

Makale Gönderim Tarihi: 30.10.2023

Yayına Kabul Tarihi: 27.01.2024

Araştırma Makalesi

### III. SELİM DÖNEMİ FIRKATEYN İNŞA FAALİYETLERİ\*

Şenay Kocakaplan\*\*

#### ÖZ

1770 tarihli Çeşme Vak'ası sonrası Osmanlı donanması neredeyse tamamen yok edildi. Bu olaydan sonra yeni ve güçlü bir donanma kurmak amacıyla Osmanlı tersanelerinde modernizasyon çalışmalarına başlandı. Bu çalışmalar sırasında fırkateyn gemilerinin inşa edilmeye başlandıkları görülmektedir. Avrupa'da ortaya çıkan ve Osmanlı donanmasında kalyondan sonra ikinci en büyük savaş gemisi olma özelliğine sahip olan fırkateynler, küçük ve ince bir yapıya sahip olduklarından dolayı birçok hizmette kullanılmışlardır. Fırkateynlerin başlıca önemli görevleri ana donanma için gözcülük yapmak, devletin kıyı kesimlerini korumak ve erzak taşımaktır. Bu makalede, Sultan III. Selim döneminde yoğun bir şekilde inşa edilmelerinden dolayı bu dönem özelinde fırkateyn inşa çalışmaları incelenmeye çalışılmıştır. Çeşitli arşiv kayıtlarının sunduğu bilgiler ışığında özellikle fırkateyn inşasında maliyet-süre, fırkateyn inşa edilen tersaneler ve inşa sırasında çalışan işçiler üzerinde durulmuştur. Konuyla ilgili mevcut literatür taranmış olup yer yer bu kaynaklara da başvurulmuştur. Bunun yanında bahsedilen konular hakkında derli toplu bilgiler sunmak amacıyla arşiv kayıtlarından çıkarılan bilgiler, makalede tablolar halinde verilmeye çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** III. Selim, Fırkateyn, Gemi İnşası, Tersane, Taşra.

### THE FRIGATE CONSTRUCTION ACTIVITIES IN THE III. SELİM PERIOD

#### ABSTRACT

After the Çeşme Incident of 1770, the Ottoman navy was nearly completely destroyed. After this incident, modernization works were started in Ottoman shipyards in order to establish a new and powerful navy. It is seen that frigate ships began to be built during these works. Frigates, which emerged in Europe and were the second largest warship in the Ottoman navy after the galleon, were used in many services because they had a small and thin structure. The main duties of the frigates were to keep watch for the main navy, to protect the coastal areas of the state and to carry supplies. In this article, Sultan III. Selim period, frigate construction works were tried to be examined specifically in this period. In the light of the information provided by the Ottoman Archive records, the focus was especially on the cost and duration of frigate construction, the shipyards where frigates were built, and the workers working during construction. The existing literature on the subject was scanned and these sources were also referenced from time to time. In addition, the information extracted from the archive records has been tried to be presented in tables in the article in order to provide tidy information about the mentioned topics.

**Keywords:** III. Selim, Frigate, Shipbuilding, Shipyard, Provincial.

\* Bu çalışma Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı'nda Prof. Dr. Levent Düzcü ve Doç. Dr. Mehmet Solak danışmanlıklarında hazırlanan "III. Selim Dönemi Osmanlı Tersanelerinde Fırkateyn" başlıklı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

\*\* Doktora Öğrencisi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, ORCID: 0000-0001-6435-2409

## Giriş

Osmanlı denizciliği, Adalar Denizine kıyısı bulunan Karesi Beyliği'nin Osmanlı hakimiyetine girmesiyle başladı. Karesi Beyliği, gemi inşa edebilen bir sahil Beyliği olduğu için yakın mesafede bulunan adalar ve Trakya ile Yunanistan üzerine gaza faaliyetlerine başlamıştı. Dolayısıyla beyliğin Osmanlı hakimiyetine girmesi ve Osmanlı'nın bu deniz gücünden faydalanması Rumeli'ye geçişi kolaylaştırırken diğer taraftan denizler üzerinde söz sahibi olma yolundaki ilk adım atıldı. Sultan II. Mehmed (1451-1481) döneminde Konstantinopolis'in fethi için başlatılan hazırlıklar arasında Gelibolu tersanesini güçlendirme ve yeni gemiler inşa etme önemli yer tutmaktaydı. Fetihden sonra Bizans'ın Kadırga Limanı tersane olarak kullanılmaya başlandı ve daha sonra Haliç'teki Bizans Tersanesinin kalıntıları üzerine Tersane-i Amire olarak bildiğimiz yeni bir tersane inşa edildi (Bostan, 2007: 16-18).

Sultan Süleyman'ın saltanat yıllarında, Akdeniz'de büyük bir denizci olarak ün yapmış Hızır Hayrettin (Barbaros), devlet idaresine girerek Osmanlı donanmasının başına geçirildi. Barbaros Hayrettin Paşa, Akdeniz'deki bilgisi ve tecrübelerinin avantajıyla Kuzey Afrikalı korsanlarla birleşerek 1538 tarihli Preveze Deniz Savaşı'nı kazandı ve Osmanlı Devleti Akdeniz'deki üstünlüğü ele geçirdi (Braudel, 1990: 176).

Bundan sonra Akdeniz'de tekrar söz sahibi olmak isteyen Venedik, Ceneviz ve İspanya gibi devletler Osmanlı donanmasına karşı bir ittifak içine girdi ve bu devletler tarafından müttefik donanması oluşturuldu. Osmanlı ve müttefik donanması İnebahtı Körfezinde karşı karşıya gelince Osmanlı Devleti ilk defa büyük bir deniz savaşını kaybetti ve Osmanlı donanması yakıldı (Ekim 1571) (Uzunçarşılı, 1988: 34-43).

İnebahtı bozgunundan sonra Osmanlı donanmasının duraklama sürecine girdiği görülmektedir. Nitekim Adriyatik'te ortaya çıkan ve Osmanlı Devleti'ne karşı faaliyetlerde bulunan uskoklar<sup>1</sup>, Osmanlı Devleti'ne ait Avlonya ve Draç gibi önemli korsan üslerine saldırıda bulunuyordu (Bostan, 2007: 113-114). Bu durum, Osmanlı donanmasının eski gücüne ulaşması için uygun değildi ve bu sebeple donanma toparlanamadı. Bunun yanında Akdeniz'deki hakimiyeti de giderek azalmaya başladı. Bu kötü gidişatı iyileştirmek adına 1701'de Kaptanıderya Mezemorta Hüseyin Paşa, gemici ve kalyoncuların organizasyonu ile ilgili fermanlar ve idari düzenlemeler yaptı (Zorlu, 2014: 32).

Osmanlı donanmasının içinde bulunduğu bu durum sırasında Rusya, İngiltere ve Fransa gibi devletler denizcilik alanında kayda değer ilerlemeler gerçekleştirdi. 1770 senesinde Rus, İngiliz ve Danimarka gemilerinin ortak kurduğu bir donanma, Osmanlı-Rus Harbi sırasında Çeşme'de demirlemiş olan Osmanlı donanmasını yaktı. Çeşme Vak'ası olarak bilinen bu olay İnebahtı Bozgunundan sonra ikinci büyük felaketti (Bostan, 2007: 207). Baskın sonucu yakılan Osmanlı donanmasını yeniden canlandırmak ve Osmanlı denizciliğinde yeni bir dönem başlatmak için önemli adımlar atıldı. Gazi Hasan Paşa Kaptanıderyalığa getirildikten sonra donanmada modernleşme çabalarına başlandı. Denizci yetiştirmek için Kalyoncular Kışlası inşa edildi. Yurtdışından yabancı mühendisler

<sup>1</sup> İlk defa 1530 yılında Hırvatistan bölgesine yerleşen Uskoklar, Grek-Ortodoks Hristiyan kolonileri olarak bilinmektedir. 1540 yılında kendi kaptanlıklarını oluşturmaları ile birlikte resmi olarak kaptanlık haline gelmiş ve özellikle Adriyatik'te Osmanlılara karşı baskınlar yapmıştır. Uskoklar hakkında detaylı bilgi için bkz. Solak, 2018: 64-78.

getirilerek Osmanlı donanması için mühendis yetiştirmek amaçlandı. 1775'te deniz subayı yetiştirmek için Baron de Tott, Campbell Mustafa Ağa ve Fransız Kermovan öncülüğünde Tersane-i Amire'ye bağlı Hendeshane inşa edildi. Yapılan bu reformlarla donanmayı iyileştirme çabaları olumlu sonuçlar verdi (Zorlu, 2014: 13).

Sultan III. Selim'in (1789-1807) tahta geçmesiyle beraber Nizam-ı Cedid reformları bağlamında Osmanlı denizciliğinde yeni bir dönem başladı. Yeni dönemde gemi inşa sektörüne dair önemli kriterlere başvuruldu. Personel kalitesi ve eğitimine önem verildi. Gemi inşa çalışmalarını canlandırmak amacıyla İstanbul'daki en iyi ustaları tersanede çalışmak üzere ikna etmek için maaşlar ve imkanlar arttırıldı. Bunun yanı sıra yabancı uzmanlar yoğun bir şekilde gemi inşa faaliyetleri ile ilgilenirken Kaptanıderya Hüseyin Paşa da Osmanlı taşrasında kullanılamaz halde olan tersaneleri onarmaya çalıştı. Bu tersaneler için gemi inşasında kullanılacak malzemeyi temin etme konusunda kararlar alındı (Shaw, 2008: 112).

Bu makalede firkateyn gemilerinin III. Selim dönemindeki inşa faaliyetlerine odaklanılmaktadır. 1770 Çeşme Vak'asından sonra deniz savunmasına geçen Osmanlı Devleti'nin bu savunma anlayışında önemli bir işlev gören firkateyn gemilerine yaklaşımı ortaya çıkarılmaya çalışılmaktadır. Konu, Tuncay Zorlu'nun Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği isimli eserinde yabancı kaynaklar kullanılarak kısaca işlenmiştir. Ancak bu makalede Osmanlı'da firkateyn gemileri, arşiv kayıtları ele alınarak, daha ayrıntılı işlenmeye çalışılmıştır. Dolayısıyla bu makale, özellikle denizcilik ve teknoloji tarihi alanında yapılacak çalışmalara katkı sağlayacaktır. Makalede III. Selim dönemi firkateyn inşasında maliyet ve süre, inşa yerleri ve iş gücü gibi hususlar üzerinde durulmaktadır.

### **Firkateynin Sahneye Çıkışı ve Osmanlı'da Firkateyn**

Batılı kaynaklara göre firkateyn kelimesi, küçük, hızlı ve hafif silahlı hemen hemen tüm gemiler için kullanılmaktaydı. Bu isim ile anılan gemiler ilk defa, 1590'da Hollanda kontrolünde bulunan bölgelerde faaliyet gösteren korsanlar tarafından belgelenmektedir (Gardiner, 2012: 5). Deniz arkeolojisi ve tarihi üzerine yazıları olan Fransız yazar Augustin Jal, kendi kaleme aldığı Glossaire Nautique (Denizcilik Sözlüğü) isimli eserinde firkateyn kelimesinin etimolojisinin eleştirel bir analizini sunmaktadır. Vardığı sonucu birçok alıntıya dayandıran Jal, sonunda Latince aracılığıyla faragata formunun doğmasına neden olan Yunanca aphraktos kelimesi üzerinde durmaktadır. Firkateynlerin Fransız donanmasındaki varlıkları Ocak 1672 tarihli "donanmadaki gemi listesi" tarafından onaylanır (Boudriot, 1993: 12). Firkateynler, 1600'lü yılların ortalarına doğru İngiliz kraliyet donanmasında görölmeye başlandı. Kraliyet donanmasındaki firkateynler, tek ambarlı ve en az 28 top taşıyabilen bir tür olarak öne çıkmaktaydı. Ayrıca olumsuz hava koşullarına karşı tedbir amacıyla bu gemilere kürek yerleştirilirdi. Kayıtlara geçen ilk İngiliz firkateyni, 1646 yılında denize indirilen ve yaklaşık 380 ton ağırlığında olan Constant-Warwick idi (Henderson, 1994: 17-18).

Osmanlı Devleti'nde firkateyn gemilerinin hangi tarihte inşa edilmeye başlandıkları konusunda net bir bilgi vermek mümkün değildir. Fakat Çeşme Vak'ası (1770) sonrası Osmanlı donanmasında yenileme çalışmaları bağlamında firkateyn inşasına başlandığı

bilinmektedir. Bu tarihten önce Osmanlı donanmasında kullanılan firkate gemi türü ile firkateyn arasında isim benzerliği olmasından dolayı iki geminin birbirine karıştırıldığı görülmektedir. Firkateynler ortalama 35,5 zira<sup>2</sup> (26,90 m.) ile 57,5 zira (43,58 m.) uzunluğa sahip (Düzcü, 2017: 60) iken firkateler bu ortalamadan daha küçük yapıdaydı. Bunun yanında firkateler kürekli, firkateynler yelkenli gemilerdi. Ayrıca firkateynler üç direkli ve tek ambarlıydı ve güverte ve ambarında 30-70 arası top taşıyabilmekteydi. Bu özelliğinden dolayı firkateyn, kalyondan sonra donanmadaki en önemli savaş gemisiydi.

Osmanlı donanmasında firkateynler, birçok hizmette kullanılmaktaydı. Savaş sırasında ana donanma için gözcülük yapmak ve herhangi olumsuz bir durumda karşılaşıldığında donanmaya haber vermek, ince ve kalyona kıyasla küçük olmalarından dolayı devletin kıyı kesimlerinin emniyetini sağlamak, Osmanlı'ya ait ticaret gemilerinin güvenliğini sağlamak ve gerek savaş sırasında donanma için gerekse de sahil bölgelere erzak taşımak firkateynlerin en önemli görevleriydi. Ayrıca yabancı devletlerin ticaret gemilerine baskın yapmak, başıboş gezen korsanlardan Osmanlı gemilerini korumak ve korsanları bertaraf etmek de bu gemilerin sorumluluğundaydı (Kocakaplan, 2023: 10). 1800'lü yılların ortalarına kadar yoğun bir şekilde inşa edilmeye devam eden ve önemini koruyan bu gemiler, donanmadaki teknolojik faaliyetlerin artmasıyla beraber eski önemini kaybetmeye başlamıştır.

### **Firkateyn İnşasında Maliyet ve Süre**

Tersane-i Amire Hazinesi, dört farklı ana gelir kaynağına sahipti. Bunlar kalyoncu bedelleri, derya kalemi zeamet ve tımarları, İrad-ı Cedid Hazinesi'nden devredilen kalemler ve cizyeler, avarız ve mukataat-ı miriye mallarıydı. Tersane-i Amire Hazinesi, bu gelirler ile iki ana gider kaleminde yapılan masrafları karşılardı. Söz konusu masraflar, tersanede maaşlı çalışanların maaş ve yiyecek masraflarını ödemek ve gemi donanım, tamirat ve inşa masraflarını karşılamaktı (Karta, 2014: 43-44). Tersane reformu ile birlikte yapılan masraflar Tersane Emini'nin bilgisi dahilinde ve Liman Reisi'nin onayı alınarak yapılırdı (Mahmut Raif Efendi, 1988: 27).

Bir firkateyn inşası için iki ana konuda masraf yapılırdı. Bunlardan biri gemi inşasında çalışan işçiler ve gerekli malzemeyi temin etmek, nakliyesini sağlamak suretiyle inşa faaliyetlerine dahil olan şahıslara yapılan ödemelerdi. Diğer ise, geminin inşasında kullanılacak keresteden üstüpye kadar tüm malzemeler için yapılan masraflardı. İnşa edilmesi emredilen firkateynin uzunluğuyla paralel olarak inşa masrafları değişkenlik göstermekteydi. Bazı firkateynlerin yapımında kullanılacak malzemelerin tersanede hazır bulunması ya da yakın bölgelerden kolaylıkla temin edilebilmesi de inşa masraflarına yansırı (Kocakaplan, 2023: 12).

III. Selim döneminde Osmanlı taşra tersanelerinde inşa edilen bazı firkateyn masrafları şu şekildeydi (Kocakaplan, 2023: 13):

<sup>2</sup> Zira: dirsekten orta parmak ucuna kadar olan uzunluk ölçüsü. Zira türünden verilen uzunluk 75.8 ile çarpıldıktan sonra kaç metreye denk geldiği hesaplanabilir. bkz. Erkal, 1991:411-413.

Tarih	Firkateynin Uzunluğu	İnşa Edildiği Yer	İnşa Masrafı
Ağustos 1792 (Muharrem 1207)	47,5 zira (36.00 m.)	Rodos	47.253 kuruş
Ağustos 1792 (Muharrem 1207)	51 zira (38.65 m.)	Rodos	55.955 kuruş
Haziran 1794 (Zilkade 1208)	53,5 zira (40.55 m.)	Rodos	66.150 kuruş
Temmuz 1798 (Safer 1213)	53,5 zira (40.55 m.)	Ereğli	59.431 kuruş
Mart 1802 (Zilkade 1216)	41,5 zira (31.35 m.)	Midilli	61.752 kuruş
Ocak 1803 (Ramazan 1217)	50 zira (37.90 m.)	Limni	60.840 kuruş
Nisan 1806 (Safer 1221)	43 zira (32.59 m.)	Rodos	57.488 kuruş

**Tablo-1: Taşrada İnşa Edilen Bazı Firkateynlerin İnşa Masrafları (1792-1806)**

Yukarıdaki tablodan Rodos'ta inşa edilen 47,5 zira uzunluğundaki firkateynin 47.253 kuruş (C. BH., 219:1097), burada inşa edilen 51 zira uzunluğundaki bir diğer firkateynin 55.955 kuruş (D.BşM.TRE.d., 15245/12) ve aynı tersanede inşa edilen 53,5 zira uzunluğundaki firkateynin de 66.150 kuruşa mal olduğu (D.BşM.TRE.d., 15262/11) anlaşılmaktadır. Ereğli'de inşa edilen 53,5 zira uzunluğundaki firkateyn için toplamda 59.431 kuruş masraf yapılırken (D.BşM.d., 6690/4), Midilli'deki 41,5 zira uzunluğundaki firkateyn için 61.752 kuruş ödeme yapılmıştır (D.BşM.TRE.d., 15378/9).

Limni'de inşa edilen 50 zira uzunluğundaki firkateyn için ise toplamda 60.840 kuruş harcama yapılmakta olup (D.BşM.TRE.d., 15409/7) Rodos'ta 43 zira uzunluğundaki firkateyn için 57.488 kuruş masraf yapıldığı görölmektedir (D.BşM.TRE.d., 15448/21). Gemilerin uzunluklarına, malzemeye erişim kolaylığına ve inşa sürelerine bağlı olarak toplam inşa masrafları değişmekteydi. Örneğin 41,5 zira uzunluğundaki firkateyn diğerlerine göre daha kısa olmasına rağmen kendi boyutundan büyük firkateynlerden biraz daha maliyetlidir (Kocakaplan, 2023: 13).

1792 senesinde Rodos'ta inşa edilen 51 zira uzunluğundaki firkateynin detaylı masrafları ise aşağıdaki gibiydi:

Ücret verilen işçi ve malzemeler	Verilen ücret miktarı
Çalışanlara verilen ücret	29.465 kuruş 20 pare
Demircilere verilen ücret	2.958 kuruş 16 pare
İstanbul'dan getirtilen demir için verilen taşıma ücreti	739 kuruş 26 pare
Dağ reislerine verilen ücret	622 kuruş 20 pare
Dağ reislerine verilen yiyecek ücreti	415
Dağ ustalarına verilen ücret	622 kuruş 20 pare
Dağ ustalarına verilen yiyecek ücreti	415
6.003 adet kereste için verilen ücret	15.244 kuruş 20 pare
Kereste için verilen taşıma ücreti	2.297 kuruş 30 pare
Katran için verilen ücret	390
Zift için verilen ücret	465
Üstüpu için verilen ücret	1.595
Diğer malzemeler için üç kayığa verilen taşıma ücreti	650
Firkateyn-i hümayun kaptanı Memiş Kaptan'a verilen ücret	74 kuruş 30 pare
<b>Toplam: 55.955 kuruş 22 pare</b>	

**Tablo-2: Rodos'ta İnşa Edilen 51 Ziralık Firkateyn Masrafları (1792)**

Tabloda belirtildiği üzere bu fırkateynin inşasında çalışan tüm işçilere toplamda 29.465 kuruş 20 pare ücret ödenmiştir. Çeşitli türlerde lazım olan 6.003 adet kereste<sup>3</sup> için toplamda 15.244 kuruş 20 pare ödenmiş olup bu kerestenin nakliyesi için 2.297 kuruş 30 pare ödeme yapılmıştır. Ayrıca fırkateynin kaptanı olarak belirtilen Memiş Kaptan'a toplamda 74 kuruş 30 pare ücret ödenmiştir (D.BŞM.TRE.d. 15243/12).

Donanmada bulunan diğer gemiler gibi fırkateynlerin de uzunluklarına ve yukarıda bahsedilen diğer nedenlere bağlı olarak inşa sürelerinde farklılıklar meydana gelebilmekteydi. İnşanın başladığı günden, denize indirilme gününe kadar gemi beş farklı aşama geçirirdi. Birinci aşamada, en dayanıklı keresteden geminin omurgası atılır ve baş ve kıç bodoslaması<sup>4</sup> denen keresteler, omurganın baş ve kıç tarafına olmak üzere eşit şekilde eklenirdi. Bundan sonra geminin ambarı ortaya çıkar ve geminin kıç tarafı inşa edilirken dümeni de hazırlanırdı. İkinci aşamada, geminin kaburgalarını oluşturacak döşekler<sup>5</sup> eklenir ve bunların üzerine gelecek şekilde postalar<sup>6</sup> sağdan ve soldan yerleştirildikten sonra postaların üzerine karine ve borda levhaları konurdu. Üçüncü aşamada, henüz kaplanmamış olan geminin kaburgaları arasına levha ve postalar eklenirdi. Dördüncü aşamada, omurganın üstüne gelecek şekilde sütun denilebilecek puntallar<sup>7</sup> çıkılır ve bu puntalların üzerine kemere ve güverte altı uzantıları da denen kirişler eklendikten sonra güverte kaplamaları yerleştirilirdi. Bu aşamada gemi ana hatlarıyla meydana gelmiş olur ve beşinci aşamada, yapımı tamamlanan kaburgaların üstü kaplama levhaları ile örtülerek birbirlerine çeşitli nitelikte çiviler ile birleştirilirdi (Düzcü, 2017: 66-67). Fırkateyn gemisi tek ambarlı olduğu için kalyon gibi ikinci ya da üçüncü ambar eklenmezdi (Kocakaplan, 2023: 34-35).

Tüm bu aşamalar sırasında çeşitli sebeplerden dolayı inşa sürecinde süre farkları olurdu. Lazım olan inşa malzemelerini temin etme konusunda yaşanan aksaklıklar, çalışan işçilerin yeterli özveri ile çalışmaması ve özellikle taşrada inşa edilen gemiye nezaret etmesi için görevlendirilen yerel yöneticilerin çalışma performansı bunlardan bazılarıydı. Yöneticiler, verilen görevi gerektiği şekilde yerine getirmediğinde görevden alınır ve geminin inşası başka bir yöneticiye devredilirdi (Karahana, 2017: 98-99). Bu gibi olumsuz durumlar geminin inşa süresini uzatırdı. III. Selim döneminde inşa süreleri tespit edilebilen fırkateynler aşağıdaki gibiydi (Kocakaplan, 2023: 15):

İnşa Başlangıç ve Bitiş Tarihi	Fırkateynin Uzunluğu	İnşa Yeri	İnşa Süresi
Zilkade 1204-Zilakde 1206 (Ağustos 1790-Temmuz 1792)	45 zira (34.11 m.)	Biga-Kemer	2 sene
Cemaziyel Evvel 1205-Receb 1207 (Şubat 1791-Mart 1793)	47,5 zira (36 m.)	Rodos	2 sene 2 ay
Muharrem 1205-Zilkade 1208 (Ağustos 1792-Mayıs 1794)	51 zira (38.65 m.)	Rodos	1 sene 10 ay

<sup>3</sup> Rodos'a yakın bölgelerden temin edilen bu kerestelerin ayrıntılı olarak tür, miktar ve nakliye ücretleri için bkz. Kocakaplan, 2023, 44.

<sup>4</sup> Gemi omurgasının baş ve kıç yukarı doğru kıvrılan kısmı, bu kısımdaki ağaç ya da demir direklerin her birine denir. bkz. Şemsettin Sami, 1978: 307.

<sup>5</sup> Geminin omurgasına dik konmuş levha veya profillere denir. bkz. Şemsettin Sami, 1978: 627.

<sup>6</sup> Iskarmoz da denilen postalar geminin kaburgalarını oluşturan ağaçlardır. bkz. Süleyman Nutki, 1918: 108-234.

<sup>7</sup> Kemerelerin altına dik uzanan desteklerdir. bkz. Süleyman Nutki, 1918: 110.

Zilkade 1208-Safer 1211 (Haziran 1794-Eylül 1796)	53,5 zira (40.55 m.)	Rodos	2 sene 4 ay
Receb 1208-Muharrem 1213 (Şubat 1794-Haziran 1798)	53,5 zira	Limni	4 sene 5 ay
Safer 1213-Cemaziyel Evvel 1214 (Temmuz 1798-Ekim 1799)	53,5 zira	Ereğli	1 sene 4 ay
Zilkade 1215-Rebiülahir 1217 (Nisan 1801-Ağustos 1802)	50 zira (37.90 m.)	Ereğli	1 sene 5 ay
Zilkade 1216-Muharrem 1218 (Mart 1802-Nisan 1803)	41,5 zira (31.45 m.)	Midilli	1 sene 2 ay
Rebiülahir 1219-Muharrem 1222 (Temmuz 1804-Nisan 1807)	51,5 zira (39.03 m.)	Tersane-i Amire	3 sene 10 ay
Safer 1221-Cemzaiyel Evvel 1224 (Nisan 1806-Temmuz 1809)	43 zira (32.59 m.)	Rodos	3 sene 4 ay

Tablo-3: Fırkateynlerin İnşaa Süreleri

Tablodan Biga-Kemer'de inşa edilen 45 zira uzunluğundaki fırkateynin inşasının Ağustos 1790 (C.BH., 24:1117/1) – Temmuz 1792 (C.BH.,62:2913/1) tarihleri arasında tamamlandığı anlaşılmaktadır. Rodos'ta inşa edilen 47,5 zira uzunluğundaki fırkateyn 2 sene 2 ay içerisinde inşa edilmiştir (C.BH., 219:1097/1). Aynı mahalde inşa edilen 51 zira uzunluğundaki fırkateyn 1 sene 10 ay (D.BŞM.TRE.d., 15245/2), 53,5 zira uzunluğunda inşa edilen ise 2 sene 4 ay içerisinde tamamlanmıştır (D.BŞM.d., 6282/3). Limni'de inşa edilen 53,5 zira uzunluğundaki fırkateynin Şubat 1794 (C.BH., 211:9861) – Haziran 1798 (C.BH., 195:9167) tarihleri arasında inşa faaliyetleri yürütülmüştür. Ereğli'de 53,5 zira uzunluğundaki fırkateynin inşası 1 sene 4 ay sürer iken (D.BŞM.d., 6690/3), aynı tersanede inşa edilen 50 zira uzunluğundaki fırkateyn 1 sene 5 ay içerisinde tamamlanmıştır (D.BŞM.TRE. d., 15368/2).

Midilli'de 41,5 zira uzunluğundaki fırkateynin inşası 1 sene 2 ay içerisinde yapılırken (D.BŞM.TRE.d., 15378/2), 51,5 zira uzunluğunda Tersane-i Amire'de inşa edilen fırkateyn Temmuz 1804 (C.BH., 6:254) – Nisan 1807 (C.BH.112:5413) tarihleri arasında 3 sene 10 ay, Rodos'ta inşa edilen 43 zira uzunluğundaki fırkateyn ise 3 sene 4 ay içerisinde tamamlanmıştır (D.BŞM.TRE.d., 15448/2). Limni'de Şubat 1794-Haziran 1798 yılları arasında inşa edilen 53,5 ziralık fırkateynin 4 sene 5 ay içerisinde tamamlandığı göze çarpmaktadır. Gemi için lazım olan kerestenin, getirilmek istenen ormandan temin edilememesi ve bu sebeple başka ormanlardan getirtme çabaları inşa süresini uzatmıştır (C.BH., 195:9167).

### Fırkateyn İnşaa Edilen Tersaneler

Osmanlı Devleti'nin gemi inşa faaliyetleri ana tersane olarak bilinen Tersane-i Amire (İstanbul Tersanesi) ile kıyı bölge ve adalardaki tersanelerde (taşra tersaneleri) yürütülmekteydi. Taşra tersanelerinin belirli bir gemi türü üzerinde uzmanlaştıkları bilinmektedir. İklim koşulları, üzerinde geminin inşa edileceği nehir ya da denizin akıntılı olup olmaması gibi faktörler hangi gemi türü üzerinde uzmanlaşacağını belirlemekteydi. Örneğin, Tuna Nehri akıntılı olduğu için bu nehir üzerinde kalyon gibi büyük gemi inşa

etmek mümkün değildi. Bu sebeple Tuna Nehrinde daha küçük gemiler inşa edilmekte ve buradaki donanmaya da *ince donanma*<sup>8</sup> denmekteydi.

Fırkateyn inşa edilen Osmanlı tersanelerini merkez (Tersane-i Amire), ada ve kıyı (taşra) tersaneleri şeklinde alt başlıklarda incelemek konuyu anlayabilmek açısından daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Bu başlıklar altında hangi tersanede kaç geminin inşa edildiği incelenmeye çalışılacaktır.

### Tersane-i Amire

İstanbul fethedildikten sonra temelleri atılan Tersane-i Amire, Yavuz Sultan Selim döneminde genişletilip her çeşitten geminin yapımına uygun hale getirilmiştir. Daha sonra gemi inşasında kullanılacak malzemeleri korumak amacıyla tersanede mahzen inşa edildi. Bu mahzen 1500'lü yılların sonunda gemi inşası ve tersane için gerekli olan demir, çivi, bakır kap, kurşun levha, halat ve yelken gibi malzemelerin korunduğu Mahzen-i Sürb ile kerestelerin korunduğu Mahzen-i Çub olarak iki ana mahzene ayrıldı (Bostan, 2011: 513-516). Tersane-i Amire için gerekli kereste genellikle İznikmid, Canik, Kazdağı, ve Selanik taraflarından temin edilir ve Mahzen-i Çub'da lazım oldukça kullanılmak için saklanırdı (Karal, 1941: 210). Talep edilmesi halinde taşrada inşa edilen gemiler için mahzenlerden malzeme gönderilirdi (Kocakaplan, 2023: 17).

"Tersane-i Amire, fırkateynlerin ilk defa inşa edilmeye başlandığı tarihlerde Osmanlı Devleti'nin en önemli gemi inşa merkezi konumundaydı" (Kocakaplan, 2023: 17) III. Selim döneminde Tersane-i Amire'de inşa edilen fırkateynler aşağıdaki gibiydi;

	Fırkateynin uzunluğu	İnşa başlangıç/devam tarihi
1	35 zira (26.53 m.)	Kasım 1790 (1205)
2	47 zira (35.62 m.)	Şubat 1793 (1207)
3	53,5 zira (40.55 m.)	Nisan 1793 (1207)
4	53 zira (40.17 m.)	Eylül 1796 (1211)
5	49,5 zira (37.52 m.)	Nisan 1799 (1213)
6	51,5 zira (39.03 m.)	Ağustos 1804 (1219)
7	49,5 zira (37.52 m.)	Eylül 1804 (1219)

**Tablo 4. Tersane-i Amire'de İnşa Edilen Fırkateynler (1790-1804)**

Tabloda görüldüğü üzere 35 zira uzunluğunda inşa edilen fırkateynin inşasının 1790 yılında devam ettiği anlaşılmaktadır (C.BH., 69-3291). Bu gemi 31 Mart 1791 tarihinde denize indirilmiştir (HAT., 204:10608). Şubat 1793'te inşasına başlandığı tahmin edilen 47 zira uzunluğundaki fırkateyn (AE.SSLM.III., 99:6005) için lazım olan kereste Mudanya kazasından, Derviş Paşa tarafından hazırlanarak Gemlik'e nakledilmiş ve daha sonra Tersane-i Amire'ye gönderilmiştir (AE.SSLM.III., 99:6012). Ayrıca Mihaliç,

<sup>8</sup> Osmanlı Devleti, denizlerde faaliyet gösteren donanmadan başka Aras, Fırat, Özü, Nil gibi nehirler üzerinde inşa edilen gemilerden oluşan müstakil bir donanmaya sahipti. Tuna Nehri de bunlardan biriydi. Bu nehir ilk defa Fatih Sultan Mehmet döneminde Osmanlı ordusunun Avrupa seferlerinde ordunun takviyesi için kullanıldı. Kanuni Sultan Süleyman'ın Macaristan'ı fethi ile beraber nehir üzerinde bir donanma inşa edildi ve Tuna Kaptanlığı meydana getirildi. İnce donanma ve Tuna donanması hakkında detaylı bilgi için ayrıca bkz. Taş, 2020: 3-4.



Domaniç, Sincan, Kirmasti, Atranos ve Edincik gibi mahallerden de lazım olan kereste Gemlik Tersane Emini İnegöllü Numan Bey tarafından, Gemlik'e nakledildikten sonra Tersane-i Amire'ye yollandı (AE.SSLM.III., 99:6002). 53,5 zira uzunluğunda inşa edilen fırkateyn (C.BH., 240:1139) için de Gemlik Tersane Emini İnegöllü Numan Bey tarafından civar bölgelerden kereste hazırlanarak inşada kullanılmak üzere İstanbul'a nakledilmiştir (C.BH., 225:10465/3).

Eylül 1796'da inşa edilen 53 zira uzunluğundaki fırkateyn (C.BH., 6:286) için gerekli kereste Misivri, Ahyolu ve bu bölgelere yakın yerlerden temin edilmekteydi (C.BH., 111:5381). 49,5 zira uzunluğundaki fırkateyn (C.BH., 28:1345) için de lazım olan kereste Misivri Voyvodası Hacı İbrahim tarafından Misivri ile Prevadi ve buralara yakın bölgelerden temin edilerek Tersane-i Amire'ye nakledilmiştir (C.BH., 40:1866). Ayrıca bu gemi için Kocaeli Sancağından İznikmid Kereste Emini tarafında da kereste gönderilmiştir (C.BH., 266:12256).

Ağustos 1804'te inşa edilen 51,5 zira uzunluğundaki fırkateyn (C.BH., 6:254) için gerekli kereste Selanik ve havalisinden Yusuf Beyzade Kapıcıbaşı Selim Bey tarafından hazırlandıktan sonra geminin inşasında kullanılmak üzere İstanbul'a nakledilmiştir (C.BH., 250:11563). Eylül 1804 tarihinde inşa edilen ve inşasının 1806 tarihinde devam ettiği anlaşılan 49,5 zira uzunluğundaki fırkateyn (C.BH., 50:2359) ve Tersane-i Amire'de inşa edilen diğer gemiler için İznikmid Kereste Emini Mehmet Ağa tarafından Kocaeli Sancağı ve yakın bölgelerden çeşitli cinste 3.057 adet kereste nakledilmiştir. Bu kereste için Tersane-i Amire'den toplamda 7.763 buçuk kuruş 40 akçe ödenmiştir (C.BH., 244:11297).

### Ada Tersaneleri

1456'da Osmanlı topraklarına dahil olan Limni Adası, daha sonra Gelibolu Sancağına bağlı bir kaza olmuştur. Piri Reis'in verdiği bilgilere göre buradaki Kondiya ve Mondros Körfezleri gemiler için uygun limanlardı (Emecen, 2003: 190-192). İstanbul'a yakınlığı sayesinde gemi inşa faaliyetleri açısından önemli bir taşra tezgahı olarak ön plana çıktı. Limni Adasındaki yöneticiler tarafından Osmanlı donanması için gemiler inşa edilip Tersane-i Amire'ye gönderilirdi (Kocakaplan, 2023: 18-19). İnşa edilen bu gemiler arasında fırkateynler de vardı. III. Selim döneminde inşa edilen fırkateynler şu şekildeydi;

	Fırkateynin uzunluğu	İnşa başlangıç/devam tarihi
1	53,5 zira (40.55 m.)	Şubat 1794 (1208)
2	53,5 zira (40.55 m.)	Mayıs 1796 (1210)
3	50 zira (37.90 m.)	Mayıs 1800 (1215)
4	53,5 zira (40.55 m.)	Kasım 1800 (1215)
5	50 zira (37.90 m.)	Ocak 1803 (1217)

**Tablo-5: Limni Adasında İnşa Edilen Fırkateynler (1794-1803)**

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere 1794 tarihinde inşasına başlandığı düşünülen 53,5 zira uzunluğundaki fırkateynin (C.BH., 211:9861) inşasından sorumlu olarak Kara Silahtar Hacı Mehmet Ağa görevlendirilmişti (C.BH., 230:10692). 1796 tarihli 53,5 zira

uzunluğundaki fırkateynin inşasından sorumlu olan kişi ise Limni voyvodası Abdülkerim Ağa'ydı (C.BH.,20:988).

1800 yılında inşasına başlanan 50 zira uzunluğundaki fırkateynin (C.BH.,226:10503) inşasından Tekfur Dağı ayanı Hacı Osman Ağa sorumluydu. Bu gemi için demir ve kerestenin bir kısmı Tersane-i Amire'den gönderilmişti (AE. SSLM.III., 128:7806). Yine yapımına 1800'de başladığı anlaşılan 53,5 zira uzunluğundaki fırkateynin (C.BH., 17:826) inşasından Hacı Osman Ağa sorumluydu. Fakat 1802 senesinde Hacı Osman Ağa azledilerek yerine bina emini tayin edilene kadar ahaliden Hacı Halilzade Hacı Mehmet Ağa vekil tayin edilmişti. Fakat daha sonra geminin inşa sorumluluğu Hacı Halilzade Ağa'ya verildi (C.BH., 61:2900). 50 zira uzunluğunda inşa edilen geminin (D.BŞM.TRE.d., 15393) yapına ise 1803 senesinde başlanmış olup inşa sorumluluğu Limni voyvodası Halil Ağa tarafından üstlenilmişti. Bu fırkateyn 1805 senesinde tamamlanmış ve Tersane-i Amire'ye teslim edilmişti (D.BŞM.TRE.d., 15409).

Rodos Adası, Akdeniz'de önemli bir geçiş güzergahında bulunmasından dolayı Kanuni Sultan Süleyman'ın saltanatının ilk yıllarında Osmanlı idaresine girdi (Aralık 1522) (Örenç, 2001: 41). Adanın fethiyle beraber Akdeniz'de önemli bir siyasi güç elde edildi ve bundan sonra adanın gemi inşasına elverişli olması sayesinde buradaki gemi inşa faaliyetlerine ağırlık verildi. Burada genellikle Osmanlı donanması için savaş gemileri inşa edilmekteydi. Adaya yönetici atanırken yöneticinin gemi inşası konusunda bilgi sahibi olmasına dikkat edilirdi. Akdeniz'deki gemilerin tamir ve donanımı için genellikle Rodos tersanesi kullanılırdı (Kocakaplan, 2023: 21). 1789-1807 yılları arasında Rodos'ta inşa edilen fırkateynler şu şekildeydi;

	Geminin uzunluğu	İnşa başlangıç/devam tarihi
1	47 zira (35.62 m.)	Nisan 1791 (1205)
2	47,5 zira (36.00 m.)	Mart 1792 (1206)
3	47,5 zira	Ağustos 1792 (1207)
4	51 zira (38.65 m.)	Ağustos 1792 (1207)
5	53,5 zira (40.55 m.)	Haziran 1794 (1208)
6	43 zira (32.59 m.)	Nisan 1806 (1221)

**Tablo-6: Rodos'ta İnşa Edilen Fırkateynler (1791-1806)**

Tabloda görülen 1791 yılında inşa edilen 47 zira uzunluğundaki fırkateynin (C.BH., 91:4352) inşasından Rodos mütesellimi Murabitzade Hasan Kaptan sorumluydu. Bu fırkateyn için lazım olan demir Cebehane-i Amire'den gönderilmişti (C.BH., 272:12561/5). 1792 yılına gelindiğinde üç adet fırkateynin aynı yıl inşa faaliyetlerinin yürütüldüğü görülmektedir. Bu fırkateynler de yine Murabitzade Hasan Kaptan tarafından inşa edilmişti. Mart 1792'de inşası tamamlanan 47,5 zira uzunluğundaki fırkateynin (C.BH.,95:4559) hemen sonra 47,5 ziralık diğer bir fırkateynin (C.BH., 21:1028/1) inşasına Ağustos ayında başlandı. Bu fırkateynle beraber aynı tarihte 51 zira uzunluğundaki fırkateynin de inşa faaliyetleri yürütülmekteydi. Bu fırkateynin inşası iki yılda tamamlanarak Tersane-i Amire'ye gönderilmiştir (D.BŞM. TRE. d., 15245/2).

İnşası 17 Haziran 1794'te başlayan (D.BŞM.TRE.d., 15262/2) ve 19 Ağustos 1796'da tamamlanan 53,5 zira uzunluğundaki gemi (D.BŞM.d., 6282/1) ise İstanbul'a gönderilip

Tersane-i Amire limanına demirledikten sonra Şehber-i Zafer olarak isimlendirildi (D.BŞM.TRE. d., 6282/12). 1806 senesine geldiğinde Rodos'ta 43 zira uzunluğundaki firkateynin inşasına başlandı (D.BŞM.TRE.d., 15448/2). Bu geminin inşa başlangıcı III. Selim dönemine denk gelirken inşanın tamamlanması IV. Mustafa dönemine denk gelmektedir. Bu geminin inşasında çalışmak üzere Tersane-i Amire'den mühendisler gönderilmişti (D.BŞM.TRE.d., 15448/3).

Fatih Sultan Mehmed'in saltanatı sırasında Mahmut Paşa komutasındaki Osmanlı donanması, Eylül 1462'de Midilli Adasını Osmanlı topraklarına dahil etti (Kiel, 2020: 11-14). Adada kullanılan en işlek liman merkez kasaba olan Doğu Limanıydı. Midilli Adasında bulunan Kalonya ve Yera körfezleri de gemiler için güvenilir bir liman olarak kullanılmaktaydı (Sağlamer, 2016:14). Adanın fethiyle beraber Osmanlı Devleti, ordu ve donanma için önemli bir askeri üs ve liman ele geçirmiş oldu (Sağlamer, 2016:97). Adada gemi inşası için gerekli malzemelerin bulunması ve daha fazla ihtiyaç duyulması halinde adaya yakın bölgelerden kolaylıkla temin edilebilmesi, adayı gemi inşası konusunda cazip hale getirmekteydi. Ancak burada 1700'lü yılların ortalarında tersane olarak nitelendirilebilecek düzenli bir tezgâh yoktu (Depe, 2017: 20). Bu sebeple yoğun bir gemi inşa faaliyeti Midilli Adasında söz konusu değildi.

III. Selim döneminde Midilli Adasında iki firkateyn inşa edilmişti. İlki 40 zira (30.32 m.) uzunluğunda Midilli Nazırı Osman Bey tarafından Mart 1800'de inşa edilmeye başlandı (C.BH., 24:1158/5). Firkateynin inşasında çalışmak üzere mühendis, mimar ve burgucular Midilli'ye tayin edildi (C.BH., 24:1158/5). Diğer firkateyn de yine Osman Bey tarafından inşa edilmekte olup 41,5 zira (31.45 m.) uzunluğundaydı. Bu geminin inşasının Mart 1802'de başlayıp Şubat 1804'te bittiği anlaşılmaktadır (D.BŞM.TRE.d., 15378/2). Gerekli kereste Kaz Dağları ve havalisinden temin edilmekte olup kızak ve felenkler<sup>9</sup> için Tersane-i Amire'den don yağ<sup>10</sup> gönderilmişti (D.BŞM.TRE.d., 15378/5) (Kocakaplan, 2023: 23).

### **Kıyı Tersaneleri**

Osmanlı Devleti, yukarıda bahsi geçen adaların haricinde deniz ve nehir kıyılarında donanma için gemi inşa edebilme fırsatına sahipti. Söz konusu kıyı bölgelere Marmara Denizi, Karadeniz, Akdeniz ve Tuna Nehri kıyıları örnek gösterilebilir. Ancak bu bölgelerdeki suyun daha az akıntılı olduğu konumlarda gemi inşa tezgâhları bulunmaktaydı. Bu bölgelerin gemi inşası için gerekli malzemeye sahip olması gemi inşa faaliyetlerinin yürütülmesi için önemli bir husustu.

Marmara Denizi'ne kıyısı olan Gemlik, 1326 yılında Bursa'nın Osmanlı idaresine girmesiyle beraber önemli bir liman şehri olarak Osmanlı sınırlarına dahil olmuştur (İnalçık, 1992: 445-449). Daha sonra denizcilik alanında gelişme amaçlandığı için burada bir Osmanlı tersanesi kuruldu. Tersanede önceleri küçük gemiler inşa edilmekteydi.

<sup>9</sup> Ağır şeylerin nakliyesini kolaylaştırmak amacıyla altlarına konan kalın ve yuvarlak ağaç, bir nevi kızak için kullanılan terimdir. bkz. Şemsettin Sami, 1978: 1004.

<sup>10</sup> Hayvanların iç yağından elde edilen bir maddedir. Geminin makinesi için çok kullanılır. Demirler raspa denen aletle temizlendikten sonra hava ile temas etmesi halinde paslanmasını önlemek için kurşun beyazıyla karıştırılarak üzerlerine sürülür. bkz. Süleyman Nutki, 1918: 190.

Ancak ilerleyen yıllarda daha büyük gemiler inşa edilmeye başlandı. Buna rağmen Gemlik tersanesi, 17. Ve 18. yüzyıllarda zamanla önemini yitirdi. III. Selim'in tahta geçmesi ve denizcilik alanında yapılan ıslahat çalışmaları sayesinde eski önemine yeniden kavuştu. Yurtdışından getirilen yabancı mühendisler Gemlik tersanesini tamir ederek, burada gemi inşa faaliyetlerine devam edildi. Bu tersane, diğer gemiler için olduğu gibi firkateyn inşası için de oldukça elverişli bir noktaydı (Kocakaplan, 2023: 25).

Marmara Denizi, Çanakkale Boğazının Anadolu kesimi ve Ege Denizi'ne kıyısı olan ve Gemlik tersanesi gibi firkateyn inşa edilebilen diğer bir tersane de Biga-Kemer tersanesiydi. Osmanlı sınırlarına dahil olduktan sonra sancak merkezi durumunda olan Biga daha sonra Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaletine bağlandı. Bu eyalete bağlı olmasından dolayı buradaki ahalinin bir kısmı donanma ve tersane hizmetinden sorumluydu. Bulunduğu konum itibarıyla gemi inşası için gerekli malzemelerin temini oldukça kolaydı. Kemer-Edremit ve Kaz Dağları yöresinden gemi inşası için temel malzeme olan kereste tedarik edilirdi (Kocakaplan, 2023: 24-25).

Net olarak hangi tarihte Osmanlı hakimiyetine girdiği bilinmeyen Ereğli, Osmanlı hakimiyetini tanıdıktan sonra Anadolu Beylerbeyliği'nin Bolu Sancağına bağlı bir kaza merkezi haline getirildi. Yoğun olarak kullanılan limanları sayesinde önem kazanan Ereğli'de bir Osmanlı tersanesi kuruldu. 17. yüzyılda bu tersanede gemi inşa faaliyetleri açısından belirgin bir artış oldu. Tersane hem küçük hem de büyük boyutlarda gemi inşası için oldukça elverişli bir konumdaydı (Kocakaplan, 2023: 22). Bu nedenle firkateyn inşası için de uygun bir tersaneydi.

Kalyona nazaran daha küçük boyutta olan firkateyn, kalyon inşasına uygun olmayan Tuna Nehri üzerinde inşa edilebilmekteydi. Macaristan'ın fethi (1526) ile beraber Tuna Nehri üzerinde İnce Donanma kuruldu ve Tuna Kaptanlığı oluşturuldu. Söz konusu donanmaya ait gemiler Silistre, Vidin, Rusçuk, Zıştovi ve Niğbolu gibi şehirlerdeki tersanelerde inşa edilmekteydi (Taş, 2020: 4-5). Firkateyn gemisi de nehir üzerinde inşa edilmeye uygun bir gemi olduğu için bahsedilen yerlerde inşa edilebiliyordu.

Yukarıda bahsedilen bu kıyı bölgelerde III. Selim döneminde inşa edilen firkateynler aşağıdaki gibiydi;

	<b>İnşa edildiği yer</b>	<b>Geminin uzunluğu</b>	<b>İnşa başlangıç/devam tarihi</b>
1	Gemlik	51 zira (38.65 m.)	Temmuz 1790 (1204)
2	Biga-Kemer	45 zira (34.11 m.)	Temmuz 1790 (1204)
3	Silistre	35 zira (26.23 m.)	Mart 1792 (1206)
4	Ereğli	53,5 zira (40.55 m.)	Nisan 1796 (1210)
5	Ereğli	53,5 zira (40.55 m.)	Temmuz 1798 (1213)
6	Ereğli	50 zira (37.90 m.)	Nisan 1801 (1215)

**Tablo-7: Kıyı Bölgelerde İnşa Edilen Firkateynler (1790-1801)**

Tabloda görüldüğü üzere Gemlik'te 51 zira uzunluğunda bir gemi inşa edilmiştir. Geminin inşasına güvenilir birini ataması için Mihaliç Voyvodası Kapıcıbaşı Lütfullah Ağa'ya ferman gönderildi (C.BH., 24:1117/1). Lütfullah Ağa bizzat sefer işiyle meşgul olduğundan dolayı firkateynin inşasına vekil olarak Elhac İbrahim'i tayin etti (C.BH., 24:1117/3). Daha sonra geminin yapımı Dergah-ı Ali Kapıcıbaşılarından Mustafa Ağa

tarafından devralındı (D.BşM.TRE.d., 15190/2). Firkateyn için gerekli kereste Dergah-ı Ali Kapıcıbaşılarından Hüseyin Bey'in çabalarıyla hazırlanırken bazı sorunlar meydana gelmişti. Söz konusu keresteyi karşılamakla yükümlü olan Gemlik ve civarında yaşayan ahali ile Hüseyin Bey arasında bir anlaşmazlık baş göstermiş ve bu da firkateynin inşasını geciktirmişti. Ancak Kaptanıderya Hüseyin Paşa'nın bölgeye gelmesiyle sorun çözülmüş ve gerekli kereste Derviş Paşazade Numan Bey tarafından Gemlik ve Kocaeli'nden temin edilmişti (D.BşM.TRE.d., 15190/3). Gemlik daha çok kereste temin etmek amacıyla kullanıldığı için bu tersanede III. Selim döneminde sadece bir firkateyn inşa edilmiştir.

Donanmadaki gemilerin sayısını çoğaltmak amacıyla Biga-Kemer'deki yönetici ve ayanlara firkateyn inşa edilmesi için bir emir gönderildi (AE.SSLM.III.,400:23081). Gönderilen bu emir neticesinde Temmuz 1790'da Biga-Kemer'de 45 zira uzunluğunda bir firkateyn inşa edilmeye başlandı. Firkateynin inşasından Hacı Emirzade Seyyid Hacı Mehmet Ağa sorumluydu (C.BH., 24:1117/1). Gemi için lazım olan meşe kerestesi Biga ve Güvercinlik kazalarından tedarik edilmişti (C.BH., 119:5794/1). Geminin inşasında çalışmak üzere İnöz ve Bozcaada taraflarından on nefer marangoz getirtildi (C.BH., 58:2717). Firkateynin inşası Temmuz 1792'de tamamlandı (C.BH., 62:2913).

Tabloda görölen 35 zira uzunluğunda Silistre'de inşa edilen firkateynin inşasından Silistre muhafızı Ahmet Paşa sorumluydu. 35 ziralık bu firkateyn için gerekli kereste Eflak'tan, demir ise Silistre'den tedarik ediliyordu. Seren ve sütunlar da Boğdan Voyvodası tarafından Boğdan'dan getirtiliyordu (C.BH., 46:2170/2). Ayrıca Tersane-i Amire'de Burgucubaşı olarak görev yapan Nikola Kalfa tarafından firkateynin inşası için birkaç nefer burgucu Silistre'ye gönderilmişti (HAT., 1401:56507). Lazım olan diğer işçiler ise Eflak'tan getirtilildi (C.BH., 164:7750/1). Daha sonra gemi inşasında çalışan bazı işçiler firar ettiği için geminin tamamlanmasının zaman aldığı anlaşılmaktadır (C.BH., 34:1603/1). Firar eden işçilerin yerine Tersane-i Amire'den işçi gönderilerek geminin bir an evvel bitirilmesine çalışılmıştır (C.BH., 190:8912).

Tabloda Ereğli tersanesinde üç adet firkateynin inşa edildiği görölmektedir. Bu firkateynlerin ilki Nisan 1796'da Dergah-ı Mualla Kapıcıbaşılarından Ali Ağa tarafından inşasına başlanan 53,5 zira uzunluğundaki firkateyndi (C.BH., 133:6465). Firkateyn için kereste temini, Ereğli sahasından ve Memur Çelikzade Hüseyin tarafından yapılmaktaydı. Daha sonra geminin inşasına Kapıcıbaşı Osman Ağa tayin edildi (C.BH., 32:1548). Temmuz 1798'de inşasına başlanan 53,5 zira uzunluğundaki diğer bir firkateyn ise Hacı Mehmet Emin tarafından inşa edildi (D.BşM.d., 6690/3). İnşa için gerekli demir Cebehane-i Amire'den temin edilmişti. Lazım olan diğer bazı malzemeler de Tersane-i Amire'deki Mahzen-i Çub ve Mahzen-i Sürb'den temin edilmişti (D.BşM.d., 6690/4). 50 zira uzunluğunda inşa edilen üçüncü firkateyn, Nisan 1801'de inşa edilemeye başlanmış olup Ağustos 1802'de inşası sonlanarak Tersane-i Amire'ye gönderildi (D.BşM.TRE.d., 15368/2). İnşasından sorumlu olan kişi Hacı İsmail Ağa, lazım olan demiri Tersane-i Amire'deki Mahzen-i Sürb'den, sütun ve serenleri de (25 adet sütun ve 12 adet seren toplamda 37 adet) Mahzen-i Çub'dan talep etmişti (D.BşM.TRE.d., 15368/3). Bu üç geminin inşası tamamlandıktan sonra birbirleriyle kıyaslanarak yapılan tüm masraflar belirlenmeye çalışılmıştı (D.BşM.TRE.d., 15368/11).

### Fırkateyn İnşasında İş Gücü

Bir fırkateyn inşasında çeşitli iş gruplarına mensup insanlar çalışırdı. Genellikle Tersane-i Amire gemi inşasında çalışacak işçileri bünyesinde bulundururdu. Bunlar mimar-mühendis, marangoz, burgucu, bıçkıcı, oymacı, kalafatçı, Neccar, rençper amelesi, aylakçı gibi işçilerdi. Bazen taşrada inşa edilecek fırkateyn için merkezden yani Tersane-i Amire'den gerekli işçiler gönderilmekteydi. Gönderilen bu işçiler genellikle mimar-mühendisler olurdu. Bu meslek grubuna mensup insanlar genellikle aynı işlerden sorumluydu. Osmanlı hizmetinde çalışan yabancı mimar ve mühendislerin yanında Haliç'te inşa edilen Hendese Odası'nda yetişen yerli mimar ve mühendisler beraber çalışırdı (Kaçar, 2008:53-54).

Mühendisler, yelkenli gemi inşasında en önde gelen kişilerdi. Mimarlarla aynı işleri yapmalarına rağmen mühendisler gemi inşası için taşraya gönderilmezdi. Taşraya gönderilen ve gemi inşasında en yetkili olan kişiler mimarlardı. Tersane-i Amire'deki en üst mimar Tersane-i Amire Başmimarı'ydı. Başmimar'a bağlı iki grup vardı. Bu grubun ilki geminin inşasında çalışmakta olup ikincisi de gemi için kereste kesim ve kalitesinden sorumlu olurdu. Bu ikinci grup dağ mimarları olarak bilinmekteydi (Kocakaplan, 2023: 27).

Ocak 1804 tarihinde 50 ziralık bir fırkateyn inşasında bir mühendis çalışmış ve bu mühendise aylık 860 pare ücret ödenmiştir. Geminin inşası sona erdiğinde toplam 9.460 pare ücret ödendiği anlaşılmaktadır (D.BŞM.TRE.d., 15409/4). Mart 1801 tarihinde 40 zira uzunluğunda inşa edilen fırkateynin inşasında çalışan bir mimar için aylık 400 pare, inşa faaliyetleri sona erdiğinde toplam 4.900 pare ücret verilmiştir (D.BŞM.TRE.d., 15331/1). Mart 1806-Nisan 1807 tarihleri arasında inşa edilen 43 zira uzunluğundaki fırkateyn için çalışan 2 dağ reisine aylık 1.200, gemi inşası sona erdiğinde toplamda 14.400 pare ücret ödenmiştir (D. BŞM.TRE.d., 15448/14).

Bir geminin inşası için lazım olan bütün kereste işleri ile ilgilenen marangozlar diğer gemiler gibi fırkateyn inşasında da en çok ihtiyaç duyulan meslek grubuydu. Marangozların emrinde kalafatçı, burgucu ve nakkaş gibi meslek grubundan insanlar çalışırdı. Gemilerde daha sonra meydana gelen tamirat işleri de marangozlarca üstlenilirdi (Süleyman Nutki, 1918: 192). Bir fırkateyn inşasında ser-marangoz (Baş marangoz), marangoz kalfası ve marangoz çırağı (normal marangoz) beraber çalışır ve fırkateynin boyutuna paralel olarak sayıları değişkenlik gösterirdi. Baş marangozlar büyük gemi inşasından tek başına sorumlu olamazlardı ancak bazı küçük gemilerin inşasından burgucubaşı ile birlikte sorumlu olabilirlerdi (Düzcü, 2017: 139).

Fırkateyn inşasında Baş marangoz ortalama 40 pare yevmiye, marangoz kalfası 30 pare yevmiye ve çirak olarak da geçen normal marangozlar 20 pare yevmiye almaktaydı (Kocakaplan, 2023: 29). 1794 yılında inşa edilen 51 zira uzunluğundaki fırkateynin inşasında çalışan bir Baş marangoza günlük 40 pare, geminin bitiminde ise 22.080 pare ödenmiştir. Aynı geminin inşasında çalışan marangoz kalfasına günlük 30 pare, gemi inşasının sonunda 16.560 pare ücret verilmiştir. Yine aynı fırkateynde hizmet gören 12 normal marangoza kişi başı günlük 20 pare, haftanın altı günü çalışan bu işçilere gemi inşası sona erdiğinde toplamda 132.480 pare ödeme yapılmıştır (D.BŞM.TRE.d., 15245/1).

Mühendis, mimar ve marangozların aldıkları bu ücretler göz önünde bulundurularak bu iş gruplarına mensup çalışanların alım gücünün oldukça yüksek olduğu söylenebilir. Zeynel Özlü'nün 2006 yılında kaleme aldığı XVIII ve XIX. yüzyılda Göynük'te Fiyatlar isimli makalesindeki bilgileri örnek aldığımızda aylık 860 pare alan bir mühendis 1 kıyye sade yağı 15 pareye, 1 kıyye peyniri 5 pareye, 1 kıyye koyun etini 4 pareye, bir çift kışlık kaliteli ayakkabıyı 36 pare gibi fiyatlarla rahatlıkla satın alabilmekteydi (Özlü, 2006: 5-9).

Firkateyn inşasında kullanılacak keresteyi delmek ve kullanıma hazır hale getirmek için burgucular çalışırdı (Süleyman Nutki, 1918: 84). Deldikleri keresteleri çeşitli vidalar ile birbirine bağlayan burgucuların sayısı genellikle 20 kişiden fazla olurdu. Örneğin Ereğli'de Hacı İsmail Ağa tarafından inşası yürütülen 50 zira uzunluğundaki firkateynde bir ayda en az 16 en fazla 52 burgucu çalışmıştır<sup>11</sup>. Çalışan bu burgucular için günlük 35 pare ücret ödenmiştir (D.BŞM.TRE.d., 15368/3).

Firkateyn inşası için uygun kereste ölçümü yapıldıktan sonra istenilen keresteyi kesmekle sorumlu olan iş grubu bıçkıcı idi (Düzcü, 2017: 140). Bıçkıcılar, bıçkı denen testereyi kullanarak tahta ve odun keserlerdi. Bu sebeple bıçkıcı olarak anılmaktaydılar (Şemsettin Sami, 1978: 329). Aldıkları ücret günlük 15-40 pare arasında değişmekteydi. Örneğin, 1792'de Rodos'ta inşa edilen 51 zira uzunluğundaki firkateyn inşasında çalışan bıçkıcılara günlük 15 pare verilirken (D.BŞM.TRE.d., 15245/1), 1806'da yine Rodos'ta inşa edilen 43 zira uzunluğundaki firkateynde çalışan bıçkıcılara günlük 40 pare ücret ödenmiştir (D.BŞM.TRE.d., 15448/2).

Firkateyn inşasında çalışan diğer bir iş grubu da oymacıydı. Oymacılar, tahta, taş ve kumaş gibi malzemeleri delme ve kesme işiyle ilgilenmek (Şemsettin Sami, 1978: 229) suretiyle inşa faaliyetlerinde yer alırdı. Limni'de 50 zira uzunluğunda inşa edilen firkateynde çalışan bir oymacıya yevmiye 40 pare ücret verilmiştir (D.BŞM. TRE.d., 15409/4).

Firkateyn inşası sona erdikten sonra gemiyi kaplama işiyle kalafatçılar ilgilenirdi. Kalafatçı, güverte döşeme tahtaları arasına üstü�ü sıkıştırdıktan sonra zift çeken kimsedir. Geminin su almasını engellemek için bu işlemin yapılması büyük önem teşkil etmekteydi. Hem gemi inşası esnasında hem de gemi tamir edilirken her zaman kalafatçılara ihtiyaç duyulmaktaydı (Kocakaplan, 2023: 32). Bir geminin sefere çıkabilmesi için neredeyse her yıl kalafatlanmasına önem verilmekteydi (Aydın, 2007: 67). 1792 yılında inşa edilen 51 ziralık bir firkateynde ortalama 35 kalafatçı çalışmıştır. Bu işçiler haftada 6 gün çalışmaktaydı ve günlük aldıkları ücret 20 pare idi (D.BŞM. TRE.d., 15245/10).

Doğramacılık ve dülgerlik yapan neccarlar (Şemsettin Sami, 1978:1454) da gemi inşasında önemli bir yer tutmaktaydı. Midilli'de 40 zira uzunluğundaki firkateyn inşasında ortalama çalışan Neccar sayısı 5 ila 27 arasında değişmekteydi. Bu işçiler günlük 20 pare yevmiye almaktaydı (D.BŞM.TRE.d., 15331). Belirli bir işte çalışmayıp gündelik işlerde çalışan aylakçılar (Şemsettin Sami, 1978: 62) ise gemide geçici olarak kendilerine verilen işi yapmaktan sorumluydu. Sayıları 20 ila 40 arasında değişen

<sup>11</sup> Çalışan burgucuların detaylı sayıları, ayda kaç gün çalıştıkları ve toplam ne kadar ücret aldıkları hakkında bkz. Kocakaplan, 2023: 31.

aylakçılara genellikle kişi başı günlük 15 pare ücret verilirdi (D.BŞM.TRE.d., 15368/2). Ayrıca taş, toprak veya farklı türden eşyaları taşımak ya da belirli bir yeri kazmak için çalıştırılmak üzere rençper amelesine ihtiyaç duyulurdu. Bir firkateyn inşası için genellikle 90 ila 250 arasında rençper çalıştırılır ve bu işçilere ortalama kişi başı günlük 12 pare ücret ödenirdi (D.BŞM.TRE.d., 15378/2).

### **Sonuç**

1770 Çeşme Baskınından sonra inşa edilmeye başlandığı anlaşılan firkateynler III. Selim döneminde yoğun bir şekilde inşa edilmiştir. Bu dönemde tespit edilebilen Tersane-i Amire'de 7, ada tersanelerinde 13 ve kıyı tersanelerinde 6 adet olmak üzere toplamda 26 firkateyn donanmaya katılmıştır. Bu sayının yüksek oluşu firkateyn inşasına verilen önemi göstermektedir. Nitekim firkateynler kalyon gemilerine göre daha küçük ve ince bir yapıda olduklarından dolayı birçok hizmette kullanılmaktaydılar. Bu nedenle inşa faaliyetlerinde yoğunluk olduğu şüphesizdir.

Kalyona kıyasla daha küçük olduğundan dolayı inşa süresi daha kısa sürmekteydi. Bir firkateynin inşası ortalama iki yılda tamamlanmaktaydı. Masrafları da yine boyutuna paralel olarak daha az olurdu. Firkateyn inşası sonunda çalışan işçilere, inşa malzemelerine ve eğer nakliye yoluyla malzeme alındıysa nakliye için ödenen ücretlerin toplamı bir geminin ne kadara mal olduğunu göstermekteydi. Geminin uzunluğu ve malzemeye erişim konularına bağlı olarak bir firkateynin inşa masrafı değişkenlik göstermekteydi. Ancak taşra tersanelerinde inşa edilen firkateynlerin inşa maliyetinin ortalama 45.000 ila 65.000 kuruş arasında olduğunu söylemek mümkündür. Firkateynlerin hemen her tersanede inşa edilebilmesi merkezi otoriteyi firkateyn inşasına yönelttiği açıktır. Buna ek olarak daha makul bir maliyetle inşa edilebilmeleri de inşa faaliyetlerine yoğunluk verilmesini doğrudan etkilemiştir.

Geminin inşasında çalışan mimar ve mühendisler en yüksek maaşı alan meslek grubundandı. Onları takip edenler ise gemiyi vücuda getirme işinden sorumlu olan marangozlardı. Özellikle bu iki grup aylarca firkateyn inşasında çalışan iki grup olarak öne çıkmaktadır. Diğer işçi gruplarına nazaran mühendis, mimar ve marangozlar firkateyn inşasında daha uzun süre çalışırdı. Aldıkları aylık ücretler dönemin şartlarına göre gayet yüksek bir seviyedeydi. Çalışanların alım gücü makul bir durumdaydı.

Bu makalede firkateyn inşa çalışmaları üzerinde durulduğundan gemi personeli konusu işlenmemiştir. Dolayısıyla personel konusunun çalışılabileceği önerilmektedir. Makalenin firkateyn inşasını arşiv kayıtlarına dayanan bilgilerle anlatmasından dolayı denizcilik tarihi meraklıları, deniz teknolojisi ve iktisat tarihi ilgililerince okunması tavsiye edilmektedir. Bundan sonra başta denizcilik olmak üzere teknoloji ve iktisat tarihi alanlarında yapılacak akademik çalışmalarda bu makalenin kullanılabileceğini söylemek mümkündür.



## KAYNAKÇA

### ARŐIV BELGELERİ

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı (Osmanlı Arşivi)

Ali Emiri Selim III Belgeleri (AE.SSLM.III.) 99:6002; 99:6005; 99:6012; 128:7806; 400:23081.

Cevdet Bahriye (C. BH.) 6:254; 6:286; 17:826; 18:898; 20:988; 21:1028; 24:1117; 24:1158; 28:1345; 32:1548; 34:1603; 40:1866; 46:2170; 50:2359; 58:2717; 61:2900; 62:2913; 91:4352; 95:4559; 111:5381; 112:5413; 119:5794; 133:6465; 164:7750; 190:8912; 195:9167; 211:9861; 219:1097; 225:10465; 226:10503; 230:10692; 240:1139; 250:11563; 266:12256; 272:12561.

Baş Muhasebe Defterleri (D.BŞM.d.) 6282; 6690.

Baş Muhasebe Tersane Eminliği Defterleri (D.BŞM.TRE.d.) 15190; 15243; 15245; 15262; 15331; 15368; 15378; 15393; 15409; 15448.

Hatt-ı Hümayun (HAT.) 1401:56507.

Aydın, Y. A. (2007). *Osmanlı denizciliği 1700-1779* (Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>

Bostan, İ. (2006). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı denizciliği*. Kitap Yayınevi.

Boudriot, J. (1995). *The history of the french frigate 1650-1850*. Jean Boudriot Publication.

Braudel, F. (1990). *Akdeniz ve Akdeniz dünyası* (C. 2., M. A. Kılıçbay, çev.). Eren Yayıncılık.

Depe, E. (2017). *18. yy'da taşra tezgahlarında kalyon inşa organizasyonu* (Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>

Düzcü, L. (2017). *Yelkenliden buharlıya geçişte Osmanlı denizciliği (1827-1853)*. Doğu Kütüphanesi Yayınları.

Emecen, F. M. (2003). Limni. *TDV İslam Ansiklopedisi*.

Ercal, M. (1991). Arşın. *TDV İslam Ansiklopedisi*.

Gardiner, R. (2012). *The sailing frigate a history in ship models*. Pen and Sword Press.

Göyünç, N. (1999). Hüseyin Paşa, Küçük. *TDV İslam Ansiklopedisi*.

Henderson, J. (1994). *The frigates*. Leo Cooper.

İnalçık, H. (1992). Bursa. *TDV İslam Ansiklopedisi*.

Kaçar, M. (2008). Tersane hendeshanesi'nden bahriye mektebi'ne mühendishane-i bahr-i hümayun. *Osmanlı Bilim Araştırmaları*, 9(1-2), 51–77.

Karahan, A. (2017). *Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın hayatı ve faaliyetleri (1714?-1790)* (Doktora tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>

Karal, E. Z. (1941). Selim III. devrinde Osmanlı bahriyesi hakkında vesikalar. *Tarih Vesikaları Dergisi*, 1(3), 203–211.

Kocakaplan, Ş. (2023). *III. Selim dönemi Osmanlı tersanelerinde fırkateyn inşası* (Yüksek lisans tezi, Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>

- Raif Efendi, M. (1988). *Osmanlı imparatorluğu'nda yeni nizamların cedveli* (A. Terzioğlu, çev., H. Hatemi, haz.). Turing ve Otomobil Kurumu Yayınevi.
- Nutki, S. (1918). *Kamus-ı bahri*. Matbaa-i Bahri.
- Örenç, A. F. (2001). *Yakın dönem tarihimizde Rodos adası* (Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>
- Özlü, Z. (2006). XVIII. ve XIX. yüzyılda Göynük'te fiyatlar. *Bilig Dergisi*, 39, 127–162.
- Sami, Ş. (1978). *Kamus-ı Türki*. Çağrı Yayınları.
- Shaw, S. J. (2008). *Eski ve yeni arasında sultan III. Selim yönetiminde Osmanlı imparatorluğu* (H. Güldü, çev.). Melisa Matbaacılık.
- Solak, M. (2018). *Sırpların hapsedtiği tarih: Osmanlı İmparatorluğu'na karşı Hırvat askeri sınır bölgesi'nin örgütlenmesi (1553-1664)*. (Doktora tezi, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>
- Taş, M. (2020). 18. yüzyılda Tuna donanması ve donatımı. *Turkish Studies*, 15(2), 1399–1418.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1988). *Osmanlı tarihi*. Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Zorlu, T. (2014). *Osmanlı ve modernleşme III. Selim dönemi Osmanlı denizciliği*. Timaş Yayınları.