

Çeşme Vak'ası Sonrası Osmanlı Donanmasında Kalyonlar (1770-1789)

Ali KARAHAN*

Özet

Osmanlı donanmasında XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kullanılmaya başlanan kalyonlar, boyutları itibarıyla yelkenli gemi türlerinin en büyüklerindendi. Kalyonlarda üç adet direk bulunurdu. Güvertelerinin altında iki veya üç adet ambar olabilir. Bunlardan iki ambarlılarda 60-80 ve üç ambarlılarda 80-110 top yer alırdı. Donanmada yelkenli gemilere geçiş sürecinin tamamlanmasının ardından 1701'de yürürlüğe sokulan Bahriye Kanunnamesi'yle kalyonlarda görev yapacak personelin mevcudu, iş bölümü ve alacakları maaş belirlendi. Osmanlı Devleti, donanmadaki kalyonlar başta olmak üzere diğer türdeki gemilerinin tamamına yakını 1768-1774 savaşı esnasında Baltık Denizi'nden Akdeniz'e gelen Rus donanmasının saldırısı neticesinde Çeşme'de kaybetti. Bu çalışmada, Çeşme'deki hadiseden sonra Osmanlı Devleti tarafından başlatılan kalyon inşa faaliyetleri hakkında genel bir değerlendirme yapılacaktır. Ayrıca, bu süreçte hizmetten çekilen kalyonlar hakkında da bilgi verilecektir.

Anahtar Kelimeler: Kalyon, Gemi, Osmanlı Donanması, Denizcilik

Construction of Galleons in Ottoman Navy after Çeşme Incident (1770-1789)

Abstract

In the Ottoman navy, the galleons that were used since the second half of the XVIIth century were among the largest of the types of sailing ships. There were three masts in the galleons. Galleons had double-decker and triple-decker types. Galleons had 60-80 cannons in their double-decker types and 80-110 cannons in their triple-decker types. After the completion of the transition process to the sailing ships in the navy, the Navy Law enacted in 1701 determined the number of personnel, the division of labor and the salaries of the personnel to be employed in the galleons. The Ottoman Empire lost almost all of its ships, especially the galleons in the navy, during the 1768-1774 war as a result of the attack by the Russian navy from the Baltic Sea to the Mediterranean. In this study, a general evaluation will be made about the activities of the construction of the galleon started by the Ottoman State after the incident in Çeşme. In addition, information will be given about the galleons withdrawn from the service in this process.

Keywords: Galleon, Ship, Ottoman Navy, Maritime

* Dr. Öğr. Üyesi, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, e-posta: alikarahan46@gmail.com

Giriş

Rusya, Osmanlı Devleti ile girdiği 1768-1774 savaşı esnasında Baltık Denizi ve çeşitli nehirlerde inşa ettirdiği bir donanmayı Akdeniz harekâtı için görevlendirmişti. İngiltere tarafından personel ve lojistik bakımından desteklenen bu donanma 10 kapak, 6 firkateyn ve diğer küçük nakliye gemilerinden¹ oluşmaktaydı. Baltık Denizi'nden açılan ve mürettebatın haricinde 1.800 kadar asker² bulunan Rus donanması 1770 senesi baharında Mora'ya ulaştı. Rus donanmasının Akdeniz'e gelip askerî faaliyetlere başlamasının ardından Mora'daki Rum reaya Osmanlı merkezî yönetimine karşı isyan bayrağını açtı. Kısa süre içerisinde genişleyen bu isyan bölgedeki tüm yerleşim yerlerine sirayet etti.³

Bu gelişmeler İstanbul'da öğrenildiğinde Mora Seraskeri Muhsinzâde Mehmed Paşa'yla koordineli bir şekilde hareket etmek üzere donanmanın hazırlanarak Akdeniz'e çıkarılması kararlaştırıldı. Kaptan-ı derya Hüsameddin Paşa'nın komutasında 6 Mayıs 1770'te⁴ İstanbul'dan ayrılan Osmanlı donanması, Mora'ya ulaştıktan sonra Anabolu Limanı ağzında ve Suluca (Hydra) Adası önlerinde Ruslar ile sıcak temas sağlamakta birlikte başarılı olamadı. Bunun üzerine Terme-Şıra-Paros Adaları güzergahını takip edip Sisam Boğazı'ndan geçerek Çeşme'nin kuzeyindeki Koyun adaları önüne gelen Osmanlı donanması, burada Ruslar ile tekrar karşılaştı. Savaş esnasında Amiral Spiridov idaresindeki bir Rus gemisi top ateşinden dolayı yanmaya başladığından Osmanlı donanması zarar görmemek için geri çekilerek Çeşme Limanı'na sığındı. Bu stratejik açıdan hatalı bir karardı. Çünkü Çeşme Limanı'nın darlığı nedeniyle sıkışık bir vaziyette demir atmak zorunda kalan Osmanlı donanması manevra kabiliyetini kaybetmişti. Kapudane-i hümayun Cezayirli Hasan Bey (ö. 1790)⁵ bu durumun mahzurlarını birkaç defa iletmesine rağmen Kaptan-ı derya Hüsameddin Paşa, sahile yerleştirilen topların da yardımıyla savunma savaşında Rus donanmasına karşı başarı elde edileceğini düşünmüştü. Ancak bunu fırsat olarak gören Ruslar, 6-7 Temmuz 1770'te ateş gemilerini limanın içerisine sevk ederek Osmanlı donanmasını yaktı.⁶ Bu saldırı neticesinde Osmanlı

1 Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2014, s.33.

2 Fevzi Kurtoglu, *1768-1774 Türk-Rus Harbinde Akdeniz Harekâtı ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa*, İstanbul 1942, s.6-7.

3 Nevzat Sağlam, *Ahmed Vâsîf Efendi ve Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakaiku'l-Ahbârî 1166-1188/1752-1774 (İnceleme ve Metin)*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2014, s.379-380. Rus donanmasının gelmesiyle birlikte Mora'daki Rum reayanın çıkardığı isyanın detayları için bkz. Süleyman Penah Efendi, *Mora İhtilâli (1770)*, (haz. Abdullah Zararsız), Ankara 2018.

4 Kurtoglu, *a.g.e.*, s.13-14. Dönemin ana kaynaklarında Osmanlı donanmasının İstanbul'dan tam olarak ne zaman ayrıldığına dair bir malumat bulunmamaktadır. Nitekim Ahmed Vâsîf Efendi muğlak "vakt-i nâhs-ı müstemirre" ifadelerini kullanırken {Vâsîf (Sağlam), *a.g.e.*, s.388}, Şem'dânizâde Fındıklılı Süleyman Efendi ise bu hususta suskunluğunu korumuştur {*Mür'î't-tevârih*, (yay. haz. Münir Aktepe), C.II-B, İstanbul 1980, s.30}.

5 Cezayirli Hasan Bey'e daha sonra 18 Mart 1771'de vezaret verilerek kaptan-ı deryalığa atanmıştır {Ali Karahan, *Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın Hayatı ve Faaliyetleri (1714?-1790)*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2017, s.21}.

6 M. Münir Aktepe, "Çeşme Vak'ası", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (TDVİA)*, C.VIII, 1993, s.289; Süleyman Nutki, *Musavver Muhârebât-ı Bahriye-i Osmaniye*, İstanbul 1307, s.81-82; Çeşme Deniz Muharebesi Faciası ve Akdeniz'de İlk Rus Donanması, (çev. Ali Rıza Seyfi), İstanbul 1943, s.21-29; Roger Charles Ander-

Devleti, donanmadaki 11 hatt-ı harp gemisi, 6 firkateyn, 6 üç direkli, 7 kadirga ve 32 diğer türlerden olmak üzere 62 adet civarında gemisini kaybetti. 1 yelkenli gemi ile 5 kadirga ise Rusların eline geçti. Ayrıca 15.000-17.000 askerden 5.000-6.000 kadarı esir düştü, yaralandı veya yaşamını yitirdi.⁷

Çeşme'deki hadise donanmanın gücünü önemli ölçüde azalttığından Osmanlı Devleti, daha sonra yoğun bir gemi inşasına girişti. Bu süreçte nicel açıdan inşa edilen gemi türünün en başında Osmanlı donanmasında XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kullanılan kalyonlar gelir. Bu çalışmada, 1770'te vuku bulan Çeşme'deki hadisenin ardından 1789'a kadar geçen 19 senelik süre zarfında Osmanlı donanmasının envanterine katılan kalyonların özellikleri, inşa safhaları, süreleri, yerleri, maliyetleri ve mevcutları ile aldıkları isimler üzerine genel bir değerlendirme yapılmaya çalışılacaktır. Ayrıca, konu bütünlüğünü sağlayacağı düşüncesinden hareketle aynı dönem içerisinde hizmetten çekilen kalyonların sayıları hakkında da bilgi verilecektir.

1- Osmanlı Donanmasında Kalyonların Kullanılmaya Başlanması ve Genel Özellikleri

Kuzeybatı Anadolu'da XIV. yüzyılın başlarında kurulan Osmanlı Devleti, sınırlarını genişleterek kısa süre içerisinde denizlere ulaştı. Bilahare Rumeli'ye geçilmesi denizlerde güvenliği sağlama zorunluluğunu beraberinde getirdi. Bu amaçla Bizans'tan devralınan Gelibolu Tersanesi yeniden düzenlenerek seyrüseferi kontrole imkân verecek kadar gemi mevcudunu barındıran bir donanma teşkil edildi.⁸ İstanbul'un fethinin ardından Haliç'te gemi inşa edilen bir göz (bölüm), cami ve divanhaneden müteşekkil bir tersane daha kuruldu. Haliç'teki tersane daha sonra I. Selim (1512-1520) tarafından Kağıthane'ye kadar genişletilerek Galata Tersanesi meydana getirildi.⁹ Bu düzenlemelerle birlikte İstanbul'daki tersane kompleks bir sanayi merkezine dönüştü ve burada inşa edilen donanma Osmanlı Devleti'nin denizcilik politikalarının icrasında önemli rol oynadı.

Osmanlı donanmasında XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar ağırlıklı olarak kürekle hareket eden kadirgalar kullanılmaktaydı. Ancak bu yüzyılın ikinci yarısından itibaren donanmada kullanılan gemi tipi açısından önemli bir değişim yaşandı. Şöyle ki, 1645-1669 arasında yaklaşık yirmi beş sene süren Girit Savaşı esnasında kalyonlara geçiş yapan Venedik'in, Çanakkale Boğazı'ndan donanmanın çıkışını birçok defa engellemesi

son, *Naval wars in the Levant, 1559-1853*, Princeton 1952, s.286-291.

7 Zorlu, a.g.e., s.33.

8 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1988, s.389-392; Halil İnalçık, "Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu", *Türk Denizcilik Tarihi*, (ed. Bülent Arı), Ankara 2002, s.100-101; İdris Bostan, "Osmanlıların Denize Açılma Sürecinde Gelibolu", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2011, s.33-34.

9 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s.3-4.

Osmanlı Devleti'ni kullandığı gemi tipinde değişikliğe gitmeye zorladı. Bu geçiş süreci iki aşamada gerçekleşti. 1650-1662 senelerini kapsayan birinci aşamada kalyon denenmekle birlikte tekrar kadirgaya dönüldü. 1682'den itibaren başlayan ikinci aşamada ise kalıcı olarak kalyona geçilmesine karar verildi. Mezemorta Hüseyin Paşa'nın (ö. 1701) kaptanı deryalığı döneminde hazırlanan ve onun ölümünün akabinde 1701'de yürürlüğe giren Bahriye Kanunnamesi'yle de kalyona geçiş süreci tamamlandı.¹⁰

Kalyonlar, yelkenle hareket eden gemiler içerisinde uzunluk, yükseklik ve ağırlık açısından en büyüğüdür. İncelenen dönem içerisinde uzunluk açısından en küçüğü 39 zira (29,5 metre) *Muradiye* ve en büyüğü de 59 zira (44,7 metre) *Mukaddime-i Zafer* kalyonlarıydı.¹¹ Kalyonlar, üç direkliydi ve güvertelerinin altında topların yerleştirildiği ambarlar üç sıra halindeyse “üç ambarlı” olarak adlandırılırlardı. Alt alta iki adet ambar bulunursa bu kalyonlara “kapak” denilirdi. Üç ambarlılarda 80-110 ve iki ambarlılarda da 60-80 civarında top bulunurdu.¹² Üç kantar (169,34kg) ağırlığında gülleri atabilen topları taşıyanları “üç kantarlı” şeklinde anılırdı.¹³ Osmanlı donanmasında kalyonların bir çeşidi olan karavelaya da rastlanmaktaydı. Nitekim dönem içerisinde Kemer'de 1773'te 4 adet karavelanın inşa edilerek denize indirildiği bilinmektedir.¹⁴

Osmanlı donanmasında kalyonlar kullanılmaya başlanmadan önce gemilerde görev yapan personel levent¹⁵ olarak adlandırılmaktaydı. Leventler, Anadolu ve Rumeli'nin sahil kesimlerinde ikamet eden Türkler ve Ege Denizi'ndeki adalarda yaşayan Rumlardan seçilirdi. Maaşlı ve daimî bir şekilde görev yapan leventlerin İstanbul'da kalanlarına “yerli levent” denilmekteydi. Donanmada kalyona geçişin ardından gemilerdeki personele genellikle kalyoncu denilmeye başlandı. Fakat kalyoncular ile leventler arasında istihdam süreleri ve verilen maaşlar bakımından bazı farklılıklar bulunmaktaydı. Anadolu'nun batısındaki yerleşim yerleri, özellikle Çanakkale çevresi ve Rumeli'nin sahil bölgelerinden hizmete alınan kalyoncular, daimî görev yapmazlar, donanmayla birlikte seferde buldukları süre kadar maaş alırlar ve daha sonra bir kısmı memleketlerine dönerlerdi. Bunlardan geriye kalanlar kısı İstanbul'da bekar odalarında geçirirler

10 İdris Bostan, “Kadirga'dan Kalyon'a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi'nin Değişimi”, *Osmanlı Araştırmaları*, C.XXIV, 2004, s.69 vd.

11 İstanbul Deniz Müzesi Deniz Tarihi Arşivi (DTA), *Kalyon Masraf Defteri*, nr. 23, s.2.

12 Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s.469.

13 Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, İstanbul 2011, s.60.

14 Osmanlı Arşivi (OA), Maliyeden Müdevver Defterler (*MAD. d.*), nr. 10391, s.191-192}. Kalyonların dönem içerisindeki listelerde her ne kadar tesadüf olunmamışsa da “kürekli”, genellikle nehirlerde köprü dubası olarak kullanılan “tonbaz/tombaz”, yiyecek naklinde kısa süreliğine kullanılan “potaç/botaç”, köken itibarıyla İtalyanca kıyı güvenliğini sağlayan gemi anlamına gelen “guardacosta” kelimesinden gelen “vardakosta” tipinin özelliklerini taşıyan “karakola”, daha çok kadirgaya benzeyen “meze-galere”, “ateş kalyonu” ve bir tür kargo gemisi denilebilecek “hoş” gibi çeşitli türleri bulunmaktadır (Aydın, *a.g.e.*, s.61-66).

15 Levent kelimesinin köken olarak Venedik'in Arnavutluk ve Hırvatistan sahillerinden seçerek donanmasında görevlendirdiği askerler için kullanılan “levantino”dan geldiği belirtilmektedir (Mücteba İlgürel, “Levent”, *TDVİA*, C. XXVII, 2003, s.149).

ve disiplinsizlikleriyle Galata ile Kasımpaşa'da asayiş bozarlardı.¹⁶ Kalyoncuların istihdamında uygulanan bu usul, bazı mahzurları bünyesinde barındırmaktaydı. Şöyle ki, taşradan genellikle denizcilikte tecrübesiz kişiler arasından seçilerek hizmete alınan kalyoncular İstanbul'a ulaşıncaya kadar belli bir vakit geçmekteydi ve bu husus donanmanın olağanüstü şartlarda hızlıca harekete geçmesini engellemekteydi. Bunun önüne geçebilmek ve kalyoncuların profesyonelleşmelerini sağlamak amacıyla Kaptan-ı derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın gayretleriyle Kasımpaşa'da *Kalyoncu Kışlası* yaptırıldı. Osmanlı Devleti'nde bu tip yapıların öncüsü olan kışlada 8.700 personel barınabilecekti.¹⁷

Kalyonlarda istihdam edilen personelin iş bölümü, mevcudu ve alacakları maaş 1701'de yürürlüğe sokulan Bahriye Kanunnamesi'yle belirlenmişti. Buna göre kalyonlarda 1'er adet birinci, ikinci ve üçüncü reis, ağa, hoca, odabaşı, levend çavuşu, vekilharç, imam, yelkenci, birinci ve ikinci topçubaşı, birinci topçu kethüdası, cephanе muhafızı, cephanе muhafız kethüdası, su ambarcısı, sandal reisi, dümencibaşı, dümen kethüdası, kalafatçıbaşı, marangozbaşı, cerrah; 2'şer adet kandil çavuşu, vardıyan, ikinci topçu kethüdası, varilci; 3'er adet kalafatçı ve marangoz; 7 adet sütun reisi; 20 adet dümenci; 40 adet sandalci; 200 adet aylakçı; 298 adet topçu ve saatçi olmak üzere toplamda 601 personel bulunacaktı.¹⁸ Bununla birlikte her zaman bu sayıya riayet edilmezdi ve kalyonlardaki personel mevcudu büyüklüklerine göre değişirdi. Nitekim 1775'te kapüdane-i hümayun *Ankâ-yı Bahri*'nin 700, patrona-i hümayun *Fethü'l-fettâh*'in 640, riyâle-i hümayun *Mesudiye*'nin 575, *Mansuriye*'nin 575, *Ukâb-ı Bahri*'nin 550, *Nesîm-i Zafer*'in 400, *Seyyâr-ı Bahri*'nin 380, *Mazhar-ı Teyfik*'in 380, *Necm-i Zafer*'in 250 ve *Nâsır-ı Cenk*'in 325 personel mevcuduyla Akdeniz'e sefere çıkmaları kararlaştırılmıştı. Sefere katılacak bu 10 adet kalyondaki 4.775 personelin 6 aylık maaşlarının toplamı ise 118.692 kuruşu bulmaktaydı.¹⁹

2- Kalyonların İnşa Safhaları, Denize İndirilmeleri ve İsimlendirilmeleri

Osmanlı donanmasında kalyonların inşaları armuz kaplama tekniğinde²⁰ ve beş aşamada tamamlanırdı. Birinci aşamada, geminin baştan kış tarafına kadar uzanan kalın, dirençli ve yekpare olan omurgası atılırdı. Daha sonra omurganın baş ve kış tarafına ait keresteler eklenirdi. Bu eklemelere “baş ve kış bodoslaması” denilirdi. Bunun ardından

16 Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s.479-481, 485-486.

17 Karahan, *a.g.t.*, s.135.

18 Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s.475-477.

19 OA, Bâb-ı Defteri Baş Muhasebe Kalemî Defterleri (*D. BŞM. d.*), nr. 4570. Defterde *Nâsır-ı Cenk* kalyonundaki personele verilecek maaş 3 aylık üzerinden hesaplanmıştır.

20 İskelet-önce teknik de denilen bu modelin ayırt edici özelliği kalyonlara şekillerini veren bodoslamalar ile kaburgaların, kaplama kerestelerinden önce omurgaya yerleştirilmeleriydi (Muharrem Sinan Dereli, *XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları*, (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010, s.31).

geminin ambarlarını ortaya çıkaracak keresteler konulur ve kış tarafı yapıldığı esnada da dümeni hazırlanırdı. İkinci aşamada, ahşap teknenin kaburgaları oluşturulurdu. Bu işlemde omurganın üzerine önce kaburgayı meydana getiren döşekler atılırdı. Daha sonra döşeklerin üzerine gelecek şekilde postalar²¹ sağdan ve soldan yukarı doğru yerleştirilirdi. Postaların üzerine de borda ve karine levhaları dizilirdi. Bütün bunlarla birlikte tekne her iki tarafı sarılmış bir vaziyet alırdı. Üçüncü aşamada, kaplaması sarılmamış durumdaki kalyonun kaburgalar arası, bazı levha ve postalarla doldurulurdu. Dördüncü aşamada, omurganın üzerine gelecek şekilde sütun denilebilecek puntallar²² çakılırdı. Puntalların üzerine de boylamasına kemereler²³ ve kirişler²⁴ atılır, ardından güverte kaplamaları yerleştirilirdi. Bu işlem sonunda geminin iskeleti ortaya çıkardı. Bu safhada inşaya, teknenin içi yukarı doğru üç kısma (ambar) kadar bölünerek devam edilebilirdi. Ambarların kapakları geminin güvertesi yapılırken ölçüsüne göre kesilerek hazırlanırdı. Top kapaklarının (lumbar) yapımı da inşa esnasında gerçekleşir, bunlar için ayrılacak boşluklar ölçülü bir şekilde kesilirdi. Beşinci aşamada ise, kaburgaların üzeri kaplama levhalarıyla örtülür ve birbirlerine çiviyile birleştirilirdi.²⁵

Yukarıda zikredildiği üzere, inşaları beş aşamada tamamlanan kalyonların daha sonra karadan denize indirilmeleri sürecine geçilirdi. Kalyonların inşalarının bitirilmesi yaklaştığında öncelikle denize indirilmelerini sağlayacak kaptan, marangoz, burgucu, bâdbânî (yelkenci), vardiyacı, dalgıç gibi personel ile başta felenk ve kızak olmak üzere çeşitli malzemeler temin edilirdi.²⁶ Bunların hızlı bir şekilde tedarik edilmesi kalyonların denize indirilme aşamasında belirleyici rol oynardı. Eğer gerekiyorsa denize indirileceği yer herhangi bir kazaya veya hasara neden olmamak için tombaz veya sandallardan istifade edilerek temizlenirdi.²⁷ Hazırlıkların tamamlanmasıyla birlikte kalyonlar, meyilli ve kolay hareket edebilmesi için don yağı sürülen kızak²⁸ üzerinden felenkler²⁹ kullanılarak denize indirilirdi.³⁰

21 Gemilerin kaburgalarını teşkil eden ve ıskarmoz denilen ağaçlar hakkında kullanılan genel bir tabirdir (Lütfü Gürçay, *Gemicî Dili*, İstanbul 1962, s.206, 324).

22 Kemelerin altına ortasından veya gerekli görülen yerlerinden yukarı doğru konulan desteklerdir {Süleyman Nutki, *Kamûs-ı Bahri Deniz Sözlüğü*, (haz. Mustafa Pultar), İstanbul 2011, s.237}.

23 Gemilerin bir tarafından diğer tarafına uzanan ve ıskarmozlara bağlı kalan ağaçlar veya köşebent demirleridir (Nutki, *Kamûs-ı Bahri*, s.156).

24 Güverte altı uzantılarıdır (Refik Akdoğan, *Türkçe-İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul tarih-siz, s.187).

25 Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*, İstanbul 2017, s.66-68.

26 OA, Muallim Cevdet Tasnifi-Bahriye (C. BH.), nr. 5085, 6098, 7430, 8509; Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi", *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.8, S.1, 2010, s.25-28.

27 OA, C. BH., nr. 9152, 11062.

28 Üzerinde gemi inşa edilen tezgahlara kızak adı verilir. Ancak yeni gemi inşa edilenler ile bakım amacıyla karaya çekilen gemilerin altına sürülen hareketlileri farklı tezgahlardır. Bunlardan ilkinde yerli kızak, ikincisine ise hareketli kızak denilir (Nutki, *Kamûs-ı Bahri*, s.160).

29 Gemilerde veya hariçte ağır bir cisim bulunduğu yerden nakletmek için çam serenlerinden yapılan kısa kütüklerdir (Nutki, *Kamûs-ı Bahri*, s.90).

30 Gümüş, *a.g.m.*, s.25-28.

Kalyonların denize indirileceği esnada bazı teşrifat kuralları da uygulanırdı. Eğer kalyon Tersane-i Amire'de inşa edilmiş ise öncelikle hangi gün ve saatte denize indirileceğine dair müneccimbaşıdan bir zayıçe³¹ alınırdı.³² Bu şekilde merasimin icra olunacağı vakit belirlendikten sonra şeyhülislam, baş defterdar, yeniçeri ağası ve ileri gelen devlet ricali reisülküttab tarafından davet edilir, törene sadrazam ve padişah katılacaksa oturacakları yerler önceden ayrılırdı. Tersane-i Amire'de demirli bir başka geminin güvertesinde hazırlanan bu yerler gölgelikli olur; padişah geminin arka tarafında ve sadrazam da orta direk yakınında otururdu. Padişahın yerini almasıyla birlikte kaptan-ı derya ve Tersane-i Amire emini denize indirilecek kalyonun yanına giderek emir beklerlerdi. Padişahın müsaadesinin ardından dualar eşliğinde baş ve kış taraflarında kurbanlar kesilen kalyon denize indirilirdi. Kalyonun denize indirme işlemi tamamlandığında devlet ricaline hilatler giydirilir³³ ve inşada hizmeti geçen görevlilere de hediyeler dağıtılırdı.³⁴ Ayrıca, kalyonun denize indirilmesinden sonra yapılan top atışları da törenin önemli bir parçasını oluştururdu.³⁵

Denize indirilirken uygulanan teşrifat genel anlamda bu şekilde olan kalyonlara hususî isimler verilmesi de âdettendi. Kalyonların inşaları sürerken bir isim listesi hazırlanır ve kaptan-ı derya tarafından padişaha takdim olunurdu. Bu listede, donanmada daha önce görev yapıp hizmetten çekilen kalyonların isimleri veya yeni isimler yer alırdı. Padişah teklif edilenlerden birini seçebilir veya kendisi başka bir ismi kararlaştırabilirdi. Bilahare bu isim, inşası tamamlanıp denize indirileceği esnada kalyona konulurdu.³⁶ XVIII. yüzyılın ikinci yarısında, özellikle Çeşme Vak'ası'nın ardından, kalyonlara askeri teşvik edici isimler verildiği görülür. İncelenen dönem içerisinde Osmanlı donanması mevcudunda yer alan Şehbâz-ı Bahrî, Peleng-i Bahrî, Nâsır-ı Cenk, Mukaddime-i Nusret, Nüvâd-i Fütüh, Bed'-i Nusret, Şeşpâ-yı Bahrî, Melikü'l-bahrî, Burc-ı Zafer ve Pulâd-ı Bahrî kalyonları bu tip isimlere örnek gösterilebilir. Kalyonlara Fethü'l-fettâh, İnâyet-i Hakk, Hıfz-ı Hüdü, Tevfikullah gibi dinî motifli, yaratıcıdan zafer veya yardım niyaz eden isimler de verilirdi. Ayrıca, çeşitli hayvanlardan esinlenilerek Anka-yı Bahrî veya Ejder-i Bahrî isimleri konulan kalyonlara da rastlanmaktaydı.³⁷

31 Belli zamanlarda yıldızların yerlerini ve durumlarını gösteren cetvellere zayıçe denilir (Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.III, İstanbul 1983, s.648).

32 Salim Ayduz, "Osmanlı Devleti'nde Müneccimbaşılık", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, S.1, 1995, s.182.

33 Mesela bir kalyonun denize indirilmesi münasebetiyle I. Abdülhamid'in huzurunda Kaptan-ı derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'ya yeni han kumaşa kaplı bir samur kürk giydirilmişti (OA, C. BH., nr. 11654).

34 Orhan Şaik Gökyay, "Osmanlı Donanması ve Kapudân-ı Derya ile İlgili Teşrifat Hakkında Belgeler", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, S.12, 1982, s.51-55; Gümüş, a.g.m., s.17-18.

35 OA, *MAD. d.*, nr. 3014, s.120; Ali Emiri Tasnifi-Abdülhamid I (AE. SABH. I.), nr. 3335.

36 Bahri S. Noyan, "Eski Gemilerimizin İsimleri", *Hayat Tarih Mecmuası*, C.I, S.1, 1978, s.92-93.

37 Zorlu, a.g.e., s.201-205; Noyan, a.g.m., s.92.

3- Kalyonların İnşa Süreleri ve Maliyetleri

Kalyonların inşası tamamlanarak denize indirilme süreleri büyüklüklerine göre farklılık gösterirdi. Bununla birlikte boyutları küçük olanların da uzun sürede inşa edildikleri olurdu. Kalyonların denize indirilme sürelerini belirleyen önemli bir faktör ise özellikle taşra tersanelerinde inşaya nezaret eden yerel görevlilerin performanslarıydı. Mesela Rodos’da Haziran 1770’te yapımına başlanan 45’er zirâlık (34 metre) 3 adet kalyon, inşaya nezaret eden Mutasarrıf Ahmed Bey’e Mayıs 1775’e kadar nakden 65.000 kuruş, 5.287 kantar (298.445 kg) demir, 5 adet lenger ve sair malzeme gönderilmesine rağmen denize indirilememişti. Bunun üzerine Ahmed Bey, Rodos mutasarrıflığından azledilmiş ve kalyonların inşa işi Murabıtzâde el-Hac Hüseyin Kaptan’a verilmişti.³⁸ Tablo 1’de dönem içerisinde denize indirilen farklı büyüklükteki kalyonların inşa süreleri bulunmaktadır. Bu tablo incelendiğinde inşası açısından en uzun sürede tamamlananın Midilli’deki 51,5 zirâlık kalyon (39 metre) ve en kısa sürede bitirilenin ise Sinop’taki 51 zirâlık (38,5 metre) kalyon olduğu görülecektir.

Tablo 1. Kalyon İnşa Süreleri

Uzunluk	İnşa Yeri	İnşa Başlangıç-Bitiş	İnşa Süresi	Adet
55 zirâ (41,5 metre)	Tersane-i Amire	Mayıs 1770 ¹ -Ocak 1773 ²	2 sene 7 ay	1
53 zirâ (40 metre)	Tersane-i Amire	Mayıs 1770 ³ -Ocak 1775 ⁴	4 sene 7 ay	1
51 zirâ (38,5 metre)	Sinop	Mayıs 1770-Haziran 1772 ⁵	2 sene	2
51,5 zirâ (39 metre)	Midilli	Ekim 1774-Temmuz 1777 ⁶	2 sene 9 ay	1
51 zirâ(38,5 metre)	Sinop	Aralık 1774-Ağustos 1777 ⁷	2 sene 8 ay	2
55,5 zirâ (42 metre)	Tersane-i Amire	Mayıs 1775-Şubat 1777 ⁸	1 sene 9 ay	1
45,5 zirâ (34,5 metre)	Taşöz	Haziran 1776-Ocak 1778 ⁹	1 sene 6 ay	1
51,5 zirâ (39 metre)	Midilli	Ocak 1777-Ocak 1782 ¹⁰	5 sene	1
53,5 zirâ (40,5 metre)	Limni	Temmuz 1780-Kasım 1782 ¹¹	2 sene 4 ay	1

Kalyonların inşa masrafları çeşitli kalemlerden meydana gelmekteydi. Bunları genel anlamda inşa için gerekli kereste, demir, yelken bezi gibi malzeme tutarları ile marangoz, burgucu, kalafatçı, oymacı ve sair çalışanlara ödenen ücretler olmak üzere iki ana gruba ayırmak mümkündür. Mesela Şubat 1775’te Midilli’de yapımına başlanan 51,5 zirâ (39 metre) uzunluğundaki kalyon için denize indirildiği Temmuz 1777’ye kadar 30 aylık sürede inşa malzemelerinden keresteye 36.144,5 kuruş, demir ve bazı eşyalara 31.719,5 kuruş ve marangoz, burgucu, kalafatçı gibi çalışanlara da 56.805 kuruş ödeme yapılmıştı.³⁹ Tablo 2’de incelenen dönem içerisinde denize indirilen 4 adet çeşitli büyüklükteki kalyonun inşa masrafları bulunmaktadır. Ayrıca, inşaları devam eden 4 adet kalyona yapılan ve denize indirilecek duruma geldiklerinde toplamda tahmini ne kadar

³⁸ OA, D. BŞM. d., nr. 4421; C. BH., nr. 5675, 5830.

⁴⁰ OA, D. BŞM. TRE. d., nr. 15002, s.2-3.

masraf yapılacağı görülmektedir:

Tablo 2. Kalyon İnşa Masrafları

Uzunluk	İnşa Yeri	Adet	Yapılan Harcama	Yapılacak Harcama	İnşa Masrafı
51,5-47,5 zirâ (39-36 metre)	Sinop	2	27.030,5 kuruş	97.969,5 kuruş	125.000 kuruş ¹²
51,5 zirâ (39 metre)	Midilli	1	-	-	56.805 kuruş ¹³
51,5 zirâ (39 metre)	Midilli	1	-	-	102.789 kuruş ¹⁴
51 zirâ (38,5 metre)	Limni	1	-	-	79.583 kuruş ¹⁵
47,5 zirâ (36 metre)	Midilli	1	37.600 kuruş	54.560 kuruş	92.160 kuruş ¹⁶
47,5 zirâ (36 metre)	Bodrum	2	47.605 kuruş	136.715 kuruş	184.320 kuruş ¹⁷
45 zirâ (34 metre)	Midilli	1	-	-	67.500 kuruş ¹⁸
37,5 zirâ (28,5 metre)	Kemer	2	20.000 kuruş	117.064 kuruş	137.064 kuruş ¹⁹

4- Kalyonların İnşa Edildikleri Yerler ve Mevcutları

Osmanlı donanmasında kalyonlar çeşitli tersanelerde inşa edilmekteydi. İncelenen dönemde Tersane-i Amire ve özellikle kerestelerin elde edildiği ormanlık alanlara yakın ve denizden rahat ulaşılabilen Sinop, Midilli, Limni, Kemer, Bodrum ve Taşöz kalyon inşasında öne çıkan yerlerdi. Bunlardan Midilli, Sinop ve Limni’de 51-53,5 zirâ (38,5-40,5 metre); Bodrum, Kemer ve Taşöz’de de 37,5-47,5 zirâ (28,5-36 metre) uzunluklarında nispeten daha küçük kalyonların inşa edildikleri görülür. Tersane-i Amire’de ise 53-55,5 zirâ (40-42 metre) uzunluklarındaki kalyonların inşalarının tamamlanarak denize indirildikleri anlaşılmaktadır.⁴⁰

Rusya’yla girilen 1768-1774 savaşı esnasında 1769’da Osmanlı donanmasında seferber olabilecek durumda toplam 22 adet kalyon bulunmaktaydı.⁴¹ Osmanlı Devleti,

40 Bkz. Tablo 3. Bunlardan Tersane-i Amire’nin yanında taşradaki Sinop ve Midilli’deki tezgahların incelenen dönemin öncesinde de oldukça aktif oldukları görülmektedir. Nitekim 1701-1767 seneleri arasında taşra tezgahlarında inşa edilen kalyonların %63,8’i Sinop ve Midilli’de yapılmıştır (Enes Depe, *18. YY’da Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşa Organizasyonu*, (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2017, s.15).

41 Aydın, *a.g.e.*, s.125, Tablo 22.

Çeşme'deki olayın ardından donanmadaki başta kalyon olmak üzere diğer tiplerdeki gemi eksikliğini giderebilmek için yoğun bir inşa faaliyeti başlattı. Nitekim Temmuz 1772'de Tersane-i Amire, Sinop, Midilli ve Rodos'ta 9 adet kalyonun inşası devam etmekteydi.⁴² Halil Hamid Paşa'nın sadareti (1782-1785) zamanında Akdeniz ve Karadeniz'e ihraç olunacak miktarda Tersane-i Amire'de de hazır vaziyette gemi bulundurulması kararlaştırıldı. Bu kararın ardından inşaları devam eden kalyonların bir an evvel denize indirilmelerine gayret gösterildi. Donanmandaki kalyon sayısının arttırılmasına dönük izlenen bu politikalar kısa sürede semeresini verdi. Tersane-i Amire'de görevlendirilen ilk Fransız uzman heyetinin sorumlusu mühendis Le Roy'un hazırladığı rapora göre 1784'te Osmanlı donanmasında 23'ü kalyon olmak üzere toplam 78 adet gemi yer almaktaydı. 5 adet kalyonun inşası da sürmekteydi.⁴³ İngiltere'nin hazırladığı listede ise 1787'de donanmada toplam 125 adet çeşitli türde gemi bulunmaktaydı. Bunlardan 9'u 70-76, 10'u 60-66 ve 7'si 50-54 toplu hatt-ı harp gemileriydi. 2'si 74, 2'si 64 ve 2'si 54 toplu hatt-ı harp gemileri de inşa halindeydi.⁴⁴ Buna karşılık Osmanlı Devleti'nin hazırladığı listelerde donanmanın gemi mevcutlarında farklılıklar bulunur. 1786-87'ye ait bir listede donanmada 22'si kalyon ve 17'si diğer türlerden toplam 39 adet geminin olduğu görülür.⁴⁵ Dönemin sonuna gelindiğinde 1789-90'da bu sayı 18'i kalyon ve 35'i diğer tür gemiler olmak üzere 53 adete çıkar.⁴⁶ III. Selim'in (1789-1807) saltanatının başlarında 1791'de donanmadaki gemi mevcuduna dair bir başka kayıta ise kalyonlar yine 18 ve toplam gemi sayısı 90 adet olarak verilir.⁴⁷

42 OA, *MAD. d.*, nr. 10390, s.179.

43 Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, (çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat), İstanbul 2018, s.221.

44 Zorlu, *a.g.e.*, s.36.

45 DTA, *Kalyon Masraf Defteri*, nr. 23, s.23; BOA, *MAD. d.*, nr. 2925, s.204.

46 DTA, *Kalyon Masraf Defteri*, nr. 31, s.2.

47 Safvet, "1205'te Donanmamız", *Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası (TOEM)*, C.IV, S.22, 1329, s.1373.

Tablo 3. 1786-87’de Osmanlı Donanmasındaki Kalyon Mevcudu⁴⁸

Kalyon İsmi	Uzunluk	İnşa Yeri	Denize İndiriliş
Mukaddime-i Nusret	59 zirâ (44,5 metre)	Tersane-i Amire	1787 ²⁰
Melik-i Bahrî	57,5 zirâ (43,5 metre)	Tersane-i Amire	1778
Anka-yı Bahrî	55 zirâ (41,5 metre)	Tersane-i Amire	1773
Pulâd-ı Bahrî	53,5 zirâ (40,5 metre)	Limni	1782
Fethü'l-fettâh	53 zirâ (40 metre)	Tersane-i Amire	1775
Mesudiye	51 zirâ (38,5 metre)	Sinop	1772
Mansuriye	51 zirâ (38,5 metre)	Sinop	1772
Peleng-i Bahrî	51 zirâ (38,5 metre)	Sinop	1777
Nüvîd-i Fütûh	51 zirâ (38,5 metre)	Sinop	1777
Ejder-i Bahrî	51 zirâ (38,5 metre)	Midilli	1782
Hediyetü'l-mülûk	47 zirâ (35,5 metre)	Taşöz	1778
Înâyet-i Hakk	47 zirâ (35,5 metre)	Tersane-i Amire	1781 ²¹
Bed'î-i Nusret	45,5 zirâ (34,5 metre)	Tersane-i Amire	1785 ²²
Şehbâz-ı Bahrî	45 zirâ (34 metre)	Rodos	1779
Hıfz-ı Hüdâ	45 zirâ (34 metre)	Rodos	1780
Burc-ı Zafer	43 zirâ (32,5 metre)	Eflak	1778
Sayyâd-ı Bahrî	43 zirâ (32,5 metre)	Kazdağı	1779
Fatih-i Bahrî	43 zirâ (32,5 metre)	Satın alınmıştır	1779
Şeşpâ-yı Bahrî	43 zirâ (32,5 metre)	Sinop	1780
Tevfikullah	43 zirâ (32,5 metre)	Rodos	1780
Nâsır-ı Cenk	41 zirâ (31 metre)	Tersane-i Amire	1766
Muradiye	41 zirâ (31 metre)	Rodos	1776

Osmanlı Devleti, donanmadaki gemilerin mevcudunu arttırmanın yanı sıra niteliğini geliştirebilmek amacıyla da önemli adımlar atmıştı. Çeşme Vak'ası'nın ardından eğitilmiş personele şiddetle ihtiyaç duyulduğundan Kaptan-ı derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın isteği ve Fransız uzman Baron de Tott'un nezaretinde 29 Nisan 1775'te bir *Hendesehane* açılmıştı.⁴⁹ Bu okul Ataullah Efendi'nin Tersane-i Amire eminliği esnasında 5 Kasım 1784'te Tersane Zindanı civarında yaptırılan birkaç odadan müteşekkil yeni binasına taşınmış ve burada sonraki senelerde yerli ve yabancı hocaların ders verdikleri tam teçhizatlı bir deniz mühendislik okuluna dönüşmüştü.⁵⁰ Bu süreçte gemi inşa teknolojisinin modernleştirilmesine de çalışılmıştı. 1784-1788 seneleri arasında

48 DTA, *Kalyon Masraf Defteri*, nr. 23, s.23; BOA, *MAD. d.*, nr. 2925, s.204.

49 Kemal Beydilli, "Mühendishâne-i Bahrî-i Hümâyün", *TDVİA*, XXXI, 2006, s.514.

50 Mustafa Kaçar, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Askeri Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmaları ve Mühendishanelerin Kuruluşu (1808'e Kadar)", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, C.II, 1998, s.87-93; Zorlu, *a.g.e.*, s.34.

Tersane-i Amire’de istihdam olunan Fransız mühendisler, Avrupa’daki modellerini esas alarak 1 kalyon, 2 firkateyn, 4 korvet, 1 bumbarta, 1 tombaz ve üç ayrı tipte 79 adet şalope inşa etmişlerdi.⁵¹

Personelin eğitimleri ve gemi inşa teknolojisinin iyileştirilmesine yönelik bu adımların atılmasına rağmen donanmanın dönem içerisindeki durumuyla ilgili yabancı gözlemciler bazı eleştirilerde bulunurlar. Bunlar arasında Osmanlı Devleti’nin sınırları içerisinde 1770 senesinden itibaren çeşitli seyahatler yapan ve Kaptan-ı derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa’yla da görüşen Fransız Comte de Bonneval’in Osmanlı denizciliğinin durumuna dair 1784’te ülkesine gönderdiği rapor başta gelir. Bu raporda Comte de Bonneval, Osmanlı Devleti’nin Çeşme’de donanmasını personelin cehaletinden dolayı kaybettiğini, cesaretiyle ünlenen Cezayirli Gazi Hasan Paşa’nın esasen denizci kökenli olmadığını ve efendisinin nezdindeki itibarını aç gözlülüğünü tatmin etmek için kullanmaya çalıştığının düşünüldüğünü aktarır. Donanmadaki gemi kaptanlarının seyrüsefer, manevra ve savaş taktiği hakkında bilgilerinin yetersiz olduğunu savunan Comte de Bonneval, bunların görevlerine rüşvetle atandıklarını ileri sürer. Gemilerde pusula kullanılmadığını ve sefer esnasında gidilecek güzergahın belirlenmesinde tamamen pratik bilgilerden istifade edildiğini belirtir. Osmanlı Devleti’nin inşa ve teçhiz teknolojisinde bazı ilerlemeler kaydetmekle beraber gemilerin güvertelerinin ahşaptan yapıldığını, kalafat ve tamirlerinin de ihmal edildiğini anlatır. Gemilerde her çapta topun yer aldığını ve büyüklükleri farklı güllerin yan yana bulundurulmasının seçim yapılmasını gerektirdiğinden ateşleme esnasında bunun zaman kaybına neden olduğunu ifade eder. Donanmada 24 adet savaş gemisinin bulunduğunu ve bunlardan 16’sının durumunun iyi olduğundan bahseder. Ancak dengelerinde bozulma meydana gelmemesi için sefer dönüşlerinde kenar ve baştaki savaş malzemeleri üzerlerinden alınmadığından iyi durumdaki gemilerin de kısa süre içerisinde bozulmaya başlayacağını iddia eder.⁵² Yine bir başka yabancı gözlemci Hollandalı Büyükelçi Van Dedem’in 1785’teki sekreteri Joost Frederic Tor, Midilli’de 1,5 senedir kızakta tamir edilmeyi bekleyen bir geminin bulunduğunu ve özellikle Çanakkale’deki nakliye gemileri ile hisarların kötü durumda bulunduğunu belirtir.⁵³ Osmanlı topraklarında seyahat eden ve bu vesileyle İstanbul’a da uğrayan Venezuelalı General Miranda ise 8 Eylül 1786 tarihli notlarında donanmanın 50-75 top taşıyan 20 gemi, 12 firkateyn ve 30’a yakın daha küçük tipte parçalardan oluştuğunu ifade eder. Bu gemilerin yaş malzeme kullanılarak inşa edildiklerinden ömürlerinin 7-8 seneyi geçmeyeceği tespitini de ekler.⁵⁴

51 Panzac, *a.g.e.*, s.222-223.

52 Enver Ziya Karal, “Osmanlı Tarihine Dair Vesikalar”, *Belleten*, C.IV, S.14-15, Ankara 1940, s.178-180.

53 Zorlu, *a.g.e.*, s.34.

54 *Venezuela’lı General Miranda’nın Türkiye’ye Dair Hâtratu*, (der. Fuad Carım), İstanbul 1965, s.56-57.

5- Kalyonların Hizmetten Çekilmeleri

Kalyonlar, uzun süre denizde görev yapmalarından dolayı ahşap ve metal aksamlarının tamir edilemeyecek kadar kullanılamaz hale geldiklerinde veya kaza yaptıklarında hizmetten çekilirlerdi. Donanmada ihtiyaç duyulmadığına karar verilen kalyonlar ise devlet tarafından satılırdı. Diğer taraftan, kalyonların hizmetten çekilmesi düşünüldüğünde bazı hususlara dikkat edilirdi. Öncelikle Tersane-i Amire emini kalyonun *erbâb-ı vukufa* muayenesini yaptırtarak göreve devam edemeyeceğini kesinleştirir ve durumu ilgili mercilere bildirirdi. Kalyonun hizmetten çekilmesi uygun görülürse fesh işlemine başlanır ve buna Tersane-i Amire emini veya bir başka devlet görevlisi nezaret ederdi. Fesh işleminin ardından kalyonun ahşap kısmından ayrılan keresteden kullanılabilir durumdakiler Kereste (Çûb) Mahzeni'ne verilir; diğerleri ise bedeli mukabilinde esnafa satılırdı. Kalyondan ayrılan metal parçalar da Kurşunlu (Sürb) Mahzen'e teslim edilirdi. Esnafa satılan kerestenin geliri Hazine-i Amire'ye gönderilebilir veya Tersane-i Amire'nin bütçesine irat olarak kaydolunabilirdi.⁵⁵ Tablo 4'te dönem içerisinde hizmetten çekilen kalyonlar görülmektedir. Buna göre 11'i fesh, 4'ü kaza ve 1'i satılmak üzere toplam 16 kalyonun donanmadaki görevlerinin sonlandırıldığı anlaşılmaktadır.

Tablo 4. Osmanlı Donanmasında Hizmetten Çekilen Kalyonlar

Kalyonun İsmi	Hizmetten Çekilme Nedeni	Hizmetten Çekildiği Sene
Şehbâz-ı Bahrî	Fesh	1771 ²³
Nüvîd-i Fütûh	Fesh	1773 ²⁴
Perr-i Bahrî	Fesh	1773 ²⁵
Dâd-ı Hakk	Kaza	1775 ²⁶
Peleng-i Bahrî	Fesh	1777 ²⁷
Ejder-i Bahrî	Kaza	1778 ²⁸
Nâsır-ı Bahrî	Fesh	1778 ²⁹
Ukab-ı Bahrî	Kaza	1779 ³⁰
Mukaddime-i Nusret	Satılmıştır	1779 ³¹
Sayyâd-ı Bahrî	Fesh	1779 ³²
Nusret-i Yezdan	Kaza	1781 ³³
Muradiye	Fesh	1782 ³⁴
Hümâ-yı Bahrî	Fesh	1783 ³⁵
Mebde'-i Nusret	Fesh	1785 ³⁶
Feyz-i Hüda	Fesh	1785 ³⁷
Mazhar-ı Tevfik	Fesh	1786 ³⁸

⁵⁵ OA, MAD. d., nr. 10392, s.167.

Sonuç

Osmanlı donanmasının temeli, XIV. yüzyılın ortalarında Gelibolu'ya geçilmesi ve burada Bizans'tan devralınan tersanenin yeniden düzenlenerek gemi inşa edilebilecek bir hüviyete kavuşturulmasıyla atıldı. Donanmanın gemi tipi açısından muharip gücünü ağırlıklı olarak kürekle hareket eden kadırgalar meydana getirmekteydi. Fakat XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren donanmada kullanılan gemi tipinde mühim bir değişim yaşandı. Girit Savaşı esnasında yelkenle hareket eden kalyonlara geçiş yapan Venedik'in, Çanakkale Boğazı'nı abluka altına alarak donanmanın çıkışını önlemesi Osmanlı Devleti'ni kullandığı gemi tipini değiştirmeye sevketti. Birkaç denemenin ardından kalıcı olarak kullanılmaya başlanan ve 1701'de çıkarılan Bahriye Kanunnamesi'yle de personel nizamı ile sayıları belirlenen kalyonlar, XIX. yüzyılın ilk yarısında buharlı gemilere geçişe kadar donanmada görev yaptılar.

Rusya'yla girdiği 1768-1774 Savaşı esnasında 1769'da Osmanlı donanmasında seferber olabilecek durumda 22 adet kalyon bulunmaktaydı. Bu savaşta karanın yanında denizden de bir cephe açmaya karar veren Rusya, hazırladığı bir donanmayı İngiltere'nin yardımıyla Akdeniz'e yolladı. Rusların 1770 senesi baharında Mora'ya ulaşarak faaliyetlere başlaması üzerine, Osmanlı merkezî yönetimi de harekete geçerek Akdeniz'e Kaptan-ı derya Hüsameddin Paşa komutasında bir donanma gönderdi. Ancak birkaç defa karşılaşmasına rağmen geri çekilerek Çeşme Limanı'na sığınan Osmanlı donanması, Ruslar tarafından 6-7 Temmuz 1770'te yakıldı. Bu hadise dolayısıyla Osmanlı Devleti, 5.000-6.000 kadar personelini ve donanmada yer alan çeşitli türdeki 62 adet civarında gemisini kaybetti.

Çeşme'deki hadise nedeniyle donanma gücü zaafa uğrayan Osmanlı Devleti, daha sonra yoğun bir gemi inşasına başladı. 1770-1789 arasındaki 19 senelik sürecin sonuna gelindiğinde Osmanlı donanmasının mevcudu 18'i kalyon olmak üzere -farklı sayılar verilmekle beraber- en az 53 adet gemiye ulaştı. Tersane-i Amire, Sinop, Midilli, Limni, Kemer, Bodrum ve Taşöz kalyon inşa edilen yerlerdi. Kalyonların inşa süreleri ve maliyetleri, istisnaî bir durum olmadığı takdirde, büyüklüklerine göre değişmekteydi. Tespit edilebildiği kadarıyla inşa süresi bakımından en uzun Ocak 1777-Ocak 1782'de Midilli'de 51,5 zirâ (39 metre) ve en kısa Aralık 1774-Ağustos 1777'de Sinop'taki iki adet 51 zirâ (38,5 metre) büyüklüğündeki kalyonlar denize indirildi. Bu süreçte 11'i fesh, 4'ü kaza ve 1'i de satılarak toplam 16 adet kalyon hizmetten çekildi.

Çeşme Vak'ası'nın ardından Osmanlı Devleti, donanmadaki kalyon ve diğer gemi türlerinde oluşan sayısal eksikliği gidermeye çalışmasının yanında özellikle personelin eğitimi ve profesyonelleşmesine yönelik de önemli adımlar attı. Kaptan-ı derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın gayretleriyle öncelikle deniz subayı adaylarını eğitmek üzere bir *Hendesehane* açıldı ve ardından gemilerde görev yapan personelin daimî İstanbul'da ikametlerini temin için *Kalyoncu Kışlası* yaptırıldı. Kışlada barınacak 8.700 civarında kalyoncu olağanüstü bir durumda donanmanın hızlıca harekete geçmesinin önüne

açacaktı. Gemi inşa teknolojisinde de bazı iyileştirmeler hayata geçirildi. 1784-88 seneleri arasında Tersane-i Amire'de görevlendirilen Fransız uzman heyeti Avrupa'daki modellerini esas alarak çeşitli tipte gemiler inşa ettiler. Bütün bunlara rağmen Osmanlı Devleti'nin, gemi inşa teknolojisi ve personelin eğitiminde ne kadar ilerleme kaydettiği ise şüphelidir.

Kaynakça

I. Arşiv Kaynakları

A. Osmanlı Arşivi (OA)

1. Defterler

- Bâb-ı Defterî Başmuhasebe Kalemî Defterleri (*D. BŞM. d.*), nr. 4421; 4467; 4570.
- Bâb-ı Defterî Başmuhasebe Tersane Eminliği Defterleri (*D. BŞM. TRE. d.*), nr. 15002; 15042; 15051; 15052; 15060; 15096; 15120.
- Maliyeden Müdevver Defterler (*MAD. d.*), nr. 2925; 3014; 3988; 4122; 10384; 10388; 10390; 10391; 10392; 10396; 10398; 10404; 10406; 10412.

2. Belgeler

- Ali Emîrî Tasnîfî-Abdülhamîd I (AE. SABH. I.), nr. 3335.
- Muallim Cevdet Tasnîfî-Bahriye (C. BH.), nr. 2963; 5085; 5675; 5830; 6098; 7430; 8509; 9152; 11062; 11654.
- Hatt-ı Hümayun (HAT.), nr. 4543.

B. İstanbul Deniz Müzesi Deniz Tarihi Arşivi (DTA)

- Kalyon Masraf Defteri, nr. 31; 23.

II. Kaynak Eserler

AHMED VÂSİF EFENDİ, *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakaikü'l-Ahbâr*, (yay. haz. Mücteba İlgürel), İstanbul 1978.

ÇALIŞKAN, Muharrem Saffet, (*Vekayi'nüvis*) *Enverî Sadullah Efendi ve Tarihinin I. Cildi'nin Metin ve Tahlili (1182-1188/1768-1774)*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2000.

ÇİÇEK, Hikmet, (*Vekayi'nüvis*) *Sadullah Enverî Efendi ve Tarihi'nin II. Cildi'nin Metin ve Tahlili*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Atatürk Üniversitesi Türkiyat, Araştırmaları Enstitüsü, Erzurum 2018.

SAĞLAM, Nevzat, *Ahmed Vâsîf Efendi ve Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakaiku'l-Ahbârı 1166-1188/1752-1774 (İnceleme ve Metin)*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Marmara

Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2014.

ŞEM'DÂNÎZÂDE FINDIKLILI SÜLEYMAN EFENDİ, *Mür'î-î-tevârih*, (yay. haz. Münir Aktepe), C.II-B, İstanbul 1980.

Taylesanizâde Hâfız Abdullah Efendi Tarihi İstanbul'un Uzun Dört Yılı (1785-1789), (yay. haz. Feridun Emecen), C.I, İstanbul 2003.

III. Sözlükler

AKDOĞAN, Refik, *Türkçe-İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul tarihsiz.

GÜRÇAY, Lütfü, *Gemici Dili*, İstanbul 1962.

PAKALIN, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.III, İstanbul 1983.

SÜLEYMAN NUTKİ, *Kamûs-ı Bahri Deniz Sözlüğü*, (haz. Mustafa Pultar), İstanbul 2011.

IV. Seyahatname, Araştırma ve İncelemeler

AKTEPE, M. Münir, “Çeşme Vak'ası”, *TDVİA*, C.VIII, 1993, s.288-289.

ANDERSON, Roger Charles Anderson, *Naval wars in the Levant, 1559-1853*, Princeton 1952.

AYDIN, Yusuf Alperen, *Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, İstanbul 2011.

AYDÜZ, Salim, “Osmanlı Devleti'nde Müneccimbaşılık”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, S.1, 1995, s.159-207.

BEYDİLLİ, Kemal, “Mühendishâne-i Bahrî-i Hümâyün”, *TDVİA*, C.XXXI, 2006, s.514-516.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992.

“Osmanlıların Denize Açılma Sürecinde Gelibolu”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2011, s.33-46.

“Kadırga'dan Kalyon'a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi'nin Değişimi”, *Osmanlı Araştırmaları*, C.XXIV, 2004, s.65-86.

- Çeşme Deniz Muharebesi Faciası ve Akdeniz’de İlk Rus Donanması, (çev. Ali Rıza Seyfi), İstanbul 1943.
- DEPE, Enes, *18. YY. ’da Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşa Organizasyonu*, (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2017.
- DERELİ, Muharrem Sinan, *XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları*, (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010.
- DÜZCÜ, Levent, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*, İstanbul 2017.
- GÖKYAY, Orhan Şaik, “Osmanlı Donanması ve Kapudân-ı Derya ile İlgili Teşrifat Hakkında Belgeler”, *Tarih Enstitüsü Dergisi*, S.12, 1982, s.25-84.
- GÜMÜŞ, Şenay Özdemir, “Osmanlı’da Gemilerin Denize İndirilmesi”, *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.8, S.1, 2010, s.15-36.
- İLGÜREL, Mücteba, “Levent”, *TDVİA*, C.XXVII, 2003, s.149-151.
- İNALCIK, Halil, “Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu”, *Türk Denizcilik Tarihi*, (ed. Bülent Arı), Ankara 2002, s.99-105.
- KAÇAR, Mustafa, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Askeri Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmaları ve Mühendishanelerin Kuruluşu (1808’e Kadar)”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, C.II, 1998, s.69-137.
- KARAHAN, Ali, *Cezayirli Gazi Hasan Paşa’nın Hayatı ve Faaliyetleri (1714?-1790)*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2017.
- KARAL, Enver Ziya, “Osmanlı Tarihine Dair Vesikalar”, *Bellekten*, C.IV, S.14-15, Ankara 1940, s.175-189.
- KURTOĞLU, Fevzi, *1768-1774 Türk-Rus Harbinde Akdeniz Harekâtı ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa*, İstanbul 1942.
- NOYAN, Bahri S., “Eski Gemilerimizin İsimleri”, *Hayat Tarih Mecmuası*, C.I, S.1, 1978, s.91-94.
- PANZAC, Daniel, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, (çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat), İstanbul 2018.

SAFVET, “1205’te Donanmamız”, *Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası (TOEM)*, C.IV, S.22, 1329, s.1370-1377.

SÜLEYMAN NUTKİ, *Musavver Muhârebât-ı Bahriye-i Osmaniye*, İstanbul 1307.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1988.

Venezuela’lı General Miranda’nın Türkiye’ye Dair Hâtıratı, (der. Fuad Carım), İstanbul 1965.

ZORLU, Tuncay, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2014.

(Footnotes)

1 Muharrem Saffet Çalışkan, (Vekayi’nüvis) Enverî Sadullah Efendi ve Tarihinin I. Cildi’nin Metin ve Tahlili (1182-1188/1768-1774), (Yayımlanmamış doktora tezi), Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2000, s.174; Vâsıf (Sağlam), a.g.e., s.416.

2 OA, MAD. d., nr. 3014, s.52.

3 Enverî (Çalışkan), a.g.e., s.174; Vâsıf (Sağlam), a.g.e., s.416.

4 OA, MAD. d., nr. 2925, s.204.

5 OA, MAD. d., nr. 10384, s.193; MAD. d., nr. 10390, s.179.

6 OA, MAD. d., nr. 10392, s.198; Bâb-ı Defterî Başmuhasebe Tersane Eminliği Defterleri (D. BŞM. TRE. d.), nr. 15002, s.2.

7 OA, MAD. d., nr. 10392, s.208, 214.

8 Hikmet Çiçek, (Vekayi’nüvis) Sadullah Enverî Efendi ve Tarihi’nin II. Cildi’nin Metin ve Tahlili, (Yayımlanmamış doktora tezi), Atatürk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Erzurum 2018, s.637-638.

9 OA, D. BŞM. d., nr. 4467, s.8, 11.

10 OA, MAD. d., nr. 10396, s. 200, 207.

11 OA, D. BŞM. TRE. d., nr: 15060, s.16; MAD. d., nr. 4122, s.180.

12 OA, D. BŞM. TRE. d., nr. 15120; Hatt-ı Hümayun (HAT.), nr. 4543.

13 OA, D. BŞM. TRE. d., nr. 15002, s.33.

- 14 OA, MAD. d., nr. 10396, s.207.
- 15 OA, MAD. d., nr. 4122, s.180.
- 16 OA, D. BŞM. TRE. d., nr. 15120; HAT., nr. 4543.
- 17 OA, D. BŞM. TRE. d., nr. 15120; HAT., nr. 4543.
- 18 OA, C. BH., nr. 2963.
- 19 OA, D. BŞM. TRE. d., nr. 15120; HAT., nr. 4543.
- 20 Ahmed Vâsıf Efendi, *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakaikü'l-Ahbâr*, (yay. haz. Mücteba İlgürel), İstanbul 1978, s.393.
- 21 Enverî (Çiçek), Sadullah *Enverî Efendi ve Tarihi*, s.884.
- 22 Vâsıf (İlgürel), *Mehâsinü'l-âsâr*, s.260-261; *Taylesanizâde Hâfız Abdullah Efendi Tarihi İstanbul'un Uzun Dört Yılı (1785-1789)*, (yay. haz. Feridun Emecen), C.I, İstanbul 2003, s.73.
- 23 OA, MAD. d., nr. 10388, s.170.
- 24 OA, MAD. d., nr. 3014, s.170-171.
- 25 OA, MAD. d., nr. 10391, s.190.
- 26 OA, MAD. d., nr. 10395, s.196; C. BH., nr. 7200.
- 27 OA, D. BŞM. TRE. d., nr. 15042.
- 28 OA, D. BŞM. TRE. d., nr. 15051.
- 29 OA, MAD. d., nr. 10398, s.203.
- 30 OA, D. BŞM. TRE. d., nr. 15052, s.4.
- 31 OA, MAD. d., nr. 3988, s.226.
- 32 OA, MAD. d., nr. 3988, s.228.
- 33 OA, MAD. d., nr. 10404, s.175.
- 34 OA, MAD. d., nr. 10406, s.224.
- 35 OA, D. BŞM. TRE. d., nr. 15096.36 OA, MAD. d., nr. 2925, s.224.
- 37 OA, MAD. d., nr. 2925, s.228.
- 38 DTA, Kalyon Masraf Defteri, nr. 23, s.2; OA, MAD. d., nr. 10412, s.206.