

ESKİ VE YENİ ARASINDA OSMANLI DONANMASI: 1770-1790

Doktora Tezi

Enes DEPE

Eskişehir 2023

ESKİ VE YENİ ARASINDA OSMANLI DONANMASI: 1770-1790

Enes DEPE

DOKTORA TEZİ

**Yeniçağ Tarihi Doktora Programı
Tarih (Yeniçağ Tarihi) Anabilim Dalı
Danışman: Prof. Dr. Muzaffer DOĞAN**

**Eskişehir
Anadolu Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Kasım 2023**

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Enes DEPE'in "Eski ve Yeni Arasında Osmanlı Donanması: 1770-1790" başlıklı tezi 13 Kasım 2023 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin 37. Maddesi uyarınca ilgili maddeleri uyarınca Tarih Anabilim Dalı Tarih Programında, Doktora tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Prof. Dr. Muzaffer DOĞAN

Üye : Prof. Dr. Mehmet TOPAL

Üye : Prof. Dr. Sedat BİNGÖL

Üye : Prof. Dr. Numan ELİBOL

Üye : Prof. Dr. Vedat TURĞUT

ÖZET

ESKİ VE YENİ ARASINDA OSMANLI DONANMASI: 1770-1790

Enes DEPE

Tarih Anabilim Dalı (Yeniçağ Tarihi)

Anadolu Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Kasım 2023

Danışman: Prof. Dr. Muzaffer DOĞAN

1768-1774 Osmanlı-Rus Harbi sırasında gerçekleşen Çeşme Deniz Savaşı (1770) sonrasında, Osmanlı donanması büyük ölçüde kaybedilmiştir. Bu çalışmada geçirdiği bu felaketten sonra Osmanlı donanmasının yeniden inşasının yanında, bu süreçte gerçekleştirilen yenilikler ve bunların detaylarını ortaya çıkarmak amaçlanmaktadır. Bu harp karada ve denizde yenilgi ile bittiğinden, Osmanlı yönetici sınıfı içinde genel bir değişim ve dönüşüm çabasını başlatmıştır. Bu dönüşüm içinde özellikle bahriye ile ilgili çeşitli kurum ve sınıfların nasıl etkilendiği kadar, değişmeyen kurum ve sınıflar da inceleme konusu yapılmıştır.

Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın kaptanıderya olduğu 1770-1790 yılları arasında, donanmanın mevcut fiziki yapısıyla birlikte, yaşanan değişim ve dönüşümün boyutları da çalışmanın esasını oluşturmaktadır. III. Selim zamanında 1792 yılından itibaren hayata geçirilen kapsamlı *nizâm-ı cedîd* reformlarının temelleri, esas itibarıyla bu yıllarda atılmıştır. Bu sebeple büyük ve kapsamlı bir reform hareketinin başlatılabilmesi, 1770'li ve 1780'li yıllarda atılan adımlar sayesinde mümkün olabilmektedir. Osmanlı donanmasının Avrupa'nın büyük devletleri arasındaki konumunun tayini de, ancak donanma hakkında somut sayısal verilerin ışığında mümkün ve gerçekçi olacaktır. Bu sebeple donanmanın gerek insan gücü ve gerek gemi mevcuduna dair veriler, bu çalışmanın önde gelen bulguları arasında yerini almıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı donanması, 18. yüzyıl, Yenileşme, Nizam-ı Cedid, Cezayirli Gazi Hasan Paşa

ABSTRACT

OTTOMAN NAVY BETWEEN THE OLD AND THE NEW: 1770-1790

Enes DEPE

Department of History (Early Modern History)

Anadolu University, Graduate School, November, 2023

Supervisor: Prof. Dr. Muzaffer DOĞAN

After the Battle of Çeşme (1770), which took place during the Russo-Turkish War in the years 1768-1774, the Ottoman navy was largely lost. In this study, it is aimed to reveal the details of the innovations made in this process as well as the reconstruction of the Ottoman navy after this disaster. Since this war ended with defeat on land and at sea, it initiated a general change and transformation effort within the Ottoman ruling class. In this transformation, as well as how various institutions and classes related to the navy were affected, the institutions and classes that did not change were also examined.

The basis of the study is the current physical structure of the navy, as well as the dimensions of the change and transformation that took place between 1770 and 1790, when Algerian Gazi Hasan Pasha was the Kapudan Pasha. The foundations of the comprehensive Nizam-ı Cedid reforms implemented since 1792 during the reign of Selim III were essentially laid in these years. For this reason, the initiation of a large and comprehensive reform movement was possible thanks to the steps taken in the 1770s and 1780s. Determining the position of the Ottoman navy among the great powers of Europe will only be possible and realistic in the light of concrete numerical data about the navy. For this reason, data on both the manpower and ship size of the navy are among the leading findings of this study.

Key Words: Ottoman navy, 18th century, Innovation, New Order, Algerian Gazi Hasan Pasha

ÖNSÖZ

İki büyük Osmanlı-Rus Harbi (1768-74 ve 1787-92) ile sınırlanan bu çalışmanın esasını, Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın kaptanıderyalık dönemi olan 1770-1790 yılları arasında Osmanlı bahriyesinin mevcut durumu ile gerçekleşen değişim ve dönüşümün seyri oluşturmaktadır. Bu yılların başında neredeyse yok olmuş olan bir donanmanın, takip eden yıllarda nicelik ve niteliğinin yükseltilmesi çabaları ve bunun tarihsel arka plana oturtulması, çalışmanın genel çerçevesini oluşturmuştur. Bunu yaparken, yeni donanmanın oluşturulması ve ayakta tutulabilmesi için ihtiyaç duyulan insan, para ve malzeme kaynaklarının sağlanması ve kullanılma şekilleri de incelenmiştir. İlgili zaman aralığında Rus tehdidinin Osmanlı Devleti için yıkıcı bir şekilde gündeme gelmesi ile bunun donanmadaki tezahürleri görülmüştür. Osmanlı Devleti'nin bu dönemde elde tutmaya çalıştığı, kaybettiği ve geri almaya çalışıp başarısız olduğu Kırım üzerine yapılan hazırlıklar, donanmadaki faaliyetlerin başlıca hedeflerini oluşturmuştur. Bu dönemde Osmanlı bahriyesinde yapılan çalışmalar ve bazı yenilikler, hemen ardından gelen nizâm-ı cedid reformlarının payandası hükmünde olmuştur. Bu sebeple III. Selim döneminde başta bahriye olmak üzere yapılan reformların mahiyetini anlayabilmek için, I. Abdülhamid'in saltanat yıllarına denk gelen bu dönemde yapılan reformların anlaşılabilmesi anahtar hükmündedir.

Bu çalışma yapılırken, gerek idari görevleri ve gerek danışmanlığı süresince her türlü kolaylığı sağlayan kıymetli hocam Prof. Dr. Muzaffer DOĞAN'a içten bir teşekkürü ve saygıyı bir borç bilirim. Yine çalışmalarım esnasında desteklerini esirgemeyen Prof. Dr. Mehmet TOPAL'a ve Prof. Dr. Vedat TURĞUT'a şükranlarımı ifade etmeliyim.

İstanbul Üniversitesi'nde geçirdiğim yıllardan itibaren benden bilgi birikimlerini ve desteklerini esirgemeyen hocam Prof. Dr. İdris BOSTAN'a ve Doç. Dr. Yusuf Alperen AYDIN'a saygı ve teşekkürlerimi iletmeliyim. Her zaman kendisine danışabildiğim Prof. Dr. Tuncay ZORLU'ya, Türk Akademisi'ndeki varlığı için minnettarım. Prof. Dr. Nurdan KÜÇÜKHASKÖYLÜ'ye, ilgili döneme dair denizci görsellerini ve bilgi birikimini benimle paylaştığı için teşekkür ederim. Ayrıca adımı sayamayacağım pek çok akademisyene ve arkadaşıma da teşekkürü bir borç bilirim. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi ile İstanbul Deniz Müzesi Deniz Tarihi Arşivi'nin yardımsever çalışanları da, bu süreçte ihtiyaç duyduğum materyallerin teminini sağladıkları için teşekkürü hak

etmektedirler. Benzer şekilde, İstanbul'daki çeşitli el yazması kütüphanelerinin çalışanları da yardımlarını esirgemediler.

Doktora süresince maddi destek sağlayan TÜBİTAK'a ayrıca teşekkür ederim. Son olarak, çalışmanın tüm aşamalarında yanımda olan ve varlığıyla bana destek olan eşim Filiz Hanım'a şükranlarımı sunmak, benim için zevkli bir iş olacaktır.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarda bilimsel etik ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilemeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programı”yla tarandığını ve hiç bir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

.....

Enes DEPE

İÇİNDEKİLER

BAŞLIK SAYFASI	i
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI.....	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ	v
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ	vii
İÇİNDEKİLER	viii
TABLolar DİZİNİ.....	x
GÖRSELLER DİZİNİ	xii
GRAFİKLER DİZİNİ	xiii
KISALTMALAR DİZİNİ	xiv
GİRİŞ.....	1
Çalışmanın Amacı ve Kapsamı.....	1
Çalışmanın Yöntemi	3
Kaynaklar	4
1. DONANMANIN İDARİ YAPILANMASI.....	5
1.1. Donanmanın Yönetim Yapısı ve Kademesi	5
1.1.1. Donanmanın Merkez Yapılanması	5
1.1.1.1. Kaptanıderya.....	7
1.1.1.2. Tersâne-i Âmire Ricâli	12
1.1.1.3. Tersâne Kethüdası	12
1.1.1.4. Tersâne-i Âmire Emini	13
1.1.1.5. Liman Reisi ve Kâtipleri.....	16
1.1.1.6. Sancak Kaptanları: Kapudane, Patrona, Riyale	18
1.1.1.7. Kalyon Kaptanları (Süvari ve Mülâzım)	20
1.1.1.8. Mirî Kalyonlar Kâtipliği ve Halifeleri	24
1.1.1.9. Tersâne Mimarları	27
1.1.2. Taşra Yapılanması ve Destek Üniteleri	29
1.1.2.1. Cezâyir-i Bahr-i Sefid (Kaptan Paşa) Eyaleti	30
1.1.2.2. Derya Beyleri (Ümerâ-i Deryâ)	30
1.1.2.3. Akdeniz Fırkateçileri	34
1.1.2.4. Kaptanlıklar (Tuna, Karadeniz, Akdeniz).....	36
1.1.2.5. Garp Ocakları (Cezayir, Tunus, Trablusgarp)	40
1.1.2.6. Ülgün ve Bar.....	47
1.1.2.7. Tüccar Gemileri	50
1.2. Donanma ve Maliye	53
1.2.1 Tersâne-i Âmire Muhasebesi ve Finansman Kaynakları.....	56
1.2.2 Seferler ve Finansman Kaynakları	61
2. ATÂLETTEN UYANIŞ	62
2.1. Tersâne-i Âmire’de Mühendishânenin Kuruluşu	63
2.2. Kalyoncular Kışlasının Kuruluşu	70
2.3. Tersâne-i Âmire’de ve Donanmada Nizâm-ı Cedid: Hedefler	75

3. DONANMA-YI HÜMÂYUNUN SAVAŞ GEMİLERİ.....	80
3.1. Gemi Türleri.....	80
3.1.1. Yelkenli Gemiler	80
3.1.1.1. Kalyon	81
3.1.1.3. Fırkateyn.....	88
3.1.1.4. Şehtiye	91
3.1.1.5. Pergandi	93
3.1.1.6. Kırlangıç	94
3.1.1.7. Bomba Gemisi	97
3.1.1.8. Şalope	99
3.1.1.9. Ateş Gemisi	103
3.1.2. Kürekli Gemiler.....	104
3.1.2.1. Başarda/Başarde	105
3.1.2.2. Kadirga	106
3.1.2.3. Fırkate	108
3.1.2.4. Şahtur ve Celiyye.....	110
3.1.2.5. İşkampavye.....	111
3.1.2.6. Kancabaş.....	111
3.1.2.7. Çamlıca.....	113
3.2. 1770-1790 Yılları Arasında Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemilerinin Miktarı ve Avrupa Donanmaları ile Mukayesesi.....	114
3.2.1. 1770-1775.....	115
3.2.2. 1776-1780.....	122
3.2.3. 1781-1785.....	127
3.2.4. 1786-1790.....	132
4. MÜRETTEBAT ve MÜHİMMAT	142
4.1. Osmanlı Savaş Gemilerinin Mürettebatı	142
4.1.1. Gedikliler ve Zâbitler	142
4.1.2. Diğer Mürettebat	148
4.2.2.1. Taşra Neferleri.....	150
4.2.2.2. Topçular.....	154
4.2.2.3. Aylakçılar	155
4.2.2.4. Gayrimüslimler.....	156
4.2.2.5. Mirî Esirler	158
4.2. Osmanlı Savaş Gemilerinin Mühimmatı	161
4.2.1. Top	161
4.2.2. Gülle.....	171
4.2.3. Barut.....	174
4.2.4. Tüfek, Kurşun ve Kılıç	179
SONUÇ	184
KAYNAKÇA.....	187
EKLER	
ÖZGEÇMİŞ	

TABLolar DİZİNİ

Tablo 1: 1769-1792 Yılları Arasında Donanma Kaptanlarının Sâlyâneleri.....	6
Tablo 2: 1770-1792 Yılları Arasında Görev Yapan Kaptanıderyalar	10
Tablo 3: 1770-1792 Yılları Arasında Görev Yapan Tersâne-i Âmire Eminleri.....	14
Tablo 4: 1769-1792 Yılları Arasında Liman Reisi, Liman Kâtibi Ve Barut Kâtibinin Ücretleri.....	18
Tablo 5: 1775'te Akdeniz'e Sefere Çıkan Sancak Kaptanlarının Altı Aylık Sâlyâneleri	19
Tablo 6: 1774'te Donanmaya Yeni Seçilen Kalyon Kaptanları.....	21
Tablo 7: 1785 Yılında Osmanlı Donanmasının Süvari Kaptanları	22
Tablo 8: 1768'de Tersâne'de Kalan Yirmi Kalyonun Kaptanlarının Ücretleri.....	23
Tablo 9: 1779'da Akdeniz'e Sefere Çıkan Dokuz Kalyonda Bulunan Kaptan Çocuklarının Tayınları	24
Tablo 10: 1768-1792 Yılları Arasında Görev Yapan Mirî Kalyonlar Kâtipleri.....	25
Tablo 11: 1768-1790 Yılları Arasında Kalyonlar Kitâbetinin Ücretleri	26
Tablo 12: 1766 Yılında Tersâne Mimarlarının İleri Gelenlerine Ödenen Ücretler ve Tayinat Miktarları ...	28
Tablo 13: 1772 Yılında Mevcut Derya Beyleri ve Sâlyâneleri.....	33
Tablo 14: Akdeniz Fırkatecilerinin Sâlyâneleri ve Görev Yerleri (12 Mart 1772-11 Mart 1773).....	36
Tablo 15: Tuna Nehri'ne Başbuğ Olarak Atandığı Tespit Edilebilen Kaptan Paşalar (1770-1792).....	38
Tablo 16: İstanbul'dan Tuna'ya Gönderilip İsakçı'da Yoklanan Filo (1770).....	39
Tablo 17: Çanakkale Boğazı'ndaki Cezayir Filosu Personelinin Ücreti (14 Haziran-7 Aralık 1771).....	42
Tablo 18: 1791 Yılında Osmanlı Donanmasında Yer Alan Cezayir Gemileri ve Kaptanları	42
Tablo 19: 1770-1790 Yılları Arasında Cezayir Filosunun Gemi ve Top Mevcudu.....	43
Tablo 20: 1791 Yılında Osmanlı Donanmasında Yer Alan Tunus Gemileri ve Kaptanları.....	45
Tablo 21: Çanakkale Boğazı'nda Bulunan Trablusgarp Gemilerine Yapılan Ödemeler (Nisan-Eylül 1772)	47
Tablo 22: Akdeniz Muhafazasına Gönderilmek Üzere Kiralanan Tüccar Gemilerine Cebehâne'den Verilecek Mühimmat (Ağustos 1770)	51
Tablo 23: 1790'da Karadeniz'e Gönderilen Donanmada Bulunan Bazı Tüccar Gemileri.....	52
Tablo 24: 1778'de Gideros, Alaplı, Çayağzı, Hendek ve Çevresinden Talep Edilen Sütun ve Seren	57
Tablo 25: Tersâne-i Âmire Eminlerine Yapılan Ödemeler (1771-1774).....	59
Tablo 26: 1792 Yılında Donanma İçin Tedarik Edilecek Malzemeler	60
Tablo 27: Mühendishâne'ye Devam Eden Talebelerin Listesi (1786).....	69
Tablo 28: 1785 Yılında Nizam-ı Cedid Üzere Tertip Edilen Donanma Gemileri	79
Tablo 29: 1770-1790 Yılları Arasında Osmanlı Donanmasında Kullanılan Yelkenli Savaş Gemisi Türleri	81
Tablo 30: 1784 Yılında Osmanlı Donanmasında Bulunan Kalyonlar	84
Tablo 31: 1770-1790 Yılları Arasında Osmanlı Donanması Envanterine Girdiği Tespit Edilebilen Fırkateynler.....	90
Tablo 32: 1784-1788 Yılları Arasında Fransız Uzmanlar Tarafından İnşa Edilen Şalopeler	100
Tablo 33: 1768-1769 Yıllarında Tersâne'de ve Adalar Denizi'nde İnşa Edilecek Şahtur ve Celiyye Gemileri	110

Tablo 34: 1770 Yılında Osmanlı Donanmasının Mevcut Yelkenli Gemileri	116
Tablo 35: 1771-1775 Yılları Arasında Osmanlı Donanmasına Katılan Yelkenli Savaş Gemileri	118
Tablo 36: 1775 Yılında Osmanlı Donanmasının Mevcut Yelkenli Gemileri	120
Tablo 37: 1776-1780 Yılları Arasında Osmanlı Donanmasına Katılan Yelkenli Savaş Gemileri	122
Tablo 38: 1780 Yılında Osmanlı Donanmasında Mevcut Yelkenli Savaş Gemileri.....	125
Tablo 39: 1781-1785 Yılları Arasında Osmanlı Donanmasına Katılan Yelkenli Savaş Gemileri	128
Tablo 40: 1785 Yılında Osmanlı Donanmasında Mevcut Yelkenli Savaş Gemileri.....	130
Tablo 41: 1786-1790 Yılları Arasında Osmanlı Donanmasına Katılan Yelkenli Savaş Gemileri	132
Tablo 42: 1790 Yılında Osmanlı Donanmasında Mevcut Yelkenli Savaş Gemileri.....	135
Tablo 43: 1771-1790 Yılları Arasında Osmanlı Donanmasına Katılan Yelkenli Savaş Gemileri	137
Tablo 44: Bazı Osmanlı Kalyonlarında Bulunan Gediklilere Barış Zamanında Verilen Günlük Ekmek Miktarı (Şubat 1793).....	142
Tablo 45: Bazı Osmanlı Kalyonlarında Barış Zamanında Bulunan Gedikli Personel (Şubat 1793).....	143
Tablo 46: Donanma Zâbitlerinin ve Gediklilerinin Terfi Sıralaması (1792)	145
Tablo 47: 1773'te Karadeniz'e Gidecek Donanma İçin Marmara İskelelerinden Tertip Edilen Kayıkçılar	149
Tablo 48: 1790'da Donanma İçin Taşradan Tertip Edilen Kalyoncu Sayısı	152
Tablo 49: 1788'de Osmanlı Donanmasına Katılacak Rumlar ve Ermeniler.....	156
Tablo 50: 1779'da Akdeniz'e Görevlendirilen Dokuz Kalyondaki Marinar Esirlerin Sayısı	160
Tablo 51: Donanma Kalyonlarında Hizmet Eden Mirî Esirlere Verilen İaşe Maddeleri.....	161
Tablo 52: Yeni İnşa Edilen Kalyonlar İçin Tophâne'de Dökülecek Toplar (1777).....	164
Tablo 53: Tuna'ya Gidecek Filo İçin Dökülecek Şahi Topları (1770)	165
Tablo 54: Karadeniz'e Gidecek Filo Gemilerinin Top Tertibi (1774).....	166
Tablo 55: Akdeniz'e Gidecek Bazı Donanma Gemilerinin Top Tertibi (1770)	167
Tablo 56: Karadeniz'e Gidecek Bazı Donanma Gemilerinin Top Tertibi (1791).....	168
Tablo 57: İngiltere'den Alınan ve Pravişte'de Dökülen Madeni Güllelerin Mukayesesi (1785-1786)	172
Tablo 58: Ejder-i Bahrî Kalyonundan Çıkarılan Gülleler (1778)	173
Tablo 59: Osmanlı Üretimi Barutun Kompozisyonu (1769-1790)	175
Tablo 60: İstanbul ve Gelibolu Baruthâneleri'nde Üretilen Barut Miktarı (1770-1792)	176
Tablo 61: Akdeniz'e Görevlendirilen Kalyonlara Verilecek Barut Miktarı (Mart 1770).....	177
Tablo 62: 1791'de Karadeniz'e Çıkacak İnce Donanma Leventleri İçin Satın Alınan Tüfekler ve Bıçaklar	180
Tablo 63: 1786'da Akdeniz'e Görevlendirilen Donanma Gemilerinin Kurşun İstihkakları	182
Tablo 64: 1790'da Karadeniz'e Çıkacak Donanma Gemilerinin Kurşun İstihkakları	182

GÖRSELLER DİZİNİ

Görsel 1: 1770-1789 yılları arasında Osmanlı kaptanıderyası olan Cezayirli Gazi Hasan Paşa	11
Görsel 2: Liman reisi	17
Görsel 3: Sancak kaptanı	20
Görsel 4: 1737 Osmanlı-Rus Harbi'nde Derya beylerinin kadırgaları.....	32
Görsel 5: 1730'larda bir Akdeniz fırkatesi	34
Görsel 6: İlk inşa edildiği yıllarda Kalyoncular Kışlası	73
Görsel 7: 1788'de Özi kuşatmasına katılan Kapudane-i Hümâyün kalyonu	83
Görsel 8: Ruslar tarafından ele geçirildikten sonra Ioann Predtecha adını alan Peleng-i Bahri kalyonunun planı	85
Görsel 9: Peleng-i Bahri kalyonunun kış aynalıği (solda) ve 1788 Özi kuşatmasına katılan Cezayir kalyonununa ait resimden detay (sağda).....	85
Görsel 10: Ruslar tarafından ele geçirildikten sonra Leontii Muchenik adını alan Ejder Başlı kalyonunun maketi	86
Görsel 11: Osmanlı kebir fırkateyni	90
Görsel 12: 1790'lı yıllara ait 18 toplu bir şehtiye modeli	92
Görsel 13: 12 top taşıyan bir osmanlı kırlangıcının planı (1790)	96
Görsel 14: Bir osmanlı bomba gemisi	98
Görsel 15: Kılburun Kuşatması'nda Osmanlı şalopeleri (1788).....	102
Görsel 16: 1736-1739 Rus Harbi'nde Karadeniz'de faaliyet gösteren bir Osmanlı kadırgası	107
Görsel 17: 1736-1739 Rus Harbi'nde Karadeniz'de Osmanlı fırkatepleri.....	108
Görsel 18: 1736-1739 Rus Harbi'nde Karadeniz'de Osmanlı kancabaşları	112
Görsel 19: Gedikli Kalyonculardan Kalyon Çavuşu.....	146
Görsel 20: Osmanlı donanmasının komuta kademesinden bir reis	147
Görsel 21: Kalyoncu Levend Tipleri	151
Görsel 22: Bir kalyoncu.....	153
Görsel 23: 66 Kıyye Çapında Şayka Topu Örnekleri	163
Görsel 24: Bir 18. yüzyıl İngiliz carronade topu	170

GRAFİKLER DİZİNİ

Grafik 1: 1770 Yılında Avrupa Donanmalarında Mevcut Yelkenli Savaş Gemilerinin Adedi	117
Grafik 2: 1770 Yılında Avrupa Donanmalarında Mevcut Yelkenli Savaş Gemilerinin Ağırlıkları	118
Grafik 3: 1771-1775 Yılları Arasında Avrupa Donanmalarına Eklenen Yelkenli Savaş Gemilerinin Adedi	119
Grafik 4: 1771-1775 Yılları Arasında Avrupa Donanmalarına Eklenen Yelkenli Savaş Gemilerinin Ağırlıkları	120
Grafik 5: 1775 Yılında Avrupa Donanmalarında Mevcut Yelkenli Savaş Gemilerinin Adedi	121
Grafik 6: 1775 Yılında Avrupa Donanmalarında Mevcut Yelkenli Savaş Gemilerinin Ağırlıkları	122
Grafik 7: 1776-1780 Yılları Arasında Avrupa Donanmalarına Eklenen Yelkenli Savaş Gemilerinin Adedi	124
Grafik 8: 1776-1780 Yılları Arasında Avrupa Donanmalarına Eklenen Yelkenli Savaş Gemilerinin Ağırlıkları	124
Grafik 9: 1780 Yılında Avrupa Donanmalarında Mevcut Yelkenli Savaş Gemilerinin Adedi	126
Grafik 10: 1780 Yılında Avrupa Donanmalarında Mevcut Yelkenli Savaş Gemilerinin Ağırlıkları	127
Grafik 11: 1781-1785 Yılları Arasında Avrupa Donanmalarına Eklenen Yelkenli Savaş Gemilerinin Adedi	129
Grafik 12: 1781-1785 Yılları Arasında Avrupa Donanmalarına Eklenen Yelkenli Savaş Gemilerinin Ağırlıkları	129
Grafik 13: 1785 Yılında Avrupa Donanmalarında Mevcut Yelkenli Savaş Gemilerinin Adedi	131
Grafik 14: 1785 Yılında Avrupa Donanmalarında Mevcut Yelkenli Savaş Gemilerinin Ağırlıkları	132
Grafik 15: 1786-1790 Yılları Arasında Avrupa Donanmalarına Eklenen Yelkenli Savaş Gemilerinin Adedi	134
Grafik 16: 1786-1790 Yılları Arasında Avrupa Donanmalarına Eklenen Yelkenli Savaş Gemilerinin Ağırlıkları	134
Grafik 17: 1790 Yılında Avrupa Donanmalarında Mevcut Yelkenli Savaş Gemilerinin Adedi	136
Grafik 18: 1790 Yılında Avrupa Donanmalarında Mevcut Yelkenli Savaş Gemilerinin Ağırlıkları	136
Grafik 19: Beşer Yıllık Periyotlarla Osmanlı Donanmasına Katılan Yelkenli Savaş Gemilerinin Mukayesesi	138
Grafik 20: 1771-1790 Yıllarında Osmanlı Donanmasının Yeni Katılan Gemiler Açısından Avrupa'daki Sıralaması	139
Grafik 21: 1771-1790 Yılları Arasında Avrupa Donanmalarına Eklenen Yelkenli Savaş Gemilerinin Adedi	139
Grafik 22: 1771-1790 Yılları Arasında Avrupa Donanmalarına Eklenen Yelkenli Savaş Gemilerinin Ağırlıkları	140
Grafik 23: Beşer Yıllık Periyotlarla Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemilerinin Mevcudu	141
Grafik 24: 1770-1790 Yılları Arasında Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri Mevcudu Açısından Avrupa'daki Sıralaması	141

KISALTMALAR DİZİNİ

AE.	: Ali Emiri
a.g.k.	: adı geçen kaynak
A.Ş.	: Anonim Şirketi
bkz.	: bakınız
BOA	: Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi
c.	: cilt
C. AS.	: Cevdet-Askeriye
C. BH.	: Cevdet-Bahriye
C. DH.	: Cevdet-Dahiliye
C. EV.	: Cevdet-Evkaf
C. HR.	: Cevdet-Hariciye
C. ML.	: Cevdet-Maliye
C. ZB.	: Cevdet-Zabtiye
cm.	: santimetre
Çev.	: Çeviren
D. BŞM. d.	: Baş Muhasebe Defterleri
D. BŞM. KNK. d.	: Baş Muhasebe Kalyonlar Kitabeti Defterleri
D. BŞM. TRE. d.	: Baş Muhasebe Tersâne Emîni Defterleri
DTA	: İstanbul Deniz Müzesi Deniz Tarihi Arşivi
Dz. K. K.	: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
Ed.	: Editör/ler
gr.	: gram
HAT	: Hatt-ı Hümayun
Haz.	: Hazırlayan
İÜ	: İstanbul Üniversitesi
kg.	: kilogram
KK. d.	: Kamil Kepeci Defterleri
MAD. d.	: Maliyeden Müdevver Defterler
m.	: metre
ort.	: ortalama

s.	: sayfa/lar
SABH.I	: Sultan Abdülhamid I
SSLM.III	: Sultan Selim III
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
TS.MA.E	: Topkapı Sarayı Milli Arşivi Evrak fonu
vd.	: ve diğerleri
vr.	: varak
Yay. Haz.	: Yayına Hazırlayan

GİRİŞ

Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

18. yüzyıla 1701 yılındaki Bahriye Kanunnâmesi ile giren Osmanlı donanması için, yüzyılın ilk çeyreği zaferle biten bir Venedik Harbi de dahil olmak üzere önemli bir yükseliş ve dönüşümle geçmiştir. Ancak takip eden yarım yüzyıl boyunca yine Venedik'i rakip olarak kabul eden Osmanlı donanmasında, bu denizci cumhuriyetin gittikçe güçten düşmesi üzerine tedbirler de azaltılmaya başlanmıştır. Yüzyılın başlangıcında 40 kalyon olarak hedeflenen yelkenli filonun mevcudu, 1730'lardan itibaren 20'ye düşürülmüş ve yaklaşık 40 yıl bu seviyede seyretmiştir.

1768 yılında Rusya ile başlayan harp, Osmanlıların Akdeniz'deki tek rakibinin Venedik olmadığını açıkça göstermiştir. 1770 yılında Baltık'tan Akdeniz'e giren Rus donanması, birkaç çarpışmanın akabinde Çeşme'de demirleyen Osmanlı donanmasının vurucu gücünü yok etmeyi başarmıştır. Aynı sıralarda Osmanlı ordusu da Kartal'da ağır bir yenilgi almış ve akabinde Rus kuvvetleri Kırım'ı istila etmiştir. Harbi 1774 yılında sonlandıran Küçük Kaynarca Antlaşması, Osmanlılar için bir çok ağır sonuç getirmiştir. Maddi külfetlerinin yanında, Kırım'ın bağımsız bir devlet statüsüne kavuşması, Osmanlılar için Karadeniz'in ve dolaylı olarak payitaht İstanbul'un da tehdit altına girmesine sebep olmuştur. Bu tarihten itibaren Osmanlı ileri gelenlerinin en büyük çabası, kaybedilen donanmanın öncelikle sayısal olarak yerine konulması ve Kırım'ın doğrudan Osmanlı hakimiyeti altına alınması amaçlarına yönelik olmuştur.

Rusya, Kırım ve Karadeniz üzerindeki ağırlığını 1770'li ve 1780'li yıllarda gittikçe arttırırken, Osmanlı cephesinde buna karşı denizde ve karada yapılan hazırlıklar, özellikle Halil Hamid Paşa'nın sadrazamlık yıllarında (1782-1785) ivme kazanmıştır. Rusya, ilk olarak Aynalıkavak Tenkihnâmesi (1779) ve ardından 1783 yılında doğrudan ilhak yoluyla Kırım'ı kendi topraklarına katmıştır. Buna karşılık Osmanlıların ilk cevabı, Halil Hamid Paşa tarafından askeri sahada bir takım reformları devreye sokmak olmuştur. III. Selim'in nizâm-ı cedîdinden en az 8 yıl önce gerçekleştirilmeye başlanan bu reformlar, esasında bir *erken nizâm-ı cedîd* vasfı taşımaktadır.

Her 4-5 yılda bir Rusya'nın hamlelerini giderek ilerlettiği ve Karadeniz'de Baltık'tan ayrı bir donanma kurduğu 1770-1790 yılları arasında, Osmanlı donanmasının başında tecrübeli denizci Cezayirli Gazi Hasan Paşa bulunmuştur. Mora, Suriye sahilleri, Karadeniz ve Mısır'da imparatorluğun çıkarlarının korunması adına sefere çıkan Hasan

Paşa, bu dönemde donanmanın Doğu Akdeniz’de ve Karadeniz’de aktif bir pozisyonda bulunmasının en önemli âmilidir. Bahsedilen yıllar Batı dünyası açısından Amerikan Bağımsızlık Savaşı’nın gerçekleştiği yıllara tekabül etmesi açısından ayrı bir anlam ifade etmektedir. Amerikan Bağımsızlık Bildirisi (1776) ve takip eden yıllarda Fransız Devrimi (1789) ile devam eden süreç, başta Batı dünyasını ve ardından yakın komşularını etkileyecek olan bir “Devrim Çağı”nı başlatmıştır. Osmanlıların, sahip oldukları iki denizdeki egemenlik iddialarının peşinden koştuğu bu yıllar, aynı zamanda bahriyenin merkezde olduğu bir değişim ve dönüşüm çabalarına sahne olmuştur.

Erken Modern Çağ’da ezeli düşmanlar olan Fransa ve İngiltere, 18. yüzyılın ikinci yarısında gittikçe kızışan bir rekabet içine girmiş ve dünyanın geri kalanını da bir şekilde bu rekabetin tarafı olmaya zorlamışlardır. 1768-1774 yılındaki harpte İngiltere’nin açıkça Rusya’yı desteklediği bilinmektedir. Osmanlı Devleti ise, 16. yüzyıldan itibaren genel itibarıyla dostluk çerçevesinde ilişkilerini sürdürdüğü Fransa ile yakınlaşmaya öncelik vermiştir. Bu tercihin bir neticesi, 1770’li yıllardan itibaren öncelikle Osmanlı askeriyesinde Avrupa tarzı reformların gerçekleştirilmeye başlanması, bunu yaparken de Fransız tarzı eğitimin ve dönüşümün Osmanlı sisteminde yaygınlaşması olmuştur. İlk olarak istihdam edilen Avrupalı uzmanlar ve Tersâne bünyesinde kurulan mühendishâne yoluyla, Avrupa’dan bilim ve teknoloji transferi kalıcı bir zemine oturmuştur.

1770’li yıllarda Akdeniz’den ve 1780’li yıllarda Karadeniz’den Rus tehdidi altına giren İstanbul’un savunulması adına, kara ve deniz kuvvetlerinde başlayan reform çalışmalarını anlayabilmek, öncelikle 1792 yılından itibaren III. Selim’in başlattığı kapsamlı nizâm-ı cedîd reformlarını anlamada anahtar hükmündedir. Özellikle 1780’li yıllarda yapılan bu reform çalışmaları sayesinde ki, Osmanlı sistemi içerisinde sonraki yıllarda daha geniş bir yelpazede ve kalıcı şekilde reformlar yapabilmek mümkün olabilmiştir.

Bu araştırmada, 1770’li ve 1780’li yıllarda Osmanlı donanmasının kurumsal ve sınıfsal açılardan öncelikle mevcut durumunun ortaya konulmasına çalışılmıştır. Ayrıca bu mevcut yapı içinde meydana gelen büyük ya da küçük değişimler ile, söz konusu dönüşüm detaylarıyla incelenmeye çalışılmıştır. İlgili yıllar boyunca kaptanıderyalık görevini yürütmesi sebebiyle, bu araştırma aynı zamanda Cezayirli Gazi Hasan Paşa döneminde Osmanlı donanması üzerine bir monografi olma özelliği taşımaktadır. Burada ortaya konulan veriler ışığında, 1770 yılı öncesindeki ve 1790 yılı sonrasındaki Osmanlı

donanmasının durumu hakkında, mukayese yapılabilmesine imkan sağlayacak bir zemin oluşturulmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın Yöntemi

Konu bağlamında Osmanlı donanmasına, zaman bağlamında 1770-1790 yılları arasına ve mekan bağlamında İstanbul başta olmak üzere bahriyenin taşra yapılanmasına odaklanan bu araştırma, öncelikle Osmanlı donanmasının bu dönemdeki mevcut durumunu ve gerçekleşen değişimi açığa çıkarmaya çalışmaktadır. Bunu yaparken, soyut nitelermeler yerine, dönemin kaynaklarından elde edilen sayısal veriler ışığında, somut bir tablo ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Bu araştırma, Anadolu Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü tez yazım klavuzu doğrultusunda, giriş ve sonuç bölümleri haricinde dört ana bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde, çalışmanın amacı, kapsamı, yöntemi ve yararlanılan kaynaklar hakkında özet mahiyetinde değerlendirmeler yer almaktadır.

Birinci bölümde, Osmanlı donanmasının merkezi yapısı ile taşra yapılanmasının, 1770-1790 yılları arasındaki durumuna dair detaylı bilgiler ortaya konulmuştur. Bu bağlamda, kaynakların ve araştırma eserlerin sunduğu veriler ışığında, ilgili dönemden önceki ve sonraki tarihler hakkında da mukayeseler yapılmıştır.

İkinci bölümde, bu dönemde bahriye bünyesinde meydana gelen yeniliklere ve değişime odaklanılmış olup, Bahriye Mühendishânesi, Kalyoncu kışlası, erken nizâm-ı cedid ve kendi kimlikleriyle istihdam edilen Avrupalı uzmanlar gibi, daha önce benzeri görülmemeyen yapılar ve uygulamalar incelenmiştir.

Üçüncü bölüm, 1770-1790 yılları arasında Osmanlı donanması bünyesinde hizmet veren yelkenli ve kürekli gemilere ayrılmıştır. Daha önceki tarihlerde kullanılmakta olan gemilerin, bahsedilen tarihlerdeki durumları bu bölümde işlenmiştir. İlgili gemilere dair mümkün olduğunca çağdaş görseller bu bölümde yer almaktadır. Akabinde, bu yıllarda Osmanlı donanmasının tüm yelkenli gemilerinin mevcudu ile envantere giren tüm yelkenli gemilerin tespiti, bu sahada yapılan çalışmalar içinde daha önce denenmemiştir. Bahse konu olan 20 yıl içinde, Osmanlı donanmasının yelkenli mevcudu ile envantere giren yelkenlilerinin adedi ve ağırlıkları, yüklü haldeki ağırlıklarına referans veren deplasman tonajı cinsinden beş yıllık periyotlarla incelenmiştir.

Dördüncü bölümde, ilgili yıllarda Osmanlı donanması bünyesinde yer alan çeşitli personel grupları ile, bu dönemde donanma gemilerinde kullanılan silahlar yer almaktadır. Bu bölüm, gerek mürettebata ve gerek kullanılan silahlara dair döneme ait görsellerle daha açıklayıcı bir hale getirilmiştir. Tüm bölümlerde, mümkün olduğunca kronolojik ve önem sırasına göre ilerleyen bir düzen takip edilmiştir.

Kaynaklar

Osmanlı donanması ile ilgili gerek Türkiye’de ve gerek yurt dışında yapılan çalışmaların sayısı gözle görülür bir şekilde artmaktadır. Ancak 18. yüzyıl Osmanlı bahriyesi hakkında dönemin Avrupa literatürünü de takip eden araştırmaların sayısı oldukça sınırlıdır. 18. yüzyılda Osmanlı donanmasının ana savaş gemileri olan kalyonlar üzerine yapılan en kapsamlı yayın¹, 1770 yılına kadar gelmektedir. III. Selim döneminde bahriyede gerçekleşen dönüşüme ait en muteber çalışmanın² kapsamı ise, 1780’li yılların sonlarından itibaren başlamaktadır. 1770-1789 yılları arasında kalan ve büyük ölçüde I. Abdülhamid’in saltanatıyla geçen dönemde Osmanlı donanmasına ait bir monografi ise henüz yoktur. Bahsedilen dönemin kaptanıderyası olan Cezayirli Gazi Hasan Paşa hakkında yakın zamanda bir monografi yazılmış³ olsa da, doğrudan donanmanın merkeze alınmış olmaması ve biyografi özelliği taşıması hasebiyle, bahsedilen maksat henüz hasıl olmamıştır.

Bu araştırmada Osmanlı donanmasının 1770-1790 yıllarına odaklanılmış olmasının sebebi, esasında bu alanda bulunan önemli boşluktur. Araştırmanın yalnızca bir dönem hakkında monografi özelliği taşıması, ilgili dönemin değişim ve dönüşüm karakterinin ağır basması sebebiyle mümkün değildir. Bu sebeple araştırmanın her aşamasında, bu yıllarda mevcut yapı izah edilmeye çalışılırken, önceki ve sonraki dönemler ile mukayese yoluyla, gerçekleşen olası değişimler de ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Bu araştırmanın dayandığı en önemli kaynak grubunu, başta Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi olmak üzere Türkiye’de, Bulgaristan’da, Fransa’da, Rusya

¹Y. A. Aydın (2011). *Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*. İstanbul: Küre Yayınları.

²T. Zorlu (2014). *Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Timaş Yayınları.

³A. Karahan (2017). *Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın Hayatı ve Faaliyetleri (1714?-1790)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.

Federasyonu'nda, İngiltere'de ve İtalya'da bulunan arşivler oluşturmaktadır. 2020 yılında başlayan pandeminin de etkisiyle, varlıkları tespit edilen bu arşivlerdeki birinci el kaynaklara tamamen erişilebilmesi ve kullanılmaları mümkün olmamıştır. Ancak Rus, Fransız ve İngiliz arşivlerinde bulunan materyalin bir kısmı, araştırma eserler yoluyla bu çalışmanın içinde yer almaktadır. 2019 yılında İstanbul Deniz Müzesi bünyesinde bulunan arşivden edinilen defterler, bazıları ilk defa olmak üzere bu araştırmada kullanılmışlardır. Araştırmanın üzerine dayandığı en büyük kaynak grubunu ise, İstanbul'da bulunan Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nde yer alan belgeler ve defterler teşkil etmektedir. Tüm bu arşivlerde yapılan araştırmalarda, toplamda birkaç yüz bin belge ve defter taranmıştır. Özellikle, doğrudan bahriye ile ilgili olan ve 13.500 civarında belge içeren *Cevdet* fonunun *Bahriye* kısmı tamamen elde edilmiştir. Bu alt fona ait her üç belgeden birinin, 1765-1795 yıllarına ve bu araştırma kapsamına ait olduğu görülmüştür. Yine yalnızca bu yıllara ait yirminin üzerinde defter içeren *Kuyûd-ı Mühimmât Defterleri* de, araştırmanın dayandığı önemli bir arşiv serisi olmuştur. Konu bazında yapılan tüm fonlara ait tarama ve elemelerin neticesinde, araştırma kapsamına alınabilecek ve uygun örneklem oluşturabilecek belge ve defterler seçilmiştir.

Önemli bir tarihi kaynak olarak vakanüvis tarihleri ile diğer tarihi yazma ve kaynaklar da bu araştırmada ön plana alınmıştır. Özellikle dönemin iki vakanüvisi olan Enverî ve Vâsıf tarihleri, 1770-1790 yılları arasında Osmanlı siyasetini ve dönemin genel yapısını anlayabilmek adına önemli bilgiler içermektedirler. Bunların dışında, şahsi olarak kaleme alınmış Mustafa Kesbî'nin ve Taylesânî-zâde'nin eserleri ile *rûz-nâme* türünden eserlerden de yararlanılmıştır. Başta Baron de Tott, Elias Habesci ve General Miranda olmak üzere, dönemin Batılı seyyahlarının ve diğer tanıklarının bıraktıkları eserler de, yine araştırma kapsamında yararlanılan çağdaş kaynaklar arasındadırlar.

1. DONANMANIN İDARİ YAPILANMASI

1.1. Donanmanın Yönetim Yapısı ve Kademesi

1.1.1. Donanmanın Merkez Yapılanması

Osmanlı donanmasının merkez teşkilatı, Tersâne-i Âmire bünyesinde teşkilatlandığından, burada yer alan başta kaptanıderya olmak üzere diğer görevlilerin durumlarına dair bilgiler önem arz etmektedir. Özellikle kaptanlar açısından bir

mukayese yapılabilmesi için, aşağıda mevcut rütbelere sahip kaptanların ücret durumları hakkında 1792 yılının öncesi ve sonrasına dair veriler birlikte sunulmuştur (Tablo 1). Buna göre, genel itibariyle tüm üst düzey donanma yöneticilerinin ücretlerinde 2-3 kata varan bir artış söz konusudur. Süvari ve mülâzım kaptanlar arasında 4 kata varan ücret uçurumu yarıya indirilmiştir. 1792 öncesinde yalnızca süvari ve mülâzım kaptan ayrımı varken, bu tarihten itibaren her iki kaptan da görev aldıkları gemilerin büyüklüğüne göre beş ayrı dereceye ayrılmışlardır. Liman reisi ise, 1792 yılı öncesinde patrona ile riyale arasında yer alırken, bu tarihte patrona ile eşit ücret almaya başlamıştır.

Tablo 1: 1769-1792 yılları arasında donanma kaptanlarının sâlyâneleri

Rütbe	Sâlyâne (Kuruş)		Günlük (Akçe)	
	1792 Öncesi	1792 Sonrası	1792 Öncesi	1792 Sonrası
Tersâne kethüdası	13.750		4.520,5	
Kapudane	3.333,3	7.500	1.130	2.542
Liman reisi	2.000	6.000	678	2.034
Patrona	2.375	6.000	805	2.034
Riyale	1.875	5.000	635,5	1.695
Kapudane gemisi kaptanı	833,3	2.433	282,5	825
Üç ambarlı kaptanı	500	1.500	169,5	508,5
I. sınıf kalyon (53-55 zirâ ⁴) kaptanı	1.000	2.800	339	949
II. sınıf kalyon (47-51 zirâ) kaptanı		2.600		881
III. sınıf kalyon (41-45 zirâ) kaptanı		2.350		797
I. sınıf firkateyn (45-47-51 zirâ) kaptanı		1.850		627
II. sınıf firkateyn (30-43 zirâ firkateyn, şehtiye vd.) kaptanı		1.600		542
Kapudane gemisindeki I. mülâzım kaptan		236		1.250
Kapudane gemisindeki II. mülâzım kaptan	1.200		407	
Patrona'daki mülâzım kaptan	1.200		407	
Riyale'deki mülâzım kaptan	1.150		390	
Diğer gemilerin mülâzım kaptanları	+1/3			
Tersâne'de kalan gemilerdeki eski süvari ve mülâzım kaptanlar	368		125	
Tersâne'de kalan gemilerin süvari kaptanları	295	+1/2	100	
Tersâne'de kalan gemilerin mülâzım kaptanları	177	+1/2	60	

⁴ Zirâ (veya arşın) değeri için 0,758 metreye tekabül eden mimar arşını kıstas alınmıştır.

Kaynak: Belirtilen miktarların yarısı *sâlyâ* neden yarısı *bahâriye* den oluştuğundan, sefere çıkmayan kaptanların *sâlyâ* nesini bu miktarın yarısıdır. Tersâne kethüdasının *sâlyâ* nesini 365 gün üzerinden hesaplanmaktadır: Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), D. BŞM. TRE. d. 14996, ek 7/1-a; D. BŞM. TRE. d. 14984, s. 5; C. BH. 7321, 9064; Vak'anüvis Halil Nuri Bey (2015). *Nûri Tarihi*. (Haz: Seydi Vakkas Toprak). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 357-358; Ahmed Cevdet Paşa (1309/1891). *Târîh-i Cevdet*, c. 5. (2. baskı). İstanbul: Matbaa-i Osmâniye, s. 287-288.

1.1.1.1. Kaptanıderya

Venedik İtalyancasındaki *capitán* kelimesinden uyarlanarak *kapudan* şeklinde Türkçeleştirilen “kaptan” kelimesi, 15. yüzyıl ortalarından itibaren Osmanlı donanma komutanları için kullanılmaya başlanmıştır. Başlangıçta sancakbeyi rütbesinde olan kaptanlık, Barbaros Hayreddin Paşa'nın 1534'te Cezayir Beylerbeyi olmasının ardından beylerbeyi rütbesine çıkarılarak paşa unvanını kazanmıştır. 16. ve 17. yüzyıllarda “kapudan paşa” olarak anılan bu mevkinin, 18. yüzyılın başlarından itibaren “kapudan-ı derya” olarak zikredilmesi yaygınlık kazanmıştır. 1591'de Cigala-zâde Sinan Paşa'dan itibaren ise, kapudan paşalar genellikle üç tuğlu vezir rütbesine sahip olmuşlardır. 18. yüzyılın ikinci yarısı ile 19. yüzyılın başlarında, kaptanıderya tayin edilecek kişi Babıali'ye davet edilerek kendisine sadrazam huzurunda tayin fermanı okunur, arkasından kürk giydirilerek alayla gittiği Tersâne'de de bir merasim yapılırdı. Vezirlik rütbesine sahip olan kaptanıderyalar, arz günlerinde Divan-ı Hümâyun'a katılırlardı ve deniz işlerine ait meseleler kendisine havale edilirdi. Kapudan-ı deryalık mevkii ve tabiri, 1867'de Bahriye Nezareti'nin kuruluşuna kadar kullanımda kalmıştır⁵.

1701 Bahriye Kanunnâmesi'nin büyük ölçüde yürürlükte olduğu 18. yüzyılda, kaptanıderya genellikle mirî kalyon kaptanları, kapudane-i hümâyun ve Tersâne kethüdası gibi görevlilerden seçilmiştir. Bahsi geçen kanunnâmeye göre kaptanıderya, tüm derya beylerinin, kaptan, reis ve diğer donanma idarecilerinin başbuğuydu ve faaliyetlerini denetlemekten sorumluydu. Deniz kuvvetlerine bizzat kumanda etmesinin yanı sıra, subay tayinlerinin yapılması, gemi inşa ve tamirleri için gereken emirlerin verilmesi işi ona aitti. Ancak Tersâne ile alakalı sorumlulukları genellikle vekili olarak

⁵İ. H. Uzunçarşılı (1988). *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*. (3. Baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 415, 417-418; H. Kahane, R. Kahane ve A. Tietze (1988). *The Lingua Franca in the Levant: Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*. İstanbul: ABC Kitabevi, s. 139; İ. Bostan (2001). *Kapudan Paşa. Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 24. İstanbul: TDV Yayınları, s. 354.

adedilen Tersâne emini ve altındaki geniş bir bürokrasi tarafından yerine getirilmekteydi⁶.

Deniz işlerine ait tüm tayinler kaptanıderyanın sorumluluğundaydı. Buna ait işlerde hüküm yazmaya ve tuğra çekmeye yetkiliydi. Kaptanpaşa Eyaleti ve Derya kalemine ait zeamet ve timarların verilmesi ve yenilenmesi sorumluluğu ve yetkisi ona aitti. Kaptanıderya, elinde hakimiyetini gösteren bir sedefkârî asa taşırdı. Tersâne'de bulunduğu veya sefere çıktığında davaları dinlerdi. Donanma ile Akdeniz seferinden dönüşünde, Gelibolu'da kapudane ve zabıtları ile tüm mürettebatın yoklamasını yapar ve buradaki sancakbeyine buna dair bir liste verdikten sonra İstanbul'a intikal ederdi. 18. yüzyılın başlarından itibaren kaptanıderyalar, barış zamanında başardaya, savaş zamanında ise başkapudane denilen sancak gemisine binerlerdi. Kullandıkları gemiye üç fener ve üç bayrak takmaları kanundu. Ancak 1775'ten itibaren Kaptanıderya Cezayirli Gazi Hasan Paşa, kendisine ait ayrı bir kalyon kullanmaya başlamıştır. Kaptanıderyanın gelirleri, Kaptan Paşa Eyaleti'ndeki iltizama verilen 33 küçük adanın gelirlerinden finanse edilirdi. 18. yüzyıl sonlarında bahsi geçen iltizam miktarı 300.000 kuruştı ve bunun 220.000 kuruşu kaptanıderyaya ayrılırdı. Ayrıca kalyon kaptanlıklarının tayininde ve *câize* adıyla her yıl donanma personelinden bir miktar para alırdı. Cezayirli Gazi Hasan Paşa zamanında da bu usulün değişmediği anlaşılmaktadır⁷.

1770-1790 yılları arasında, 1701 Bahriye Kanunnâmesi'nde yapılan terfi sıralamasının tatbik edildiği, buna göre kaptanıderyaların genellikle sancak kaptanı olan kapudanenin terfi ettirilmesi suretiyle bu makama geldikleri görülmektedir. Bu şekilde göreve gelen Cezayirli Gazi Hasan Paşa, ilgili yıllarda toplamda 17 yıldan fazla görevde kalarak bu döneme damgasını vurmuş, kaptanıderyalık onunla özdeşleşmiştir (Tablo 2). Şüphesiz onun uzun süre görev başında kalmasında, dönemin tüm şahitlerinin üzerinde ittifak ettikleri olağanüstü cesareti ve kararlılığı ile, bu sayede zamanla artan gücü ve karizması etkili olmuştur. Hasan Paşa sahip olduğu bu gücü, büyük ölçüde 1770'te Çeşme'de kaybedilen donanmanın fiziki olarak yerine konması yanında, gerek eğitim ve gerek teknoloji alanında donanmanın ıslah edilmesi için kullanmıştır. Uzun süredir

⁶BOA, C. BH. 4761; A. Olivier (2016). *18. Yüzyılda Türkiye ve İstanbul*. (Haz. Aloda Kaplan). İstanbul: Köprü Kitapları, s. 64; Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 415; Bostan, 2001, **a.g.k.**, 354-355; E. Depe (2022). *18. Yüzyılda Osmanlı Taşra Tezgâhlarında Kalyon İnşa Organizasyonu*. İstanbul: Kriter Yayınevi, s. 33-36.

⁷BOA, C. BH. 7261, 10081, 11083; P. A. Tolstoy (2016). *Tolstoy'un Gizli Raporlarında Osmanlı İmparatorluğu*. 4. baskı. (Çev. İbrahim Allahverdi), (Yay. Haz. İlyas Kamalov). İstanbul: Yeditepe Yayınları, s. 65; Baron de Tott (tarihsiz). *Türkler: 18. yılda*. (Çev. Mehmet R. Uzmen). İstanbul: Tercüman Yayınları, s. 248; Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 415-417; Bostan, 2001, **a.g.k.**, s. 355.

kaptanıderyaların bizzat sefere çıkması ya da zafer kazanması nadiren görülürken, Hasan Paşa bu dönemde genellikle düzenli seferlere kendisi komuta etmiş, Mora, Akka, Karadeniz ve Mısır'a düzenlenen birkaç büyük seferden başarıyla dönmüştür. Gazi unvanını aldığı Limni kuşatmasından itibaren 1768-1774 Harbi'nin en az zararlarla atlmasına çalışmış, harp bittikten sonra donanmada gerçek manada bir reform sürecini başlatmıştır. Tersâne'de ilk Mühendishâne'nin kurulmasında, Osmanlı'daki ilk modern kışla örneği olarak kalyoncular kışlasının inşa edilmesinde ve donanmadaki teknik yeniliklerin öncüsü olan Avrupalı uzmanların getirilişinde en büyük pay ona aittir. Yerli ve yabancı yazarların üzerinde ittifak ettiği zalimliği ve sert uygulamaları ise, disiplinsizliğin yaygın olduğu bu dönemde, yine bu kişilerin bazıları tarafından kabul edilebilir bir seçenektir. Bu dönemdeki siyasi hizipleşmede, kaybedenlerin çoğu zaman hayatlarından da olmasının sık rastlanan bir durum olduğu hatırlanmalıdır. Mısır seferini tam manasıyla bitiremeden, Babıali'nin Rusya'ya savaş ilanı ile İstanbul'a dönmek zorunda kalan Hasan Paşa'nın, son deniz seferini yapmak için yeterli zaman ve imkana sahip olduğunu söylemek zordur. Nitekim 1788'de Karadeniz'de gerçekleşen operasyonlarda bazı hatalı tercihler de seferin başarıyla sonuçlanmamasına sebep olmuştur. Kılburun alınmadığı gibi, ince donanmadan ve mürettebattan ciddi kayıplar verilmiştir. Böylelikle, henüz velinimet I. Abdülhamid'in saltanatı sona ermeden, Cezayirli Gazi Hasan Paşa kan kaybetmeye başlamıştır. III. Selim'in tahta geçişinden kısa süre sonra ise kaptanıderyalık görevi sona ermiş ve İsmail seraskerliğine getirilmiştir. Hazırladığı donanma yeni kaptanıderya Giritli Hüseyin Paşa tarafından sefere çıkmış, ancak bir deniz savaşı yaşanmamıştır. Balkanlarda hem Rusya hem de Avusturya karşısında yaşanan başarısızlıkların ardından, Hasan Paşa bu kez sadrazamlığa getirilmiş ve hayatının son birkaç ayını bu makamda geçirmiştir. Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın donanma için yaptığı yatırımların pek çoğu, III. Selim'in Nizâm-ı Cedîd programının öncüsü ve örneği olmuş, girişimleri Kaptanıderya Küçük Hüseyin Paşa tarafından genişletilerek devam ettirilmiştir⁸.

⁸Tott, tarihsiz, **a.g.k.**, 248; Olivier, 2016, **a.g.k.**, 58-60; E. Eton (2009). *19. Yüzyılın Başında Osmanlı İmparatorluğu*. (Çev. İbrahim Kapaklıkaya). İstanbul: Kitabevi, s. 45, 51-53, 55-56; Ahmed Cevdet Paşa (1972). *Tarih-i Cevdet*. c. 2. (Haz: D. Günday ve M. Çevik). İstanbul: Hikmet Neşriyat, s. 1091; M. Aydın (1993). Cezayirli Gazi Hasan Paşa. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 7. İstanbul: TDV Yayınları, s. 502-503; E. Dümen (1993). *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri 1081 – 1922 (Onsekizinci Yüzyıl)*. İstanbul: Dz. K. K. Basımevi, s. 107-111; Karahan, 2017, **a.g.k.**, 150-156.

Tablo 2: 1770-1792 yılları arasında görev yapan kaptanıderyalar

Adı	Görev Tarihleri	Görev Süresi	Önceki Görevi	Sonraki Görevi
Mandal-zâde Hüsameddin Paşa	13.04.1770-28.07.1770	3,5 ay	Derya Beyi	–
Cafer Paşa	28.07.1770-08.12.1770	4,5 ay	Derya Beyi, Riyale	
Cezayirli Palabıyık Gazi Hasan Paşa (I.)	08.12.1770-27.02.1774	3 yıl 2,5 ay	Kapudane	Anadolu Valisi
Damat Melek Mehmed Paşa (III.)	27.02.1774-14.09.1774	6,5 ay	Rikâb-ı Hümâyün Kaymakamı	Hotin Muhafızı
Cezayirli Palabıyık Gazi Hasan Paşa (II.)	14.09.1774-02.05.1789	14 yıl 1 ay	Anadolu Valisi, Ruşçuk Seraskeri	Özi Seraskeri
Giritli Hüseyin Paşa	02.05.1789-11.03.1792	2 yıl 10,5 ay	Kapudane	Bender Muhafızı

Kaynak: BOA, C. BH. 12363; Devlet Arşivleri Başkanlığı (2019). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Bürokrasisi: Merkez ve Taşra Yöneticileri 1756-1792 – 16 Numaralı Tahvil Defteri (Çeviriyazı – Görüntü)*. İstanbul, s. 434-5; (2016). *Müellifi Meçhul Bir Rûznâme: Osmanlı – Rus Harbi Esnasında Bir Şahidin Kaleminden İstanbul (1769-1774)*. (2. Baskı), (Haz. Süleyman Göksu), İstanbul: Çamlıca, s. 10, 13; İ. H. Danişmend (1971). *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*. c. 5. İstanbul: Türkiye Yayınevi, s. 218-221.



Görsel 1: 1770-1789 yılları arasında Osmanlı kaptanıderyası olan Cezayirli Gazi Hasan Paşa

Kaynak: M. G. F. A. Comte de Choiseul-Gouffier (1822). *Voyage Pittoresque de la Grèce*. c. 2. Paris: J.-J. Blaise, plank: 96.

1.1.1.2. Tersâne-i Âmire Ricâli

Osmanlı donanmasında kaptanıderyadan sonra gelen üst düzey idari görevlilerin geneli Tersâne-i Âmire ricâli olarak anılmaktadır. XVII. yüzyılın son çeyreğinde ve XVIII. yüzyılın başlarında, Tersâne-i Âmire ricâlinin mevcudu 23 civarında tutulmaya çalışılmıştır⁹. Tersâne-i Âmire ricâli, Tersâne kethüdası, Tersâne emini, liman reisi ve sancak kaptanları, kalyonlar kâtibi, I. ve II. mimarlar ile diğer birimlerin baş kâtiplerinden oluşmaktadır.

Tersâne-i Âmire'yi ve donanma-yı hümâyunu ilgilendiren tüm önemli konularda ve teknik meselelerde yetkili olanlar Tersâne-i Âmire ricâlidir. Donanmaya yeni bir gemi alındığında muayenesinin yapılması, gemilerin yük haddinin hesaplanması, taşrada inşa edilecek gemilerin masraflarının tahmini gibi teknik meselelerde başvuru mercii Tersâne-i Âmire ricâlidir. Ayrıca sefere gidecek gemilerin tertibinin istişare edilmesi, donanmaya yeni kaptan, mimar ve fişekçi gibi çeşitli görevlilerin seçilmesinde de yine Tersâne-i Âmire ricâli söz sahibidir¹⁰. Tersâne-i Âmire ricâlinin başlıca üyeleri aşağıda incelenecektir.

1.1.1.3. Tersâne Kethüdası

Osmanlı donanmasının teşkilâtında kaptanıderyadan sonra gelen en kıdemli kişi Tersâne kethüdasıdır. Tersâne-i Âmire'nin inzibatından sorumlu olmasının yanında, Kasımpaşa ve Galata'da gerek suçluları cezalandırma ve gerek denizciliğe dair malzemelerin narhını belirleme hakkına sahiptir. 17. yüzyılda Tersâne kethüdaları azeb reisliği, vardıyanbaşılık ve ardından baştarde-i hümâyun ya da hünkar gemisi reisliği gibi görevlerden sonra bu mevkiye getirilmişlerdir. 18. yüzyılda ise Tersâne kethüdaları, Kaptan Paşa Eyâleti bünyesindeki derya beyleri arasından seçilmeye başlanmışlardır¹¹.

Kaptanıderyanın sefere çıkmadığı zamanlarda veya ikinci bir donanmanın gönderileceği zaman, Tersâne kethüdası beylerbeyilik pâyesi alır ve bir paşa olarak sefere kumanda ederdi. 1789'da donanma-yı hümâyunun asli unsuru Karadeniz'de kaptanıderya

⁹İ. Bostan (2003). *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. (2. baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, s. 31-33.

¹⁰DTA, TRS. d. 15, s. 148; C. BH. 3296, 3957, 5707, 6575, 7437, 9792.

¹¹BOA, C. BH. 9064; Uzunçarşılı, 1988, a.g.k., 427; Bostan, 2003, a.g.k., 44-45.

komutasında görevliyken, Tersâne Kethüdası Seyyid Ahmed, “Akdeniz Donanması Başbuğu” olarak sefere çıkarılmıştır¹². 1770’li yıllarda derya beyleri arasında zikredilen Tersâne kethüdasının, 365 günlük sâlyânesi 12.500 kuruş olmuştur¹³.

1.1.1.4. Tersâne-i Âmire Emîni

Osmanlı donanmasındaki en üst düzey bürokrat olan Tersâne emîni, birinci sınıf hâcegân rütbesini taşımaktaydı. Genel itibariyle Tersâne-i Âmire’ye ait tüm gelir ve giderler ve buna dair kayıtların tutulduğu *Muhâsebe Defterleri* onun sorumluluğundaydı. Tersâne’nin olağan malzeme tedariklerinin gerçekleşmesini sağladığı gibi, ihtiyaç halinde bu malzeme ve mühimmatın satın alınmalarını da Tersâne emîni sağlardı. Tersâne’de gerçekleşen gemi inşalarının ve tamiratlarının organizasyonunun sağlanması, seferber gemilerin savaş ve diğer mühimmatının tedarik ve tertip edilmeleri ve bunlara dair yazışmalar, Tersâne emîni ve ona bağlı bürolar tarafından gerçekleştirilirdi. Tersânedeki işçilerin yoklamalarını ve ücretlerinin ödenmesini Tersâne emîni yerine getirir, her türlü geminin muayenesi, satın alınması, kiralanması, feshi ve satılması işlemlerinde baş rolü alırdı. Donanmada görev alacak kaptanların, gemi inşası için mimarların ve mühendishâne hocalarının seçilmesinde de yine sınırlı bir heyetin içinde yer alırdı¹⁴. Taşrada inşa edilen gemilerin organizasyonu da nihayetinde Tersâne emînine bağlanır ve buna dair muhasebeler Tersâne-i Âmire muhasebesinin bir parçasını oluştururdu. Yine taşrada gerçekleştirilen kalyon inşalarının malzeme, mühimmat ve personel tedariki önemli ölçüde Tersâne emîni tarafından sağlanır ya da ilgili yerlere yönlendirilirdi¹⁵.

Tersâne-i Âmire emînine 16. yüzyılda “Galata Harc-ı Hassa Emîni” denilmekteyken, bu görevde bulunanlar 1662 yılından sonra yalnızca *Tersâne-i Âmire*

¹²BOA, C. BH. 5792.

¹³BOA, C. BH. 9064.

¹⁴DTA, TRS. d. 15, s. 52, 54, 148; 31; BOA, MAD. d. 2925, s. 189, 198, 206, 224, 228; 3014, s. 52; 3988, s. 220, 226-227; 4122, s. 146; 10364, s. 206; 10406, s. 224; 10395, s. 196; D. BŞM. d. 2150, s. 15, 16, 19, 20; C. BH. 355, 390, 523, 713, 1284, 2045, 2709, 2754, 2916, 2997, 3229, 3296, 4007, 4041, 4046, 4231, 4761, 4796, 5517, 6205, 6456, 6781, 7437, 8509, 8918, 9225, 9350, 9792, 10081, 10176, 10636, 11302, 11160, 11484, 11840, 12417; AE. SABH.I 24295; Ahmed Vâsif Efendi (2014). *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr 1774-1779 (H. 1188-1193)*. (Haz. Mücteba İlgürel), Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 25; V. S. Arıkan (1993). *III. Selim’in Sirkâtibi Ahmed Efendi Tarafından Tutulan Rûznâme*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 118; Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 425; Bostan, 2003, **a.g.k.**, 33.

¹⁵G. Çelik (1999). *1750-1792 Yılları Arasında Osmanlı Devletinin Merkezi Hazine Gelir ve Giderleri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 63; Depe, 2022, **a.g.k.**, 35-36.

emîni olarak anılmaya başlanmışlardır. Teşrifatta Tersâne-i Âmire emini, Tersâne kethüdası ve tüm sancak kaptanlarından önde yer almaktaydı. 1770’li yıllarda “Kaptan Paşa vekîli” olarak da nitelendirilmekteydi. Tersâne emininin kendisine tahsis edilmiş bir baştardası ile altı çifte kayığı bulunmaktaydı. Divan-ı Hümayûn üyesi olmamakla birlikte ihtiyaç halinde görüşlerinin alınması için mecliste hazır bulunurdu. Siyasi açıdan nazik bir döneme girildiği 1780’li yıllarda Tersâne eminleri, sadaret kethüdası başkanlığında toplanan küçük meşveretlerin sınırlı üyelerinden biri konumundaydı¹⁶.

1770’li ve 1780’li yıllarda Tersâne eminleri, genellikle diğer önemli bürokratik görevler olan şehreminliği, Tophâne nâzırlığı, arpa ve matbah eminliği gibi görevlerden bu makama getirilmişlerdir. Bu yıllarda Tersâne eminliği yapanlardan bazıları reisülküttablık, Anadolu beylerbeyliği ve sadaret kethüdalığı gibi üst düzey görevlere terfi etmişler, bunların arasından Halil Hamid Paşa sadrazamlığa kadar yükselmiştir. 1770-1792 yılları arasında Tersâne eminliğine getirilen yirmi kişi, 25 ayrı atama ile göreve gelmiştir. Aralarında yalnızca Mustafa Efendi, 1773-1778 yılları arasında iki defa geldiği bu görevde 4 yıldan fazla kalabilmiştir. İçlerinde görev süresi bir ayı ancak geçebilenler olduğu gibi, çoğu bir yıl dolmadan başka görevlere getirilmişlerdir (Tablo 3). 17. yüzyılda da bu durum daha farklı olmamıştır¹⁷.

Tablo 3: 1770-1792 yılları arasında görev yapan Tersâne-i Âmire eminleri

Görev Tarihleri		Tersâne Emini	Önceki Görevi	Sonraki Görevi
1770	05.09.1771	Yusuf Efendi	Şehremini	
05.09.1771	01.02.1773	Hacı Ahmed Ağa	Tophâne nâzırı	
01.02.1773	10.12.1774	Mustafa Efendi (I.)	Eski Serdarlar kâtibi	
10.12.1774	14.04.1776	Selim Sırrı Efendi (I.)		Azil
14.04.1776	06.09.1778	Mustafa Efendi (II.)	Eski Serdarlar kâtibi	Sadaret kethüdası
06.09.1778	14.10.1779	Süleyman Feyzî Efendi	Sadaret kethüdası	
14.10.1779	02.10.1780	Âtıfzâde Ömer Vahîd Efendi (II.)		
02.10.1780	23.09.1781	Süleyman Rûhî Ağa		

¹⁶BOA, C. BH. 390, 2045; Olivier, 2016, **a.g.k.**, 64; Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 426; Bostan, 2003, **a.g.k.**, 34, 38; M. Doğan (2016). *Osmanlı Devletinde İçişlerinin Yönetimi: Sadaret Kethüdalığı (1730-1836)*. Ankara: Türk İdari Araştırmaları Vakfı, s. 163-164.

¹⁷Bostan, 2003, **a.g.k.**, 35-36.

Tablo 3 (devam): 1770-1792 yılları arasında görev yapan Tersâne-i Âmirî emînleri

23.09.1781	26.08.1782	Halil Hâmîd Efendi		Sadaret kethüdası
26.08.1782	11.09.1782	Selim Sırrı Efendi (II.)		
11.09.1782	04.09.1783	Hasan Efendi		
04.09.1783	16.04.1784	Selim Sırrı Efendi (III.)		Divan-ı Hümâyun Çavuşbaşı
16.04.1784	08.08.1785	Bekir Paşa-zâde Atâullah Bey (I.)	Eski Arpa emini	
08.08.1785	11.09.1785	Hacı Selim Ağa		
11.09.1785	13.01.1786	Esseyid Mehmed Hayri Bey Efendi	Çavuşbaşı	Reisü'l-küttâb
13.01.1786	26.03.1786	Atâullah Bey Efendi (II.)	Eski Tersâne emini	Çavuşbaşı
26.03.1786	30.07.1786	İzzet Mehmed Bey Efendi (Maktûl Halil Paşa damadı)	Şehremini	Vezir, Hanya Valisi
30.07.1786	4.12.1786	Ahmed Nazîf Efendi (Hacı Selim Ağa oğlu)	Eski tevkîi	Şikk-ı Evvel Defterdarı
4.12.1786	03.02.1787	Hacı İsmail Ağa	Kassâbbaşı	Vezir, Anadolu Beylerbeyi
03.02.1787	07.09.1787	Ali Râik Efendi	Eski Hazine kethüdası	Muhasebe-i Evvel
07.09.1787	11.05.1789	Hacı Mahmud Selim Ağa	Matbah emini	İdam
11.05.1789	28.06.1789	Kahvecibaşı-zâde Ömer Efendi	Eski Büyük tezkireci vekili	
28.06.1789	07.07.1790	Çil Emin Ağa		
07.07.1790	[9-12] .06.1791	Çelebi İsmail Ağa (İzzet Mehmed Paşa kayını)	Kapıcıbaşı, Tophâne nâzırı	Sürgün
[9-12] .06.1791	25.05.1792	Kıbrıslı Hacı Ali Ağa	Kapıcıbaşı	

Kaynak: BOA, C. BH. 6781, 10081, 10325; C. DH. 1551; DTA, TRS. d. 23, s. 1; (2016). *Müellifi Meçhul Bir Rûznâme: Osmanlı – Rus Harbi Esnasında Bir Şahidin Kaleminden İstanbul (1769-1774)*. (2. Baskı), (Haz. Süleyman Göksu), İstanbul: Çamlıca, s. 23, 38; Ahmed Vâsîf Efendi (2014). *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr 1774-1779 (H. 1188-1193)*. (Haz. Mücteba İlgürel), Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 15, 25, 45-46, 51, 127; H. Çiçek (2018). *(Vekâyi'nüvis) Sadullah Enverî Efendi ve Tarihi'nin II. cildinin metin ve tahlili (1187-1197/1774-1783)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s. 754, 800, 856, 937, 982, 986, 989-990, 1088-1089; Ahmed Vâsîf Efendi (1994). *Mehâsinül-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr*. (Haz. Mücteba İlgürel), Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 132, 282, 286-287, 328, 329, 352, 372, 379; Şem'dânî-zâde Fındıklılı Süleyman Efendi (1980). *Mür'î't-Tevârih II. B.* (Haz.: Münir Aktepe), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, s. 38, 39; Ü. F.

Bayram (2014). *Enverî Târîhi: Üçüncü Cild (Metin ve Değerlendirme)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 317, 576; Taylesânîzâde Hâfız Abdullah Efendi (2003). *Taylesânîzâde Hâfız Abdullah Efendi Tarihi: İstanbul'un Uzun Dört Yıl (1785-1789)*. (Haz. Feridun M. Emecen), İstanbul: Tarih ve Tabiat Vakfı, s. 98, 121, 139, 157, 179, 188, 220, 376; A. O. Çınar (1999). *Mehmed Emin Edîb Efendi'nin Hayatı ve Târîh'i*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s. 132, 149, 187, 325; Ahmed Câvid (1998). *Hadîka-i Vekâyi'*. (Haz. Adnan Baycar). Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 41; İ. H. Uzunçarşılı (1973). Topkapı Sarayı Arşivi 4819: Üçüncü Sultan Selim Zamanında Yazılmış Dış Ruznâmesinden 1206/1791 ve 1207/1792 Senelerine Âit Vekayi". *Bellekten*, 38 (148), s. 613, 658; M. Doğan (2016). *Osmanlı Devletinde İçişlerinin Yönetimi: Sadaret Kethüdalığı (1730-1836)*. Ankara: Türk İdari Araştırmaları Vakfı, s. 58; T. Zorlu (2014). *Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Timaş Yayınları, s. 375; A. Özcan (2001). İzzet Mehmed Paşa, Safranbolulu. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, c. 23. İstanbul: TDV Yayınları, s. 560-561.

1.1.1.5. Liman Reisi ve Kâtipleri

Donanmadaki üst düzey görevlilerden biri olan liman reisi, sefere katılmış kaptanlar arasından seçilirdi ve sancak kaptanları seviyesindeydi. Maiyyetindeki mândeciler ile Tersâne'de bekleyen gemilerin muhafazasını sağlamakla görevli olan liman reisi, gemilerin demirbaş defterini tutmakla da vazifeliydi¹⁸. 1792 yılında dek patrona ile riyale arasında bulunan derecesi, 1792'de patrona ile eşitlenmiş ve 1805'te kapudane ile aynı gelire sahip olmuştur. Liman reisinin sâlyânesi, 1792 yılında 2 bin kuruştan 6 bin kuruşa çıkarılmıştır (Tablo 1).

1788'de, muhtemelen liman reisliği de uhdesinde bulunan Liman Nâzırı Seyyid Memi Bey, kapudane payesi verilerek Akdeniz Donanması Başbuğluğu görevine tayin edilmiştir¹⁹. 1790'da ise III. Selim, Hacı Selim Ağa'yı idam ettikten sonra Tersâne emniyeti görevine vekaleten liman reisini atamıştır²⁰.

¹⁸BOA, MAD. d. 10406, s. 267; Bostan, 2003, a.g.k., 44.

¹⁹BOA, C. BH. 1284.

²⁰Taylesânîzâde Hâfız Abdullah Efendi Tarihi: İstanbul'un Uzun Dört Yılı (1785-1789) (2003). (Haz. Feridun M. Emecen), İstanbul: Tarih ve Tabiat Vakfı, s. 377.



Görsel 2: *Liman reisi*

Kaynak: Diez (1786-1789), Polonya (1779) ve Monnier (1784-1785) Albümlerinden naklen: N. Küçükhasköylü (2010). *Osmanlı Kıyafet Albümleri (1770-1810)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 244.

Tersâne emini ile bazı noktalarda görevleri kesişen liman reisleri, esasında donanmanın savaş ile ilgili malzeme ve mühimmatını temin etmek ve hazırlamak, sefere çıkacak gemileri donatmak ve dönüşlerinde bu malzeme ve mühimmatın kontrolünü yaptıktan sonra yerlerine ulaştırmakla görevli olmuştur. Bu malzemelerin başlıcaları olan top, barut, gülle ve kurşun için Tophâne ve Cebehâne gibi diğer askerî kurumlarla yapılacak yazışmalardan ve teslimattan liman reisi sorumlu tutulmuştur. Sefere çıkacak gemilerin seçiminde liman reisinin önemli rolü olduğu gibi, bu gemilere verilecek barut ve gülle miktarını da yine liman reisi tertip etmektedir²¹.

Feshedilen veya batan gemilerden çıkarılan malzemeler, öncelikle liman reisinin tasarrufundaki mahzene teslim edilmekte, ihtiyaç halinde buradan diğer mahzenlere dağıtılmaktaydı²². Liman reisinin ekibinde liman kâtibi ve barut kâtibi de bulunmaktaydı²³. Tersâne'ye giren ve çıkan gemilerin kaydedildiği liman defterleri liman kâtibinin sorumluluğundaydı. Donanma envanterini de gösteren bu defterlerde, satın alınan ve satılan donanma gemilerinin kayıtları da yer almaktadır. Ayrıca kalyonlara

²¹BOA, MAD. d. 2925, s. 198; MAD. d. 4005, s. 30; MAD. d. 10395, s. 196; C. BH. 592, 765, 2767, 4044, 6575, 8740, 9065, 9564, 10042, 10088, 10176, 11160, 11760, 12105.

²²BOA, MAD. d. 2925, s. 206, 224, 228; MAD. d. 3014, s. 170; MAD. d. 3988, s. 228; MAD. d. 10406, s. 224; MAD. d. 19525, s. 9; C. BH. 7200, 7875, 9239, 11504.

²³BOA, C. BH. 7321.

verilen ve geri alınan toplara dair bazı kayıtlar da yine liman kitâbetinde yer almaktadır²⁴. Barut kâtibi ise genel itibariyle seferden dönen kalyonlarda mevcut barutun sayımını ve Cebehâne'ye teslimini gerçekleştirmekten sorumludur²⁵. 1792'ye kadar liman reisi, liman kâtibi ve barut kâtibine, sâlyâne olarak 354 gün için ödenen ücret 2.736 kuruş 80 akçe olmuştur (Tablo 4). Tersâne'de kalan gemilerin muhafazasını fiilen gerçekleştiren ve mândeci olarak anılan bekçiler de yine liman reisinin emrinde çalışmaktaydılar²⁶. 1768-1790 yılları arasında Tersâne-i Âmire'deki bekçi kadrosu 600 kişi olup, yevmiye 18 akçe ücret almaktaydılar. Bekçilerin bir kısmı kalyonlar kitâbetinin emrinde çalışırken, birkaç bekçi de kalyon fesihlerinde görevlendirilmekteydi²⁷.

Tablo 4: 1769-1792 yılları arasında liman reisi, liman kâtibi ve barut kâtibinin ücretleri

	Yevmiye (akçe)	Sâlyâne (akçe)
Liman reisi	678	240.000
Liman kâtibi	193	68.400
-Liman kâtibi - sâlyâne	169,5	60.000
-Liman kâtibi - et bedeli	23,5	8.400
Barut kâtibi	56,5	20.000
Toplam	927,5	328.400

Kaynak: BOA, D. BŞM. KNK. d. 15832, s. 2; D. BŞM. KNK. d. 15835, s. 2; C. BH. 7321, 9075.

1.1.1.6. Sancak Kaptanları: Kapudane, Patrona, Riyale

Kadırğa devrinde gemilerin kaptanları hassa reisi ve hassa kaptanı şeklinde tarif edilirken, 1682'de kalyona geçiş ile birlikte yeni kaptanlık unvanları ortaya çıkmıştır. İlk olarak beylerbeyi rütbesinde birinci ve sancakbeyi rütbesinde ikinci kaptanlık oluşturulup, üçüncü kaptanlık daha sonra ortaya çıkmıştır. 18. yüzyıl içerisinde tekamülü

²⁴DTA, TRS. d. 15, s. 148; BOA, MAD. d. 3988, s. 220, 226-227; MAD. d. 4122, s. 146; MAD d. 10406, s. 262; C. BH. 3229, 4007, 11302; C. AS. 11217.

²⁵BOA, MAD. d. 3988, s. 113.

²⁶Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 428.

²⁷BOA, MAD. d. 2925, s. 224, 228; MAD. d. 10406, s. 224; MAD. d. 19525, s. 6-8; D. BŞM. KNK. d. 15832, s. 2; D. BŞM. KNK. d. 15835, s. 2; D. BŞM. KNK. d. 15838, s. 2; TS.MA. E 879/23; C. BH. 7321, 10735.

tamamlanan bu kaptanlıklar sırasıyla kapudane, patrona ve riyale adlarıyla anılmıştır. Sancak kaptanlarının belirlenmesinde inisiyatif kaptanıderyaya ait olmuştur²⁸.

18. yüzyıl boyunca gerek savaş gerekse barış zamanında, sefere çıkan kalyon filosunun başında her zaman bu ilk üç sancak kaptanı en büyük kalyonların başında bulunmuştur. Liman reisi de esasında sancak kaptanlarından biri olup, bu dört büyük amiral için taşıdıkları asalardan dolayı *sâhib-i deynek* tarifi ortaya çıkmıştır (Görsel 3). Buna göre kapudane yeşil renkte, patrona, riyale ve liman reisi ise mavi renkte bir asa taşımaktaydılar. Donanmanın komuta gemisi olması hasebiyle, kapudane-i hümayun gemisine mahsus olarak ayrıca bir süvari kaptan daha tayin edilmiştir (Tablo 5). Bunlar ihtiyaç halinde silsile ile birbirlerinin yerine geçmek üzere görevlendirilmiştir²⁹.

Tablo 5: 1775'te Akdeniz'e sefere çıkan sancak kaptanlarının altı aylık sâlyâneleri

Sancak Gemileri Kaptanları	Sancak Kalyonu	Mürettebat Sayısı	Bahariye Sâlyânesi	
			Kuruş	Akçe
Kapudane	Ankâ-yı Bahrî	700	1.666,67	200.000
Patrona	Fethü'l-Fettâh	640	1.187,5	142.500
Riyale	Mesûdiyye	575	937,5	112.500
Kapudane kaptanı			416,67	50.000
Toplam			4.208,33	505.000

Kaynak: BOA, D. BŞM. KNK. d. 15832, s. 2; D. BŞM. KNK. d. 15835, s. 2; C. BH. 7321, 9075.



²⁸Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 433-435.

²⁹BOA, C. BH. 7261; Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 434; İ. Bostan (2008). Riyâle. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 35. İstanbul: TDV Yayınları, s. 142.

Görsel 3: Sancak kaptanı

Kaynak: Polonya (1779) Albümünden naklen: N. Küçükasköylü (2010). *Osmanlı Kıyafet Albümleri (1770-1810)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 244.

Sancak kaptanlarının her biri seyir ve sefer esnasında üç sıraya ayrılan donanmanın bir sırasına kumanda ederdi. İcra edilecek tüm taktik ve harekâtlarda bu sıra düzeni esas olur, her sıra kendi sancak kaptanının manevrasına göre pozisyon alırdı³⁰. Sancak kaptanları, donanmada mevcut olan gemilerin sefere uygunluğunu, yeni alınacak gemileri muayene edenler ve gemilerin feshine karar verenler içerisinde yer alırlar, sefere çıkacak gemilerin belirlenmesinde söz sahibi olurlardı. Süvari kaptan olacak kişilerin seçiminde de Tersâne ricâli ile birlikte yine sancak kaptanlarının oy hakkı olurdu³¹.

1775'e kadar kapudane kalyonu kaptanıderyaların da bindiği sancak gemisi iken, bu tarihten sonra oldukça faal bir kaptanıderya olan Cezayirli Gazi Hasan Paşa, kendisine mahsus ayrı bir kalyon kullanmaya başlamıştır. Donanmanın Akdeniz seferlerinden dönüşlerinde Gelibolu'da yoklanması esnasında, kaptanıderyanın yanında özellikle kapudane ve zâbitleri aktif rol alırlardı³².

1770'ten 1792'ye kadar sâlyânelerinde ciddi bir değişiklik olmayan sancak kaptanlarının gelirlerine, 1792 yılında diğer üst rütbeli personele olduğu gibi 2-3 kata varan bir zam yapılmıştır (Tablo 1).

1.1.1.7. Kalyon Kaptanları (Süvari ve Mülâzım)

Sancak kaptanlarının ardından, alay gemileri de denilen donanmanın diğer kalyonlarına kumanda eden kaptanlara süvari kaptan denilmiştir. Kalyonlarda süvari kaptanların yanında bir de yardımcı kaptan bulunurdu ki, bu devirde bahsedilen kaptanlar mülâzım kaptan olarak adlandırılmışlardır. Mülâzım kaptanlar zamanla süvari kaptanların, süvari kaptanlar ise sancak kaptanlarının yerini almaktaydılar³³.

³⁰De Truguet (1202/1788). *Usûlü'l-ma'ârif fî vech-i tasfî-i sefâyin-i donanma ve fenn-i tedbîr-i harekâtühâ*. Kostantiniyye: Fransız Elçiliği Matbaası, s. 6.

³¹DTA, TRS. d. 15, s. 148; BOA, MAD. d. 3014, s. 170; MAD. d. 10406, s. 224; C. BH. 6575, 9792.

³²BOA, C. BH. 7261, 10081, 11083.

³³Uzunçarşılı, 1988, a.g.k., 435.

Süvari kaptanlar, mülâzım kaptanlar veya donanmada kendilerinden sonra gelen üst düzey zâbitler arasından seçilmekteydiler (Tablo 6). İhtiyaç halinde uygun görülen tüccar kaptanları arasından da süvari kaptan seçildiği ve bunların doğrudan donanma personeli oldukları görülmüştür. 1780’li yıllarda Osmanlı donanmasında süvari ve mülâzım kaptanların gediği 80 kişi ile sınırlanmaya çalışılmıştır. 1787’de savaş sebebiyle bu sayı 90’a çıkmışsa da, 80’e ininceye dek yeni kaptan tayin edilmemesine dair bir uygulama mevcut olmuştur. Kaptan seçilecek kişilerin *mellâhlıkta ve fûnûn-ı deryâda mahâret-i tâmları* olduğunun, tüm donanma kaptanları ve reisleri tarafından onaylanmış olması gerekmektedir³⁴. 1785’te sefere hazır halde bekleyen donanma gemilerinde sancak kaptanlarının haricinde 37 süvari kaptan bulunmaktaydı (Tablo 7).

Tablo 6: 1774’te donanmaya yeni seçilen kalyon kaptanları

Sıra	Kaptan Seçilenler	Eski Görevi / Hususiyeti
1	Seyyid Mustafa Kaptan	
2	Tophâneli Mehmed Ali Kaptan	Kapudane kalyonunun mülâzımı
3	Alaiyeli Ahmed Kaptan	Esed-i Bahrî kalyonunun eski süvari kaptanı
4	Kâsım Kaptan	Patrona kalyonunun başreisi
5	Kıbrıslı Mehmed Kaptan	Riyale kalyonunun başreisi
6	Ünyeli Mehmed Kaptan	Üç ambarlı kalyonun bâdbânı
7	Giritli Abdi Kaptan	Nâsır-ı Bahrî kalyonunun başreisi
8	Fazlı Kaptan	Arnavut kaptanlarından
9	Rodoslu Necce?li-zâde Mustafa Kaptan	
10	Esseyyid Ahmed Kaptan	Ramazan Sami? oğlu

Kaynak: BOA, C. BH. 4041.

Kalyonların süvari kaptanları seyir ve seferlerde, öncelikle donanmanın seraskerinin, ardından kendi sıralarının sancak kaptanlarının emirlerine uymak, onların hareketlerine göre kalyonlarına manevra yaptırmakla mükelleftiler. Sefere çıkmayan kalyonların süvari kaptanları ise, Tersâne’de kalyonlarının başında bulunarak muhafaza etmek ve gemilerinin gedikli personeline tayin edilen iaşenin teminini sağlamakla görevliydi. 1770’lerde mürettebatı 300 kişi olan firkateynlerde bir, 325-550 arasında olan kalyonlarda iki ve sancak kalyonlarında üç mülâzım kaptan bulunmaktaydı³⁵.

³⁴BOA, C. BH. 4041, 9792.

³⁵BOA, C. BH. 4691, 7261, 7437; Truguet, 1202/1788, a.g.k.

Tablo 7: 1785 yılında Osmanlı donanmasının süvari kaptanları

	Süvari Kaptanı	Gemi Türü	Gemi Adı	Gemi Uzunluğu	
				Zirâ	M.
1	Kara Ali Kapudan	Kalyon	Melik-i Bahrî	57,5	43,6
2	Çelebi Ahmed Kapudan	Kalyon	Pulâd-ı Bahrî	53,5	40,6
3	Alaiyeli Ahmed Kapudan	Kalyon	Mazhar-ı Tevfik	53	40,2
4	Giridî Abdî Kapudan	Kalyon	Mansûriyye	51	38,7
5	Arnabud Ahmed Kapudan	Kalyon	Peleng-i Bahrî	51	38,7
6	Erzurumlu Hasan Kapudan	Kalyon	Ejder-i Bahrî	51	38,7
7	Topal Ahmed Kapudan	Kalyon	Mes'ûdiyye	51	38,7
8	Makrili Abdurrahman Kapudan	Kalyon	Feyz-ı Hudâ	51	38,7
9	Arnabud Hasan Kapudan	Kalyon	Înayet-i Hakk	47	35,6
10	İstanköylü? Hüseyin Kapudan	Kalyon	Hediyetü'l-Mülûk	47	35,6
11	Üsküplü? İsmail Kapudan	Kalyon	Şehbâz-ı Bahrî	45	34,1
12	Giridî Salih Kapudan	Kalyon	Hıfz-ı Hudâ	45	34,1
13	Geliboluluzâde Halil Kapudan	Kalyon	Seyyâr-ı Bahrî	43	32,6
14	Hamamcı-zâde Ahmed Kapudan	Kalyon	Burc-i Zafer	43	32,6
15	Memiş Kapudan	Kalyon	Tevfikullah	43	32,6
16	Kürd Mustafa Kapudan	Kalyon	Fâtih-i Bahrî	43	32,6
17	Kıbrıslı Battal Mehmed Kapudan	Kalyon	Şeşpâ-yı Bahrî	43	32,6
18	Seyyid Hacı Mustafa Kapudan	Kalyon	Murâdiyye	41	31,1
19	Esseyyid Kürd Mustafa Kapudan	Kalyon	Nâsır-ı Ceng	41	31,1
20	Muğlalı Ömer Kapudan	Kalyon	Mazhar-ı Saâdet	41	31,1
21	Ülgünlü Dâmân? Kapudan	Fırkateyn	Şehber-i Zafer	51	38,7
22	Kürd Mehmed Kapudan	Fırkateyn	Nâsır-ı Bahrî	45	34,1
23	Kıbrıslı Ali Kapudan	Fırkateyn	Hallâl-i Bahrî	45	34,1
24	Tosyalı Mehmed Kapudan	Fırkateyn	Ejder Başlı	43	32,6
25	Arnabud Hasan Kapudan	Fırkateyn	Mürg-ı Bahrî	41	31,1
26	Arnabud Kapudan	Fırkateyn	Dâd-ı Hakk	41	31,1
27	İzmirli Mehmed Kapudan	Fırkateyn	Sayyâd-ı Bahrî	37	28,0
28	Kapanlı İbrahim Kapudan	Fırkateyn	Berîd-i Fütûh	37	28,0
29	Kapısız Hacı Hüseyin Kapudan	Fırkateyn	Perî-i Bahrî	37	28,0
30	Esseyyid Hacı İbrahim Kapudan	Fırkateyn	Necm-i Zafer	37	28,0
31	Marangoz-zâde Osman Kapudan	Fırkateyn	Kaplan Başlı	35	26,5
32	Limnili Mustafa Kapudan	Fırkateyn	Mazhar-ı Hidâyet	31	23,5
33	Cezayirli Hüseyin Kapudan	Şehitiye	Hısn-ı Guzât	37	28,0
34	Hacı İbrahim Kapudan	Şehitiye		37	28,0
35	Mustafa Kapudan-zâde Mehmed Kapudan	Şehitiye		37	28,0
36	Cezayirli Turgud Kapudan	Şehitiye	Beşîr-i Zafer	36	27,3
37	Trabluslu Hasan Kapudan	Humbara Kalyonu	Ra'd-ı Bahrî	27	20,5

Kaynak: BOA, MAD. d. 2925, s. 204.

Tersâne'de kalan kalyonların süvari kaptanlarının yevmiyesi 100 akçe, mülâzım kaptanların yevmiyesi ise 60 akçe olarak belirlenmiştir (Tablo 1 ve 8). İstisnai olarak üç ambarlı kalyonların süvari kaptanlarının yevmiyesi 169,5 akçe, mülâzım kaptanlarının ise 80 akçeye gelmekteydi. Sefere çıktıklarında ise, *bahâriye* adı verilen ödemeye süvari kaptanın sâlyânesi 500 kuruşa ve mülâzım kaptanın sâlyânesi 118 kuruşa çıkmaktaydı. Ayrıca sefere çıktıklarında 6 aylık tayinatları olarak süvari kaptanların 16 kantar (903 kg.) ve mülâzım kaptanların 10 kantar (564 kg.) peksimet istihkakları olurdu³⁶.

Tablo 8: 1768'de Tersâne'de kalan yirmi kalyonun kaptanlarının ücretleri

Kaptanlar	Kişi	Ortalma Yevmiye	Kişi başı 2 kıst	2 Kıst Toplamı	Kişi Başına Sâlyâne	Sâlyâneler Toplamı
Süvari kaptanlar	20	100	17.700	354.000	35.400	708.000
Mülâzım kaptanlar	7	60	10.620	74.340	21.240	148.680
Eski süvari ve mülâzımlar	2	125	22.080	44.160	44.160	88.320
Toplam	29			472.500		945.000

Kaynak: BOA, C. BH. 7321.

1792 yılında üst rütbeli donanma personelinin ücretleri genel itibariyle 2-3 kat arttırılmıştır. Ancak burada dikkati çeken hususlardan biri, süvari ve mülâzım kaptanlar arasındaki ücret farkının 4 kattan fazla iken, ortalama iki kata indirilmesi olmuştur. 1792 öncesine kadar yalnızca süvari ve mülâzım kaptan ayrımı varken, bu tarihten sonra tüm kaptanlar görev aldıkları gemilerin büyüklüğüne göre beş farklı dereceye ayrılmıştır (Tablo 1).

Sefere çıktıklarında, kalyon kaptanlarının çocuklarına da tayin ve mevacic verilmekteydi (Tablo 9). 1776'da Akdeniz'e sefere çıkan donanma kalyonları mürettebatına yapılan ödemeler arasında, kişi başı yevmiye 16 akçe alan 108 kaptan evladına yapılan toplamda 2.548 kuruş da yer almıştır³⁷. III. Selim devrinden itibaren,

³⁶BOA, D. BŞM. KNK. d. 15832, s. 2; D. BŞM. KNK. d. 15835, s. 2; C. BH. 4034, 4691, 7261, 7321.

³⁷BOA, C. BH. 7261.

deniz subayı olacak gençlerin Mühendishâne'ye gitmeleri ve orada aldıkları dersleri uygulamaları zorunlu tutulmuştur³⁸.

Tablo 9: 1779'da Akdeniz'e sefere çıkan dokuz kalyonda bulunan kaptan çocuklarının tayınları

	Ölçü	Toplam	Kişi Başı	Toplam	Kişi Başı
Kişi	Birimi ³⁹	138		Kilogram	
Pirinç	Keyl	276	2	3.539	25,65
Mercimek	Keyl	138	1	3.539	25,65
Zeytinyağı	Kıyye	408	3	523	3,8

Kaynak: BOA, C. BH. 11612.

1.1.1.8. Mirî Kalyonlar Kâtipliği ve Halifeleri

XVIII. yüzyılda kalyonların donanmada ana savaş gemisi olmasıyla beraber, kalyonlar kitâbeti oluşturulmuş ve gittikçe önem kazanan bir mevki olmuştur. *Hâcegân-ı Dîvân-ı Hümayun* arasından seçilen ve diğer kitâbetlerde de görev yapan kalyonlar kâtibi, devletin üst düzey bürokratlarından biridir (Tablo 10).

Kalyonlar kâtibinin başlıca vazifesi, donanma ile sefere gidecek kaptanlar, levendler ve esirler gibi mürettebatın mevaciblerini düzenlemektir. Kalyonlar kitâbeti tarafından tertip edilen deftere göre Hazine'den nakit olarak ödenen meblağ, yine bu birim tarafından ilgili personele dağıtılır, ardından hazırladıkları fihrist defteri ve kaptanlar tarafından mühürlü temessükler Başmuhasibeye kaydedilir, Kalyonlar Rûzname'si'ne de sureti verilirdi⁴⁰.

Mürettebata yapılacak ödeme ile birlikte, verilecek iâşe de aynı şekilde kalyonlar kitâbeti tarafından hazırlanırdı. Sefere çıkacak personelin peksimet, pirinç, mercimek, buğday ve zeytinyağı miktarına dair Kalyonlar kâtibinin hazırladığı defterler Başmuhasibeye kaydedilir, tedarik edilmeleri için Matbah-ı Âmire emini, Kalyonlar baş habbâzı gibi birimlere gerekli emirler verilirdi⁴¹. Kalyonlar kâtibinin asli vazifesi

³⁸M. G. F. A. Comte de Choiseul-Gouffier (1822). *Voyage Pittoresque de la Grèce*. c. 2. Paris: J.-J. Blaise, s. 493.

³⁹ Kıyye için 1,28 kg., keyl için pirinçte 10 kıyye ve mercimekte 20 kıyye kıstas alınmıştır.

⁴⁰BOA, C. BH. 1339, 4034, 7261; Bostan, 2003, **a.g.k.**, 47.

⁴¹BOA, C. BH. 4691, 5507, 9337, 11612; Bostan, 2003, **a.g.k.**, 47.

olmamakla birlikte, bazen Tersâne’de kalyon feshi işleminin gerçekleştirilmesi için tercih edilen görevlilerden biri olduğu da görülmektedir⁴².

Tablo 10: 1768-1792 yılları arasında görev yapan mirî kalyonlar kâtipleri

Görev Tarihleri	Mirî Kalyonlar Kâtibi	Önceki Görevi
13.11.1768-04.05.1770	Dâniş Süleyman Efendi	Cebeciler kâtibi
04.05.1770-23.01.1771	Mehmed Efendi (Musa-zâde torunu)	
23.01.1771-23.01.1772	Seyyid Mehmed Nesib Efendi	Kaymakam mektupçusu
23.01.1772-11.04.1772	Seyyid Ahmed Efendi (İshak Ağa damadı)	
11.04.1772-10.12.1774	Mir Osman Efendi	Büyükkale tezkirecisi
10.12.1774-30.11.1775	Seyyid Ahmed Efendi (İshak Ağa damadı) (II. kez)	
30.11.1775-19.11.1776	Ebussuûd Efendi	Küçük Ruznâmeci
19.11.1776-14.02.1777	Cânım Hoca-zâde Mustafa Bey (muvakkaten)	Teşrifatçı
14.02.1777-27.10.1778	Mehmed Emin Efendi	Masraf-ı şehriyârî kâtipliği
27.10.1778-15.10.1779	Mustafa Râsih Efendi	Büyükkale tezkirecisi
15.10.1779-02.10.1780	Sadullah Efendi (Küçük Hüseyin Efendi-zâde)	Eski Kalyonlar kâtibi
02.10.1780-23.09.1781	Şehrî Mehmed Efendi	Eski Kalyonlar kâtibi
23.09.1781-11.09.1782	Mustafa Seyyid Efendi (muvakkaten)	İstanbul Baruthanesi Nâzırı
11.09.1782-06.09.1783	Lala Mehmed Efendi	Divan-ı Hümayun hocalarından
06.09.1783-22.08.1784	Abdullah Efendi (muvakkaten)	Tophâne nâzırı
22.08.1784-09.08.1785	Ahmed Vâsıf Efendi	Büyükkale tezkirecisi, Vekayinüvis
09.08.1785-31.07.1786	Ahmed Atâ Efendi (muvakkaten)	Haslar Mukataacısı, Kaptanpaşa Divan kâtibi
31.07.1786-20.07.1787	Mollacık-zâde Abdülfettah Beyefendi (muvakkaten)	Maliye tezkirecisi
20.07.1787-25.05.1792	Halil Efendi	Tersâne-i Âmire riyaset vekili

⁴²BOA, C. BH. 1807, 7878, 8380.

Kaynak: Devlet Arşivleri Başkanlığı [DAB] (2019). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Bürokrasisi: Merkez ve Taşra Yöneticileri 1756-1792 – 16 Numaralı Tahvil Defteri (Çeviriyazı – Görüntü)*. İstanbul, s. 506.

Kalyonlar kitâbeti, Mirî kalyonlar kâtibi, altı halifesi ve Kalyonlar ruznamçesi ile birlikte sekiz kişiden oluşan bir büroydu. 1770’li ve 1780’li yıllarda bu birime yapılan ücret ödemelerinin toplamı yıllık 401.760 akçe/3.348 kuruş olmuştur (Tablo 11). Sefere çıkacak personelin mevacibleri, kumanya bedelleri, kaptanların sâlyâne’leri ve kiralanan gemilerin navlun bedelleri Hazine veya Darbhâne’den Tersâne’ye geldikten sonra Kalyonlar sergisine irâd olarak kaydedilir ve dağıtılırdı. Buna dair Kalyonlar ruznamçesine de yine bir ilmühaber verilirdi. Donanmaya destek amacıyla Garp Ocakları ve Ülgün’den gelen gemilerin personeline yapılan ödemeler de yine aynı bürokrasi kapsamdaydı. Bu işlemler esnasında özellikle kalyonlar I. halifesi etkin bir pozisyonda yer almaktaydı⁴³. Kalyonlar ruznamçesi, ilmühaber yoluyla donanmada görevlendirilen kaptanların bilgilerinin de yer aldığı bir kalem olması hasebiyle önemlidir⁴⁴. Tersâne’de kalan gemilerin muhafazasıyla görevli 600 bekçinin bir kısmının da yine kalyonlar kitâbeti hizmetinde olduğu anlaşılmaktadır. 47 kişi olan bu bekçi grubundan 27’si, 1785’te yapılan yeni düzenlemeyle birlikte kalyonlarda görevlendirilmiş, halifelerin emrinde görevli 20 bekçi kalmıştır⁴⁵.

Tablo 11: 1768-1790 yılları arasında kalyonlar kitâbetinin ücretleri

	Kişi	Ort. Yevmiye	Sâlyâne
Kalyon kâtibi	1	339	120.000
I. halife (Ömer Efendi)	1	179	63.360
-I. halife - sâlyâne	-	155	54.960
-I. halife - et bedeli	-	24	8.400
Kalyonlar ruznamçesi	1	50	17.700
II. halife (Mehmed Efendi)	1	176	62.400
-II. halife - sâlyâne	-	153	54.000
-II. halife - et bedeli	-	24	8.400
III., IV., V. halife	3	50	17.700
VI. halife	1	85	30.000
Kayıt ücretleri masrafları			72.000
Toplam	8		401.760

⁴³ BOA, C. BH. 1378, 6051, 6139, 6575.

⁴⁴ BOA, C. BH. 9792.

⁴⁵ BOA, C. BH. 10735.

Kaynak: BOA, D. BŞM. KNK. d. 15832, s. 2; D. BŞM. KNK. d. 15835, s. 2; D. BŞM. KNK. d. 15838, s. 2; C. BH. 7321.

1.1.1.9. Tersâne Mimarları

Başta kalyonlar olmak üzere Tersâne-i Âmire’de gemilerin teknik açıdan inşası Tersâne mimarları tarafından gerçekleştirilmiştir. Gemi yapımıyla görevli Tersâne mimarları, Hassa Mimarlar Ocağı bünyesinde değerlendirilmiştir. Nitekim Tersâne’deki binların inşa ve tamir işlerinin, 1831’deki kaldırılışına kadar bu ocak tarafından gerçekleştirildiği bilinmektedir. Ancak XVIII. yüzyıldan itibaren, yine Hassa Mimarlar Ocağı’nın kontrolünde olmakla birlikte, Tersâne-i Âmire mimarlığının oluşturulduğu düşünülmektedir⁴⁶.

Tersâne’de kalyon mimarlığı açısından, baş mimardan IV. mimara kadar olan silsile özel bir şekilde zikredilmektedir. İlk dört mimar haricindeki mimarların sayısı, zamana göre 6 ilâ 10 arasında değişebilmektedir. I. mimarın mevki bir sebeple boşaldığı zaman, yerini II. mimardan itibaren alt kademedeki mimarlar doldurur, diğer mimarlar arasından biri ise IV. mimarlığa getirilirdi. Bu silsile *Tersâne-i Âmire’de mer’î olan kâ’ide üzere* şeklinde tarif edilmiştir. Tersâne’de kalyon mimarı olacak kişilerin seçimi ve tayini, kendi başına kalyon inşa edebilecek bilgi ve beceriye sahip olduğu Tersâne ricâli tarafından onaylanan marangoz kalfaları ya da marangoz yiğitbaşları arasından yapılmaktaydı⁴⁷.

Mimarlar arasında I. ve II. mimarların, yeni mimar seçimi başta olmak üzere yetkileri oldukça fazlaydı. Bu kişiler aynı zamanda Tersâne-i Âmire ricâli arasındaydılar. Başmimar, Tersâne’deki gemi inşalarında baş sorumlu olup, diğer mimarlar ile birlikte marangoz, burgucu ve diğer meslek grupları emrinde bulunmaktaydılar. Tersâne’de mimar gediği 1777’de 12 kişi ile sınırlı olup, bunların arasında zimmi olanlar da yer almıştır. Esasında, kalyonların donanmada henüz yerleşmeye başladığı 1701-1738 yılları arasında, Tersâne-i Âmire başmimarlığı görevini yürüten kişiler sırasıyla zimmi Augusto, Dimitri ve Konstantin kalfalar olmuştur. 1738’den itibaren ise başmimarların Müslüman

⁴⁶N. Yazıcı (2007). Osmanlı Devleti’nde Tersane-i Amire Mimarlığı ve Mimarları. *Türkler ve Deniz* içinde. Ed. Özlem Kumrular. İstanbul: Kitap Yayınevi, s. 387, 394-395.

⁴⁷BOA, C. BH. 436, 4046; Aydın, 2011, a.g.k., 93.

oldukları görülmektedir. 1761-1781 yılları arasında Tersâne başmimarı Mustafa Halife, 1781'den itibaren ise en az 12 yıl boyunca İsmail Halife olmuştur⁴⁸.

Tersâne'de inşa edilecek gemilerin kereste tertip defteri, Tersâne emini ve mimarların işbirliği neticesinde hazırlanmaktaydı. Tersâne'de kalyonların denize indirilme merasiminde başmimara kaput yünlü kürk giydirilmekteydi. Taşrada inşa edilecek gemiler için görevlendirilen mimarlar da yine Tersâne'den gitmekteydiler. Taşraya giden mimarların harcırahları İstanbul'dan ödendikten sonra, gerek aylıkları ve gerek tayinatları gittikleri yerde inşa süresi boyunca bina eminleri tarafından ödenirdi. Donanmaya yeni katılacak gemiler ile sefere uygun gemilerin kontrollerini yapan ehl-i vukûf arasında Tersâne mimarları da bulunmaktaydı. Ayrıca bu muayenelerden sonra feshine karar verilen kalyonların feshi işlemlerinin yürütücüleri arasında da yine Tersâne mimarları yer alabilmekteydiler. Tersâne mimarlarından, ilk defa inşa edilecek bir geminin başta demir olmak üzere gerekli malzemelerinin miktarına dair tahmin yapmaları da beklenebilmekteydi⁴⁹.

Tersâne mimarları arasında ilk iki mimarın haricindekiler, Tersâne'deki diğer işçilerin çok üzerinde bir ücret almamaktaydılar. IV. mimardan itibaren sıralamaya tâbi tutulan mimarların aylığı 1.800 akçeden başlarken, günlük zeytinyağı, ekmek ve et tayınları da mevcuttu (Tablo 12). Tüm mimarlar için, ücret yetersizliği, başka bir mimarın lehine tayın feragati ve zam gibi sebeplerle, gerek ücretlerinde ve gerek günlük tayınlarında arttırmaya gidilebilmekteydi. Tersâne mimarlarının oğullarının da aynı meslekte yer almaları halinde, gemi inşasında çalışarak yükselme ve mimar olma seçenekleri mevcuttu⁵⁰.

Tablo 12: 1766 yılında Tersâne mimarlarının ileri gelenlerine ödenen ücretler ve tayinat miktarları

Mimar		Tersane Emini Tarafından Verilen			Tersane Zindanı'ndan	Hassa Kasap başından
		Aylık	Yevmiye	Günlük	Günlük	Günlük
		İcare		Zeytinyağı	Ekmek	Et
		akçe		kıyye	çift	kıyye
Ömer Halife	I.	7.566	252	2	4	2
Benli Mustafa Halife	II.	3.600	120	1	4	3
İsmail Halife	III.	2.100	70	1	3	1,5
Genç Mehmed Halife	IV.	1.800	60	0,5	2	0,5
Kara Yani (zimmi)		1.200	40			
Gümüş-zâde Hacı Mustafa		1.500	50	0,5	2	

⁴⁸BOA, C. BH. 4046, 5057; Arıkan, 1993, **a.g.k.**, 118; Aydın, 2011, **a.g.k.**, 92-95.

⁴⁹DTA, TRS. d. 15, s. 148; BOA, MAD. d. 3014, s. 170; MAD. d. 3988, s. 228; MAD d. 10406, s. 224, 262; C. BH. 2373, 4102, 4761, 6205, 6925, 7437, 7875, 12087; Arıkan, 1993, **a.g.k.**, 118.

⁵⁰BOA, C. BH. 390, 436, 713, 746, 4046, 4231, 5707, 6781, 9841.

Kaynak: BOA, C. BH. 436.

Donanma için savaş gemisi inşalarının planlanması gibi stratejik bir mevkiî işgal eden Tersâne mimarları, bu görevin ağırlığıyla orantılı bir sorumluluğa sahiplerdi. 1781 yılında, henüz yeni olan birkaç kalyonun çeşitli şekillerde seferde iken kaza geçirmesi ve batmasıyla, kariyerinin son 20 yılını Tersâne başmimarı olarak geçiren Mustafa Halife hedef tahtasına konulmuştur. Kendisi her yıl uyarıldığı halde fayda etmediği belirtilerek, cezaya müstahak olduğuna karar verilmiştir. Ancak yaşlılığından dolayı, katle bedel ve diğerlerine ibret olarak Limni Adası'na sürgün cezası verilmiştir⁵¹. Kalyon inşalarında birkaç yıllık kronik kusuru olduğu belirtilen I. Mimar Mustafa Halife'ye, muhtemelen kalafatçıların sorumluluğu da yüklenmiştir. Edremit Kemerinde iki karavele kalyonun inşasını gerçekleştiren Rum mimar ise onun kadar şanslı olmamıştır. Temmuz 1786'da Tersâne'ye gelen bu iki gemiyi birkaç ay sonra burada gören Sadrazam Yusuf Paşa, gemilerin *kalb* olduğunu anlayıp ihaneti açığa çıktığında, mimarını yakalatıp geminin cudasına astırmıştır.

1.1.2. Taşra Yapılanması ve Destek Üniteleri

İstanbul'daki Tersâne-i Âmire'de üslenen donanma-yı hümâyunun, özellikle savaş zamanlarında bünyesine katılan başka teşkilat ve unsurlar da mevcuttur. Bunların başında kaptanıderyanın yönetiminde olan Kaptan Paşa Eyaleti ve bünyesindeki derya beyleri teşkilatı gelmektedir. Akdeniz firkatecileri de gerçekte bu gruba bağlı olarak özellikle 17. yüzyılda ayrı bir sahil muhafaza teşkilatı şeklinde gelişmiştir. İmparatorluğun özellikle nehirlerinde faaliyet gösteren küçük filolar teşkil edilebildiği gibi, bu araştırma kapsamına dahil olmamakla birlikte, Hint Okyanusu'na çıkışları kontrol eden Basra ve Süveyş tersâneleri de 18. yüzyılda mevcuttur. Tüm bunların dışında Garp Ocakları olarak anılan Cezayir, Tunus ve Trablusgarp eyaletleri de kendilerine ait filolarla, savaş zamanında donanma bünyesine katılacak takviye unsurları olarak 19. yüzyıla kadar önemlerini korumuşlardır.

⁵¹BOA, C. BH. 5707.

1.1.2.1. Cezâyir-i Bahr-i Sefid (Kaptan Paşa) Eyaleti

1390 yılında Gelibolu'nun gerçek bir deniz üssü haline getirilmesiyle mevcut Osmanlı deniz gücü ve teşkilatı buraya bağlanmıştır. Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı hizmetine girmesi ve vezirlikle taltif edilmesinin ardından ise, 1534'te Gelibolu merkez olmak üzere "Cezâyir-i Bahr-i Sefid" veya "Kapudan Paşa Eyaleti" adıyla yeni bir eyalet oluşturulmuştur. İlk yıllarda Cezayir-i Mağrib/Garb da bu eyalete bağlı iken, daha sonra ayrı bir eyalet haline gelerek buradan ayrılmıştır. Eyalete bağlı diğer sancaklar ise yüzyıllar içinde gerçekleşen savaş ve diğer tasarruflar sebebiyle çeşitlilik göstermiştir. 17. yüzyılda eyaletin genişlemesiyle sancakları onu has ve üçü sâlyâneli olmak üzere 13'e yükselmiştir⁵².

Osmanlı eyaletlerinin çoğundan farklı şekilde, bir "deniz eyaleti" olarak teşkilatlanan Kaptan Paşa Eyaleti'nde, timar sistemi de daha farklı uygulanmıştır. Eyaletin sancak beyleri aynı zamanda "derya beyi" olarak anılmıştır. İhtiyaç halinde eyaletin timar ve zeamet sahipleri sancak beylerinin komutasında toplanırken, askerî sistemdeki diğer timarlıların aksine donanma gemilerinde istihdam edilir ve savaşlılardı. Her yıl Akdeniz'e yapılan düzenli seferlerde derya beylerinin sancakları altında bulunan bu kuvvetler, Kaptan Paşa'nın İstanbul'a dönmesiyle özellikle Adalar Denizi'ndeki muhafaza görevlerini yerine getirirlerdi. Eyaletteki tüm timar ve zeametlerin verilmesi ve miktarının belirlenmesi kaptanıderyanın sorumluluğundaydı. Bu maksatla Tersâne-i Âmire'de oluşturulan derya kalemi, mensûhat kalemleri denilen çiftliklere ait muameleleri yürütür ve kaydını tutardı⁵³.

1.1.2.2. Derya Beyleri (Ümerâ-i Deryâ)

Derya beyi tabirinin ne zamandan itibaren kullanılmaya başlandığı bir muamma olsa da, en geç 15. yüzyılda Gelibolu sancakbeyinin *deniz beyi* olarak anıldığı bilinmektedir. Zamanla denizle alakalı diğer sancak beylerine de derya beyi denilmeye başlanmıştır. İlk defa I. Selim zamanında derya beyleri, kendi sancaklarında bulunan

⁵²Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 420; M. H. Şakiroğlu (1993). Cezâyir-i Bahr-i Sefid. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 7. İstanbul: TDV Yayınları, s. 500; İ. Bostan (1994). Derya Beyi. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 9. İstanbul: TDV Yayınları, s. 200.

⁵³Sahillerin muhafazasında kullanılan mensûhat neferleri ve çiftlikleri, daha önce Anadolu'daki yaya ve müselleme teşkilatlarına ait olup Kaptan Paşa Eyaleti bünyesine katılmışlardır: Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 420-423; Şakiroğlu, 1993, **a.g.k.**, 500; Bostan, 1994, **a.g.k.**, 200.

timar ve zeamet sahiplerinden oluşan bir mürettebat ve gelirlerine göre inşa etmekle mükellef oldukları kadırgalarıyla, ayrı bir filo şeklinde teşkilatlandırılmışlardır. “Bey gemileri” olarak da anılan bu filo, İstanbul’dan hareket eden donanmaya katılmakla yükümlü tutulmuştur. 1533 yılında Barbaros Hayreddin Paşa tarafından Kaptanpaşa (Cezâyir-i Bahr-i Sefîd) Eyaleti’nin kurulmasıyla da tüm derya beyleri ve sancakları bu yeni yapının bünyesine katılmıştır⁵⁴.

17. yüzyıl ortalarında zaim, timarlı ve cebelü 4.500 personeline ilaveten, 1.893 azep ile birlikte derya beylerinin filosu 6.393 kişiye ulaşıyordu. Habesci’ye göre 1770’li yıllarda bu sayı 124 zaim, 1.034 timarlı ve 2.564 cebelü ile 3.722 kişiydi. 1672’de Paşa sancağı olan Gelibolu’nun haricinde 13 sancak beyi ve sancağı olmayan diğerleriyle birlikte 28 derya beyi bulunmaktaydı. Derya beylerinin inşa ettikleri savaş gemilerinin silahları ve donanımı Tersâne-i Âmire’den verilmekteydi. Kendileri ve personeli için gerekli olan peksimeti ise yine Tersâne’den, belirlenen bir ücret karşılığında satın almaktaydılar⁵⁵.

Derya beyleri göreve tayin edildiklerinde, ömür boyu bu mevkide bulunabilirlerdi. Ancak kaptanıderya, derya beylerinin faaliyetlerini kontrol eder ve görevini yerine getirmeyenlerin gemilerini bir başkasına devredebilirdi. Derya beyleri için Tersâne kethüdalığı ve kaptanıderyalık gibi, donanmada paşa rütbesine sahip iki üst düzey mevkiine erişme yolu açıktı. Derya beylerinin oğulları arasında başarı gösterenler ise babalarının yerlerine geçebiliyorlardı. Böylelikle Osmanlı donanmasının seçkin bir yönetici unsuru olarak derya beyleri aileleri oluşmasına imkan verilmiştir. 1701 Bahriye Kanunnamesi’ne göre derya beyleri donanmada emeği geçen kişilerden seçilmeliydiler. Derya beylerinin emrinde liyakatli kaptan ve reisler tutmaları, her küreğini 5-6 forsanın çektiği gemilerinde en az 160 savaşçı levend bulundurmaları gerekiyordu. Derya beylerinin mevcudu 1670’te 37 kişiyken, XVII. yüzyılın sonlarında beş mülâzımla birlikte 17 kişiden oluşmaktaydı. 18. yüzyılın başlarında sayıları 24’e inmişti. 1762 bütçesinde İskenderiye, Midilli ve Dimyat-Reşit sancaklarında bulunan üç derya beyinin yanında, sekiz mülâzım derya beyi daha bulunmaktaydı ki hepsinin sâlyânelerinin toplamı 125.750 kuruşu buluyordu. 1770’li yıllarda ise derya beylerinin mevcudu Tersâne kethüdası ile birlikte dokuz kişiydi. Derya beyi çekdirmelerinin yenilerine Tersâne Çüb

⁵⁴Bostan, 1994, a.g.k., 200-201.

⁵⁵E. Habesci (1784). *The Present State of the Ottoman Empire*. London: R. Baldwin, s. 235; Bostan, 1994, a.g.k., 201.

1784 yılında Akdeniz'deki muhafaza gücünün kullandığı çekdirme ve fırkatelerin yerini çamlıcalar almıştır. Daha önce emaneten beşer top verilmiş olan üç çekdirmenin topları Tersâne'ye teslim edilirken, Tersâne'de yeni inşa edilen çamlıcaların satın alınması istenmiştir. Her çamlıca için topları hariç birer kat takımlarıyla 7.644 kuruşluk bir bedel biçilmiştir. Ancak bu meblağın 894 kuruşunun peşin verilerek, kalan paranın yılda 750 kuruşluk dokuz taksitle ödenmesine imkan tanınmıştır⁵⁷.

Derya beylerinin XVII. yüzyılın ortalarından itibaren sâlyâneleri 1,5 milyon akçe olarak belirlenmiştir. 1770'li yıllarda da bu meblağ değişmemiş, yalnızca Tersâne kethüdasının sâlyânesi 1.650.000 akçe olmuştur (Tablo 13). Bu sâlyânelerin finansman kaynakları olarak çeşitli avarız, gümrük ve cizye-i gebran gelirleri kullanılırken, bunlara 17. yüzyıl sonlarında İstanbul tütün gümrüğü de eklenmiştir. Aynı dönemde derya beylerinin sâlyânelerinin kaydedildiği sâlyâne defterlerinin tutulmasına da başlanmıştır. Derya beyliği teşkilatı, 18. yüzyılın sonlarından itibaren önemini hızla kaybetmiştir⁵⁸.

Tablo 13: 1772 yılında mevcut derya beyleri ve sâlyâneleri

	Derya Beyi	Babası	Sâlyâne (12 Eylül 1771-10 Eylül 1772)	Yevmiye	
				Akçe	Kuruş
1	İbrahim Paşa	Midilli Sancağı Mutasarrıfı Ahmed Paşa	1.500.000	4.109,6	34,25
2	Mehmed Paşa	Eski Kaptanıderya İbrahim Paşa	1.500.000	4.109,6	34,25
3	Hamdullah Paşa	Eski Kaptanıderya Hüsameddin Paşa	1.500.000	4.109,6	34,25
4	Hacı Hasan Paşa (Tersâne Kethüdası)	Derya beylerinden Osman Paşa	1.650.000	4.520,5	37,67
5	Hasan Bey	Hazinedar Mustafa Paşa	1.500.000	4.109,6	34,25
6	Hacı Ali Bey	İzmirli Kâid	1.500.000	4.109,6	34,25
7	Salih Paşa	Lala Paşa	1.500.000	4.109,6	34,25
8	Mehmed Bey	Ahmed Bey	1.500.000	4.109,6	34,25
9	Hasan Bey		1.500.000	4.109,6	34,25
Toplam		Akçe	13.650.000		
		Kuruş	113.750		

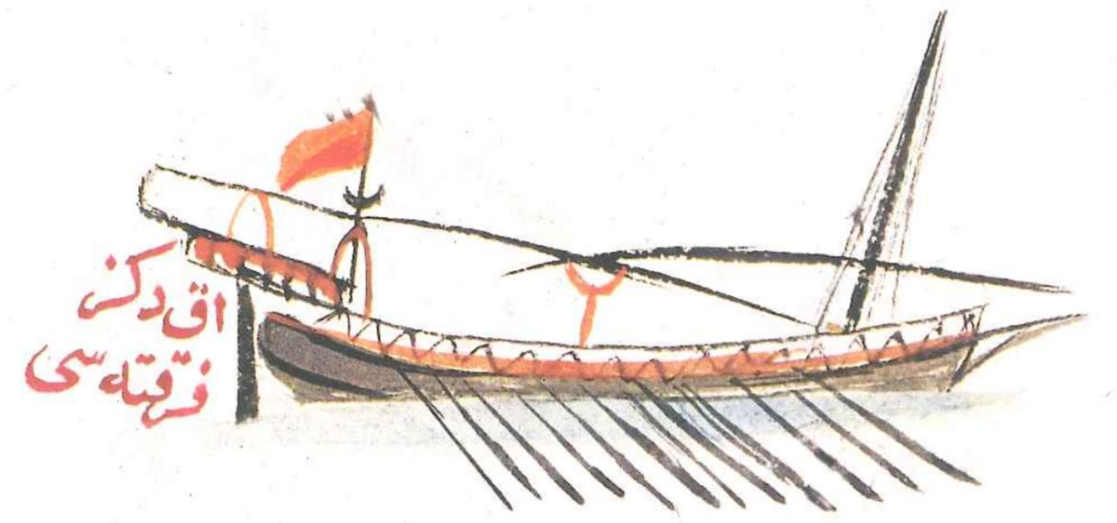
Kaynak: BOA, C. BH. 9064.

⁵⁷BOA, C. BH. 12371; Tolstoy, 2016, a.g.k., 72.

⁵⁸Bostan, 1994, a.g.k., 200-201.

1.1.2.3. Akdeniz Fırkateçileri

Derya beylerinin altında, her birinin ayrı muhafaza bölgesi olan benzer bir kürekli gemi filosu daha vardı ki, bunlar Akdeniz fırkateçileri olarak adlandırılmaktaydılar. Bu teşkilatın ne zaman kurulduğu bilinmemektedir. Ancak Girit Harbi esnasında Venedik'in Adriyatik kıyılarını tehdit etmesi üzerine, 1654 yılından itibaren sekiz fırkatenin İnebahtı'ya gönderilerek reislerine sâlyâne tahsis edildiği bilinmektedir. Akdeniz fırkateçilerinin mevcudu 1670'te 10 kişi, XVII. yüzyılın ikinci yarısında ise genel itibarıyla 15 kişiydi. 1695 yılında Akdeniz'de 66 fırkateci mevcuttu ve her biri *kapudan* olarak anılıyordu. 18. yüzyılın başlarında ise Akdeniz fırkateçilerinin mevcudu otuza inmiş ve bu sayı yüzyılın genelinde nadiren değişmiştir. Donanmanın gerek her yıl Akdeniz'e çıkardığı donanmadan ve gerek kış muhafazası için görevlendirdiği kalyonlardan ayrı olarak, Akdeniz fırkateçileri kendi bölgelerini özellikle korsanlardan muhafaza etmekle yükümlüydüler⁵⁹.



Görsel 5: 1730'larda bir Akdeniz fırkatesi

Kaynak: İ. Bostan (2005). *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*. İstanbul: Bilge, s. 229.

Çeşme Deniz Savaşı'yla Osmanlı kalyonlarının Adalar Denizi'ndeki varlığı geçici olarak son bulduğunda, fırkateçiler öncelikle Çanakkale Boğazı'nın savunulmasıyla

⁵⁹Bostan, 2009, **a.g.k.**, 59-60; İ. Bostan (2010). *Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler*. (3. Baskı). İstanbul: Küre Yayınları, s. 209-211.

görevlendirilmişlerdir. 1772 yılında bu şekilde üç ayrı büyüklükte 16 firkate mevcuttu. Bunlardan üçü *kebir firkate* olarak tanımlanmaktaydı ve her biri 80 mürettebata sahipti. 10 firkatenin 40'ar savaşçısı ve diğer üç küçük firkatenin ise 30'ar savaşçısı bulunmaktaydı. Bu şekilde Akdeniz firkatecileri filosunun, kürekçiler hariç kaptanlarıyla birlikte mürettebatı 1772 yılında 746 kişiye ulaşmaktaydı. Bu mürettebatın iki kısttan oluşan 6 aylık sâlyâne bedeli ise 29.565 kuruşu bulmaktaydı⁶⁰.

40 levendi bulunan ortalama bir Akdeniz firkatesine her yıl ocaklık olarak, Gelibolu Baruthanesi'nden üç kantar (169 kg.) kara barut veya bedeli olarak 66 kuruş ile, yine Gelibolu'daki kalyonlar baş habbâzı tarafından 80 kantar (4,5 ton) peksimet verilmekteydi. Her tüfekçi levend için 20 kıyye barut hakkı üzerinden hesaplandığında, kalan 112 kıyye barutun 1-1,5 kıyye çapında gülle atan üç şahi topuna yeteceği tahmin edilebilir. 1784'te Akdeniz'de sular yeniden ısınmaya başladığında, Akdeniz firkatecileri de teyakkuz haline geçirilmiştir. 1788'de ise, aynı yıllarda derya beylerinin çekdirmelerinin çamlıcalar ile değiştirilmesine benzer şekilde, Akdeniz firkatecilerinin de yeni yapılacak kırlangıçları almaları ve kullanmaları istenmiştir. Buna göre altışar lombarlı ve 24 zirâ (18,2 m.) uzunluğunda 14 kırlangıç çeşitli tezgâhlarda inşa edilirken, her birinin inşa masrafı 3.250 kuruş olarak tahmin edilmiştir. Bu kırlangıçların güvertelerinin çamlıca kayıkları gibi eğreti olmaması özellikle istenmiştir⁶¹.

Akdeniz firkatecileri de derya beyleri gibi ücretlerini sâlyâne olarak almakta olup, onlara dair kayıtlar da yine aynı sâlyâne defterlerinde muhafaza edilmekteydi. Akdeniz firkatecilerinin sâlyâneleri XVII. yüzyılın ikinci yarısında 300-700 bin akçe arasında değişmekteyken, 1770'lerde bu miktarlar çok değişmemiştir. 1772'de aktif 16 Akdeniz firkatecisinin sâlyâneleri, istisnalar dışında 240.000 ilâ 720.000 akçe arasında olmuştur (Tablo 14). Bunların arasında yalnızca son kaptanıderya Cafer Paşa'nın kardeşi Ahmed Bey'in sâlyânesi 1,5 milyon kuruş olmuştur. Akdeniz firkatecilerinin başbuğu Çâlyâkzâde Ali Kaptan'ın sâlyânesi ise, Karadeniz'deki İnce Donanma'nın başbuğluğu görevini de yürüttüğünden 1.180.000 akçedir. Bu tarihte Akdeniz firkatecilerine sâlyâne olarak ödenen yıllık 68.717 kuruşun %57'lik kısmı Hazine-i Âmire'den verilirken, kalan %43'ü ocaklık mukataa ve cizyelerden karşılanmıştır⁶².

⁶⁰BOA, C. BH. 6051, 6139.

⁶¹BOA, C. BH. 3957, 6019, 9334; AE. SABH.I 918

⁶²BOA, C. BH. 914; Bostan, 1994, a.g.k., 201; Bostan, 2009, a.g.k., 59.

Tablo 14: Akdeniz Fırkatecilerinin sâlyâneleri ve görev yerleri (12 Mart 1772-11 Mart 1773)

Adı	Görevi/Muhafaza Yeri	Sâlyâne		Finansman Kaynağı
		Akçe	Kuruş	
Ahmed Bey (Cafer Paşa'nın biraderi)	Pergandi kaptanı	1.500.000	12.500	Hızâne-i Âmire
Çâlyâk-zâde Ali Kapudan	Akdeniz Fırkatecileri Başbuğu	820.000	6.833	Sakız Muhassıllığı mukataası
Sakızlı İsmail Kapudan	Sakız Adası	720.000	6.000	Hızâne-i Âmire
İstanköylü Mehmed Kapudan	Ağrıboz	450.000	3.750	-Ağrıboz ağnamı mukataası -Ağrıboz gümrüğü mukataası -Hızâne-i Âmire
Kızılhisarî Mustafa Kapudan		420.000	3.500	Hızâne-i Âmire
Sakızlı Seyyid Mehmed Kapudan	Sakız Adası	400.000	3.333	Sakız Muhassıllığı mukataası
Alaiyeli Seyyid Hacı İbrahim Kapudan		400.000	3.333	Rodos Cizyesi
Ahmed Kapudan (Kızılhisarî Ömer Kapudan-zâde)		400.000	3.333	Rodos Cizyesi
Ali Kapudan		400.000	3.333	Rodos Cizyesi
Selanikli Ahmed Kapudan	Selanik	400.000	3.333	Hızâne-i Âmire
Mustafa Kapudan	Anadolu liman reisi, Anadolu Karadeniz'deki	380.000	3.167	-Mezistre mukataası -Hızâne-i Âmire
Çâlyâk-zâde Ali Kapudan	İnce Donanma Başbuğu	360.000	3.000	Hızâne-i Âmire
Ali Kapudan		360.000	3.000	Hızâne-i Âmire
Mehmed Kapudan	Hanya	300.000	2.500	Hızâne-i Âmire
Hacı Mehmed Kapudan	Sığrı (Midilli)	300.000	2.500	Hızâne-i Âmire
Benefşeli Süleyman Kapudan	Koron	246.000	2.050	Mezistre mukataası
Mehmed Kapudan	Benefşe	240.000	2.000	Hızâne-i Âmire
Emeksiz Mehmed Kapudan'ın tekaüdü		150.000	1.250	Sakız Muhassıllığı mukataası
Toplam (Reel)		8.246.000	68.717	
Toplam (Defterde)		8.316.000	69.300	

Kaynak: BOA, C. BH. 914.

1.1.2.4. Kaptanlıklar (Tuna, Karadeniz, Akdeniz)

Osmanlı İmparatorluğu'nun sınırlarının genişliğine uygun bir şekilde, sahip olduğu nehir veya denizlerde lokal olarak organize ettiği, ilgili bölgelerdeki muhafaza ve hareket hizmetlerinden sorumlu ayrı kaptanlıkları bulunmaktaydı. 16. yüzyılda bu kaptanlıkların sayısı devletin ilgi alanlarıyla orantılı olarak oldukça fazlaydı. 18. yüzyılda

ise geriye, başlıcaları olan Süveyş, Tuna ve Şattü'l-Arab kaptanlıkları kalmıştır⁶³. Hint Okyanusu'na çıkışı sağlayan Süveyş ve Şattü'l-Arab kaptanlıkları, merkezi donanmanın hareketlarına destek unsuru içermediğinden, konu kapsamının dışında bırakılmışlardır.

Tuna Nehri, Karadeniz ile bağlantılı olmasının yanında, Rumeli'deki askerî hareketlarda da stratejik bir pozisyona sahipti. Nehir, barış zamanında burada daimi olarak görevde olan şayka, üstü açık ve çete kayığı gibi küçük gemilerle muhafaza edilmekteydi. Barış zamanında Tuna'da güvenliği sağlayan askerî unsurların başında şaykalar başbuğu bulunmaktaydı. Ancak savaş zamanlarında, bahriye yöneticilerinden bir kişi, üç tuğlu vezir rütbesiyle Tuna Nehri'ne kaptan paşa olarak atanmaktaydı. 18. yüzyıl içinde Tuna Nehri Donanması'na atanan kişilere beylerbeyi, sancakbeyi ve riyale rütbeleri verilmiştir. Bu göreve atananlar ise daha önce riyale, patrona, eski Tersâne kethüdası, Girdap ağası, Üstüaçıklar ağası gibi görevlerde bulunmuşlardır. Tuna Donanması'na başbuğ olarak atanacak kaptan paşadan bahriyeli olması, donanma ile düşmana karşı hareketlarda bulunması, üsse dönme becerisine sahip olması beklenirdi. Tuna Nehri'ne başbuğ olarak ayrı bir kaptan paşa atanması, yalnızca savaş zamanında başvurulmuş bir uygulamaydı. Nitekim bu dönemde yalnızca 1768-1774 ve 1787-1792 yıllarında Rusya ve Avusturya'ya karşı verilen savaşlarda Tuna Nehri'ne ayrı bir kaptan paşanın tayin edildiği görülmektedir (Tablo 15). Buna sebep olarak ise, böyle bir atamanın maliyeye fazladan bir yük getirmesi gösterilmiştir. Böyle bir harcama, devletin ancak savaş zamanında tolere edebileceği geçici bir durumdur. Bu sebeple 1775-1787 arasında Tuna'daki deniz gücü için bir kaptan paşa tayinine rastlanmamıştır. Atanan kişilerin görevde oldukça kısa sayılabilecek sürelerde kalmaları dikkat çekicidir. Muhtemelen karacı komutanlara karşı bağımsız hareket edebilmeleri amacıyla, paşa rütbesiyle görevlendirilen Tuna Nehri başbuğlarının görevleri arasında, nehirdeki tüm kale ve palankaların muhafazasında hizmet edecek piyadelerin, ilgili yerlerde mevzilenmelerini gözlemlemek de yer almaktaydı⁶⁴.

⁶³F. Yıldırım (2017). Tuna Nehri Donanması'nın Kaptan Paşaları (18. Yüzyıl). *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* (22), s. 46.

⁶⁴Yıldırım, 2017, **a.g.k.**, 46-51, 55.

Tablo 15: *Tuna Nehri'ne başbuğ olarak atandığı tespit edilebilen kaptan paşalar (1770-1792)*

Kaptan Paşa	Atama Tarihi	Filen Görevde Olduğu Tarih
Mehmed Emin Paşa		Kasım 1769-Nisan 1770
Hacı Ebubekir Paşa		11 Nisan 1770
Ahmed Paşa		29 Mayıs 1770
Mehmed Emin Paşa (II.)		5 Temmuz 1770
Hacı Ebubekir Paşa (II.)		27 Ağustos 1770
Seyyid Ahmed Paşa	22 Mart 1771	
Mir Mehmed Paşa	18 Haziran 1771	
Hacı Hasan	30 Mart 1772	
Mir Ahmed Paşa		3 Mart 1774
Mir Mehmed Paşa (II.)		3 Mayıs 1775
Ali Paşa		12 Eylül 1787
Çadırcızâde Mehmed Ağa		Nisan-Haziran 1788
Çadırcızâde Mehmed Ağa (II.)	16 Ekim 1788	
Hacı Memiş Ağa		Ocak-Mayıs 1789
Hamâmî-zâde Vezir Ahmed Paşa		10 Mayıs 1789
Hacı Memiş Ağa (II.)		Eylül-Kasım 1790
Hamâmî-zâde Vezir Ahmed Paşa (II.)	28 Aralık 1790	
Mir Mahmud Paşa		9 Şubat 1791
Hamâmî-zâde Vezir Ahmed Paşa (III.)		11 Ocak 1792

Kaynak: F. Yıldırım (2017). Tuna Nehri Donanması'nın Kaptan Paşaları (18. Yüzyıl). *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* (22), s. 53-54.

Osmanlı deniz gücünün bir taşra ünitesi olarak Tuna Nehri'nde görev yapan filonun, açık denize çıkmasından daha çok, İstanbul ve Karadeniz üzerinden takviye edilmesi daha sık rastlanan bir durum olmuştur. Bu haliyle Tuna Donanması bir destek ünitesi olmasından daha çok, desteklenmeye muhtaç bir unsur olarak göze çarpar. Nitekim, yalnızca 1770 yılında Tuna'ya gönderilip İsakçı'da yoklanan filoda, ikisi küçük kalyon olmak üzere 2 binin üzerinde personele sahip 73 gemi bulunmaktadır (tablo 16). Bu filonun kalyon, pergandi ve firkateleri için, çapları 1 ilâ 3 kıyye arasında değişen 112 top dökülmüştür⁶⁵. Filo, doğrudan Tuna'daki deniz gücüne kumanda etmek üzere ve riyale payesiyle gelen Hacı Ebubekir Kaptan'ın yönetimindedir⁶⁶. Takip eden yıllarda da özellikle Sünne Boğazı üzerinden Tuna'daki filo takviye edilmiş, Rus saldırıları ise karada olduğu kadar buradaki deniz gücünü de hedef alarak devam etmiştir⁶⁷.

⁶⁵ BOA, C. BH. 2024.

⁶⁶ BOA, D. BŞM. TRE. d. 14981; C. BH. 12005.

⁶⁷ (2016). *Müellifi Meçhul Bir Rûznâme: Osmanlı – Rus Harbi Esnasında Bir Şahidin Kaleminden İstanbul (1769-1774)*. (2. Baskı), (Haz. Süleyman Göksu), İstanbul: Çamlıca, s. 19-20.

Tablo 16: *İstanbul'dan Tuna'ya gönderilip İsakçı'da yoklanan filo (1770)*

Gemi Türü	Adet	Ort. Nefer	Asgari-azami nefer	Toplam Nefer
Kalyon	2	145,0	130-160	290
Pergandi	1	50,0	50	50
Fırkate	18	65,9	44-86	1.186
Kancabaş	13	19,9	11-25	259
At gemisi	15	6,8	5-7	102
Ateş kayığı	24	6,6	5-7	159
Toplam	73	28,0		2.046

Kaynak: BOA, D. BŞM. TRE d. 14981.

Harp yılları olan 1768-1774 ve 1787-1792 tarihleri arasında, Tuna Nehri gibi Akdeniz ve Karadeniz için de ayrı birer başbuğ tayin edildiği görülmüştür. Benzer şekilde, öncelikle üst düzey bahriyeliler arasından seçilen bu görevlilere, savaş yıllarının dışında rastlanmamaktadır. Bu şekilde, özellikle 1772-1774 yılları arasında Karadeniz'e ayrı bir başbuğ tayin edildiği görülmektedir. 6 Mart 1772'de, daha önce Baş Mirahurluk görevinden üç tuğlu paşa olarak çıkan ve Belgrad valisi iken İstanbul'a gelen Halil Paşa, Karadeniz'e kaptan paşa olarak atanmıştır. 16 Mayıs'ta donanma ile Karadeniz'e çıkan Halil Paşa'nın bu görevde çok uzun kalmadığı anlaşılmaktadır. Eylül 1772'de, Faş muhafazası için tertip edilen donanmanın başbuğu olarak zikredilen Mustafa Kaptan, izinsiz olarak burayı terk ettiği için Seddülbahir kalesi'ne kalebendlik cezası almıştır. Rusya ile harbin son demleri olan 2 Nisan 1774'te ise, Yazıcıoğlu İbrahim Paşa Özi Donanması'na serasker olarak tayin edilmiş ve buraya gönderilmiştir. 1778'de Kırım Seraskerliği'ne atanan Canikli Ali Paşa'dan sonra, Karadeniz'e kaptanıderyadan başka üç tuğlu paşa rütbesinde bir görevlinin gönderildiğine rastlanmamıştır⁶⁸.

1787-1792 Rus Harbi bir öncekinden daha farklı bir tablo sunduğundan, kaptanıderyadan ayrı olarak oluşturulan bir donanma ve başbuğluk, Akdeniz yönünde olmuştur. Bu maksatla ilk olarak 1788 yılında, Liman Nâzırı Seyyid Memi, kapudane payesiyle Akdeniz Donanması Başbuğu olmuş ve Fethü'l-Fettâh kalyonunu sancak

⁶⁸BOA, C. BH. 2045;, 2016, **a.g.k.**, 29-30, 58; Ahmed Vâsıf Efendi (1994). *Mehâsinül-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr* (Haz. Mücteba İlgürel). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 84.

gemisi yaparak bu sulara gitmiştir. Ertesi yıl ise aynı mevkiye getirilen kişi Tersâne Kethüdâsı Seyyid Ahmed olmuştur. Kasım 1789'da kendisinden, kış gemileri tertip edilinceye kadar Adalar Denizi'nde İstanbul-Akdeniz arasında gidip gelen zahire gemilerini korsanlardan koruması istenmiştir. Bunun için maiyyetindeki beylik gemilerden birinin yanına birkaç kırlangıç ilavesiyle Selanik sularına gitmesi, başka bir gemiyi ise bir iki kırlangıçla Taşoz-Limni arasında karakol göreviyle göndermesi ve kış gemileri gelmeden yerini terk etmemesi emredilmiştir. 1790 yılındaki Akdeniz Başbuğu ise Köse Mustafa Paşa olmuştur. Mustafa Paşa, bu yılda gerçekleşen Akdeniz hareketinde Cezayir ve Tunus gemileri ile koordinasyon halindedir. Bu yıl içinde ortak düzenlenen bir operasyonla, Rum korsanı Lambros'un filosu mağlup edilmiş ve üslendiği Kea (Mürted) Adası'ndaki istihkamları yıkılmıştır. 1791 yılında da Akdeniz Donanması Başbuğluğu görevini yürüten Mustafa Paşa, bölgede artan korsanlıkla başa çıkabilmek için daha sıkı tedbirler almak zorunda kalmıştır⁶⁹. Tuna, Akdeniz ve Karadeniz kaptan paşalığı, başbuğluğu ve seraskerliği, halihazırdaki donanma-yı hümâyun kuvvetini kullandığından, bir destek ünitesinden ziyade, özel yetkili ve geçici bir yönetim aygıtı olarak değerlendirilebilir.

1.1.2.5. Garp Ocakları (Cezayir, Tunus, Trablusgarp)

Osmanlı Devleti'nin Afrika eyaletleri olan Cezayir, Tunus ve Trablusgarp'ın fetihleri 16. yüzyıl içinde tamamlanmıştır. Nispeten özerk bir yönetime sahip bu üç eyalet, Osmanlı döneminde Mağrib/Garp Ocakları adıyla anılmıştır. Pek çok açıdan benzer özelliklere sahip olan Garp Ocakları, üç yüzyılı aşkın Osmanlı hakimiyeti döneminde özellikle denizlerde aktif olmuşlardır. Her eyaletin kendine ait filosu ve denizcileri, uzun yıllar korsanlıkla ün kazanmıştır. Buna karşın her eyalet, çeşitli dönemlerde Batılı güçlerin donanmaları tarafından saldırıya uğramış, başkentleri defalarca bombardımana tutulmuştur. Garp Ocaklarının Osmanlı donanması için önemi, savaş zamanında veya talep halinde, sahip oldukları filolarla donanma-yı hümâyuna katılmalarıdır. Bunun için davete icabet edenlere padişah tarafından ihسانlarda bulunulmuştur. Aynı zamanda eyaletlerin kuruluşundan son zamanlarına kadar, özellikle Batı Anadolu'dan asker toplama hakkı tanınmış, başta Tersâne-i Âmire olmak üzere

⁶⁹BOA, C. BH. 1284, 1378, 1697, 5792; C. ML. 2290; Dümen, 1993, a.g.k., 112.

imparatorluğun çeşitli yerlerinden, donanmalarını oluşturmaları için gereken malzeme ve mühimmat sağlanmıştır.

Afrika'da ilk fethedilen Osmanlı eyaleti olan Cezayir, Fransızlar tarafından alındığı 1830 yılına kadar Mağrib'deki en büyük güç olmuştur. Korsanlıkla adlarını duyuran Barbaros kardeşlerin ilk olarak 1516'da ele geçirdiği Cezayir, bilhassa 17. yüzyılın ilk yarısında denizcilikte altın çağını yaşamıştır⁷⁰. 1775-1792 yılları arasında İspanya ile savaş halinde olan Cezayir, özellikle 1783 ve 1784 yıllarında ağır bombardımana tutulmuş, ancak İspanyolları püskürtmeyi başarmışlardır⁷¹. Aynı yıllarda Hollanda ve Sicilya'nın da Cezayir'e tavrı düşmancadır. 18. yüzyılın ikinci yarısında İngiliz ve Fransız donanmalarının güçlenmesiyle korsanlık faaliyetleri sekteye uğrayan Cezayir, en önemli gelir kaynağını da kaybetmeye başlamıştır. Bu dönemde savaş zamanında Osmanlı donanmasına katılmak üzere Cezayir'den talep edilen savaş gemisi sayısı dört adettir. 1771 yılında Çanakkale Boğazı'nın korunması için burada bulunan dört Cezayir gemisindeki bine yakın mürettebata, 6 ay için 32.428 kuruş ödenmiştir (Tablo 17). Cezayir gemileri 1775 yılına kadar donanma-yı hümâyun hizmetinde bulunmuş, bu süreçte mevacicleri, kumanyaları ve mühimmatları devlet tarafından karşılanmıştır. Cezayir gemileri 1787'de başlayan bir sonraki Rus Harbi'ne ilk anda iştirak edememiştir. Bu sırada İspanya ile devam eden savaş henüz tam manasıyla sonlanmamıştır. Cezayir filosunun bu harpteki ilk önemli katkısı, 1790 yılında Kea (Mürted) Adası'nda üslenen Rum korsan Lambros Katsonis'e karşı düzenlenen harekatta gerçekleşmiştir. Cezayir beylerbeyinin kapı kethüdası olan Seydi Ali Reis, Cezayir ve Tunus gemilerinden oluşan bir filoyla Akdeniz'de Köse Mustafa Paşa tarafından düzenlenen operasyona katılmış, zorlu çatışmaların ardından Lambros kaçmayı başarsa da, Mürted Adası'ndaki istihkamları yok edilmiştir. Cezayir gemilerine Haziran 1790'da 5.000 kuruş ödeme yapılmıştır. Cezayirli Seydi Ali Kaptan, ertesi yıl Karadeniz'de Rus donanması ile gerçekleşen Kiligrat (Kaliakra) Deniz Savaşı'na, Mukaddime-i Nusret Kalyonu'nun başında kapudane rütbesiyle katılmıştır. Bu savaşta Cezayir ve Tunus gemileriyle ana donanmadan ayrı bir manevraya girişen Seydi Ali Kaptan, ağır kayıplar verdikten sonra kendisini izleyen 7-8 gemiyle İstanbul'a doğru intikal etmiştir. Seydi Ali

⁷⁰16. ve 17. yüzyıllarda Garp ocaklarının denizcilik faaliyetleri hakkındaki detaylar için bkz.: E. S. Gürkan (2018). *Sultanın Korsanları: Osmanlı Akdenizi'nde Gazâ, Yağma ve Esaret, 1500-1700*. İstanbul: Kronik Kitap.

⁷¹İ. Bostan (2011). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. (4. baskı). İstanbul: Kitap Yayınevi, s. 121-134.

Kaptan ve Garp Ocakları gemileri bu savaşta en büyük rolü oynamış ve cesaretle savaşmış olsalar da, donanmanın düzeninin bozulmasının ve Rus donanması yok edilmeden İstanbul'a dönülmesinin de birinci müsebbibleri olmuşlardır⁷².

Tablo 17: Çanakkale Boğazı'ndaki Cezayir filosu personelinin ücreti (14 Haziran-7 Aralık 1771)

	Kişi	Mevacib/Sâlyâne		Kişi Başı (Ortalama)		
				6 ay		günlük
		Kuruş	Akçe	Akçe	Kuruş	Akçe
Neferler	983	28.178,4	3.381.408	3.440	28,67	19,4
Kaptanlar	5	4.250	510.000	102.000	850	576,3
4 gemi	988	32.428	3.891.408			

Kaynak: BOA, C. BH. 6139.

1790 yılında Osmanlı donanması hizmetinde dört adet Cezayir gemisi bulunmaktayken, 1.050 kişiden oluşan mürettebatına sâlyâne olarak 8.266.608 akçe/68.688,4 kuruş ödenmiştir. 1791 yılında da Cezayir'e ait dört yelkenli savaş gemisi donanma hizmetinde yer almıştır. Bu gemilerde bulunan 8 süvari kaptan ve 4 mülâzım kaptana kumanya bedeli olarak toplamda 9.944 kuruş ödenmiştir. Cezayir filosunun da kendi içlerinde kapudane, patrona ve riyale kaptanları olup, 1791'de kapudaneye 2.000, patrona ve riyaleye ise 1.500 kuruş ödenmiştir. Diğer beş süvari kaptana ise 1.000'er kuruş, mülâzım kaptanlara 236'şar kuruş sâlyâne verilmiştir. Cezayir kaptanlarının yönetimine bir hediye firkateynin yanında dört adet kalyon daha verilmiştir (Tablo 18). Bu şekilde sekiz gemiden oluşan Cezayir kaptanlarının yönetimindeki, mürettebatı 3.383 kişiye ulaşan filoya toplamda 130 bin kuruşa yakın mevacib ödenmiştir⁷³.

Tablo 18: 1791 yılında Osmanlı donanmasında yer alan Cezayir gemileri ve kaptanları

	Gemi Türü	Gemi Adı	Süvari	Takım	Mevcut	Mevacib	
						Akçe	Kuruş
1	Kalyon	Bed'-i Nusret	(Cezayir kapudanesi)	500	554	2.750.173	22.918,11
2	Kalyon	Kerem-i Bârî	Cezayirli Hasan Kapudan (Cezayir patronası)	675	675	2.753.717	22.947,64

⁷²BOA, AE. SABH.I 918; C. HR. 4830; C. BH. 4108, 10081; C. ML. 2290; Habesci, 1784, a.g.k., 246; K. Kahraman (1993). Cezayir. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 7. İstanbul: TDV Yayınları, s. 488; Dümen, 1993, a.g.k., 112, 116-117.

⁷³BOA, KK. d. 5723, s. 52-88, 111-112.

Tablo 18 (Devam): 1791 yılında Osmanlı donanmasında yer alan Cezayir gemileri ve kaptanları

3	Kalyon	Fâtiḥ-i Bahrî	Deli Yakub Kapudan [Cezayir riyalesi]	600	604	2.419.823	20.165,19
4	Kalyon	Ukkâb-ı Bahrî	Kara Bıçak Ali Kapudan	500	550	2.912.856	24.273,80
5	Fırkateyn	Serheng-i Nusret	Karabağlı Süleyman Kapudan	400	401	1.940.982	16.174,85
6	Pergandi		Cezayirli Ahmed Kapudan	250	249	1.047.021	8.725,18
7	Şehtiye		Cezayirli Süleyman Kapudan	200	200	913.977	7.616,48
8	Şehtiye		Cezayirli Mehmed Ali Kapudan	150	150	775.656	6.463,80
				3.275	3.383	15.514.205	129.285

Kaynak: BOA, KK. d. 5723, s. 52-88.

1770-1790 yılları arasında Cezayir'in deniz kuvvetleri genel itibariyle 5-10 adet 6. derece fırkateynlerden oluşurken, kürekli filosu da oturakları 8-19 arasında değişen 15-20 adet gemiden meydana gelmiştir. Bu donanma, ilgili yıllar içinde ortalama 300 adet topa sahip olmuştur (Tablo 19). Devoulx'nun listesini Cezayir filosunun asgari görünümü olarak düşünmek yerinde olacaktır. Nitekim bu filonun Osmanlı donanması hizmetine katkıda bulunduğu 1771-1775 yılları arasındaki ve 1790 yılındaki mevcudu yok denecek kadar azdır. Ancak ilgili listede yalnızca Cezayir'de mevcut bulunan savaş gemilerinin yer aldığı da düşünülebilir. Herhâlükarda, Cezayir filosunun bu dönemde toplamı birkaç bin deplasman tonajına ulaşan gemilere ve 2-3 bin mürettebata sahip bir deniz gücü olduğunu kabul etmek yanlış olmayacaktır. Bu durum aynı zamanda Cezayir filosunun 18. yüzyılın ilk çeyreğine⁷⁴ kıyasla yarı yarıya küçüldüğünün de bir göstergesidir.

Tablo 19: 1770-1790 yılları arasında Cezayir filosunun gemi ve top mevcudu

Gemi Türü:	Yelkenli Gemiler				Toplam	Kürekli Gemiler			Genel Toplam	
	Kara vele	Şebek, şehtiye/ barko, bink				18-19	8-14	Toplam	Gemi Sayısı	Top Sayısı
		32-34	22-30	4-20						
Top Sayısı:	42	32-34	22-30	4-20						
1770	1	1	3	4	9		4	4	13	196
1771						1	4	5	5	11
1772		1		1	2	2	3	5	7	64

⁷⁴Gürkan, 2018, a.g.k., 178-179.

Tablo 19 (Devam): 1770-1790 yılları arasında Cezayir filosunun gemi ve top mevcudu

1773				4	4	2	2	4	8	70
1774	2	3		5	10	2	3	5	15	171
1775				2	7			2	9	38
1776		3		4	7	4	8	12	19	178
1777		1		6	7	4	4	8	15	139
1778		3	2	6	11	4	3	7	18	248
1779		3	3	7	13	2	4	6	19	280
1780			6	13	19	4	5	9	28	360
1781			5	7	12		4	4	16	214
1782		1	10	6	17		6	4	23	400
1783		1	7	4	12	2	5	7	19	284
1784		1	6	3	10		3	3	13	240
1785		1	11	5	17		5	5	22	390
1786		1	7	5	13		5	5	18	220
1787		1	6	3	10		3	3	13	236
1788		1	7	5	13		4	4	17	284
1789		1	6	3	10		2	2	12	230
1790			1	1	2		2	2	4	36

Kaynak: A. Devoulx (1869). La Marine de la Régence d'Alger. *Revue Africaine*. 13 (77), s. 405-411.

İlk kez 1534 yılında Barbaros Hayreddin Paşa tarafından ele geçirilen Tunus'un, kesin olarak Osmanlı hakimiyetine girişi 1574'te gerçekleşmiştir. 16. yüzyılın son çeyreğinden itibaren korsanların sayısının artmaya başladığı Tunus, 1691'de 16 oturaklı üç pergende ile 11 yelkenli ve birkaç barkodan oluşan bir filoya sahipti. 1764'te ise Tunus, toplamda 80 topa sahip 15 gemiyi silahlandırabilmekteydi. Ancak 1770 yılında Fransızların Tunus'u birkaç gün boyunca bombardımana tutması sonucu şehir tahrip edilmiş, muhtemelen filosu da bir süre toparlanamamıştır. Nitekim Rusya ile harbin sürdüğü aynı yıllarda, Osmanlı donanması için ocaktan talep edilen üç gemiye karşılık, Tunus filosunun bu harpte destek gönderdiğine dair bir kayda ulaşılamamıştır. Tunus, 1784-1792 yılları arasında ise Venedik ile savaş halindedir. Venedik Tunus'a karşı 1784'te 12 gemilik bir donanma hazırlamış ve Tunus şehrini kuşatma altına almıştır. 1786'da sefere çıkan Tunus filosu, 6 ve 8 toplu iki şebek ile yedi kalyatadan ibarettir. 1785-1787 arasında ise Tunus, 6-18 arasında topa sahip beş şebek, 6 ve 16 toplu iki brik, 18 toplu bir bark, 2 ilâ 6 toplu 30 kalyatadan oluşmaktadır. Bu şekilde 202 topa sahip 38 gemiden oluşan Tunus filosu, 1787-1792 Osmanlı-Rus Harbi sırasında Osmanlı

donanmasına yardımcı kuvvetler gönderebilmiştir. Harp başladığında, Osmanlı Devleti Tunus'tan üç gemi göndermesini talep etmiştir. Nitekim 1790'da Akdeniz Donanması Başbuğu Mustafa Paşa ile işbirliği halinde olan Cezayir gemilerinin yanında, gelen Tunus gemilerine de 5.000 kuruş ödeme yapılmıştır. Garp Ocakları filolarının, Akdeniz Donanması Başbuğu Mehmed Ârif Paşa ile birlikte Akdeniz ve adalarını Rus ve korsan gemilerinden korumaları talep edilmiştir. Bu filoya Rus ve Avusturya gemilerine karşı Trieste ve Livorno çevresinde korsanlık yapmaları yönündeki emir ise, 1789'da tahta geçen III. Selim zamanında yenilenmiştir. 1790'da Osmanlı donanması hizmetinde olan üç Tunus gemisindeki toplam 500 kişilik mürettebata, bir yılda 3.892.584 akçe/32.438 kuruş ödeme yapılmıştır. Ayrıca bu gemilerin sancak kaptanları olan kapudaneye 1.500, patronaya ve riyaleye 1.250 kuruş, diğer üç süvari kaptanına 1.000 kuruş olmak üzere toplamda 7.000 kuruş kumanya bedeli ödenmiştir. 1791 yılında ise bu miktar, Tunus kapudanesi için 2.000 kuruş, patronası ve riyalesi için 1.500 kuruş, dört süvari kaptanı için 1.000'er kuruş ve dört mülâzım kaptanı için 238'er kuruş ve toplamda 9.944 kuruş olmuştur. 1791 yılında Karadeniz'e çıkan Osmanlı donanmasında bulunan Tunus kaptanlarının yönettiği altı gemide, toplamda 1.580 mürettebat yer almıştır (Tablo 20). Bu personele yapılan bir yıllık mevacib ödemesi ise toplamda 9.028.359 akçe/75.236 kuruş olarak gerçekleşmiştir⁷⁵.

Tablo 20: 1791 yılında Osmanlı donanmasında yer alan Tunus gemileri ve kaptanları

	Gemi Türü	Gemi Adı	Süvari Kaptan	Takım	Mevcut	Mevacib	
						Akçe	Kuruş
1	Kalyon	Hıfz-ı Hudâ	(Tunus kapudanesi)	400	451	2.572.482	21.437,35
2	Kalyon	Burc-ı Zafer	Ülgünlü Ali Kapudan (Tunus patronası)	400	450	2.516.352	20.969,60
3	Kalyon	Beşir-i Zafer	Ülgünlü Ali Kapudan [Tunus riyalesi]	250	300	1.549.782	12.914,85
4	Şehtiye		Hacı Halil Kapudan	200	200	934.857	7.790,48
5	Şehtiye		İbrahim Kapudan	175	174	879.282	7.327,35
6	Şehtiye		Süleyman Kapudan	125	105	575.604	4.796,70
				1.550	1.580	9.028.359	75.236

⁷⁵BOA, KK. d. 5723, s. 70-81, 111-113; C. ML. 2290; C. HR. 4830; AE. SABH.I 918; Habesci, 1784, a.g.k., 246; R. C. Anderson (1952). *Naval Wars in the Levant: 1559-1853*. Princeton: Princeton University Press, s. 310-317; D. Panzac (2005). *Barbary Legends: The End of a Legend 1800-1820*. Leiden, Boston: Brill, s. 42-43, 48; A. Kavas (2012b). Tunus. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 41. İstanbul: TDV Yayınları, s. 388, 390; Gürkan, 2018, a.g.k., 181; A. E. Taş (2002). *Osmanlı Garp Ocaklarından Trablusgarp Eyaleti: Karamanlılar Dönemi, 1711-1835*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 205, 213.

Kaynak: BOA, KK. d. 5723, s. 52-88.

1551 yılında Saint Jean Şövalyeleri'nin elinden alınarak Osmanlı idaresine geçen Trablusgarp, özellikle 1556'da Turgut Reis'in beylerbeyi olmasıyla Akdeniz'deki önemli Osmanlı deniz üslerinden biri haline gelmiştir. Trablusgarp'ta Paşa'dan sonraki üst düzey görevliler arasında *Reisü'l-Bahr* adıyla bir görevli bulunmaktaydı ki, liman işleri ile ilgilendiği gibi reislere de başkanlık etmekteydi. 1679'da Trablusgarp filosu 297 topa ve 3.010 mürettebata sahip 12 yelkenli ve bir meze-galereden oluşmaktaydı. Yüz yıl sonra ise bu miktarın oldukça altına inmiştir. Rusya ile harp başladığında, diğer Garp Ocakları gibi Trablusgarp'tan da üç gemi talep edilmişse de, ilk etapta ocak bu çağrıya cevap verememiştir. Ancak 1772 yılında Çanakkale Boğazı'nın muhafazası amacıyla iki galere ve iki firkate gönderilmiştir. 4 Nisan-27 Eylül 1772 tarihleri için Trablusgarp'tan gelen dört gemideki 245 mürettebata toplamda 10.631,5 kuruş ödenmiştir (Tablo 21). Mart-Eylül 1773 dönemi için de yine Trablusgarp gemilerinin mürettebatına ödenen tutar 8.091,5 kuruş olarak gerçekleşmiştir. 1787'de Rusya ile harp tekrar başladığında, Garp Ocakları'ndan donanmaya katılmaları emredilmiştir. Bu minvalde Trablusgarp'tan yine üç gemi istenmiştir. Ancak dönemin Trablusgarp Beylerbeyi Ali Paşa, malî sıkıntılardan dolayı Trablusgarp Limanı'na sığınan Tunus gemilerini tamir ettirmenin dışında bir katkı sağlayamamıştır. Nitekim 1791'de Karadeniz'e çıkan ve Cezayir ile Tunus gemilerinin hazır bulunduğu Osmanlı donanmasında, Trablusgarp gemileri yer almamıştır. Cezayir ve Tunus filoları ile karşılaştırıldığında, bu yıllarda Trablusgarp filosunun fazlasıyla küçüldüğü göze çarpmaktadır. 1785'te Trablusgarp'ın silahlandığı filo 18 toplu bir şebek ile dört kalyatadan ibarettir. 1785-1787 yılları arasında ise tüm Trablusgarp filosu 10 ve 18 toplu iki şebek ile 2-4 arasında top taşıyan 12 kalyatadan oluşmaktadır. Bu haliyle, Osmanlı-Rus Harbi başladığında gemileri toplamda 54 top taşıyan Trablusgarp filosunun birkaç yüz kişiyi geçmediği tahmin edilebilir⁷⁶.

⁷⁶BOA, KK. d. 5723; Habesci, 1784, **a.g.k.**, 246; Panzac, 2005, **a.g.k.**, 42, 48; A. Kavas (2012a). *Trablusgarp*. Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi. c. 41. İstanbul: TDV Yayınları, s. 288; Gürkan, 2018, **a.g.k.**, 182; Taş, 2002, **a.g.k.**, 189, 212-213.

Tablo 21: Çanakkale Boğazı'nda bulunan Trablusgarp gemilerine yapılan ödemeler (Nisan-Eylül 1772)

	Gemi Adedi	Takım	Akçe	Kuruş	Ort. Yevmiye (akçe)	Kişi Başına Toplam	
						Akçe	Kuruş
Neferlerin mevacibleri		241	891.195	7.426,63	20,89	3.698	30,82
Kaptanların sâlyâneleri		4		2.000	338,98	60.000	500
Neferlerin kumanya bahası		241		1.205	3,39	600	5
Toplam	4	245	1.275.795	10.631,63			

Kaynak: BOA, C. BH. 6051.

Garp Ocaklarının filolarının, Osmanlı Devleti'nin barış yıllarında kendi savaşlarını yürütmeleri yanında, devletin savaş zamanında bir parçası oldukları Osmanlı donanmasına katılmak üzere hizmete çağrılmaları, her devirde geçerli olan bir uygulama olmuştur. 1768-1774 ve 1787-1792 yıllarında Rusya ile yaptığı harplerde Osmanlı Devleti, kendisine bağlı Garp Ocaklarından 10-11 gemiden oluşan bir filo göndermelerini talep etmiştir. Bunların arasından Tunus ve Trablusgarp'tan üçer gemi ve Cezayir'den 4 veya 5 gemi talep edilmiştir. Ancak çeşitli sebeplerle bu filoların her biri aynı anda Osmanlı donanması bünyesinde toplanamamıştır. 1792'de Rusya ile harp bittikten sonra III. Selim'in donanmada başlattığı *nizâm-ı cedîd* reformlarının bir benzerinin, aynı yıllarda Garp Ocaklarında da yapıldığı anlaşılmaktadır. Nitekim 1790'lı yıllarda Garp Ocaklarının filolarında kayda değer bir yükseliş de göze çarpmaktadır. Bu yıllarda 10 ve üzeri topa sahip gemiler baz alındığında, Cezayir 12 adet, Tunus 11 adet ve Trablusgarp 8 adet savaş gemisine sahiptir. 1791'den itibaren başta Cezayir olmak üzere Garp Ocakları filolarında, 44 toplu 5. derece firkateynler görülmeye başlanmıştır. 1790'lardan itibaren her bir ocak, firkateyn, korvet, brik, uskuna, şalope ve bomba gemisi gibi Avrupa modellerini tercih etmeye başlamışlardır⁷⁷.

1.1.2.6. Ülgün ve Bar

Adriyatik Denizi'nin bugün Karadağ sahillerinde yer alan Ülgün ve Bar, 16. yüzyıldan itibaren denizcilik ve korsanlıkla anılan önemli liman kalelerinden olmuşlardır. Osmanlıların kesin olarak 1571'de fethettikleri Ülgün'de, halkın önemli bir kısmı İtalya,

⁷⁷Habesci, 1784, a.g.k., 246; A. Çetin (1996). Garp Ocakları. Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi. c. 13. İstanbul: TDV Yayınları, s. 384; Panzac, 2005, a.g.k., 50.

Dalmaçya, İstirya ve Venedik'e göç ederken, gerek Mağrib'den ve gerek Anadolu ile Rumeli'den gelen yeni göçmenlerle Müslümanlaşmaya başlayan kasabada, bu süreç 1646'ya gelindiğinde tamamlanmıştır. Ülgün'ün fethinden hemen sonra ise korsanlar, buradaki tersânede fusta ve kayıklar inşa ederek faaliyete başlamıştır⁷⁸.

Ülgünlüler iyi denizci olmalarının yanında tecrübeli korsanlar olarak da faaliyet göstermişlerdir. Ülgün'de üslenen Osmanlı kökenli korsanların 1571'den itibaren başlayan faaliyetleri, 19. yüzyılın başlarına kadar devam etmiştir. Ülgün korsanlarının Garp Ocakları ve özellikle Trablusgarp'ta üslenen korsanlar ile yakın bir işbirliği olmuştur. Uskokların 18. yüzyıl başlarına doğru etkisiz hale gelmesiyle birlikte, Adriyatik'te Ülgün korsanları en aktif korsanlar haline gelmişlerdir. 18. yüzyıl boyunca Ülgünlü korsanlar Venedik, Avusturya, Fransa, İngiltere, Hollanda ve İspanya tüccar gemilerine karşı çok sayıda saldırı gerçekleştirmişlerdir. Buna karşın ne Venedik'in karşı saldırıları, ne de Osmanlı merkezinden gelen emir ve yasaklar, Ülgünlü korsanların faaliyetlerine engel olamamıştır. Nitekim Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıl içinde diğer devletlerle yaptığı antlaşmalar ve verdikleri ahidnâmelerde, Garp Ocakları'nın yanında Ülgünlü korsanların da saldırı faaliyetlerine son vermelerine dair maddeler yer almıştır. Osmanlı Adriyatik sınırının son uçları olarak kabul edilen Ülgün ve Bar'daki bu korsanlık vakaları⁷⁹, her ne kadar zaman zaman İstanbul'dan gönderilen emirlerle engellenmeye çalışılsa da, esas zararı Osmanlı Devleti'nin dışındaki ülkelerin ve halkların gördüğü bir gerçektir.

Ülgünlü korsanlar 18. yüzyılda genellikle firkate ve şehtiye gemilerini kullanmış, tek bir gemideki mürettebat sayıları bazen 180 kişiye kadar çıkabilmiştir. Faaliyet alanları ise tüm Adriyatik sahillerine ilaveten Mora ve Adalar Denizi'ne kadar uzanmıştır. Gerek faaliyetleri devletlerarası antlaşmalarda Garp Ocakları gibi anlatılan ve Osmanlı tarafının aynı şekilde uyarı ve engellemeye çalışma vaatleri, gerekse doğrudan bölge valilerine emirler göndererek kendilerine korsanlığı engelleyici roller vermeleri, Ülgün korsanlarının Garp Ocakları kadar Osmanlı merkezine bağlı olduklarını düşündürmektedir⁸⁰.

⁷⁸A. Adrovic (2017). *16. Yüzyılda Karadağ'da Osmanlı Deniz Üsleri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 73-74.

⁷⁹M. Seletli (2023). *18. Yüzyılda Adriyatik'te Korsanlık: Ülgün Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 3, 13-14, 17-38, 46, 51, 56, 60-62.

⁸⁰Seletli, 2023, **a.g.k.**, 28, 29, 47, 51, 56, 60-62.

Ülgünlü denizcilerin yoğun olarak Osmanlı donanması bünyesinde faaliyet göstermelerine dair en erken kayıtlar, 1768-1774 Osmanlı-Rus Harbi yıllarına aittir. İlk olarak 1770 baharında Ülgün gemileri ve denizcileri Donanma-yı Hümâyün hizmetine çağırılmışlardır. İşkodra Mutasarrıfı Mehmed Paşa'nın yeğeni Yahya Bey'in başbuğluğunda 10 gemiden oluşacak bu ilk Ülgün ve Bar filosuna hedef olarak, Rusya ile savaşı fırsat bilerek Akdeniz'de korsanlık yapan ızbandut gemileri gösterilmiştir. Hazırlanacak her bir gemi için 2.500 kuruş ve barut gönderilmiştir. Çeşme'de kalyonların kaybedilmesinden sonra ise, Garp Ocaklarının gemileriyle beraber Ülgün ve Bar gemileri de Çanakkale Boğazı'nın muhafazası amacıyla burada konuşlandırılmışlardır. 1771'de Mehmed Paşa'dan Karadeniz'e tertip edilecek 20 Ülgün ve Bar gemisi için 50 bin kuruş, ayrıca İskenderiye Sancağı'ndan yazacağı 1.000 kalyoncu için 25.000 kuruş gönderilmiştir. 1772'de Çanakkale Boğazı'nda muhafaza amacıyla bekleyen 19 Ülgün ve Bar gemisine, altı aylık navlun bedeli olarak 5.210 kuruş verilmiştir. Bu 19 geminin tahmini ağırlığı 31.260 kile olup, her bir geminin ağırlığı 50 tonu bulmayan kürekli küçük gemiler olduğu düşünülebilir. Ülgün ve Bar gemilerine tüccar gemileri gibi navlun ödeniyor olması, onların geçici bir müddet için kiralandıklarını, ancak ihtiyaç halinde başvurulacak bir destek kuvveti görevi gördüklerinin göstergesidir. 1774'te Rusya ile harp bittikten sonra da bir süre Ülgün ve Bar gemileri donanma hizmetinde kalmış, personeli için mevacib ve kumanya, gemileri için çeşitli malzeme ve mühimmat verilmesine devam edilmiştir⁸¹.

1778'de Osmanlı donanması hizmetinde, önceki küçük gemilerden farklı olarak, daha az sayıda ancak daha büyük gemiler olarak pergandilerin yer aldığı görülmektedir. Daha önce Tersâne'ye gelmiş olan dört Ülgün ve Bar pergandisinden başka, 1778'de iki pergandi daha gelmiştir. Bu son iki pergandiye navlun ücreti olarak 2.550 kuruş, mürettebatına ise mevacib olarak 4.007 kuruş verilmiştir⁸². Bu tarihten sonra Rusya ile savaşın ertelenmesi sebebiyle, donanma envanterinden başta pergandiler olmak üzere bazı küçük savaş gemileri hızla çıkarılırken, Ülgün ve Bar gemilerine de rastlanmamaya başlanmıştır. Ancak bu harpte Ülgünlü denizcilerin yeterlilikleri ispat edilmiş olacak ki, 1770'li yıllardan itibaren Osmanlı donanmasındaki sayıları ve mevkileri giderek yükselmiştir. Habesci bu yıllarda Ülgünlüleri, düşmanı arama cesaretine sahip tek unsur olarak zikreder. Gerek 1778 yılında Karadeniz'de icra edilen operasyonda ve gerek

⁸¹BOA, C. BH. 364, 2129, 4108, 6051, 10081, 10752, 11057.

⁸²BOA, C. BH. 12434.

1787’de Rusya ile yeni bir harp başladığında, donanmada mevcut olan Ülgünlülerin haricinde, bu bölgeden en az 1.000 kalyoncu daha yazılması istenmiştir⁸³.

1.1.2.7. Tüccar Gemileri

Barış zamanında ticaretleri özellikle Doğu Akdeniz’de Osmanlı donanması tarafından korunan tüccar gemileri ve mürettebatı, savaş zamanında kiralanarak deniz gücü bünyesinde faaliyet gösterebiliyorlardı. İskenderiye-İstanbul hattında ticaret yapan gemilerin korsan saldırılarına karşı korunması zayıf olduğundan, 1708 yılında bu konuda bir düzenleme yapılmıştır. Bu tarihte, bahsedilen güzergahta ancak 3-4 adet tüccar kalyonu mevcutken, diğer gemiler nispeten küçük ve oldukça hafif silah donanımına sahipti. 1708’de Mısır’ın önemli tacirleri padişahın huzuruna çıkarak, bu bölgede yapılacak ticarete yalnızca kalyon kullanılmasını ve bu gemilerin bir konvoy şeklinde hareket ederek güvenliklerinin sağlanmasını talep etmişlerdir. Tacirlerin bu talebi devlet tarafından kabul edilmiş ve İstanbul-Mısır arasında ticaret yapacak gemilerin kalyon dışında bir türde inşa edilmeleri yasaklanmıştır. Tacirlere, devlet kalyonları için kereste kesilen birkaç ana bölgenin dışında kalyon inşa etmeleri için izin verilmiş ve bu kalyonların uzunluklarının 22 ilâ 44 zirâ (16,7 – 33,4 m.) arasında olması emredilmiştir. Bu şekilde hatırı sayılır bir tüccar kalyonu filosu oluşmaya başlamış, 1719’da bu gemilerin sayısı 30’u bulmuştur. Aynı tarihte tüccar kalyonları kaptanları arasından birinin başbuğ seçilmesi usulü getirilmiş, donanma-yı hümâyundan ayrı olarak ticaret kalyonlarından oluşan kayda değer bir silahlı filo meydana gelmiştir. 1760’larda Karadeniz’de de benzer bir uygulama getirilmiş, tacirlerden burada mevcut üç direkli ve tombazların yerine, kalyon ve pergandi inşa etmeleri istenmiştir. Tüccar kalyonları için, ihtiyaç duymaları halinde Tersâne’den bazı malzemelerin emaneten verilmelerine yahut mirî fiyatla satın alınmalarına da olanak sağlanmıştır⁸⁴.

1757-1762 yılları arasında İstanbul’da Venedik bailosu olarak görev yapan Francesco Foscarini’nin sunduğu *dispacciye* göre, Osmanlı donanması hizmetinde 1757’de 16’sı 32 m. uzunluğunda ve 46 toplu 18 adet *İskenderiye gemisi* bulunmaktadır. 1758’de bu sayı 48 toplu 24 gemiye yükselmiştir. Habesci, silahlandırıldıklarında tüccar gemilerine 50 top ve 600 mürettebat yüklendiğini belirtir. Ayrıca diğer Osmanlı

⁸³BOA, C. BH. 1497, 8748, 9072; Habesci, 1784, a.g.k., 246.

⁸⁴Aydın, 2011, a.g.k., 138-144.

denizcilerinden daha cesur ve gemi manevralarında daha yetenekli olduklarını da ekler. Ancak Mısır'ın 1768-1774 Harbi'nde büyük ölçüde isyan halinde olması sebebiyle, buradan yalnızca bir tüccar kalyonu gelmiştir. 1780'li yıllarda da bu konudaki problem çözülebilmüş değildir. Bu yıllarda 20 civarında olan tüccar kalyonlarından gerçek istifadenin, ancak Mısır'ın hakimiyet altında tutulmasıyla mümkün olacağını düşünmek zor değildir⁸⁵.

Savaş zamanında tüccar gemileri kiralandıktan sonra, savaş için gerekli silahlar ile mühimmat emaneten devlet tarafından verilmekteydi. Çeşme Deniz Savaşı'nın hemen akabinde oluşan güvenlik zafiyetini bir nebze telafi edebilmek için, devlet bazı tüccar yelkenlilerini kiralarak hizmetine almıştır. Bu tarihte Akdeniz'e gönderilecek yedi gemilik bir tüccar filosu için, Cebehâne'den 130 kantar siyah barut ile 11,5 kantar kurşun verilmiştir (Tablo 22). Bundan yarım yüzyıl öncesinde tüfekçi levendleri için belirlenen kurşun miktarından, bu filoda 506 tüfekçinin bulunduğu ve toplam mürettebatının 850 kişi olduğu tahmin edilebilir. Tüccar gemilerinin haricinde, bu gemilerdeki mürettebatına da donanmanın tayfa ihtiyacını karşılamak üzere başvurulmuştur. Bunun için padişahın yayınladığı bir fermanla, önemli sahil şehirleri ile adalardan İstanbul'a belirlenen sayıda tayfa gönderilmesi emredilmiştir⁸⁶.

Tablo 22: Akdeniz muhafazasına gönderilmek üzere kiralanan tüccar gemilerine Cebehâne'den verilecek mühimmat (Ağustos 1770)

Gemi Türü	Gemi Sahibi/ Süvari Kaptanı	Siyah Barut		Kurşun	
		Kıyye	Kg.	Kıyye	Kg.
Kalyon	Hattâb[zâde] Süvari: Hacı Mahmud Kaptan	1.320	1.693	110	141
Üç direkli	Abdurrahman Kaptan	880	1.128	66	85
	Hacı Ali Mün'im Kaptan	880	1.128	66	85
Üç direkli	Hammûde Reis	880	1.128	66	85
Pergandi	Cezayirli Ahmed Kaptan	660	846	66	85
Üç direkli	Hacı Mahmud	440	564	66	85
	Canım Ağa, Süvari: Ali Reis	660	846	66	85
	Toplam	5.720	7.335	506	649

Kaynak: BOA, C. BH. 9561.

⁸⁵Francesco Foscarini (2007). *Dispacci da Constantinopoli: 1757-1762*. Haz. F. M. Paladini. Venezia: La Malcontenta, s. 552-555; Habesci, 1784, a.g.k., 246; Eton, 2009, a.g.k., 49.

⁸⁶BOA, C. BH. 9561; Olivier, 2016, a.g.k., 62; Aydın, 2011, a.g.k., 357.

1772 yılında İnce Donanma ile birlikte Karadeniz'e görevlendirilen üç direkli gemilere, Tophâne'den yarım kıyye çapında şahi topları verildiği bilinmektedir. 1774'te Kırım tarafına gidecek donanmadaki 11 kalyon içinde de yine iki tanesi tüccar kalyonudur. Her top için 50 güllenin verildiği bilindiğinden, bu iki tüccar kalyonunun da 18 adet 5 kıyye, 16 adet 3 kıyye ve 6 adet de 1,5 kıyye çapında olmak üzere toplamda 40 topa sahip olduğu anlaşılmaktadır. Her birine verilen toplam 2.000 adet üç ayrı çapta ve 9,4 ton ağırlığındaki güllelerin yanında, 140 kantar (7,9 ton) barut ve üç kantar kurşun da verilmiştir. Batarya kompozisyonundan, bu kalyonların iki ambarlı ve nispeten kısa kalyonlar olduğu sonucu çıkarılabilir⁸⁷.

Rusya ile gerçekleşen 1787-1792 yılındaki harpte de özellikle Karadeniz'de tüccar gemileri kiralanarak donanmada hizmet etmişlerdir. 1790'da tertip edilen üçü kalyon, biri fırkateyn ve biri pergandi olmak üzere beş tüccar gemisinden, 15-40 kantar barut verilenlere 1 kantar, 50-80 kantar barut verilenlere ise 2 kantar kurşun verilmiştir. Aynı yıl tertip edilen bir başka tüccar gemisi filosunun 1.135 kişiden oluşan mürettebatına 63.077 kuruş sâlyâne ödenmiştir (Tablo 23). 1787-1792 Harbi'nde kiralanmış tüccar gemilerinin önceki yıllara göre daha az sayıda olması, muhtemelen donanmanın yeterli sayıda kalyona ve diğer gemilere sahip olmasından kaynaklanmaktadır⁸⁸.

Tablo 23: 1790'da Karadeniz'e gönderilen donanmada bulunan bazı tüccar gemileri

Gemi Türü	Kaptanı	Takım	Kile	Navlun (kuruş)	Sâlyâne	
					Akçe	Kuruş
Kalyon	Fenerî-zâde İbrahim Kapudan	350	45.000	7.500	2.277.990	18.983,25
Kalyon	Hattâb-zâde Ahmed Kapudan	350	45.000	7.500	2.277.990	18.983,25
Kalyon	Rodoslu Hacı Ömer Kapudan	300	40.000	6.667	1.674.612	16.455,1
Şehitiye	Gırgırî Hüseyin Kapudan	130	18.000	3.000	1.038.636	8.655,3
4	TOPLAM	1.135	148.000	24.667	5.030.706	63.077

Kaynak: BOA, KK. d. 5723, s. 119-126.

⁸⁷BOA, C. BH. 6580, 9065.

⁸⁸BOA, KK. d. 5723, s. 119-127; C. BH. 2767.

Donanmaya katılan tüccar gemilerinin kaptanları bizzat gemilerinin süvari kaptanı olduklarında, kumanya bedeli adı altında bir ücret almaktaydılar. Donanma kalyonlarının süvari kaptanlarına sâlyâne olarak 500 kuruş ödenirken, bahsi geçen tüccar gemilerinin kaptanlarından İbrahim ve Ahmed Kaptan'a 750 kuruş, Rodoslu Ömer Kaptan'a ise 600 kuruş kumanya bedeli verilmiştir. Önceki yıllarda olduğu gibi bu tarihte de, kiralanan gemilerin yük haddi tahmin üzere ve kile hesabıyla belirlenir, her kile için 20 akçe navlun bedeli ortaya çıkardı. 1790'da bahsi geçen dört tüccar gemisinin yalnızca navlun bedeli 25 bin kuruşa yakın tutmuştur (Tablo 23). Bu bedelin 2/3'ü peşin, 1/3'ü ise hizmetlerinin sonunda ödenmiştir. Tüccar gemileri savaş amacının dışında, özellikle insan ve malzeme nakli amacıyla da kullanılmışlardır. Özellikle 1789 ve 1790 yıllarında, Karadeniz'de faaliyet gösteren donanmaya su temini için çamlıca kayıklarının kiralandığı görülmüştür. 1789'da 30'u aşkın su kayığı mevcut ve su alma noktaları da yakın olmasına rağmen yeterli olmamıştır. Bu sebeple 1790'da İstanbul'da bulunan gemilerden hazırlanan 7-8 gemi yeterli görülmeyle, daha fazla su kayığı kiralınmasına çalışılmıştır. Bu kapsamda Haziran 1790'da kiralanan gemilerden yalnızca Ahmed Reis'in 6.000 kile yük haddine sahip kayığın navlun bedeli 1.000 kuruş tutmuş, 21 kişiden oluşan mürettebatının bir yıllık mevacibleri için de 1.150 kuruş ödenmiştir⁸⁹.

1.2. Donanma ve Maliye

Osmanlı donanmasının maliyesinden önce, Osmanlı maliyesinin 18. yüzyılın ikinci yarısındaki durumundan bahsetmek yerinde olacaktır. 1739-1768 yılları arasında maliyenin üzerindeki büyük savaş yükü olmadığından, özellikle 1757'de tahta geçen III. Mustafa döneminde görece bir malî rahatlamanın olduğu bilinmektedir. Bu dönemde bütçe önemli açıklar vermediği gibi, bazı yıllarda fazla dahi vermiştir. Avrupa'da Yedi Yıl Savaşları biterken, Osmanlı maliyesinde Darphâne bir ihtiyat hazinesi özelliği kazanmıştır. Bu şekilde çoklu hazine dönemi başlarken, 1768'den itibaren özellikle Rusya ile başlayan harp yıllarında Darphâne, askerî giderlerin finansmanının sağlandığı önemli bir dayanak haline gelmiştir. 1768-1774 yılları arasında Rusya ile gerçekleşen harp, Osmanlı maliyesinin birikmiş kaynaklarını tükettiği gibi, Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra maliye sürekli ve giderek artan miktarlarda açık vermeye

⁸⁹BOA, KK. d. 5723, s. 127-128; C. BH. 4115.

başlamıştır. Bu durum Osmanlı yetkililerini yeni kaynaklar bulma yönünde arayışa sürüklerken, *eshâm* sistemi gibi uzun vadede zararlı olacak bazı formüller bulunmuştur. 1783 yılında Rusya'nın Kırım'ı ilhaki sırasında, henüz savaşa girilmediği halde masrafların gelirlerden fazla olduğu, bizzat defterdar tarafından dile getirilmiştir. Nitekim Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya savaş ilanında bulunması için dört sene daha beklenmiştir⁹⁰.

Devlet, malî kaynaklarını arttırmak adına bu dönemde birkaç kez parada tağşiş yapmıştır. 1770 ve 1780 yıllarında birer kez, 1789 yılında ise iki kez olmak üzere kuruşun hem ayarında hem de vezninde düzenlemeler yapılarak, değerinin önemli ölçüde düşmesine sebep olunmuştur. Böylelikle 1770'te 19,242 gram ağırlığında olan kuruş, Eylül 1789'da 12,828 grama düşerek ağırlığı 1/3 oranında azalmış, ayrıca vezni de bir miktar düşürülmüştür. Bu şekilde 1770'te bir kuruş 10,583 gram gümüş içeriğine sahipken, Eylül 1789'da bu miktar %38,2 oranında bir kayıpla 6,542 grama düşmüştür⁹¹.

Osmanlı maliyesinin gelir ve giderine dair 18. yüzyılın ikinci yarısı, gerçek manada büyüklüğün ölçülmesine imkan verecek kaynaklardan yoksundur. Devletin bazı yıllarda hazırladığı bütçeler, genel itibariyle Hazine-i Âmire'nin büyüklüğüne dair bir ışık tutmaktadır. Ancak imparatorluğun sahip olduğu tüm gelir ve giderin kesin ve net olarak ölçülmesi, gerek parçalı yapıdan ve gerek bu gelir ve giderlerin tam manasıyla denetlenemiyor olmasından dolayı mümkün görünmemektedir. Bu sebeple, Osmanlı maliyesi hakkında fikir yürüten bazı yabancı seyyah ve yazarlar, bunun asla tam olarak bilinemeyeceği, hatta bu miktarı Osmanlıların kendilerinin dahi bilmediğini dile getirmişlerdir. Osmanlı maliyesinin tam manasıyla bilinmemesi, nihayetinde donanmanın maliyede tam olarak ne kadar yer kapladığının ölçülebilmesini de fazlasıyla zorlaştırmaktadır. Tersâne-i Âmire'ye ait bir muhasebe sistemi olmakla birlikte, kalyonlar mevacibi, derya beyleri ve firkateciler gibi unsurların hesapları, Tersâne muhasebesinin dışında tutulan hesaplar olmuşlardır. Ayrıca donanma ile doğrudan ilgili olmayan başta diğer askerî kurumlar ile yapılan malzeme alışverişi de bu hesaplara dahil değildir. Donanmanın gelir ve giderinin devletin tüm gelir ve giderleri içindeki yerini saptayabilmek, öncelikle devletin maliyesinin tüm bileşenlerini detaylıca ortaya

⁹⁰BOA, C. ML. 23215; Tott, tarihsiz, **a.g.k.**, 252; M. Genç (1995). Esham. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 11. İstanbul: TDV Yayınları, s. 376; Ö. Bölükbaşı (2022). Savaş, Mâlî Kriz ve Darbhâne-i Âmire: XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Askerî Giderlerin Finansmanı. *Kadim*, (4), s. 41-42.

⁹¹Ö. Bölükbaşı (2013). *18. Yüzyılın İkinci Yarısında Darbhâne-i Âmire*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, s. 132; Bölükbaşı, 2022, **a.g.k.**, 43.

çıkarmaktan geçtiği için, henüz net bir şekilde tespiti yapılabilecek bir mevzu değildir. Aynı şekilde donanmaya dair tüm gelir ve giderlerin hesaplanması da benzer bir detaylı incelemeyi gerektirmektedir.

Bütçeler açısından bakılacak olursa, 1762 yılında 14,2 milyon kuruş gidere sahip merkezi hazine içinde, yalnızca Tersâne masrafları adı altında 545 bin kuruş (%3,84) kaydedilmiştir. Takip eden çeyrek yüzyıl boyunca gelirler 14,5 milyon kuruş civarında seyrederken, giderler ise 1788’de 18,3 milyon kuruşa kadar çıkmıştır. Özellikle savaş masrafları, ilgili yılda 5 milyon kuruşun üzerinde bir bütçe açığına sebep olmuştur. 1784 ve 1785 yıllarına ait bütçeler içinde, “derya beyleri, kaptanlar, firkateciler ve diğerleri” başlığı yanında, “Tersâne-i Âmire masrafları” adı altında kaydedilen iki kalem donanmayla ilgilidir. 1784’te bu iki kalem toplamda 1.438.116 kuruşla bütçe giderlerinin %7,7’sini oluşturmuştur. 1785’te ise toplamda 1.424.756,5 kuruşla bu iki kalemin merkezi hazine giderleri içindeki payı %8,2’dir. Ancak bu yıllara ait bütçelerde, Kırım hanzâdelerine ait giderler de derya beylerinin sâlyâneleri içinde gösterilmiştir. Buna karşın Kapudan hasları, Tophâne, Cebehâne ve Matbah-ı Âmire gibi kalemler içindeki bazı giderler de donanmayı ilgilendirmektedir. Böylelikle 1784 ve 1785 yıllarına ait bütçeler içinde, donanmaya ait bu meblağ ve oranların ihtiyatla karşılanması gerekmektedir. 1788 bütçesinde kalyonlar mevacibi, Tersâne-i Âmire masrafları ve derya beyleri ile çamlıca kayıklarının sâlyâneleri olmak üzere, üç ayrı kalem doğrudan donanma ile ilgilidir. Bu üç kalemin 1.780.500 kuruş olan toplamı ise, bütçe giderlerinin %9,7’sine tekabül etmektedir⁹².

Yukarıda devletin ve donanmanın gelir ve giderine dair tüm veriler, parçalı yapılardan dolayı büyüklüğün tam olarak bilinmesi mümkün olmadığından, ancak fikir verebilmektedir. Örneğin 1786’da Türkiye’yi ziyaret eden Venezuelalı General Miranda, padişahın gelirlerinin ihtiyatlı bir hesaplama 4 milyon İngiliz sterlinini bulabileceğinden bahsetmektedir. Bu yıllarda sterlin/kuruş oranınının 1/11 olduğu bilindiğinden, 40 milyon kuruş dolaylarında bir gelir söz konusudur. Tüm imparatorluk göz önüne alındığında ve pek çok eyaletin gelirlerinden merkezi hazinenin neredeyse hiç pay alamadığı da düşünülürse, Osmanlı maliyesinin büyüklüğü için değerlendirilmesi gereken bir miktar olarak görülebilir. Yalnızca Darphâne üzerinden donanma masrafları için yapılan havalelerin miktarı da, mevzubahis olan gelir ve giderlerin büyüklüğü hakkında

⁹²Çelik, 1999, a.g.k.. 63-64, 72, 74, 76-79.

bütçelerin oldukça ötesinde fikir vermektedir. 1766-1794 yılları arasında Tersâne'ye kurşun, bakır ve demir temini için 1,6 milyon ve Tersânenin ihtiyaçları için 3,4 milyon kuruş verilmiştir. Ayrıca diğer askerî kurumların 2,2 milyon tutarındaki ödeneğinin de bir kısmı donanmayı ilgilendirmektedir. Kalyoncuların mevacibleri için ise aynı dönemde 8,1 milyon kuruş verilmiştir ki, diğer muharip sınıflar için 15,2 milyon kuruş verildiği düşünüldüğünde bu miktarın önemi daha net anlaşılır. Nitekim III. Selim devrine ait bir ruznâme, 26 Eylül 1791'de donanmaya yapılan masrafların 4 milyon kuruş olduğunu belirterek başlar. Herhâlükarda 1792'ye kadar gelen yıllarda, donanmanın tüm giderler içinde ortalama 1/10'luk bir paya sahip olduğu söylenebilir. 1791'de Rusya'nın donanmasına 4 milyon ruble/600 bin sterlin yatırdığı düşünülecek olursa, 350 bin sterline yaklaşan Osmanlı donanma yatırımı, ruznâme yazarının bahsettiği gibi tamamen boşa yapılmış bir masraf olmasa gerektir⁹³.

1.2.1 Tersâne-i Âmire Muhasebesi ve Finansman Kaynakları

Tersâne-i Âmire'nin muhasebesi, çoğu bürokratik işlemde olduğu gibi Tersâne emininin sorumluluğundaydı. Tersâne hesapları günlük, aylık ve yıllık olmak üzere üç ayrı şekilde toplanırdı. Bunlardan günlük olan gelir ve giderler, Tersâne ruznâmçecisi tarafından kaydedilirdi⁹⁴. Daha sonra hicri aylar bazında bu hesaplar toplanır, nihayetinde 12 aydan oluşacak şekilde Tersâne eminleri tarafından her yıl için ayrı hesap defteri düzenlenirdi. Tersâne-i Âmire muhasebesinin başlıca kalemlerini malzeme alımları ve işçi/personel ücretleri teşkil ederdi.

Tersâne-i Âmire'de inşa ve tamir edilen gemiler ile donanmanın sürekli ihtiyaçları için Tersâne'ye ocaklık olarak tahsis edilmiş malzeme tedarik bölgeleri bulunmaktaydı. Her yıl ocaklık olarak temin edilen malzemelerin dışında, ihtiyaç halinde satın alım yoluyla da Tersâne'ye malzeme sağlanabilmekteydi. Donanma için taşra tersâne ve gemi inşa tezgâhlarında inşa edilen savaş gemilerinin malzeme hesapları da Tersâne muhasebesi içinde yer almaktaydı.

⁹³Francisco de Miranda (2015). *Venezuelalı General Francisco de Miranda'nın Türkiye Günlüğü*. (Haz. ve Çev. Mehmet Necati Kutlu). Ankara: Cümle Yayınları, s. 117; İ. H. Uzunçarşılı (1973). Topkapı Sarayı Arşivi 4819: Üçüncü Sultan Selim zamanında yazılmış dış ruznâmesinden 1206/1791 ve 1207/1792 senelerine âit vekâyi. *Belâten*. c. 37 (148), s. 608; B. Homans (1837). *Army and Navy Chronicle*, c. 4, (15), Washington, s. 228; Ş. Pamuk (2012). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*. 5. basım. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 179; Bölükbaşı, 2022, **a.g.k.**, 47-48.

⁹⁴Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 425, 429

Donanma için bu dönemde temel malzemelerin başında gelen kereste için, başta İzmit olmak üzere Orta ve Batı Karadeniz ile Anadolu'nun çeşitli yerlerinden kereste temin yerleri ve temin edilecek kereste cinsleri, 18. yüzyılın başından itibaren süren uygulamalarla belirginlik kazanmıştır. Özellikle Tersâne-i Âmire'nin kereste ihtiyacını karşılamak adına Kocaeli Sancağı, Karadeniz ve İstanbul'dan yapılacak kereste kesimleri için İzmit Kereste Eminliği teşkil edilmiştir. Ocaklık harici kesimlerde de yine bahsedilen eminlik görevli olup, temin edilen kerestelerin İstanbul'a nakledilerek kereste mahzenine ve kurşunlu mahzene teslim edilmeleri istenmiştir. Bu şekilde 1778 yılında Kocaeli'den 6.993 adet ve Karadeniz'den 215 adet kerestenin kesim ve nakliye ücreti için 33.947,5 kuruş ödenmiştir. Tersâne-i Âmire'nin 12 Ekim 1779–29 Eylül 1780 tarihleri arasındaki hicri bir yıllık muhasebesinde, kereste bedeli 40.720 kuruş ile toplam giderlerin yaklaşık 1/10'unu oluşturmuştur. 1784'te Tersâne'de inşa edilen iki kalyon için, İzmit Kereste Eminliği tarafından ocaklık harici temin edilen 24.176 adet kerestenin bedeli ise 64.749 kuruş tutmuştur. 1770-1792 yılları arasında Tersâne-i Âmire'nin yıllık olağan harcamaları içinde, kereste teminine ortalama 40 bin kuruşluk bir pay ayrılmış olup, bu meblağ Tersâne-i Âmire ile taşradaki tersâne ve tezgâhlarda inşa ve tamir edilen gemilerin sayısındaki artışla orantılı olarak yükselmiştir⁹⁵.

Donanmanın ihtiyaç duyduğu bir diğer malzeme ise seren ve sütundur. Tersâne için her yıl mutad olarak talep edilen kerestenin yarısı kadar meblağ da sütun ve seren için geçerlidir. Mutad olarak Gideros, Alaplı, Çayağzı ve Hendek'ten her yıl istenen sütun ve seren (Tablo 24), 1721-1838 arasında ne adedinin ne de birim fiyatının değişmediği anlaşılmaktadır⁹⁶.

Tablo 24: 1778'de Gideros, Alaplı, Çayağzı, Hendek ve çevresinden talep edilen sütun ve seren

	Adet	Fiyat (akçe)	Tutar	
			Akçe	Kuruş
Kebir	40	12.000	480.000	4.000,00
Kebir deste	40	9.000	360.000	3.000,00
Bayağı deste	35	8.000	280.000	2.333,33
Boynuk	50	3.600	180.000	1.500,00
Sütun	165		1.300.000	10.833,33
	Adet	Fiyat (akçe)	Tutar	
			Akçe	Kuruş

⁹⁵BOA, MAD. d. 2925, s. 189; 4122, s. 147; C. BH. 2709; Tolstoy, 2016, a.g.k., 66.

⁹⁶BOA, C. BH. 2709; MAD. d. 8894, s. 66; Aydın, 2011, a.g.k., 263; L. Düzcü (2017). *Yelkenliden Buharluya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*. İstanbul: Doğu Kütüphanesi, s. 341.

Tablo 24 (Devam): 1778'de Gideros, Alaplı, Çayağzı, Hendek ve çevresinden talep edilen sütun ve seren

Kaba baştarda	60	2.400	144.000	1.200,00
Bayağı baştarda	80	2.000	160.000	1.333,33
Kadırga	250	600	150.000	1.250,00
Cunda	350	300	105.000	875,00
Kara sağır	500	150	75.000	625,00
Seren	1.240		634.000	5.283,33
TOPLAM	1.405		1.934.000	16.116,67

Kaynak: BOA, C. BH. 2709.

1762 yılı bütçesinde Tersâne-i Âmire masrafları adı altında kaydedilen meblağ toplamda 544.908 kuruştur. Bunun yalnızca 61.098,5 kuruşu ocaklık, 483.809,5 kuruşu nakit yoluyla karşılanmıştır. Taşra tersânelerinde inşa edilmekte olan kalyonların masrafları, Tersâne'nin 212.900 kuruşu bulan yıllık mühimmat ve ücret ödemeleri ile Tersâne'de bulunan personelin iâşe masrafları bu hesaba dahildir. Tersâne-i Âmire'nin emin tarafına havale edilen gelirler 1771-1772 yılları için ortalama 260 bin kuruş, 1773-1774 yılları için 287 bin kuruş olmuştur (Tablo 25). Tersâne için bu masraf miktarları, Rusya ile harpten önceki yıllık masrafların çok üzerinde görünmemektedir. Tersâne emininin 2 Kasım 1777–22 Ekim 1778 tarihlerini kapsayan 12 aylık masraflarının *icârât* ve *ihracât* kalemlerini karşılamak üzere, ocaklık harici 125.000 kuruşluk bir fon tahsis edilmiştir. Bu meblağın 15 bin kuruşu Beyşehir ve Kesriye cizyelerinden, 35 bin kuruşu Biga ve Saruhan gibi daha çok Batı Anadolu'daki bazı avarızlardan ve 75 bin kuruşu çoğu Halep'ten olmak üzere çeşitli mukataalardan tertip edilmiştir. 12 Ekim 1779–29 Eylül 1780 tarihleri arasında Tersâne-i Âmire Rûznâmçesi icmallere göre, Ömer Vahid Efendi zamanında Tersâne'nin *makbûzât*, *mübâyâât*, *icârât*, *ihracât* ve diğer masraf kalemlerinin 12 aylık muhasebesi, Tersâne'de açıkların artmakta olduğunu gösterir. Buna göre 48.546,5 kuruşluk kısmı ocaklık ve geri kalanı havalelerden oluşmak üzere, Tersâne gelirleri 344.663 kuruştur. Ancak aynı yıl giderler 432.979 kuruş tuttuğundan, 88.315 kuruşluk bir bütçe açığı meydana gelmiştir. Tersâne-i Âmire masrafları 1198 (1784) yılı bütçesinde 829.268,5 kuruş, 1199 (1785) yılı bütçesinde ise 681.539 kuruş olarak kaydedilmiştir. Böylelikle yalnızca Tersâne-i Âmire'nin masrafları, toplam giderler içinde 1784 yılında %4,44 ve 1785 yılında %3,94 oranında paya sahip olmuştur. Rusya ile savaşın sürdüğü 1788 yılında ise, yalnızca Tersâne-i Âmire masrafları 1.081.000

kuruşa ulaşmıştır. Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın son deniz seferine çıktığı bu yılda, Tersâne-i Âmire'nin masrafları tek başına merkezi hazinenin elde edebildiği gelirlerin %8,16'sına mâl olmuştur⁹⁷.

Tablo 25: *Tersâne-i Âmire emineğine yapılan ödemeler (1771-1774)*

Tersâne Emine	Tarih Aralığı	Tersâne Emine	Tarih Aralığı
Hacı Ahmed Ağa	11 Eylül 1771- 23 Ocak 1773 (15 ay)	Mustafa Efendi	24 Ocak 1777- 4 Aralık 1774 (23 ay)
Miktar (kuruş)	Tezkire Tarihi	Miktar (kuruş)	Tezkire Tarihi
110.000	14.11.1771	75.000	09.02.1773
100.000		25.000	19.04.1773
25.000	18.01.1772	25.000	30.04.1773
50.000	05.02.1772	75.000	18.08.1773
25.000	29.03.1772	40.000	14.11.1773
15.000	22.08.1772	75.000	03.02.1774
325.000	14.11.1771-22.08.1772	25.000	15.01.1774
260.000	Yıllık ortalama	60.000	07.01.1774
		75.000	17.03.1774
		75.000	17.03.1774
		550.000	09.02.1773-17.03.1774
		286.957	Yıllık ortalama

Kaynak: BOA, C. BH. 10081.

1774 Kaynarca Antlaşması'nı takip eden yıllarda, donanma için inşa edilen savaş gemilerindeki hızlı artışa paralel olarak, temin edilen malzeme miktarında da artış olmuştur. Tersâne'de zindan yanında, Kasımpaşa eteğinde, sahilde ve Divanhâne'nin önündeki kubbeli binalara kadar uzanan mahzenlerde muhafaza edilen malzemelerle ilgili bilgiler, bu yıllarda depoların dolu olduğu yönündedir. 1784 başlarında Tersâne'yi teftişe gelen Sadrazam Halil Hamid Paşa da, padişaha sunduğu raporunda bu durumu teyit eder. III. Selim padişah olduktan sonra, gelecek sene için gereken malzemenin erkenden tedarik edilmesine dair emirler vermiştir. Bunun için gerekli paranın yarısının

⁹⁷BOA, MAD. d. 4122, s. 147; C. BH. 9839; Çelik, 1999, a.g.k.. 63-64, 72, 74, 76-77.

Darphâne'den *taviz* olarak alınması ve bu meblağın Başmuhasebe'ye kaydedilmesi usulü getirilmiştir. Bu şekilde 1792 yılı için gereken malzemelerin 600 keseye/300 bin kuruşa yaklaşan toplam tutarının, 299 kesesinin Darphâne'den alınmasına dair çıkan hatt-ı hümâyunun tarihi Haziran 1791 tarihini taşır⁹⁸. 1792 yılı için donanmanın ihtiyacı olan malzemelerin cinsi, miktarı, ücreti ve temin kaynakları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir (Tablo 26).

Tablo 26: 1792 yılında donanma için tedarik edilecek malzemeler

Malzeme	Satın Alınacağı Yer	Birim	Miktar	Birim Fiyatı (akçe)	Toplam (Kuruş)	Oran
<u>Tel</u>	İnebolu ve havalisi	Kantar	3.000	1.200	30.000	10,03%
	[İstanbul'a getirildiğinde tacirleri]		4.000	1.920	64.000	21,39%
			<u>7.000</u>		<u>94.000</u>	<u>31,41%</u>
Kârhâne Kirpâsı	Devlete ait kirpâs kârhânesinde ocaklık harici üretilen	Zirâ	100.000	38	31.666,67	10,58%
Mayistra Kirpâsı	İstanbul'daki tacirleri	Top	5.000	300	12.500	4,18%
<u>Kirpâs</u>					<u>44.166,67</u>	<u>14,76%</u>
<u>Kereste</u>	<u>Tersâne emini tarafından kesilip nakledilecektir.</u>				<u>40.000</u>	<u>13,37%</u>
<u>Ham Kendir</u>	<u>Aydın Sancağı</u>	<u>Kantar</u>	<u>4.000</u>	<u>1.080</u>	<u>36.000</u>	<u>12,03%</u>
<u>Katran</u>	İstanbul'a getirildiğinde tacirleri	Kantar	2.000	360	6.000	2,01%
	Alaplı ve Ereğli tarafları		1.000	360	3.000	1,00%
	Meğri ve havalisi		1.000	360	3.000	1,00%
			<u>4.000</u>	<u>360</u>	<u>12.000</u>	<u>4,01%</u>
<u>Zift</u>	İstanbul'a getirildiğinde tacirleri	Kantar	2.000	360	6.000	2,01%
	Meğri ve havalisi		1.000	360	3.000	1,00%
			<u>3.000</u>	<u>360</u>	<u>9.000</u>	<u>3,01%</u>
<u>Ham Demir</u>	İğneada ve havalisi	<u>Kantar</u>	<u>2.000</u>	<u>484</u>	<u>8.066,67</u>	<u>2,70%</u>
		<u>Kıyye</u>	<u>88.000</u>	<u>11</u>		
<u>Reçine</u>	<u>İstanbul'a getirildiğinde tacirleri</u>	<u>Kantar</u>	<u>2.000</u>	<u>360</u>	<u>6.000</u>	<u>2,01%</u>

⁹⁸BOA, TS.MA. E. 879/25; C. BH. 10325; Habesci, 1784, a.g.k., 244; Sarkis Sarraf Hovhannesyan (1996). Payitaht İstanbul'un Tarihçesi. (Çev. Elmon Hançer). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 37.

Tablo 26 (Devam): 1792 yılında donanma için tedarik edilecek malzemeler

<u>Çeşitli malzeme</u>	<u>Tersâne emini tarafından satın alınacaktır.</u>				<u>50.000</u>	<u>16,71%</u>
Toplam (Kuruş)					299.233,33	
Toplam (Rumi Kese)					[598,47]	

Kaynak: BOA, C. BH. 10325.

1.2.2 Seferler ve Finansman Kaynakları

Osmanlı donanmasını aktif tutacak personel için yapılan ödemeler, genel itibariyle iki kısımda incelenebilir. Bunlardan ilk kısımda derya beyleri, Akdeniz firkaatçileri, Tersâne’de bulunan gedikli personel gibi daimi olarak hizmette ve devletten geliri olanlar yer alır. Bu personelin miktarı ve aldıkları ücretler, 1770’li ve 1780’li yıllarda büyük bir değişikliğe uğramamıştır. İkinci kısmı ise seferlerin ana unsuru olan kalyoncular ile diğer mürettebat oluşturur ki, bunların sayıları ve aldıkları ücretler toplamı, düzenlenen seferin büyüklüğüne ve ihtiyacına göre her yıl değişiklik gösterir.

1775 yılında Akdeniz’e sefere çıkan 15 yelkenli gemideki 5.280 kişinin mevacibi 17.897.001 akçe/149.141,5 kuruş tutmuştur. Mevacib hesaplamaları yapılırken, taşrada inşa halinde olan gemilerdeki personelin mevacibi de bu hesabın içinde değerlendirilmiştir. 1776 yılında kalyoncuların mevacibi, kaptanların sâlyâneleri ve Rodos’ta denize indirilen kalyonlarda görev alanların mevacibleriyle birlikte 354.856 kuruş olarak gerçekleşmiştir. İlgili sefer için mevacib ödemeleri, 31 Mart-28 Nisan 1776 tarihleri arasındaki dört haftada tamamlanmıştır⁹⁹.

Kalyonlar mevacibi için gelirlerin önemli kısmının finansmanı Suriye ve çevresinden sağlanmıştır. 1784 yılında Akdeniz’e ve Karadeniz’e sefere çıkacak kalyoncu levetlerinin mevacibleri için 382.583,5 kuruşluk finansman ayrılmıştır. Kaynak ise büyük ölçüde Halep, Sayda, Trablusşam, Rakka, Malatya ve Mora’daki mukataalardan ve avarızdan sağlanmıştır. Bu yıllarda ilgili gelirlerin, donanmanın ilkbaharda çıkacağı sefere kadar doğrudan Darphâne’ye getirilmesi ve burada muhafaza edilmesi usulü uygulanmıştır. Devlet kalyoncu mevacibini ödemek için zaman zaman farklı kaynaklara da yönelmiştir. 1782 seferinde kalyoncular mevacibinin tamamlanması için 28.052 kuruş, Cezayirli Gazi Hasan Paşa’nın Limni’deki mukataa gelirlerinden

⁹⁹BOA, C. BH. 7261, 9071.

karşılanmıştır. 1790 yılı için donanmada istihdam edilecek Rum ve Ermeni reayanın 33.000 kuruş tutan peşin ücretleri ise, eski sadrazam Cenaze Hasan Paşa'nın zimmetinde kalan paradan verilmiştir. 1787-1792 yıllarında Rusya ile yapılan harpte, donanma mevacibleri hiç olmadığı kadar yükselmiştir. 1788 yılı bütçesinde kalyonlar mevacibi 565.000 kuruş olarak kaydedilmiştir. Derya beylerinin ve çamlıca kayıklarının sâlyânesi ise aynı bütçede 134.500 kuruştur. Yalnızca bu iki kalem, aynı yılın toplanabilen gelirlerinin %5'inden fazlasını götürmüştür. Yalnızca levent mevacibleri için bu miktar, 1790 yılında 875.696 kuruş, 1791 yılında ise 19.190 kişi için 770.408 kuruş olmuştur¹⁰⁰.

2. ATÂLETTEN UYANIŞ

18. yüzyılın başlarında yeni kaybettikleri Mora'yı geri almak için bahriyede islahat yapan ve gerekli azmi gösteren Osmanlılar için, Venedik ile harbin sona erdiği 1718 yılından itibaren bahriyeye dair meselelerin ikinci planda kalmaya başladığı söylenebilir. Çeşme'de yaşanan donanma felaketine kadar yarım yüzyıl kadar bu durum sürmüştür. Bu dönemde donanmanın başında, kendi döneminde eşine az rastlanan bir cesarete ve enerjiye sahip olan Kaptanıderya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın çabaları neticesinde, donanma ve deniz hakimiyeti konularındaki tehlikeli durumu bir nebze atlatmak, en azından hafifletmek mümkün olabilmıştır. 1770'li yıllarda Osmanlı deniz hedefleri arasında, donanmanın nitelik ve niceliğinin artırılması, Kırım'ın geri alınması, başta İstanbul ve boğazlar olmak üzere Karadeniz'de ve Doğu Akdeniz'de tehlikeye giren güvenliğin yeniden sağlanması gelmiştir. Hasan Paşa'nın başarılarla dolu kariyeri sayesinde elde ettiği güç ve itibar, dönemin padişahı I. Abdülhamid nezdinde de önemli ölçüde desteklenmiştir. Paşa'nın donanmayı iyileştirme uğruna gösterdiği çabalar, genellikle dönemin Avrupalı tanıkları tarafından da takdirle karşılanmıştır. Mevcut insan kaynakları ve imparatorluğun imkanları yanında, şahsi imkanlarını da seferber etmekten çekinmeyen Cezayirli Hasan Paşa, Tersâne'de bir mühendishânenin açılması, kalyoncular kışlasının kurulması ve özellikle Fransız uzmanların istihdam edilerek Avrupa askeri teknolojisinin Osmanlı donanmasında yer alması gibi faaliyetlere bizzat önyak olmuştur. Bu sebeple, her ne aşamada olursa olsun, bu dönemde Osmanlı bahriyesinde yapılan atılımlarda ve reform çalışmalarında en büyük pay ona aittir. Üstelik

¹⁰⁰BOA, MAD. d. 4122, s. 180; KK. d. 5723, s. 113, 166; C. BH. 546, 5483; Çelik, 1999, a.g.k., 77.

yaptığı uygulamalar ve yenilikler kendisiyle sınırlı kalmamış, özellikle haleflerinden Küçük Hüseyin Paşa tarafından genişletilerek ve niteliği artırılarak sürdürülmüştür¹⁰¹.

2.1. Tersâne-i Âmire’de Mühendishânenin Kuruluşu

18. yüzyıldan önce benzerlerine rastlanmayan şekilde, Osmanlı eğitim-öğretim sistemi içinde Avrupa tarzında müfredata sahip daimî okulların kurulması, bu yüzyılda savaşlarda yaşanan mağlubiyetler dolayısıyla duyulan ihtiyaç zemininde tatbik sahası elde etmiştir. 19. yüzyıla kadar Avrupa ile olan ilişkilerde, genel itibariyle harp teknolojisinin transferi ön planda olmuştur. Başta topçuluk alanında olmak üzere ilerleyen ateşli silahlar teknolojisi, ganimet ya da satın alma yoluyla elde edilip üretimlerinin Osmanlı harp sanayii tarafından gerçekleştirilir hale gelmesi, Batı’da ortaya çıkan teknolojik gelişmelerden çok geç haberdar olduğu yönündeki kanaatleri çürütecek seviyededir. Salt bilimin transferinde söz konusu olmayan aynı tavır ise, dönemin Osmanlı dünyasındaki sosyolojik, dini, kültürel ve ekonomik sebepler dairesinde değerlendirilmelidir¹⁰².

Osmanlıların özellikle 18. yüzyılda Batı bilimini elde etmesi, üç farklı yoldan gerçekleşmiştir. Bunlar sırasıyla; tercüme, seyahatler ve müesseseler yoluyla olmuştur. Konunun sınırları içinde yer alan müesseseler, Osmanlı Devleti’nin hizmetinde bulunan başta Fransızlar olmak üzere, Avrupalılardan doğrudan öğrenme yoluyla gerçekleştirilmiştir¹⁰³. Osmanlı dünyasında Avrupalı uzmanların istihdamının en erken örneğine, 1716’da Osmanlı ordusunda yeni bir eğitim projesi hazırlayan Fransız subayı Rochefort ile rastlanmaktadır. Akabinde 1720 yılında İstanbul’da tulumba teşkilatını kuran Gerçek Davud Ağa da, Fransız asıllı mühtedi bir mühendis olarak karşımıza çıkmaktadır¹⁰⁴.

18. yüzyılda, Osmanlılar ile birlikte genel itibariyle Avrupa’yı etkisi altına alan Fransız mühendisliğinin gelişimine kısaca göz atmak faydalı olacaktır. Rönesans çağında

¹⁰¹Tolstoy, 2016, **a.g.k.**, 69; T. Thornton (2015). *Bir İngiliz Tacirin İzlenimleriyle Osmanlıda Siyaset, Toplum, Din Yönetim (1793-1807)*. (Çev. Ercan Ertürk). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 200-201; Habesci, 1784, **a.g.k.**, 239; Eton, 2009, **a.g.k.**, 51-53

¹⁰²M. Kaçar (2006). İlk Osmanlı Mühendisleri. *Prof. Dr. Mübahat S. Kütükoğlu'na Armağan* içinde. (Ed. Zeynep Tarım Ertuğ). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, s. 499, 501.

¹⁰³Kaçar, 2006, **a.g.k.**, 506.

¹⁰⁴Kaçar, 2006, **a.g.k.**, 502; Y. Çelik (2012). Tulumbacı. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 41. İstanbul: TDV Yayınları, s. 369.

yeni istihkâm sanatlarını İtalyan mühendislerden öğrenen Fransızlar, 17. yüzyıldan itibaren bu alanda ilerleyerek tüm Avrupa'ya Fransız mühendisliğini yaymışlardır. Portekiz, Prusya, Napoli, A.B.D. gibi hükümetler, özellikle 18. yüzyılda Fransız modelinde mühendis birlikleri oluşturmuşlardır. Fransızlar lehine hayranlığın uyandığı bu durum, Osmanlıları da etkilemekte gecikmemiştir¹⁰⁵.

Mühendislik okullarının kurulmasında, Fransa'nın öncü bir durumda olduğu aşikardır. Bu ülkede 1720 yılından itibaren askerî birliklerde teorik ve pratik eğitim veren okulların kurulmasına başlanmıştır. Paris'in yanında diğer büyük şehirlerdeki askerî birliklerde de oluşturulan bu okulların başına, yüksek ücretlerle birer matematik hocası ile dersleri tekrar etmekle görevli birer asistan atanmıştır. Subay olmak üzere çoğu asilzâde olarak buraya giren öğrenciler, 1751 yılından itibaren giriş için sınava tabi tutulmaya başlanmıştır¹⁰⁶.

Fransa'da askerî mühendislik eğitiminin başlangıcı, 1748 yılında *École Royale du Génie de Mézières*'in kurulmasıyla gerçekleşmiştir. Bu okulun prensiplerinin Fransa'daki diğer askerî okullar için de kabul edilmesiyle, eğitimde *uniform* bir düzen sağlanmıştır. Fransa yalnızca bu okullarda yetişen mühendislerle değil, aynı zamanda mühendislik sahasında yapılan yayınlarla da diğer ülkeleri etkilemiştir. Fransız mühendisler şahsen çağrılabilirdikleri gibi, bizzat Fransa hükümeti tarafından da yabancı devletlere gönderilmişlerdir. Osmanlı Devleti'nin Fransız mühendisleri istihdam etmesi de, bu bağlamda değerlendirilebilecek bir örnektir¹⁰⁷.

Osmanlılarda askerî mühendislik eğitiminin başlangıcı, Humbaracı Ocağı'nın Avrupaî tarzda ıslah edilmesiyle gerçekleşmiştir. Avrupa metotlarının aynen taklit edilmesi prensibini savunan Fransız asilzâdesi mühtedi Bonneval Ahmed Paşa (Comte Alexander Bonneval), 1735'te bir nizâmnâmeyle yeniden düzenlediği bu ocağın başına getirilmiştir. Hendesehâne olarak da anılan ve hendese ile geometri derslerinin verildiği Humbarahâne, bu dönemde bir askerî okul halini almıştır. Üç odadan oluşan Humbaracı Ocağı Hendesehânesi'ndeki eğitim faaliyetleri, esasında 1739 yılı sonlarında Mehmed Efendi-zâde Said Efendi'nin mühendis hocası olarak atanmasıyla başlatılabilir. Yeni Humbaracı Ocağı'nın ömrü büyük ölçüde Bonneval Ahmed Paşa'nın ömrüyle sınırlı olmuştur. 1747'de onun ölümünden sonra bir süre oğlu Süleyman Ağa (Comte de la Tour)

¹⁰⁵Kaçar, 2006, a.g.k., 496, 497.

¹⁰⁶Kaçar, 2006, a.g.k., 497, 498.

¹⁰⁷Kaçar, 2006, a.g.k., 498, 499.

tarafından idare edilen ocak, 1750 yılında lağvedilmiştir. Uzun soluklu olmasa da, Avrupa tarzında eğitim veren buradaki okulun yankıları 18. yüzyılın son çeyreğine kadar sürdüğü ve bu dönemde kurulan mühendishânelere örnek teşkil ettiği için, akim kalan bir teşebbüs olmaktan uzaktır¹⁰⁸.

Humbaracı Ocağı'nda hocalık yapan Mehmed Said Efendi'ye dair bazı anekdotlar, 18. yüzyılda hendesehâne müessesesiyle karşılaşan Osmanlı ilmiyesinin durumu hakkında önemli örnekler içermektedir. Klasik Osmanlı ilmiye sistemi içinde yetişen ve kırklı medresede müderrislik payesi bulunan Said Efendi, riyazi ilimlerde söz sahibidir. 1730'larda yazdığı ve yüksek ihtimalle Humbaracı Ocağı'ndaki okulda okutulan konular arasında geometri, cebir, trigonometri, resim, aritmetik, istihkâm, topçuluk, humbaracılık, irtifa, astronomi, logaritma, askerî mimarlık, mühendislik aletleri yapımı ve kullanımı, mekanik gibi başlıklar bulunmaktadır. Bu durum, 18. yüzyıl Osmanlı ilmiyesinin çalışma sahalarını ve Avrupa bilimi ile adaptasyon potansiyelini de göstermektedir. 1767'de vefat eden Said Efendi'nin çizgisi münferit olmayıp, takip eden yıllarda Gelenbevî İsmail Efendi'nin ve diğer mühendishâne hocalarının da benzer bir tablo çizdikleri görülecektir¹⁰⁹.

Osmanlıların Batı tekniği ve bilimi ile münasebetinin tekrar artması, 1770 yılında İstanbul'a gelen Baron de Tott ile olmuştur. İstihkâm ve topçuluk alanında bilgi sahibi olan Tott, ilk olarak Çeşme'de donanmanın kaybı sebebiyle tehdit altına giren Çanakkale Boğazı'nın güçlendirilmesinde görevlendirilmiştir. Çanakkale istihkâmının arttırılmasının ardından ise Kağıthâne'de bir topçuluk okulunun kurulmasına öncülük etmiştir. Ardından Karadeniz (İstanbul) Boğazı'nın müstahkem hale getirilmesi görevini yerine getirmiştir. Tott, hatıralarına göre Darphâne'de sikke kalıplarının dökülmesi işinde dahi görev yapmıştır¹¹⁰.

Baron de Tott'un Donanma ve Mühendishâne ile alakalı icraatı ise, kendisinin 1773 yılına tarihlediği, Tersâne bünyesinde bir riyaziye mektebinin kurulmasıyla gerçekleşmiştir. Fransızların *École de Théorie* veya *École de Mathématiques* olarak adlandırdıkları bu okul, Osmanlı kaynaklarında *Hendesehâne* veya *Hendese Odası* olarak adlandırılmıştır. Tersâne-i Âmire'de Darağacı civarında kadırgaların çekildiği boş bir

¹⁰⁸M. Kaçar (1994), *Osmanlı Devleti'nde Mühendishânelerin Kuruluşu ve Bilim ve Eğitim Anlayışındaki Değişmeler*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 22, 29, 36; A. Halaçoğlu (1998). Humbaracı. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 18. İstanbul: TDV Yayınları, s. 350; Kaçar, 2006, **a.g.k.**, 504, 510; Karahan, 2017, **a.g.k.**, 129.

¹⁰⁹Kaçar, 2006, **a.g.k.**, 504-508.

¹¹⁰Tott, tarihsiz, **a.g.k.**, 253-306.

gözde açılan bu okul, Fransız arşiv belgelerine göre 29 Nisan 1775 tarihinde eğitim-öğretim faaliyetine başlamıştır. Kaptanıderya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın girişimiyle açılan bu okula Baron de Tott nezaret ederken, öğretim kadrosunda ilk olarak Fransız Çavuş Kermovan ile İngiliz mühtedi Campbell Mustafa Ağa görev yapmıştır. Okul için gerekli olduğu düşünülen matematik ile ilgili aletler ve kitaplar ise Saray'dan gönderilmiştir¹¹¹.

Okulun açılış gerekçesi, ilk yılları hakkında detaylı bilgi veren nadir kaynaklardan olan 1797 tarihli Küçük Hüseyin Paşa Layihası'nda; “donanma kalyonlarında hendese ve coğrafya ilmini bilir adamlar bulunmasının gerektiği” şeklinde belirtilmiştir. Ancak layihada Hendese Odası olarak tanımlanan okulun kuruluş tarihi, 21 Şubat 1776'da başlayan hicri 1190 yılı olarak verilmiştir. 1776'da Baron de Tott'un İstanbul'dan ayrılmasından sonra, Tersâne'de kurulan bu okulun yeniden düzenlendiği anlaşılmaktadır. Bu düzenlemeye göre, Hendese Odası'ndaki hocaya yevmiye 90 akçe, baş halifeye 30 akçe, aletleri muhafaza eden kişiye 20 akçe ve 10 istidatlı telebeye 12'şer akçe *vazife* ile aylık 20 kuruş da taamiye (yemek) verilecektir. 13 kişiden oluşan okulun bu ilk çekirdek kadrosunun yıllık maliyeti, bu hesaplara 1.000 kuruşu ancak geçmektedir. Tersâne sergisinden verilecek olan bu ücretlere karşılık, bu kişilerden haftada beş gün hendese eğitim-öğretimi gerçekleştirmeleri ve tasarruf ettikleri vazifelerini alıp satmamaları beklenmektedir. Tayin edilen hocanın dışındaki herkesin Tersâne görevlilerinden olmaları, bir şekilde sayının eksilmesi halinde ise, hocanın arzı ve kaptanıderyanın tevcihiyle *vazife* tasarruf etmeleri, hendese fenninde maharetleri açığa çıkmadıkça da donanma gemilerinde görevlendirilmemeleri usulü getirilmiştir. Nizâm-nâmesi bu şekilde hazırlanan okulun ilk hocası, Cezayirli Hasan Hoca olmuştur¹¹².

Denizcilik kariyerini Cezayir'de kaptanlık yaparak geçirmesi sebebiyle “Cezayirli” olarak anılan Hasan Hoca, tercüme yoluyla da olsa Osmanlı dünyasında gemi mühendisliğine dair *Sefînetü'l-fiker meşhûneti fi'd-dürer* adlı ilk eseri kaleme almış kişidir. 1781-1786 yılları arasında İstanbul'da bulunan Rahip Toderini, Cezayirli Hasan Hoca'nın Türkçe ve Arapça dışında İngilizce, Fransızca ve İtalyancayı ve ayrıca denizcilik aletleri ile bu konuda Batı'da yazılmış en iyi kitapları bilen, usta bir denizci

¹¹¹M. Kaçar (1994). *Osmanlı Devleti'nde Mühendishânelerin Kuruluşu ve Bilim ve Eğitim Anlayışındaki Değişmeler*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 48-50; K. Beydilli (2015). İstanbul'da Deniz ve Kara Mühendishanelerinin Kuruluşu ve Faaliyetleri. *Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* içinde. c. 9. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., s. 323.

¹¹²G. Dávid (1992). Tott, tarihsiz, **a.g.k.**, 83; Kaçar, 1994, **a.g.k.**, 163; Beydilli, 2015, **a.g.k.**, 324.

olduğunu beyan etmektedir. Aynı yıllarda kendisiyle birlikte çalışan André Joseph de Lafitte-Clavé ise, hocanın İtalyanca bildiğini ve konuşamamakla beraber Fransızca anladığını bildirmiştir. Cezayirli Hasan Hoca daha sonra kapudane rütbesi verilerek amiral yapılmış, 1787’de Rusya ile harbin başlamasıyla donanmanın Karadeniz’e sevkinde görevlendirilmiştir. Ancak Kılburun istihkâmlarının ele geçirilememesi üzerine, İstanbul’a döndükten sonra başarısızlıktan sorumlu tutularak idam edilmiştir. Yerine geçen Seyyid Osman Efendi, daha sonra Hasköy Mühendishânesi’ne IV. halife olduğundan, onun yerini en olgun öğrencilerinden Molla Mustafa Hoca almıştır¹¹³.

Toderini’nin ifadelerine göre, birinde talebelerin toplandığı mektebin bulunduğu ve iki binadan oluşan okulun ilk yıllarında, burada Türkçe ve Fransızca olarak basılmış atlas ve deniz haritaları ile çeşitli gemi türlerinin el çizimi resimleri bulunmaktadır. Çok sayıda denizcilik aletinin de bulunduğu okulda, dokuz genç talebenin yanında ihtiyar bir de Cezayirli kaptan vardır. Cezayirli’nin ifadelerine göre, Osmanlı ileri gelenlerinin ve kaptanlarının çocukları olan talebelerin sayısı 50’nin üzerindedir. Dersleri düzenli takip edenlerin sayısı ise bu sayının oldukça altında kalmaktadır. Salı ve Cuma günleri haricinde günde dört saat öğretim yapılan okulda, talebelere kaptanıderyanın mutfağından getirilen yemekler verildikten sonra gitmelerine izin verilmektedir. Beslenmeye dikkat edilen okulda, hocanın aldığı maaşa ilaveten her ihtiyacı temin edilmektedir. Avrupa ve Türk yapımı olmak üzere çeşitli gökküreleri, usturlaplar, güneş saatleri, oktant, pusulalar, Galile pergeli ve daha pek çok denizcilik aleti okulun envanteri arasındadır¹¹⁴. Yine 1784 yılına ait bir Osmanlı arşiv vesikası da, benzer alet ve kitapları içermesi ve daha teferruatlı envanter bilgisi vermesi açısından konuyu genişletmektedir¹¹⁵.

1781 yılında kadar Mühendishâne olarak anılmayan Hendesehâne¹¹⁶ için, 1783 yılında Kırım’ın Rusya tarafından işgali dönüm noktalarından birini teşkil etmiştir. Halil Hamid Paşa’nın sadrazamlıkta bulunduğu bu dönemde, askerî teknoloji alanında özellikle Fransız uzmanlığına dayanan yeni bir reform çalışması başlatılmıştır. Bu kapsamda Fransa’dan iki topçu hocası talebinin ardından, 1783 yılının son aylarında başta Yarbay Marc Antoine Chabaud de la Tour ile yardımcısı deniz coğrafyacısı mühendis Eghard

¹¹³Kaçar, 1994, **a.g.k.**, 68, 165; M. Kaçar vd. (2012). *İstanbul Teknik Üniversitesi ve Mühendislik Tarihimiz*. (Ed: M. Karaca), İstanbul: Mavi Ofset, s. 56; Beydilli, 2015, **a.g.k.**, 324; G. Toderini (2018). *Türklerin Yazılı Kültürü ve Edebiyatı*. (Çev. Mehmet Serdar Bekar). İstanbul: Yeditepe Yayınevi, s. VI, 104-106.

¹¹⁴Toderini, 2018, **a.g.k.**, 105, 106.

¹¹⁵Tersâne’deki Mühendishâne’de mevcut aletler ve eşyanın listesi için: Kaçar, 1994, **a.g.k.**, 64-67.

¹¹⁶Beydilli, 2015, **a.g.k.**, 323.

olmak üzere 12 kadar Fransız subay ve uzmandan oluşan ekip İstanbul'a gelmiştir¹¹⁷. Mühendishâne ise, Kasım 1784'te Tersâne Zindanı yanında üç ambarlı kalyonların inşa edildiği yerin yakınında yapılan birkaç odalı ve iki katlı müstakil bir binaya taşınmıştır. Değişiklik yalnızca mekanla sınırlı kalmamış, ders programında yeni düzenlemeler yapıldığı gibi, hoca kadrosu da genişletilmiştir¹¹⁸. Le Tour'a yardımcı olmak amacıyla İstanbul'a gelen kale mühendisleri Lafitte-Clavé ile Joseph Gabriel Monnier, Osmanlı Devleti'ndeki tek hendesehâne olması hasebiyle Tersâne'deki mühendishâne'de eğitim vermeye başlamışlardır. Derslerin pratik kısmı bu iki Fransız subay tarafından verilirken, teorik kısmı ise ilmiyeden Gelenbevî İsmail Efendi ile Kassâbbaşı-zâde İbrahim Efendi tarafından verilmiştir. Şikk-ı Sâni Defterdarı Mustafa Reşid Efendi ise okulun nâzırı olarak görevlendirilmiştir¹¹⁹.

Lafitte-Clavé, 1 Nisan 1784-31 Temmuz 1788 tarihleri arasında Türkiye'de kalmış ve geride bu yıllara dair bir *Journal* bırakmıştır. *École de Mathématiques* (riyâziye mektebi) ve *École de Fortification* (istihkâm mektebi) olarak bahsettiği okulu, Şubat 1787'ye ait bir notunda ilk kez doğrudan *Mühendishâne* olarak adlandırmıştır. Pazartesi ve perşembe günlerinde derslerin yapıldığı bu okulda, Lafitte-Clavé kendisinin başmühendis Monnier'nin ise ikinci mühendis olduğunu belirtmektedir. Onun girişimleri neticesinde Fransız Elçiliği matbaası bünyesinde, Arap harflerinin de ilavesiyle 1786 yılından itibaren Osmanlı Türkçesinde eserler basılmaya başlanmıştır. Lafitte-Clavé, 28 Ekim 1784 tarihinden itibaren pazartesi ve perşembe günlerinde olmak üzere toplamda 182 ders verdiği okulda, son dersini 29 Aralık 1786 tarihinde yapmıştır. Bundan sonra ise, Sadrazam Koca Yusuf Paşa'nın talebi doğrultusunda sahaya inilerek uygulamalı derslere geçilmiştir. 2 Ocak-23 Nisan 1787 tarihleri arasında Okmeydanı'nda 23 ders veren Lafitte-Clavé, Özi Kalesi'nin tahkimi ile görevlendirilerek yerini Monnier'e bırakmıştır. Fransız uzman ekibi içerisinde bu dönemde Egnard, Kauffer ve Poirot gibi coğrafya uzmanları da bulunmuş, Boğaziçi, Marmara ve Karadeniz haritaları çıkarmışlardır. Aynı zamanda Paralé, Charleton ve Toudot gibi deniz subaylarının varlığı da zikredilmelidir. Teğmen Laurent Truguet ise, Fransız elçiliğine bağlı bir brik gemisinin kaptanı olarak bu yıllarda Mühendishâne ile de bağlantılı olmuştur. Fransız uzmanların Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerini takip eden II. Katerina için, 1787 yılı

¹¹⁷Kaçar, 1994, a.g.k., 69.

¹¹⁸Beydilli, 2015, a.g.k., 324.

¹¹⁹Kaçar, 1994, a.g.k., 70, 163-164.

önemli bir fırsat doğurmuştur. 11 Ocak 1787 tarihinde Rusya'nın Fransa ile imzaladığı saldırmazlık ve dostluk anlaşmasının akabinde II. Katerina Fransız hükümetine baskı yapmış, Osmanlı topraklarındaki tüm Fransız uzmanlar ülkelerine geri çağırılmışlardır. Bu şekilde 1787-1792 yıllarında gerçekleşen Rus Harbi boyunca, Osmanlı askerî sistemi ve mühendishâne Fransız uzmanların yokluğunda faaliyetlerini sürdürmüşlerdir¹²⁰.

Mühendishâne'de Avrupalı uzmanların yanında öğretim faaliyetini sürdüren Gelenbevî İsmail Efendi ile Kassabbaşı-zâde İbrahim Efendi, aynı zamanda okulun talebe ihtiyacını temin eden en önemli kişiler olmuşlardır. Onların ve Lafitte-Clavé'nin öncülüğünde seçkin talebelere bir maaş bağlanmasına çalışılmış, buna dair nizâmname ise 26 Eylül 1786 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Belirlenen ücretler başlangıçta düşünülen ücretlerin oldukça altında kalmıştır. Mevcut 12 talebe için toplamda 200 kuruş aylık düşünülürken, yedi talebe için 65 kuruşluk bir ödenek sağlanabilmiştir. Buna göre belirlenen yedi talebeye birer berat verilerek, altısına 10 kuruş ve birine 5 kuruş aylık bağlanmıştır (Tablo 27). Daha çok istihkâm alanında uzmanlaşan bu talebeler, takip eden yıllarda açılan diğer mühendishânelerin hoca kadrosunu oluşturmuşlardır.

Tablo 27: Mühendishâne'ye devam eden talebelerin listesi (1786)

	Öğrenci	Özelliği	Aylık (Kuruş)
1	Salih Efendi	Kassâbbaşı-zâde İbrahim Efendi'nin biraderi	10
2	Mustafa Rıfat Bey	Salih Mehmed Besim (Canib) Efendi'nin akrabası	10
3	Abdurrahman Efendi	Fâtihi imaretinin kâtibi	10
4	Mehmed Efendi	Canib Efendi'nin oğlu, Campbell mustafa Ağa'nın kâtibi	10
5	İbrahim Efendi	Humbaracı baş kâtibi	10
6	Mustafa	Mücellid	10
7	Halil Molla	Bevvâb (kapıcı)	5

Kaynak: M. Kaçar (1994). *Osmanlı Devleti'nde Mühendishânelerin Kuruluşu ve Bilim ve Eğitim Anlayışındaki Değişmeler*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 77-78.

Bürokratik açıdan Tersâne eminliğine bağlı olarak faaliyet gösteren ilk mühendishâne, ders veren Avrupalıların genellikle istihkâm alanında uzmanlığının bulunması ve ilmiye sınıfından olan hocalarının da hendese üzerine bilgi sahibi olması sebebiyle, bu alanlarda öğretim faaliyeti yürütmüştür. Denizciliğe dair gelişim ise oldukça sınırlı kalmıştır. Rus Harbi'nin sona ermesiyle, Ağustos 1792'de Tersâne

¹²⁰Kaçar, 1994, a.g.k., 79; Beydilli, 2015, a.g.k., 325-328; D. Panzac (2018). *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, (Çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s. 218.

Mühendishânesi yeniden düzenlenerek Liman Reisliği'ne bağlanmış, hocalarına ve talebelerine verilen ödenekler ile tayinatlar arttırılmıştır. Özellikle gemi inşasına dair ayrı bir sınıfın oluşturulması ve okulun denizciliğe dair eğitim veren bir müessese haline dönüşmesi, ancak 1793 yılında Fransa'dan gelen gemi inşa mühendisi Le Brun'un öncülüğünde gerçekleşmeye başlamıştır¹²¹. Ancak her halükarda Avrupa tarzında bir öğretimin Osmanlı müfredatı içinde yer bulması ve bunun süreklilik arz etmesi bakımından, Tersâne bünyesinde kurulan mühendishânenin varlığı çarpıcıdır. Okul yavaş bir ivmeyle de olsa takip eden yıllarda gelişimini sürdürmüş ve günümüzde İstanbul Teknik Üniversitesi ile Deniz Harp Okulu'nun çekirdeğini oluşturmuş olması bakımından kalıcı bir müessesedir.

2.2. Kalyoncular Kışlasının Kuruluşu

1682'de donanmada kürekli gemilerin yerini yelkenli gemilerin almaya başlamasıyla, bu gemilerin mürettebatı olarak kalyoncular ön plana çıkmaya başlamıştır. 1770 Çeşme Mağlubiyeti ardından ciddi bir kalyoncu ihtiyacının ortaya çıkmasıyla, Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından 5 bin olan kalyoncuların sayısı, önce 8 bine ardından 12 bine çıkarılmıştır. Nicelik açısından artış ve kalyoncuların nispeten serbest bir askerî kuvvet oluşu ise beraberinde ciddi problemleri getirmiştir. Her yıl sefer öncesinde Anadolu'dan ve Rumeli'den bayraktarları eşliğinde İstanbul'a gelen kalyoncular, şehrin her iki yakasında muhtelif semtlerdeki bekar odalarına yerleşmekteydiler. Sefer dönüşünde bunların bir kısmı memleketlerine geri dönerken, kalanlar bir sonraki sefere kadar bekar odalarında kışı geçirmektedirler. Kalyoncuların gelişimiyle İstanbul'da fuhuşun artması ve zorbalıklarıyla buldukları yerlerde korku salmaları, şehir için büyük rahatsızlıklara sebep olmuş ve idama kadar uzanan sert tedbirlerin alınmasını gerektirmiştir. Kaptanıderyanın emriyle kalyoncu çavuşları tarafından Galata'da ve Kasımpaşa'da kalyoncu kullukları oluşturularak inzibat sağlanmaya çalışılmıştır. Yine de kalyoncuları tam manasıyla denetim altına almak mümkün olmamıştır. Bilhassa kuvvetli oldukları Galata'da, kalyoncular ile yeniçeriler arasında bir güç mücadelesi başlamıştır. En son Rusya ile harbin devam ettiği Şubat 1772'de bu iki grup karşı karşıya gelmiş, Galata'da adeta savaşa dönüşen ve üç gün süren

¹²¹Kaçar, 1994, a.g.k., 83; Beydilli, 2015, a.g.k., 329.

büyük bir çatışma yaşanmıştır. Takip eden birkaç yılın ardından, bekar odalarındaki denetimsiz kalyoncular için büyük bir kışla inşasına karar verilmiştir¹²².

Kalyoncuların disiplinini sağlamak amacıyla bir kışla inşası fikri, Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından 1770'li yıllarda düşünülmüş ve önerilmiştir. Ancak kaptanıderyanın İstanbul'da bu şekilde büyük bir daimi orduyu emrinde tutmasından endişelenenler, Hasan Paşa'nın bu kışlayı inşa etmesini engellemişlerdir. Nihayetinde kışla, kalyoncuların sebep olduğu asayiş problemlerinin artmasıyla, devletten ödenek verilmeyerek bizzat Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın masrafları üstlenmesiyle inşa edilmiştir. Rusya'nın Karadeniz'de inşa ettiği donanmanın giderek büyümesi ve başkenti de tehdit etme olasılığı, bu teşebbüsün gerçekleşmesini sağlayan amillerden olmuştur. Başlangıçta daha büyük bir kışla hedefleyen Hasan Paşa'nın, kendi imkanlarıyla yapmak zorunda kaldığı kışla daha küçük ölçekte olmuştur¹²³.

I. Abdülhamid'in fermanıyla Tersâne'de mirî zahire ambarları yakınında İskele Meydanı'nda inşası kararlaştırılan kalyoncular kışlası için, Hasan Paşa şahsi mülkü olan arsayı bağışladığı gibi, bir miktar da denizin doldurulmasıyla gerekli alan sağlanmıştır. 18 Mart 1782'de Gazi Hasan Paşa, Kapudane Cezayirli Hasan Hoca ve Tersâne ricâlinin de hazır bulunmasıyla, Mimarbaşı Mehmed Tahir Ağa tarafından bir keşif yapılmıştır. Bu keşfe göre 2.068 metrekarelik bir alanda inşa edilecek kışla için 129.600 kuruş masraf tahmin edilmiştir. Ayrıca kışlanın ortasında 430 metrekarelik bir alanda yapılacak cami, hapishane ve baş ağa odasının inşa masrafı da 18.750 kuruş olarak hesaplanmıştır. Tüm bu masrafları kendisi karşılamak istediğini belirten Cezayirli Gazi Hasan Paşa'ya padişah 13 Nisan'da izin vermiş ve üç gün sonra kışlanın inşasına başlanmıştır. Öncelikle inşaata yakın bölgelerden getirilen molozlarla sahil doldurularak gerekli alan oluşturulmuştur. İnşaatin tamamlanma tarihi olarak kaynaklarda 1782 ve 1783 yılları yer almaktadır. Ancak gerek vakanüvis tarihlerinde kışlanın inşasından bahsin 1198 yılı olaylarının başlarında geçiyor olması ve gerek Rusya'nın Kırım'ı ilhakının doğuracağı hızlandırma ihtimali, bu yapının inşasının 1783 sonlarından önce tamamlanmadığı sonucunu ortaya çıkarır. Nitekim 1784 başlarında Tersâne'yi ziyaret eden Sadrazam Halil Hamid Paşa,

¹²²Ahmed Cevdet Paşa, 1972, **a.g.k.**, 559; Karahan, 2017, **a.g.k.**, 134; A. F. Örenç (2018). Kasımpaşa Kalyoncu Kışlası. *Osmanlı İstanbulu V: V. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyum, Bildiriler* içinde. (Ed. Feridun M. Emecen, Ali Akyıldız ve Emrah Safa Gürkan). İstanbul: İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, s. 451-452; A. F. Örenç (2019). Kalyoncu. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. Ek-2. Ankara: TDV Yayınları, s. 10-12.

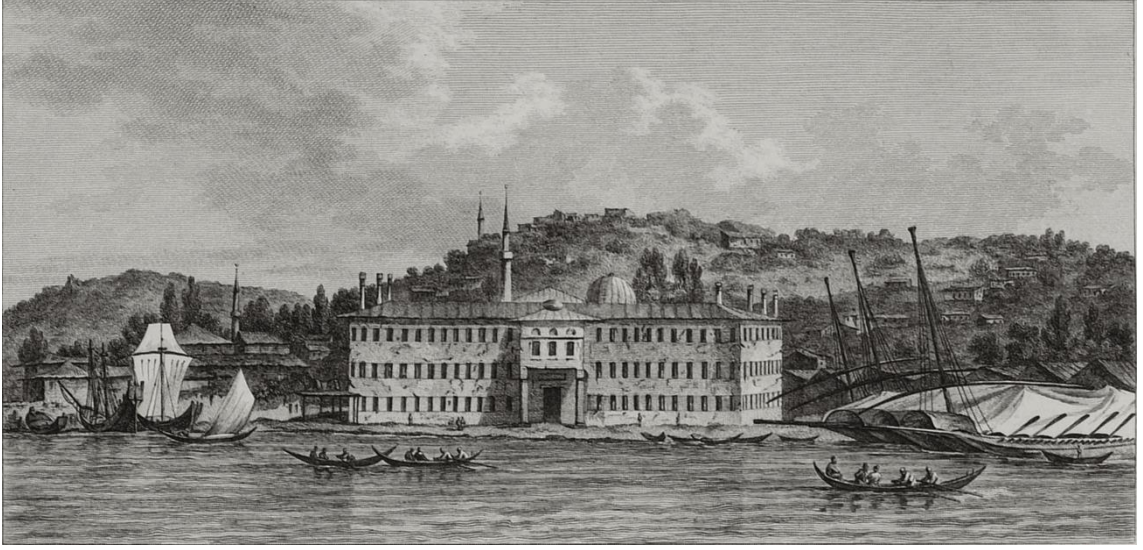
¹²³Ahmed Cevdet Paşa, 1972, **a.g.k.**, 559; Eton, 2009, **a.g.k.**, 54; Karahan, 2017, **a.g.k.**, 134; Örenç, 2018, **a.g.k.**, 452-453.

kışlayı da dolaşarak yeni inşa edilmiş odaları gezmiş ve padişaha bu konuda bilgi vermiştir. Kışla içinde yapılan camiye hatip tayinine dair buyuruldu ise 18 Ekim 1783 tarihini taşır. Halil Hamid Paşa padişaha sunduğu raporda, Tersâne’de işlerin kusursuzca ve özveriyle ilerlediğini, kaptanıderya ile diğer ileri gelenlere kürk ve hilatlar ile kalyonculara atıyyeler verildiğini, ancak kalyoncu tertibinin bir nizama bağlanması gerektiğini de bildirmiştir. Bu iş ise kaptan paşanın sunacağı takrire havale edilmiştir¹²⁴.

Her cephesi 84,3 m. uzunluğunda kare planlı, üç katlı ve kargir olarak inşa edilen kalyoncular kışlası, her katta iç avluya bakan odalar ve dışarıyı gören koridorlarla çevrelenmiştir. Toplamda 160 odadan oluşan kışlanın asker kapasitesi 1.800 kişi olup, ihtiyaç halinde 2.700’e kadar da çıkabilecek şekilde tasarlanmıştır. Kışlanın batı ve denize bakan güney cephesinde bulunan kapılarının üzerine çıkıntı şeklinde köşkler yapılmıştır. İlkine Misafir Köşkü ve diğerine Hünkar Köşkü veya Kasr-ı Hümayûn adı verilen bu köşkların her biri dörder mermer sütun üzerine dayanmıştır. Her köşkün üzeri kurşun kaplı ve etrafı tara saçaklı şekilde yapılmıştır. Dört kapısından güney ve kuzey cephede olanlar büyük cümle kapıları özelliğine sahiptir. Kışlanın içinden Kasr-ı Hümayûn’a merdivenle çıkılırken, altı-yedi merdivenden sonra büyük salona ulaşılmaktaydı. Bu salonun nakışlı ve oymalı bir kubbesi bulunurdu. Kışlanın ilk halinde iç avluya bakan bir penceredeki kapıdan köprü vasıtasıyla kışla camiinin hünkar mahfiline ulaşırdı. Güneye bakan cephe duvarı üstünde, Mühendishâne hocalarından Esseyid Osman Efendi tarafından yapılan bir güneş saati bulunmaktaydı¹²⁵.

¹²⁴Gerek bu kışla camii ve gerek Cezayirli Hasan Paşa’nın Levend Çiftliği’nde inşa ettirdiği caminin hatipleri için günlük 10 ve 16 akçelik vazife ücretleri, Paşa’nın kendi vakfettiği dükkanların gelirlerinden ödenecektir: BOA, C. EV. 29438; TS.MA. E. 879/25; Ahmed Vâsıf Efendi (1978). *Mehâsinü’l-Âsâr ve Hakâikü’l-Ahbâr*. (Haz: Mücteba İlgürel), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, s. 134; Ahmed Cevdet Paşa, 1972, **a.g.k.**, 559; Karahan, 2017, **a.g.k.**, 134-135; Örenç, 2018, **a.g.k.**, 453-454. Kömürcüyan, kışlanın inşasının 1195/1780 yılında başladığını ve 1197/1782 yılında tamamlandığını söyler: Eremya Çelebi Kömürcüyan (1988). *İstanbul Tarihi: XVII. Asırda İstanbul*. (2. baskı), (Çev. Hrand D. Andreasyan), (Haz. Kevork Pamukciyan), İstanbul: Eren Yayıncılık, s. 215; Sarkis Hovhannesyan da yapılış tarihini Cemaziyelevvel 1196 /Nisan 1782 olarak verir: Hovhannesyan, 1996, **a.g.k.**, 37.

¹²⁵Kışlanın kapasitesinin 8.700 kişiye kadar çıkabileceği görüşü muhtemelen rakamsal bir hatadan kaynaklanmıştır: Karahan, 2017, **a.g.k.**, 135; Örenç, 2018, **a.g.k.**, 454-456.



Görsel 6: İlk inşa edildiği yıllarda Kalyoncular Kışlası

Kaynak: M. G. F. A. Comte de Choiseul-Gouffier (1822). *Voyage Pittoresque de la Grèce*. c. 2. Paris: J.-J. Blaise, plank: 93.

Kalyoncular kışlası, gerek ortası avlulu dikdörtgen planlı klasik şeması ve gerek barok ağırlıklı mimari özellikleri ile, Osmanlılar için modern askerî yapıların ilki olarak kabul edilmektedir. III. Selim zamanında yapılan kışlaların mimarisinde kalyoncular kışlası örnek alınmıştır. Kışlanın ortasındaki iki katlı caminin yanına küçük bir mektep, altında kalyoncu baş ağasının hücresi, çavuş koğuşları ve bir de hapishane inşa edilmiştir. Kışladaki mektepte gerek dışarıdan gelen öğrencilere ve gerek kalyonculara Kur'ân eğitiminin verildiği bilinmektedir. I. Abdülhamid kışlanın açılışı için Cuma selamlığına katılmış, yine III. Selim de Cuma selamlığı için kışla camiine gelmiştir. Kışla camiinin iki imamı, müezzin, hatip ve kayyumları için Tersâne'ye yakın bölgede inşa edilen yedi ev tahsis edilmiştir. Kışlanın gerek inşası ve gerek daimi masrafları için Cezayirli Hasan Paşa'nın vakfi finansman kaynağı olmuştur. Paşa'nın ölümünün ardından vakfın malî açıdan zor duruma düşmesiyle, yüksek gelirli bazı mukataalar ve sultan vakıflarından tahsisat ayrılmasıyla sorun giderilmeye çalışılmıştır¹²⁶.

Kışlanın su ihtiyacı gündeme geldiğinde, Cezayirli Hasan Paşa'nın girişimleriyle 1786'da öncelikle Bahçeköy'deki Topuzlu Bendi'nin yüksekliği artırılarak su taşıma kapasitesi günlük 23,5 lüleye (1.222 m³) çıkarılmıştır. Tamirat masraflarını karşılayan Hasan Paşa'ya, buna karşılık Kasımpaşa'nın muhtelif yerlerinde inşa ettirdiği çeşmeler ile kalyoncu kışlasına günde 22 masura (143 m³) su tahsis edilmiştir. Bunun yanında,

¹²⁶Taylesânîzâde, 2003, a.g.k., 79; Karahan, 2017, a.g.k., 135; Örenç, 2018, a.g.k., 451, 457-464.

kışla camiinin iki tarafında birer su kuyusu yapılmış, ayrıca 40 ton kapasiteli bir de sarnıç inşa edilmiştir¹²⁷.

Kalyoncular kışlası inşa edildikten sonra Avrupalıların da ilgisini çekmiş ve bunlardan bazıları tarafından ziyaret edilmiştir. İlk olarak, İngiliz Elçisi Robert Ainslie, açılış törenine katılmak amacıyla kalyoncular kışlasına gelmiştir. Elçinin, Rusya'nın Kırım'ı ilhakı sonrasında Osmanlıların vereceği cevap hakkında Cezayirli Hasan Paşa ile görüşmesi burada gerçekleşmiştir¹²⁸. İstanbul'u ziyaret eden Venezuelalı General Francisco de Miranda ise, 3 Ağustos 1786'ta gezdiği kalyoncular kışlasını hatıratında şu satırlarla ifade etmiştir:

“Kalvattıdan sonra yanımızda yeniçerimiz bulunduğu halde, Bay Adlerberg ile birlikte tersaneyi ve civarını dolaşmaya gittik. Öncelikle Kaptan Paşa'nın yeni inşa ettirdiği, ince zevk ürünü Bahriye Kışlası'nı gördük. Ne tasarımı, ne dağılımı ne de iç ve dış temizliği açısından bizim en iyi kışlalarımızdan daha iyi değil. Bina kare planlı, üç katlı ve ortasında avlu var. Avlunun ortasında, yuvarlak planlı bir cami bulunuyor, içi gayet temiz ve Türk usulü boyanmış, hoş bir görünüm arz ediyor. Yapının dört köşesinde gayet temiz tutulan mutfaklar ve tuvaletler bulunuyor, merdivenler ise taştan. Avluya açılan kapılardan çıkıldıktan sonra varılan ana giriş, İspanyolların Cezayir'e gerçekleştirdikleri çıkartmayı, geri püskürtmelerini, Malta kuşatmasını ve benzerlerini temsil eden fresklerle süslenmiş. Dışarıda da Gribeavul kundağı üzerine oturtulmuş bir top göze çarpıyor. Fransız subay Bay Saint-Remy tarafından hazırlanmış.”¹²⁹.

Osmanlı deniz tarihinde bir ilk olan kalyoncu kışlasının inşasıyla, kalyonculuk kurumsallaşarak yeni bir ocak statüsüne yükselmiştir. Ancak şehrin inzibatının sağlanmasında beklentinin karşılandığını söylemek zordur. Kalyoncuları tam manasıyla kışlaya yerleştirmek mümkün olmamış, yine alıştıkları şekilde bekar odalarını tercih etmeye devam etmişlerdir. Bu konuda Cezayirli Hasan Paşa'nın denetimleri ve uyguladığı ağır cezalar da istenen sonucu vermemiştir. Kalyocuların, özellikle Üsküdar'da denetimleri önceden haber alarak bir süreliğine gizlenmeleri, ancak sınırlı sayıda kalyoncunun yakalanarak kışlaya götürülebilmesine sebep olmuştur. III. Selim tahta geçtikten sonra, kalyoncular da dahil olmak üzere İstanbul'daki işsiz, başıboş ve kefilsiz olanlar daha sıkı soruşturulmaya başlanmıştır. Daha önce üç yılda bir yapılan teftişler altı ayda bir yapılmaya başlanırsa da, İstanbul'un kalyonculardan kaynaklanan asayiş sorununun çözüldüğünü iddia etmek yanlış olacaktır. Kalyoncular kışlası ise daha farklı şekilde fayda sağlamaya devam etmiştir. Yaşlı, hasta veya yaralı kalyoncuların

¹²⁷Karahan, 2017, a.g.k., 135-136; Örenç, 2018, a.g.k., 461.

¹²⁸Ahmed Cevdet Paşa, 1972, a.g.k., 581-582.

¹²⁹Miranda, 2015, a.g.k., 76.

kışlada kalmalarına müsaade edilmiştir. Ayrıca 1789'da Fas hâkimi tarafından kurtarılıp İstanbul'a gönderilen esirlerin misafir edildiği yer de yine kalyoncular kışlası olmuştur. Kışlanın adı ile müsemma olarak, kalyoncuların talim alanı olmaktan çok barınmaları için inşa edildiğinin öncelikli olduğunu söylemek yanlış olmaz. Bu yıllarda kalyoncuların talim alanı olarak Cezayirli Hasan Paşa'nın yaptırdığı Levend Çiftliği'nin kullanıldığı düşünülebilir. Takip eden yıllarda bu çiftliğin Nizâm-ı Cedid askerlerinin tüfek talimi için tercih edilmesi ve gerçek bir kışlaya dönüştürülmesi de bu ihtimali kuvvetlendirir¹³⁰. Kalyoncular kışlasının aşağıdaki dizelerden oluşan kitabesi, bugün İstanbul Deniz Müzesi'nde bulunmaktadır:

“Saklar eşyasın temiz emvâc-ı ifnâdan güzel
Asâkir-i Bahriyyeyi koymaz açıkta bu mahal”¹³¹

2.3. Tersâne-i Âmire'de ve Donanmada Nizâm-ı Cedid: Hedefler

Osmanlılarda geçmişi 17. yüzyılın sonlarına kadar inen ve “yeni bir düzen vermek” manasına gelen *nizâm-ı cedîd* kavramı, III. Selim devrine kadar yalnızca sistemin bir kısmı için geçerli olmuştur. İlk olarak Köprülü-zâde Fâzıl Mustafa Paşa'nın sadrazamlığı döneminde (1689-1691), gayrimüslimlerin vergileri hakkında yapılan düzenleme ile tarihi kaynaklarda zikredilmeye başlanmıştır¹³².

18. yüzyılda donanma ile ilgili ilk kapsamlı ve sürekli düzenleme, Kaptanıderya Mezomorta Hüseyin Paşa'nın hazırladığı, ölümünün ardından 1701 yılında yürürlüğe giren Bahriye Kanunnâmesi olmuştur. Bahriye Kanunnâmesi'nin bir çok hükmü, 18. yüzyılın büyük kısmında geçerli olmuştur¹³³.

Nizâm-ı Cedîd lafzının kullanımı, 18. yüzyılın ikinci yarısında yaygınlık kazanmaya başlamıştır. 1768-1774 Osmanlı-Rus Harbi yıllarında, donanmada yapılan bazı kısmî yenilikler *nizâm-ı cedîd* adı altında zikredilmiştir. 1769 yılına ait Tersâne'nin

¹³⁰Hovhannesyan, 1996, **a.g.k.**, 51; Eton, 2009, **a.g.k.**, 54; O. Gezer (2014). Çizginin Dışındakiler: Osmanlı İstanbulu'nun Aykırı Bekârları ve Bekâr Girer “Melek Girmez” Odaları. *Osmanlı İstanbulu II: II. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyum, Bildiriler* içinde. (Ed. Feridun M. Emecen, Ali Akyıldız ve Emrah Safa Gürkan). İstanbul: İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, s. 533-539; Örenç, 2018, **a.g.k.**, 464-466; Örenç, 2019, **a.g.k.**, 11.

¹³¹“Bu yer deniz erlerini açıkta kalmaktan ve eşyalarını yıpranmaktan yok olmaktan korur.”: M. Polat (1989). *Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa (1713/1715 ? - 30.3.1790)*. İstanbul: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kuzey Deniz Saha Komutanlığı, s. 53.

¹³²K. Beydilli (2007). Nizâm-ı Cedîd. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 33. İstanbul: TDV Yayınları, s. 175.

¹³³Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 523-527; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 185-189.

aylık hesaplarında bu kavrama rastlanmakla birlikte, işçi ücretlerindeki bir artışı göstermesinin dışında geniş bir kapsamı olmamıştır. Bu dönemde “nizâm” kavramının kullanımı artmakla birlikte, oldukça sınırlı alanlarda ve kısmî bir tasarrufla gerçekleştiği görülmüştür. Çeşme’de donanmanın kaybindan hemen sonra Paşa Kapısı’nda gerçekleşen bir meşverette, kalyonlara ne kadar asker konulacağı ve ne kadar para verileceğine ve tüm adalara asker tertibine dair bir *nizâm* verildiği bilinmektedir¹³⁴.

Donanmada gerçekleşen yeniliklerin hız kazanması 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması’nı izleyen yıllarda olmuştur. Bu yıllarda devletin önceliği, harp yıllarında önemli ölçüde yok olan donanma varlığının, en kısa zamanda sayısal olarak yerine konulması üzerine olmuştur. 1777 yılında bu kaybın telafi edildiği ve önceki yıllardan daha fazla donanma gemisinin tertip edildiği anlaşılmaktadır. Ancak Kırım üzerindeki hakimiyetin kaybedilmesi ve Rusya’nın güneye inme politikasının hız kazanması, sonraki yıllarda da Osmanlı donanmasının sayıca artırılması ve güçlendirilmesi çabalarını canlı tutmuştur¹³⁵.

Amerikan Bağımsızlık Savaşı’nın sürdüğü 1781 yılında, Avrupa’daki tüm dikkatler Amerika ve Kırım meselelerine çevrilmiş durumdadır. 1779-1783 yılları arasında Kırım Meselesi’nin tarafları olan Rusya ve Osmanlı Devleti, özellikle Akdeniz’de tarafsızlıklarını korumaya çalışmışlardır. Bu bağlamda Rusya’nın başını çektiği birkaç devlet, savaş halinde bulunan dönemin en büyük deniz güçleri Büyük Britanya, Fransa ve İspanya müdahalesine karşı kendilerini korumak amacıyla organize olmuşlardır. 1780 yılında II. Katerina tarafından başlatılan ve Avusturya’nın, İsveç’in ve Portekiz’in dahil olduğu bu ittifak, “Silahlı Tarafsızlık” olarak adlandırılmıştır. Büyük Britanya ile arasında ciddi bir sürtüşmeye sebep olan bu ittifak yıllarında Rusya; Barents Denizi, Portekiz ve Kuzey Denizi’nin yanında, Akdeniz’de de daimi olarak bir filo bulundurmuştur. 1780-1782 yılları arasında bu çerçevede Akdeniz’de bulunan Rus filosu, sancak gemisi olan bir 74/76 toplu kalyonun yanında, dört adet 66 toplu kalyon ve iki adet 32 toplu fırkateyn olmak üzere yedi gemiden oluşmuştur. Dört yıl boyunca süren bu ittifak, Rusya donanmasına Baltık denizi’nin dışında da deneyim kazanma ve personelini eğitme imkanı sağlamıştır¹³⁶.

¹³⁴BOA, C. BH. 713, 6781; , 2016, **a.g.k.**, 14.

¹³⁵Ahmed Vâsîf Efendi (2014). *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr 1774-1779 (H. 1188-1193)*. (Haz. Mücteba İlgürel). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 84.

¹³⁶J. D. Grainger (2005). *The Battle of Yorktown, 1781: A Reassessment*. Woodbridge: The Boydell Press, s. 10; J. Tredrea, E. Sozaev (2010). *Russian Warships in the Age of Sail 1696-1860: Design, Construction, Careers and Fates*. Barnsley: Seaforth Publishing, s. 60, 432.

Rusya'nın Silahlı Tarafsızlık yılları boyunca Akdeniz'de filo bulundurması, Osmanlı yetkilileri tarafından haber alındığında endişeyle karşılanmıştır. 1785 yılına gelindiğinde bu konudaki tedirginlik hâlâ sürmektedir. Bu dönemde Rusya'nın 1783'te Kırım'ı ele geçirdikten sonra inşa ettiği Kerson'da, Kırım limanlarında ve Azak'ta ayrı ayrı filoları bulunmaktadır. Aynı zamanda Polonya'da da taburlarının bulunması ve Cebelitarık'tan girerek Livorno civarında her yıl donanma bulundurmayı âdet haline getirmeleri, büyük bir tehdit olarak algılanmıştır. Bir savaş halinde Akdeniz'deki tüccar ve korsan gemilerinden pek çoğunun da Rusya bayrağı altına gireceği öngörülmüştür. Rusya'nın bu dönemde Büyük Britanya aleyhine olacak Silahlı Tarafsızlık girişiminin bir amacı da, Minorka Adası'nın alınarak Rusya ve Yunan isyancılar için Akdeniz'de ortak bir buluşma yeri temin etmek olmuştur¹³⁷.

1784 yılında Osmanlı yetkilileri, Akdeniz'de hızlanan donanma hareketliliklerini yakından takip etmektedir. Rusya'nın bu dönemde Livorno'da demirli 7-8 gemisi bulunmaktadır. Venedik ile aralarındaki sürtüşmeden dolayı Hollanda donanması da Akdeniz'dedir. Ayrıca Venedik'in Tunus üzerine hazırladığı 12 gemiden kurulu ayrı bir filosu bulunmaktadır. Cezayir ile çatışma halinde olan İspanya ve Sicilyateyn'in donanmaları da savaşa hazırdır. Fas hâkimi ile olan savaş nedeniyle Fransa'nın da bir donanması bu bölge için hazırdır. Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nın bittiği, ancak Akdeniz'de bölgesel savaşların devam ettiği bu süreçte, Osmanlı donanması da teyakkuz haline geçirilmiştir. İlk olarak, sefere çıkacak gemilerin haricinde Tersâne'de bulunan kalyonların teçhiz edilip hazırlanmalarına ve Akdeniz'deki fırkate kaptanlarının eksiksiz bir şekilde hazır bulunmalarına çalışılmıştır. Bu dönemde padişah I. Abdülhamid, devletin tüm sıkıntılara rağmen donanmasıyla emniyeti sağlayabileceğinden emindir. Ancak donanmanın güçlendirilmesi ve sayıca artırılması için yeni bir çalışma başlatılmıştır¹³⁸.

Akdeniz'de Osmanlı Devleti'nin aleyhine ilerleyen tüm gelişmeler, 1784 yılında Tersâne'de *nizâm-ı cedîd* adı altında bazı yeni uygulamaların yürürlüğe konulmasına sebep olmuştur. Buna dair 4 Mayıs 1784'te ilan edilen bu uygulamanın, Ruznâmçe-i Hümâyun, Mevkûfât, Zimmet Halifesi, Tersâne-i Âmire Rûzname'si, Kurşunlu Mahzen, Kereste Mahzeni, Çeşm Mahzeni ve Liman Kitabeti'ne de ilmühaberleri gönderilmiştir. Buna göre, öncelikle Akdeniz'e ve Karadeniz'e ayrı ayrı donanmalar gönderilmeye

¹³⁷Ahmed Vâsîf Efendi, 2014, **a.g.k.**, 84; Eton, 2009, **a.g.k.**, 265.

¹³⁸BOA, C. HR. 4830; AE. SABH.I 918.

başlanmış olup, ihtiyaç halinde arkalarından yetişmek üzere aynı miktarda geminin de Tersâne’de sefere hazır bulundurulması usulü getirilmiştir. Tersâne’de kalan gemilerin, neferleri haricindeki tüm savaş hazırlıkları tamamlanacak ve sefere hazır bekletileceklerdir. Gemiler için gerekli saf tel, kirpâs ve ham demir gibi temel malzemeler yazdan hazırlanacak ve Kasım Günü’ne kadar gemileri su kesiminden üzerinin, içlerinin ve sütunlarının tamirleri bitirilecek ve yalnızca kalafatlama aşaması kalacaktır. Kasım Günü’nde kaptanıderya seferden döndükten sonra, onun da yardımlarıyla kalafatlama işlemi yapılacak ve ilkbaharda sefere çıkılana kadar gemilerin tüm eksikleri tamamlanacaktır. Tüm bu işlemler için çok sayıda mahzene ihtiyaç olacağından, Tersâne’de tamirleri gereken mahzemler Tersâne emini tarafından aynı yılın kışında tamir edilecek ve Kasım’da dönen kalyonlardan çıkarılacak mühimmat için hazır edileceklerdir. Sefere çıkacak gemilerin tüm mühimmatı yeni olacak, döndüklerinde bu mühimmat Tersâne’de kalan kalyonlarda kullanılacaktır. Tüm bu işlemlerin gerçekleşmesi esnasında, üzerine büyük görev düşen Liman reisi müstakil olacak, kaptanlardan sefer dönüşlerinde tüm malzeme ve mühimmatın tamamen teslim alınmasını sağlayacaktır. Bu şekilde devlet malının muhafazası amaçlanmıştır. Bu konuda kendisine muhalefet edilirse, kaptanıderyayı ve Tersâne emini haberdar ederek cezalandırılmalarını sağlayacaktır. Tüm bu uygulamaların yerine getirilmesi için ilgili kişilerin hata yapmadan ve özveriyle çalışmaları yönündeki klasik emir yinelenirken, bu işin devletin en önemli işlerinden birisi olduğu da belirtilmiştir¹³⁹.

1784’ten itibaren Akdeniz’e ve Karadeniz’e birer donanma çıkarılması ve Tersâne’de de bir donanmanın sefere hazır bekletilmesi uygulamaya dönüşürken, kalyon sınıfından mevcut olan 40 gemi sayısının da 100’e çıkarılması hedeflenmiştir. Oldukça fazla görülen masraflar için ayrıca bir malî düzenleme yapılması da hedefler arasındadır. Büyütülecek donanmada istihdamı gereken çok sayıda personel için başvuru seçeneklerinden biri, eskiden beri deniz işleri ile yakınlığı olan yeniçeri ortalarına başvurmak olmuştur. Bu minvalde, 1785 yılında mevcut donanma kalyonları üç takıma bölünmüştür (Tablo 28). Bunlardan I. takım, sefere çıkmak üzere seçilen 15 gemiden oluşmuştur. II. takımdaki 15 gemi ise, ihtiyaç halinde teçhiz edilip I. takımın arkasından gönderilecek ayrı bir filodur. III. takımdaki 10 gemi, II. takımın haricinde teçhiz edilerek hazırlanan ve ihtiyaç halinde gönderilmek üzere Tersâne’de bekletilen donanma

¹³⁹BOA, C. BH. 12240.

gemileridir. Yapılan bu tertibe göre, 1784 yılından itibaren sefere çıkacak standart bir Osmanlı filosu dokuzu kalyon, dördü fırkateyn ve ikisi şehtiye olmak üzere 15 yelkenli gemiden oluşmaktadır. II. takımdaki 15 geminin her birine birer baş reis, yelkenci, üçüncü reis, topçubaşı ve vardiyacı, ikişer sudegabu ve üçer rubulu reis olmak üzere onar zâbit görevlendirilmiştir. Bu zâbitlerin gemileri gözetmek, sularına, alet ve edevatına bakıp muhafaza etmek üzere tahrir, tayin ve tahsisleri onaylanmıştır. Bu gediklilerin altı aylık mevacibleri peşin olarak verilirken, diğer altı aylık mevacibleri bir yere görevle gittiklerinde verilecektir¹⁴⁰.

Tablo 28: 1785 yılında Nizam-ı Cedid üzere tertip edilen donanma gemileri

Gemi Türü	Takım			Toplam
	I.	II.	III.	
Kalyon	9	9	5	23
Fırkateyn	4	4	4	12
Şehtiye	2	2		4
Bomba Gemisi			1	1
Toplam	15	15	10	40
Gemi Yaş Aralığı	3-13	1-9	1-19	1-19
Ortalama Gemi Yaşı	9,1	5,6	10,3	8,1

Kaynak: BOA, MAD. d. 2925, s. 204-205.

1784 yılında yapılan düzenlemenin en önemli etkisi, Osmanlı donanmasının sefer kapasiteni ciddi yönünde arttıracak altyapının sağlanması üzerinde olmuştur. 18. yüzyılın büyük kısmında, Akdeniz'e düzenli olarak sefere çıkarılan kalyon sayısı genellikle 8 adet olmuştur¹⁴¹. Ancak doğrudan bir savaşın olmadığı 1784-1785 yıllarından itibaren bu sayının neredeyse iki katına çıkarılması, aynı oranda malzeme ve personel ihtiyacını da ortaya çıkardığından, yeni düzenlemelerin yapılmasını gerektirmiştir. Kuşkusuz, öncelikle Rusya'ya karşı olan bu faaliyetler, 1787'de başlayan harpte ve takip eden yıllarda donanmaya yapılacak yatırımların daha sağlam bir zemine oturmasını sağlamıştır. Henüz sıcak savaş gibi zorlayıcı bir sebep kapıyı çalmadan, düzenlemeler nispeten sakin bir ortamda belirli kurallara bağlanmıştır.

¹⁴⁰BOA, MAD. d. 2925, s. 204-205; Ahmed Vâsîf Efendi, 1994, a.g.k., 275.

¹⁴¹BOA, C. BH. 12075; Aydın, 2011, a.g.k., 391.

3. DONANMA-YI HÜMÂYUNUN SAVAŞ GEMİLERİ

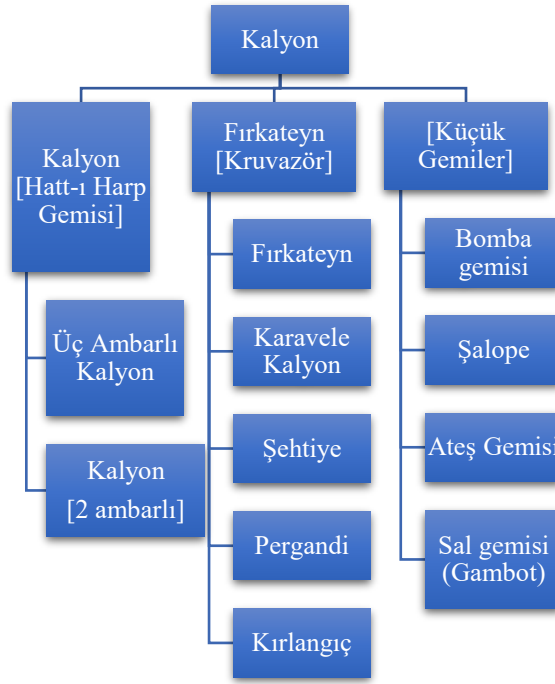
3.1. Gemi Türleri

Osmanlı donanmasında yüzyıllar içinde çok sayıda gemi türü kullanılmış olmakla birlikte, bu kısımda ağırlıklı olarak 1770-1790 yılları içerisinde Donanma-yı Hümâyun için hizmet vermiş gemiler işlenecektir. Tuna Nehri ve ince donanma gemileri genel olarak kapsam dışı bırakılmış olup, genel itibariyle kalyon filosuyla eklenmiş kürekli gemiler bu kısma dahil edilmiştir.

3.1.1. Yelkenli Gemiler

Osmanlı donanmasında özellikle 18. yüzyıldan itibaren yelkenli gemiler, donanmanın ana savaş gücünü oluşturmuşlardır. Çeşme Deniz Savaşı'ndan önce kullanılmakta olan bazı gemiler, takip eden yıllarda da kullanılmıştır. Ancak özellikle 1780'li yıllarda Fransız tekniğinin donanmaya eklenmesiyle birlikte, bazı yeni gemi türlerinin de donanma envanterine girmeye başladığı dikkat çekmektedir. Bu dönemde Osmanlı donanmasında kullanılan gemilerin sınıflandırılmasında, dönemin bahriye kâtipleri nezdinde dahi bir karmaşanın olduğu söylenebilir. Özellikle yeni kullanıma sokulan gemi türlerinde bu durum söz konusudur. Bu anlam karmaşasını giderebilmek adına, 1770-1790 yıllarında Osmanlı donanmasında hizmet veren yelkenli gemi türlerinin sınıflandırmasına dair bir deneme, aşağıdaki tabloda (Tablo 29) sunulmuştur. Bu tablonun başındaki “kalyon” tanımı, yelkenli gemilerin tümünü ifade etmektedir. Benzer şekilde, yelkenli gemilerde görev alan mürettebat, buldukları gemi kalyon olmasa dahi genel itibariyle “kalyoncu” olarak tanımlanmıştır. İkinci basamaktaki “kalyon” sınıflaması ise, İngilizce *warship* ve Fransızca *vaisseau* denilen hatt-ı harp gemilerini kapsamaktadır. Fırkateyn adlandırması 1770'li yıllardan itibaren ortaya çıkmakla birlikte, zaman içinde *gerçek fırkateyn* gemilerinin yanında şehtiye, karavele kalyon gibi türleri de kapsadığından, aynı zamanda *kruvazör* sınıfının genel tanımlamasını ifade etmektedir. Özel amaçlara yönelik tasarlanan daha küçük yelkenli gemiler de ayrı bir sınıf içinde değerlendirilmelidir.

Tablo 29: 1770-1790 yılları arasında Osmanlı donanmasında kullanılan yelkenli savaş gemisi türleri



3.1.1.1. Kalyon

Genel itibariyle İtalyanca *galeon* kelimesine dayandırılan kalyon, Osmanlı donanmasında en erken 1488'den itibaren izi sürülebilen üç direkli bir yelkenli gemidir¹⁴². Osmanlılar tarafından 17. yüzyılın ortalarına kadar genellikle nakliye gemisi olarak kullanılan kalyonlar, kadırgaların Girit Harbi esnasında kalyonlar karşısında yetersiz kalmaları sebebiyle, 1644'ten itibaren savaş gemisi olarak inşa edilmeye başlanmışlardır¹⁴³. Diğer yelkenli savaş gemilerinden ayırt edici bir özelliği olarak, kalyonlar iki top ambarına sahiplerdir. Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın sadrazamlığı yıllarında (1676-1683), Osmanlılar ilk kez üç ambarlı kalyonların inşasına da başlamışlardır¹⁴⁴.

Kendi dönemleri için devasa büyüklüğe ve ateş gücüne sahip olan üç ambarlı kalyonlar, Osmanlı donanmasında genellikle sancak gemisi olarak kullanılmışlardır.

¹⁴²S. Özen (2017). *Gemiler Sözlüğü*. İstanbul: Denizler Kitabevi, s. 215, 217-218.

¹⁴³Bostan, 2003, a.g.k., 94.

¹⁴⁴Bostan, 2003, a.g.k., 99-100.

Ayrıca, 18. yüzyılda taşıdıkları büyük toplara nispeten üç kantarlı olarak adlandırılan kalyonlar, bir alt versiyon olarak donanma envanterinde yer almışlardır¹⁴⁵.

Çeşme Deniz Savaşı'nı takip eden yirmi yılda, Osmanlı donanması için üç ambarlı ya da üç kantarlı türünden kalyonların inşasına rastlanmamıştır. Bunun yerine, birkaç adet “bedel-i üç anbârî” olarak tanımlanan kalyonların varlığı dikkat çekicidir. İlgili yıllarda bu şekilde tanımlanan ilk kalyon, 1777 yılında hizmete giren 51 zirâ (38,7 m.) uzunluğa sahip Feyz-i Hudâ kalyonudur. Osmanlılar bu kalyonların yapımına ancak 1774'te Rusya ile harbin bitmesinin ardından başlayabilmişlerdir¹⁴⁶. Bilinen üç ambarlılara göre daha kısa olan bu kalyonların, muhtemelen sahip oldukları fazladan yarım güverte sayesinde, aynı uzunluğa sahip diğer kebir kalyonlara nispetle silah ve mürettebat kapasitesi daha yüksek olmuştur.

Osmanlıların ana muharebe hattı gemisi olan iki ambarlı kalyonlar, III. Selim devrinden itibaren kapak açar/kapak kaldırır kelimelerinden kısaltma olarak “kapak” şeklinde tanımlanmaya başlamışlardır¹⁴⁷. Bu yıllarda kalyonlar, 50 adet ve üzerinde top sayısına sahip yelkenlilerdir. Kalyonlar kendi aralarında da yine büyüklük ve top sayısına göre alt türlere ayrılmaktadırlar. 1790'lara kadar üç ambarlı ve üç kantarlıların dışında kalyonlar *kebir kalyon* ve *sağır kalyon* olmak üzere iki ana grupta değerlendirilmiştir. Karavele kalyonlar da sağır kalyonlara benzer özelliklere sahip olsalar da, bilhassa büyüklükleri ve taşıdıkları toplar bu sınıfa dahil olmalarına engeldir. 1770-1790 yılları arasında Osmanlı kebir kalyonları, 51 ilâ 55 zirâ (38,7–41,7 m.) uzunluğa ve 64-74 topa sahip ve İngiliz sınıflandırmasına göre 3. dereceden hatt-ı harp gemileridir. Bu kalyonların (Görsel 7) deplasman tonajı¹⁴⁸ 2.000-2.500 ton civarında olmalıdır. Sağır kalyonlar ise 41 ilâ 49 zirâ (31,1–37,1 m.) uzunluğa sahip ve top sayısı 50-60 arasında değişen, 4. dereceden hatt-ı harp gemileridir. Deplasman tonajları ise muhtemelen 1.000-1.500 ton aralığındadır. Sağır kalyonlar her ne kadar 1790'larda da kullanılmaya devam edilmişse de, III. Selim'in nizâm-ı cedid döneminde bu küçük kalyonların inşalarına son verilmiştir¹⁴⁹.

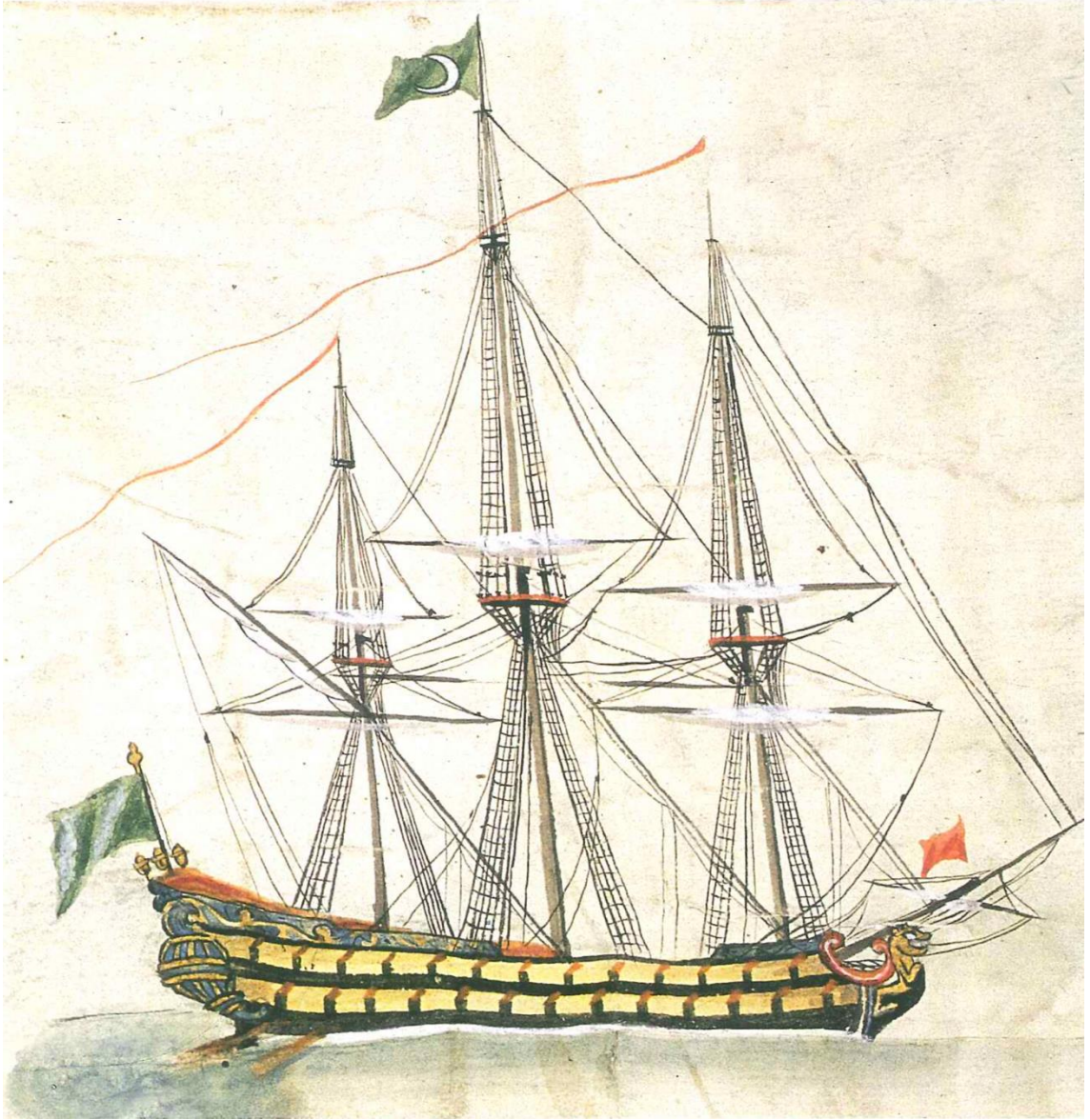
¹⁴⁵Bostan, 2003, **a.g.k.**, 95; Aydın, 2011, **a.g.k.**, 60.

¹⁴⁶DTA, TRS. d. 19, s. 1; BOA, MAD. d. 10392, s. 198; D. BŞM. TRE. d. 15002, s. 2; D. BŞM. d. 2150, s. 142.

¹⁴⁷Zorlu, 2014, **a.g.k.**, 215.

¹⁴⁸ Deplasman tonajı, geminin kendi ağırlığı ile taşıdığı yükün toplamını ifade etmektedir.

¹⁴⁹İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, TY 8827, *Hamid-i Evvel ve Mahmud-ı Sani Zamanlarında Mevcud Donanma Defteri*.



Görsel 7: 1788'de Özi kuşatmasına katılan Kapudane-i Hümayun kalyonu

Kaynak: İ. Bostan (2005). *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul: Bilge, s. 280.

1770'li ve 1780'li yıllarda Osmanlı donanmasının kalyon filosu, önemli ölçüde 64 toplu ve 700 mürettebat kapasiteli kalyonlardan meydana gelmiştir (Tablo 30). Bu yıllarda Büyük Britanya ve Bourbon donanmaları tarafından en çok tercih edilen kalyon tipi olan 74 toplu kalyonlar, Osmanlı donanmasında oldukça sınırlı sayıda bulunmuş ve sancak gemisi olarak kullanılmışlardır. Bu haliyle Osmanlı donanmasının terkihi, aynı yıllardaki Hollanda donanmasının bileşimiyle benzerlik göstermektedir¹⁵⁰.

¹⁵⁰J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*. c. 1. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 277-281.

Tablo 30: 1784 yılında Osmanlı donanmasında bulunan kalyonlar

Top Sayısı	Mürettebat Kapasitesi		Gemi Adedi		
	Gemi başına	Toplam	Mevcut	İnşa Halinde	Toplam
74	850	850	1	1	2
64	700	8.400	12	2	14
54	500	5.000	10	2	12
Toplam		14.250	23	5	28

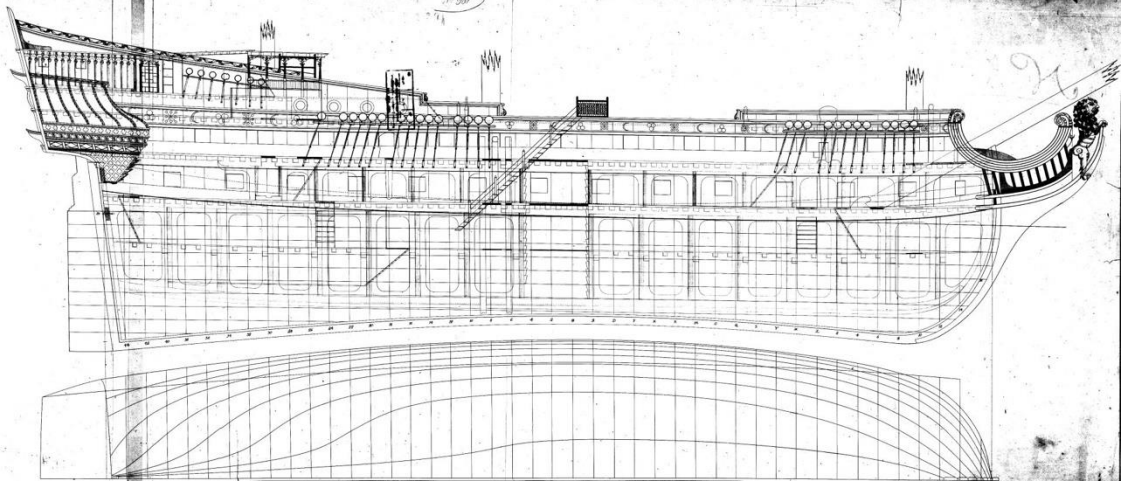
Kaynak: D. Panzac (2018). *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, (Çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s. 221.

Rusya ile harbin başlamasından birkaç ay öncesine denk gelen 25 Nisan 1787 tarihli bir İngiliz raporuna göre, Osmanlı donanması 9 adet 70-76 toplu, 10 adet 60-66 toplu ve 7 adet 50-54 toplu kalyona sahiptir¹⁵¹. Ne var ki, Osmanlı kalyonlarının ne uzunluğuna göre ne de top sayısına göre bu yıllarda gerçek bir standardı yoktur. 51 zirâlık (38,7 m.) bir kalyon standart olarak 64 toplu kabul edilebilir. Ancak top miktarı birkaç adet azalabilmekte veya artabilmektedir. Üstelik top sayısındaki eşitlik de, topların çaplarının farklılığı yüzünden mukayese imkanını güçleştirmektedir.

Osmanlı arşivlerinde bugüne kadar, 1770’li ve 1780’li yıllara ait bir kalyon planına ulaşılamamıştır. Ancak bu yıllardaki Osmanlı *kebir kalyon* teknolojisine ait bazı verilere Rusya arşivlerinde rastlanmıştır. Rusların böyle bir çizimi yapabilmesi ise, 1787-1792 yılları arasında Karadeniz’de gerçekleşen savaşlar sırasında ele geçirdikleri bir Osmanlı kalyonu sayesinde mümkün olmuştur. 1777 yılında Sinop’ta inşa edilen 51 zirâ (38,7 m.) uzunluğundaki Peleng-i Bahri kalyonu, 9 Eylül 1790 tarihinde Tendra Savaşı’nda Rus donanması tarafından ele geçirilmiştir¹⁵². Bu kalyonun o yıllarda Ruslar tarafından yapılan çizimleri, bugün Rusya Federasyonu arşivlerinde bulunmaktadır (Görsel 8). Bu çizimler sayesinde, bahsedilen yıllarda bir Osmanlı kebir kalyonunun ölçülerine ve özelliklerine dair detaylı bilgiler elde etmek mümkün olabilmiştir (Görsel 9).

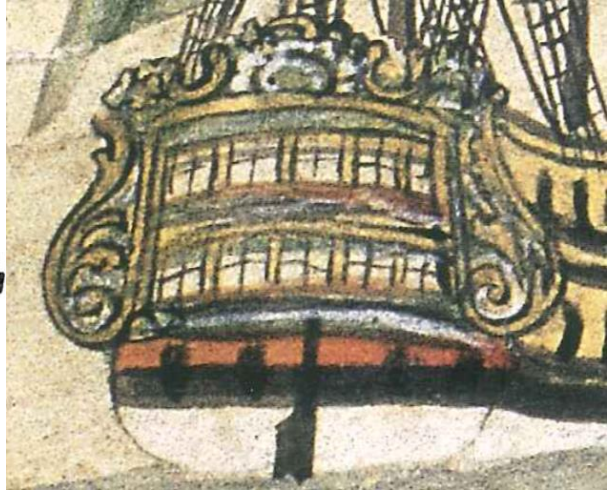
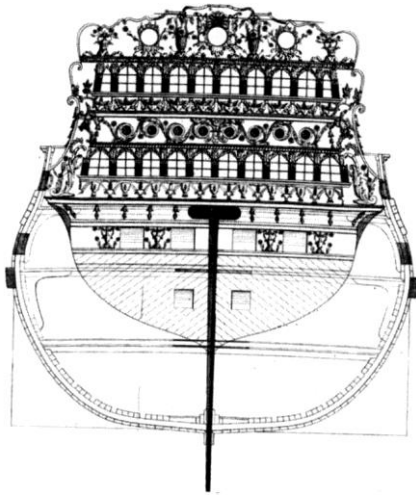
¹⁵¹Zorlu, 2014, a.g.k., 36.

¹⁵²BOA, MAD. d. 10392, s. 214; Tredrea ve Sozaev, 2010, a.g.k., 313.



Görsel 8: Ruslar tarafından ele geçirildikten sonra Ioann Predtecha adını alan Peleng-i Bahri kalyonunun planı

Kaynak: RGAVMF. F327. Op1. D.5137 (Emir Yener'in Piri Reis Üniversitesi'nde düzenlenen *The Third International Eurasian Maritime History Congress*'te 10.05.2018 tarihinde sunduğu "Ottoman Sail Warships 1701-1786: A New Classification Attempt" adlı bildirisinden alınmıştır).



Görsel 9: Peleng-i Bahri kalyonunun kış aynalığı (solda) ve 1788 Özi kuşatmasına katılan Cezayir kalyonununa ait resimden detay (sağda)

Kaynak: E. Yener (2013). Osmanlı Denizcilik Tarihinde Rus Arşivlerinin Yeri. *Yeni Bir Askeri Tarih Özlemi: Savaş, Teknoloji ve Deneysel Çalışmalar* içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 175; İ. Bostan (2005). *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul: Bilge, s. 284.

Osmanlı kebir kalyonları hakkındaki detayı Peleng-i Bahri'nin çizimlerinden elde edebiliyorken, sağır kalyonlar ile ilgili bazı detaylara da yine Rusya'da erişilebilmiştir. Bu detaylar St. Petersburg Merkezi Deniz Müzesi'nde bulunan ve *Leontii Muchenik* adlı gemiye ait olduğu belirtilen bir makete aittir (Görsel 10). Karadeniz'deki savaşlar

esnasında, 43 zirâ (32,6 m.) uzunluğa sahip *Ejder-i Bahrî* adındaki 1778 Kalas yapımı küçük bir kalyon, 29 Haziran 1788’de Özi Savaşı’nda Ruslar tarafından ele geçirilmiştir. Ruslar bu kalyonu ele geçirdikten sonra Türkçe adını da tercüme ederek muhafaza etmişlerdir. Bu üç boyutlu maket sayesinde, 1770’li ve 1780’li yıllara ait bir Osmanlı sağır kalyonu hakkında fikir edinebilmek mümkün olmuştur¹⁵³.



Görsel 10: Ruslar tarafından ele geçirildikten sonra *Leontii Muchenik* adını alan *Ejder Başlı* kalyonunun maketi

Kaynak: (Emir Yener’in Pîrî Reis Üniversitesi’nde düzenlenen *The Third International Eurasian Maritime History Congress*’te 10.05.2018 tarihinde sunduğu “Ottoman Sail Warships 1701-1786: A New Classification Attempt” adlı bildirisinden alınmıştır).

1792 yılından itibaren kalyonlar büyüklükleri esas alınarak yeniden tasnif edilmişlerdir. Buna göre, omurga uzunluğu 53-55 zirâ (40,1–41,7 m.) arasında olan kalyonlar I. sınıf, 47-51 zirâ (35,6–38,7 m.) arasında olanlar II. sınıf ve 41-45 zirâ (31,1–34,1 m.) arasında olanlar ise III. sınıf kalyonlar olarak sınıflandırılmıştır. Bu yeni tasnif, uzun yıllardır omurga uzunluğu değişmeyen kalyon sınıfının ebatlarında bir büyümeyi de

¹⁵³DTA, TRS. d. 23, s. 72; BOA, MAD. d. 2925, s. 204; DTA, TRS. d. 27, s. 2; Tredrea ve Sozaev, 2010, a.g.k., 312.

beraberinde getirmiştir. Nitekim takip eden yıllarda, uzunluğu 51 zirâ altında kalan kalyonlar Osmanlı donanmasından silinmeye başlamıştır¹⁵⁴.

3.1.1.2. Karavele Kalyon

Kalyon sınıfı içerisinde yer alan karavele adlandırması, köken itibariyle İtalyanca *caravelle* sözcüğünden Türkçe'ye dahil olmuştur. 15. yüzyılda özellikle Portekiz denizcileri tarafından keşif gemileri olarak kullanılan karaveleler, yüzyılın sonlarında kısa süre için Osmanlı donanmasında da var olmuşlardır. Ancak bu tarihlerden sonra ilk karaveleler Osmanlılarca rağbet görmedikleri gibi, tekrar kullanıma girdiklerinde 15. yüzyılın karavelelerinden oldukça farklı bir forma sahiplerdi. 18. yüzyılın başlarından itibaren bir kalyon olarak karşımıza çıkan karavele, diğer kalyonlar gibi iki top ambarı ve üç direği olmakla birlikte, onlardan oldukça kısa bir omurga uzunluğuna ve daha küçük ölçülere sahipti. Daha kısalarına da rastlanmakla birlikte, 18. yüzyıl içerisinde karavele kalyonlar genellikle 38,5–43,5 zirâ (29,2–33 m.) omurga uzunluğuna sahip oldular¹⁵⁵.

Karavele kalyonların, 1770'li yıllardan itibaren firkateynlerin ortaya çıkmasıyla birlikte bu sınıfa dahil edildiği anlaşılmaktadır. Ancak bu yeni sınıflama henüz yerleşmemiş olduğundan, 1770'li yıllarda *karavele firkateyni* şeklinde ikinci bir adlandırma söz konusu olmuş, karavele lafzı ise 19. yüzyılın başlarında dahi nadiren de olsa kullanımda kalmıştır¹⁵⁶. Genellikle Adalar Denizi'nde korsan takibi ile görevlendirilen ve kış muhafazasında kullanılan karavele kalyonlar, 1770'lerin ilk yıllarından sonra inşa edilmemeye başlanmıştır. 1786 yılında Biga Kemerinde henüz inşaları sürerken şehtiyeden dönüştürülerek gerçekleştirilen iki inşa istisna tutulacak olursa¹⁵⁷, 18. yüzyılın III. çeyreğinden itibaren karavele kalyonlar bir teknolojik değişimin gereği olarak donanmadan silinmiştir. Bu yıllardan itibaren firkateynler genel

¹⁵⁴İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, TY 8827; Vak'anüvis Halil Nuri Bey (2015). *Nürî Tarihi*. (Haz: Seydi Vakkas Toprak). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 357-358; Ahmed Cevdet Paşa, 1972, **a.g.k.**, 287-288.

¹⁵⁵Özen, 2017, **a.g.k.**, 250-253; Kahane, Kahane ve Tietze, 1988, **a.g.k.**, 149-151; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 162; Aydın, 2011, **a.g.k.**, 60-61.

¹⁵⁶Bostan, 2010, **a.g.k.**, 162.

¹⁵⁷*Kâid-i Zafer ve Hızânetü'l-Fütûh* adlarını alacak olan bu gemiler, Tersâne'ye getirildiğinde 37,5 zirâlık firkateyn kalyonu olarak tavsif edilmiştir. Sadrazam Yusuf Paşa Tersâne ziyaretinde bu iki gemiyi kalb bularak ihaneti sebebiyle Rum mimarını astırmış, gemilerin ömrü de birkaç yılı geçmemiştir: BOA, MAD. d. 10406, s. 262, 267; Taylesânizâde, 2003, **a.g.k.**, 191.

itibariyle karavelelerin ifa ettikleri görevleri yerine getiren bir kimlikle ortaya çıkmışlardır.

Karavele kalyonların deplasman tonajının en az birkaç yüz ton ve bazılarının 1.000 tonun üzerinde olduğu tahmin edilebilir. 1780 yılında mirî tahılı Selanik ve çevresinden nakletmekle görevlendirilen Seyyâr-ı Bahrî karavelesi için yük haddinin 35 bin kileye (900 ton) kadar çıkabileceği tahmin edilmekteydi¹⁵⁸. Bu gemi, donanım bakımından İngiliz sınıflandırmasına göre 5. dereceden bir yelkenli sayılabilir. 1774'te Karadeniz'e seferber edilen 4 yeni karavele kalyonun her biri 32 topa sahipti. Bu topların çaplarına göre 5 kıyyelik (6,4 kg.) 16 adedi ana bataryada, 3 kıyyelik (3,8 kg.) 10 adedi ile 1,5 kıyyelik (1,9 kg.) 6 adedi ise üst bataryada ve güvertede bulunmaktaydı. Bu haliyle, kullanımda oldukları son yıllarda bir karavele kalyonun ateş gücü, tek bordası için 76 kg. olarak hesaplanmaktadır¹⁵⁹. Yine bu karavele kalyonlar 37 zirâ (28 m.) omurga uzunluğuna ve 1774 yılı sonrasındaki seferlerde 275-300 mürettebata sahipti¹⁶⁰.

3.1.1.3. Fırkateyn

Fırkateyn kelimesi köken itibariyle İtalyanca *fregatone* adlı gemiye dayandırılrsa da, Osmanlıların bu ismi 17. yüzyılda Akdeniz'den adapte eden Fransızlardan¹⁶¹ almış olması kuvvetle muhtemeldir. “Fırkateyn” lafzının Osmanlı donanma envanteri arasındaki ilk kaydı, ancak 1773 yılı başlarına kadar geriye çekilebilmektedir¹⁶². Avrupa'da *gerçek fırkateynin* ortaya çıkışı da ancak 18. yüzyılın ortalarında gerçekleşmiştir¹⁶³. Temel özelliği, kalyonlar gibi üç direğe ancak tek top ambarına sahip yelkenliler olan fırkateynler¹⁶⁴, karavele kalyonların yerlerini alarak keşif ve refakat görevlerini üstlenmişlerdir. Yüksek ihtimalle Çeşme yenilgisinin ardından Fransızlardan öğrenilerek edinilen ve fırkateyn¹⁶⁵ adlandırmasıyla ortaya çıkan bu yeni gemi türü, aslında tüm kruvazör sınıfını da kapsayacak bir üst şemsiye pozisyonundaydı. Öyle ki,

¹⁵⁸BOA, C. BH. 7437.

¹⁵⁹BOA, C. BH. 9065.

¹⁶⁰DTA, TRS. d. 19, kapak sayfası; BOA, C. BH. 2916, 4691.

¹⁶¹Kahane, Kahane ve Tietze, 1988, **a.g.k.**, 233.

¹⁶²Burada “fırkateyn karavele” şeklinde geçmektedir: BOA, MAD. d. 3014, s. 52.

¹⁶³Glete, 1993, **a.g.k.**, c. 1, 248.

¹⁶⁴Bostan, 2010, **a.g.k.**, 162.

¹⁶⁵Fransızların elinde *fregatton* şeklinde mevcut olan bu geminin adlandırmasında Osmanlılar; halihazırdaki fırkate gemisine Arapça “eyn” takısı ilave ederek bu kelimeyi yuvarlamışlar, ancak sabit bir kullanımda uzun süre karar kılamayarak “fırkatûn” gibi farklı imlâları da denemişlerdir: Kahane, Kahane ve Tietze, 1988, **a.g.k.**, 233; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 163.

iki top ambarına sahip kalyonların dışındaki pergandi, şehtiye, bomba gemisi gibi neredeyse bütün yelkenli savaş gemilerinin bir şekilde fırkateyn olarak tanımlandıklarına şahit olunabilir.

Osmanlıların ilk fırkateynleri, 31 ilâ 39 zirâ (23,5–29,6 m.) arasında omurga uzunluğuna sahipti ve 32-36 civarında top taşıyordu. Avrupa’da da bu yıllarda fırkateynler, ana bataryasında 12 funtluk (5,5 kg.) toplar taşıyan 32 top kapasiteli savaş gemileriydi. 36 toplu versiyonları 1775’ten itibaren Amerikan Bağımsızlık Savaşı yıllarında çıkmıştı. 1777 yılından itibaren Osmanlı Donanması’nda 45 zirâ (34,1 m.) boyundaki fırkateynlerin görülmesiyle top sayısı 40’a çıktığı gibi, 1782’den itibaren görülen kebir fırkateynler ise tam manasıyla yeni bir teknolojinin habercisiydi. Bu yeni versiyonun ilk örnekleri olan Şehper-i Zafer ile Pûlâd-ı Bahrî fırkateynleri (Görsel 11), 51 hatta 53 zirâ (40,2 m.) omurga uzunlukları ve 50-56 top kapasitesiyle adeta kalyonlarla yarışıyorlardı. Panzac, 1784 yılındaki donanma sayımında bu fırkateynlerin oldukça kullanışlı olduklarını ve muhtemelen karavelelerden dönüştürülerek inşa edildiklerini söylese de, buna dair bir ibareye Osmanlı kaynaklarında rastlanmamıştır. Aksine, kebir fırkateynlerin bundan önceki iki yıl içerisinde ve ilk defa olarak inşa edildiklerinin delilleri vardır¹⁶⁶.

¹⁶⁶İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, TY 8827, vr. 38a; BOA, D. BŞM. TRE. d. 15060, s. 16; MAD. d. 2925, s. 204; 4122, s. 180; C. BH. 4208; DTA, TRS. d. 19, s. 51-52; 23, s. 2, 16; M. Lardas (2013). *British Frigate vs French Frigate: 1793–1814*, Osprey Publishing, s. 15.



Görsel 11: Osmanlı kebir firkaatayni

Kaynak: İ. Bostan (2005). *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul: Bilge, s. 278.

Osmanlıların, özellikle 1770’li ve 1780’li yıllarda yabancılardan satın aldıkları savaş gemilerini çoğunlukla firkaataynler oluşturmuştur. Bilhassa 1778 yılından itibaren İngilizlerden aldıkları gemiler, 31 ilâ 45 zirâ (23,5–34,1 m.) arasında uzunluğa sahip firkaataynlerdi. Yine Fas’tan gelen hediye gemiler ile tüccardan alınan gemiler de firkaatayn sınıfındandı. Gerek Rusya ve gerek korsanlardan savaş yoluyla ele geçirilen gemiler de genellikle firkaatayn sınıfından olmaktadır. Bu şekilde 1770-1790 arasındaki 20 yılda, doğrudan firkaatayn olarak tasnif edilen 30 geminin *Donanma-yı Hümâyun*’a katıldığı tespit edilmiştir. Bunlara ait döküm aşağıdaki tabloda verilmiştir (Tablo 31).

Tablo 31: 1770-1790 yılları arasında Osmanlı donanması envanterine girdiği tespit edilebilen firkaataynler

İnşa Yeri	1772	1773	1774	1777	1778	1782	1784	1786	1787	1788	1789	1790	Toplam
Tersâne-i Âmire		1		2	1	1							5
Livorno			1										1
İngiltere					2		1			2	3		8
Limni						1							1

Tablo 31 (Devam): 1770-1790 yılları arasında Osmanlı donanması envanterine girdiği tespit edilebilen firkateynler

İnşa Yeri	1772	1773	1774	1777	1778	1782	1784	1786	1787	1788	1789	1790	Toplam
Tüccar									1				2
Fas								2			4		6
Kalas									2				2
Avusturya									1				1
İsveç											1		1
Aktarma												3	3
?	1												1
Toplam	1	1	1	2	3	2	1	2	4	2	8	3	30

Firkateynlerin silahlandırılması genellikle hafif şekilde yapılmaktaydı ki, sürat her zaman ön plandaydı. Kalyonlarla kıyaslandığında firkateynler, I. top ambarı alınmış bir sağır kalyona benzetilebilir; birbirine yakın sayılabilecek mürettebat sayısı (300-350), üç ana direk, kabasorta (omurgaya dik yerleştirilen dört köşe) yelken donanımı, buna karşın daha alçak bir yükseklikle sağlanan sürat ve daha düşük bir ateş gücü¹⁶⁷. Bu özellikleriyle firkateynler, özellikle 1780'li yıllardan itibaren Osmanlı donanması otoriteleri tarafından benimsendiler ve genellikle kalyonlardan daha az sayıda olmamak üzere seferlerde kendilerine yer buldular.

3.1.1.4. Şehtiye

Tarihi kaynaklarda izi 16. yüzyıla kadar sürülebilen şehtiye, iki direkli yelkenli bir gemiydi. Şehtiyelerin 29-37 zirâ (22-28 m.) omurga uzunluğuna ve üç direğe sahip büyük versiyonları, 18. yüzyılın başlarından itibaren kalyon sınıfı içerisinde değerlendirilmeye başlanmıştır. 1770'li yıllarda, aslında pergandi olarak inşa edilmiş bazı gemilerin şehtiye olarak da anılması, bu iki gemi tipi arasında oldukça ince bir çizgi olduğunun bâriz göstergelerindedir. Ancak bu tarz gemiler, 1780'e kadar donanma envanterinden çıkartılmıştır. *Şitye* ve *şehdiye* de denilen şehtiyelerin Osmanlı donanmasında kendine has bir yer teşkil etmesi ise, esasen 1782 yılından itibaren

¹⁶⁷1787'de Kalas'ta inşa edilen 45 zirâ (34,1 m.) boyundaki iki firkateynin her biri için ana top ambarında 5 kıyye (6,4 kg.) çapında 28 adet, güvertesinde ise 3 kıyye (3,8 kg.) çapında 10 adet top öngörülmüştü. Aynı sıralarda Midilli'de inşa edilen 45 zirâ uzunluğundaki kalyon da ana top bataryası çıkarıldığında neredeyse tamamen aynı donanıma sahipti: BOA, C. BH. 11160.

gerçekleşmiştir. Bu yılda Tersâne’de inşa edilen 35,5 zirâ (27 m.) uzunluğundaki bir şehtiye, hızlı hareket etmesi sebebiyle çok beğenilmiş ve yeni bir tipin ilk atası olmuştur. Nitekim Sinop’ta ve Bodrum’da bu şehtiyenin benzerinden ikişer adet yapılmasına karar verilmiştir¹⁶⁸. Maliyeti hakkında inşa öncesinde yapılan bir etüt sonucunda, bu tarz bir şehtiyenin inşasında kullanılacak metal malzemeler ile kalafat ve teçhiz malzemelerinin mirî fiyat üzerinden 10.667,5 kuruş tutacağı öngörülmüştür¹⁶⁹.



Görsel 12: 1790’lı yıllara ait 18 toplu bir şehtiye modeli

Kaynak: Central Naval Museum, St. Petersburg (Emir Yener’in Pîrî Reis Üniversitesi’nde düzenlenen *The Third International Eurasian Maritime History Congress*’te 10.05.2018 tarihinde sunduğu “Ottoman Sail Warships 1701-1786: A New Classification Attempt” adlı bildirisinden alınmıştır).

Şehtiyelerin büyük versiyonlarından biri olarak 275 mürettebatlı ve 40 toplu bir şehtiye, Akdeniz’de muhafaza görevinde iken 1783 Kasım ayında bir Malta firkateyni ile karşılaşmıştır. Gerçek bir firkateyn büyüklüğüne ve özelliklerine sahip olduğu anlaşılan bu şehtiye, bir süre mücadele ettiği Malta firkateynine teslim olmuştur. Şehtiyenin firkateyne denk kabul edilmesi sebebiyle de haber İstanbul’da teessüfle karşılanmıştır¹⁷⁰. Biga Kemerî’nde 1783’te inşasına başlanan 35,5 zirâlık (27 m.) iki şehtiye, 1785 yılında

¹⁶⁸BOA, MAD. d. 3988, s. 220; C. BH. 10920; İ. Bostan (2005). *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*. İstanbul: Bilge, s. 390; Özen, 2017, **a.g.k.**, 378-379; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 170.

¹⁶⁹BOA, C. BH. 12726.

¹⁷⁰Bostan, 2005, **a.g.k.**, 390.

37,5 zirâ (28,4 m.) uzunluğunda karavele kalyonlara çevrilmiştir¹⁷¹. Bu sırada Sinop'ta ve Bodrum'da inşa edilen 35/37 zirâ (27/28 m.) uzunluğundaki toplamda dört şehtiyenin her biri 32 top taşımaktaydı. Bunlardan ana bataryadaki 20 top 3 kıyye çapındayken, geri kalanı 2 adet 1,5 kıyye ve 10 adet de 1 kıyye ağırlığında gülleler atan şahi toplarıydı¹⁷². Bu şehtiyelere seferlerde 50-60 kantar (2,8 ilâ 3,4 ton) siyah barut ile mürettebatına 2 kantar (113 kg.) kurşun verilmekteydi¹⁷³. Her ne kadar Garp Ocakları'na ait şehtiyeler 125-200 arası mürettebata sahip olsalar da, bu dönemdeki standart Osmanlı şehtiyesinin 250 mürettebatlı olduğu anlaşılmaktadır¹⁷⁴. 1786'da Tersâne-i Âmire'de inşa edilmekte olan 28 zirâ (21,2 m.) uzunluğundaki *nev-icad* Çamlıca gemileri de esasında şehtiye olarak tanımlanan bir alt tür görünümündedir¹⁷⁵.

3.1.1.5. Pergandi

Esas itibariyle kürekle yürüyen ve bir ince donanma gemisi olan pergandinin izlerine 14. yüzyıldan itibaren rastlanılmaktadır. Osmanlılar tarafından özellikle 16. ve 17. yüzyıllarda kullanılan pergende, 18-19 oturaklı ve 33 ilâ 40 zirâ (25-30 m.) uzunluğa sahip kalyata ile firkate arasında bir gemiydi. Pergendeler 18. yüzyılın ikinci yarısında da hâlâ ince donanmada kullanılmaya devam edilmekteydi.

Pergendi/pirgandi/pergende şeklinde kullanımları da olan pergandi gemisi, 18. yüzyılın ikinci yarısında bir Osmanlı amirali tarafından ciddi bir modifikasyona tâbi tutulmuştur. 1764 yılında yeni bir pergandi modeli geliştiren derya beylerinden Rodos Mutasarrıfı Cafer Bey, inşa ettiği bu yeni modelin resmini sadrazama göndererek malzeme yardımı talep etmiştir. Gönderilen malzeme listesine bakılacak olursa, bu yeni teknenin ana seyir gücünü yelkenlerin oluşturduğu ve kayda değer bir ateş gücüne sahip olduğu anlaşılmaktadır. 1767'de Cafer Bey'in Malta korsan firkatelerine karşı düzenlediği başarılı bir operasyondan sonra, pergandiler donanmada rağbet gören bir gemi türü hâline gelmiştir¹⁷⁶. Tersâne-i Âmire'de de inşa edilmeye başlanan pergandiler, bu yıllarda tüccardan kiralama yoluyla kullanılanlarla da birlikte, Osmanlı denizgücünün

¹⁷¹BOA, MAD d. 10406, s. 262.

¹⁷²BOA, C. BH. 11194.

¹⁷³BOA, C. BH. 10042.

¹⁷⁴BOA, KK. d. 5723; Bostan, 2005, a.g.k., 390.

¹⁷⁵BOA, C. BH. 8745.

¹⁷⁶Bostan, 2005, a.g.k., 233; Bostan, 2010, a.g.k., 129-130; Özen, 2017, a.g.k., 329-330; Kahane, Kahane ve Tietze, 1988, a.g.k., 105.

önemli bir unsuru olmuştur¹⁷⁷. 1770 yılında Rodos mutasarrıfı Cafer Bey, 5 pergandi ile seferdeki Osmanlı donanmasına katıldığında, bu pergandilerin her biri 20-22 topa ve 200-220 mürettebata sahip¹⁷⁸, İngiliz sınıflamasına göre 6. dereceden yelkenli savaş gemileri hükmündeydi.

Çeşme'deki mağlubiyetten (1770) ve Cafer Bey'in bir süre sonra ölümünün ardından da, pergandiler Osmanlı donanmasında bir süre daha öncelikle tercih edilen savaş gemilerinden oldular. Donanmanın yakılmasından sonra Osmanlıların en kısa sürede edinebildiği savaş gemileri pergandilerdi. Bu sebeple Tersâne-i Âmire'nin yanında derhal Akçaşehir, Kale-i Sultâniye ve Kemer gibi taşra tezgâhlarında da pergandi inşalarına başlandı. Özellikle 1772 yılında 14 civarında pergandi donanma envanterine girdi. Öyle ki, 1770'li yıllarda Donanma-yı Hümâyun'u bir "pergandi donanması" olarak tanımlamak yanlış sayılmayacaktır. Rus Harbi'nin sona ermesi ve 1778'den itibaren artık kalyonların yeterli sayıya ulaşmasıyla birlikte, pergandiler aynı hızla Osmanlı donanmasından çekilmeye başladı¹⁷⁹. 1780'e kadar bu pergandilerin 10'u hizmetten çekilirken, son pergandiler 1790'lı yılların başında hizmetlerini tamamladılar.

1770'li yıllarda inşa edilen pergandiler *kebir pergandi* olarak da tanımlanmaktaydı. Bu gemiler 37 zirâ (28 m.) uzunluğa, 200-275 mürettebata ve 26-32 adet topa sahiplerdi¹⁸⁰. Pergandilerin dizaynı 1780'li yıllarda inşa edilen kırlangıçlara örnek teşkil etmiştir¹⁸¹. Ancak resminin 1764'te İstanbul'a gönderildiği de bilinen Osmanlı yelkenli pergandileri ile ilgili halihazırda elde ne bir çizim ne de kayda değer bir görsel mevcut değildir.

3.1.1.6. Kırlangıç

Kürekli bir gemi olan kırlangıç, firkateden küçük, genellikle haberleşme ve karakol hizmetinde kullanılan bir ince donanma gemisiydi. Bu özelliğiyle hem Tuna'da hem de Akdeniz'de kullanılabilmekteydi¹⁸². 1768-1774 Osmanlı-Rus Harbi'nde inşaları

¹⁷⁷BOA, C. BH. 794, 7734.

¹⁷⁸A. R. İşıpek ve O. Aydemir (2010). *1770 Çeşme Deniz Savaşı: 1768 – 1774 Osmanlı Rus Savaşları*. İstanbul: Denizler Kitabevi, s. 164; Özen, 2017, **a.g.k.**, 330.

¹⁷⁹BOA, MAD. d. 3988, s. 226-227.

¹⁸⁰BOA, C. BH. 7261, 11840. 1774'te Karadeniz'e çıkacak Şehbâz-ı Bahrî pergandisinin top ambarında 3 kıyye çapında 20 adet, kasarasında 1 kıyye çapında 6 adet olmak üzere toplamda 26 topu vardı (BOA, C. BH. 9065).

¹⁸¹BOA, C. BH. 3957.

¹⁸²Bostan, 2005, **a.g.k.**, 245; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 136.

tertip edilen ince donanma gemileri içinde kırlangıçlar da yer almaktaydı¹⁸³. Yine 1770'lerde padişahın *binış* ve *göç-i hümayun*larına mahsus kayıklar arasında kırlangıç kayıkları da zikredilmekteydi¹⁸⁴. Ancak karışıklığa sebep olan, aynı dönemde kırlangıç adıyla yelkenli bir versiyonun daha kullanımda olmasıydı. Üstelik bu iki farklı kırlangıcın mürettebat sayıları da birbirine oldukça yakındı. 1780'li yıllarda Osmanlı donanması için daha ön planda olan versiyonun yelkenli kırlangıç olduğu varsayıldığından, burada daha çok bu geminin özellikleri üzerinde durulacaktır.

Her ne kadar 1770'li yıllarda Donanma-yı Hümayun için kırlangıç inşasından söz edilse de¹⁸⁵, 1783'e kadar Osmanlı Donanması'nda yelkenli kırlangıç kullanıldığına dair bir işaret yoktur. 1783 yılında Tersâne'de inşa edilen iki kırlangıç için 12'şer top dökülmesi talebi, belgelere yansıyan en erken kayıttır¹⁸⁶. Buradan ve sonraki yıllarda yapılan bir planından (Görsel 13), kırlangıçların bâriz şekilde yelkenli gemiler olduğu anlaşılmaktadır. 1784 başlarında ise Tersâne'de inşa edilen kırlangıçlar için dökülmesi gereken top adedi 272 olarak geçmektedir¹⁸⁷. Yeni kırlangıçlardan 15 adedi 1786'da Cezayirli Gâzi Hasan Paşa ile birlikte Mısır'a âsiler üzerine düzenlenen sefere katılmışlardır. Ertesi yıl donanmanın seferden dönüşünü haber vermek için ise kaptanpaşanın kırlangıcı gelmiş ve Sarayburnu'nu dolaşarak şenlik yapmıştır¹⁸⁸. Bu ilk yelkenli versiyonlarından sonra, Fransız gemi inşa heyetinin gelişi ile kırlangıçlar yeni bir form da kazanmıştır. 1786'dan itibaren Fransız inşa tekniği ile üretilen *nev-icad* kırlangıçlar 28 zirâ (21,2 m.) uzunluğundaydılar ve *kebir* kırlangıç olarak anılmaktaydılar¹⁸⁹. "Kebir" ve "nev-icad" kavramları, yelkenli kırlangıçların hem kürekli versiyonlarından ayrılmasında hem de kendi aralarındaki alt sınıflamada tek ipucu olabilir.

Ağustos 1787'de Rusya ile savaş başladığında, Akdeniz'deki Osmanlı taşra tezgâhlarında yeni kırlangıç inşaları organize edildi. Her birinde ikişer adet ve 24 zirâ (18,2 m.) uzunluğunda olmak üzere yedi ayrı yerde 14 kırlangıç inşası başlatıldı. Limni, Midilli, Rodos, Mora, Sakız, Kuşadası ve Kıbrıs bu inşa programı için seçilen taşra

¹⁸³S. Osmanlıoğlu (2017). *Mustafa Kesbi'nin 1768-1774 Harbi Vekâyi'i (değerlendirme-çeviri metin)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s. 46.

¹⁸⁴BOA, C. BH. 10081.

¹⁸⁵Özen, 2017, **a.g.k.**, 266.

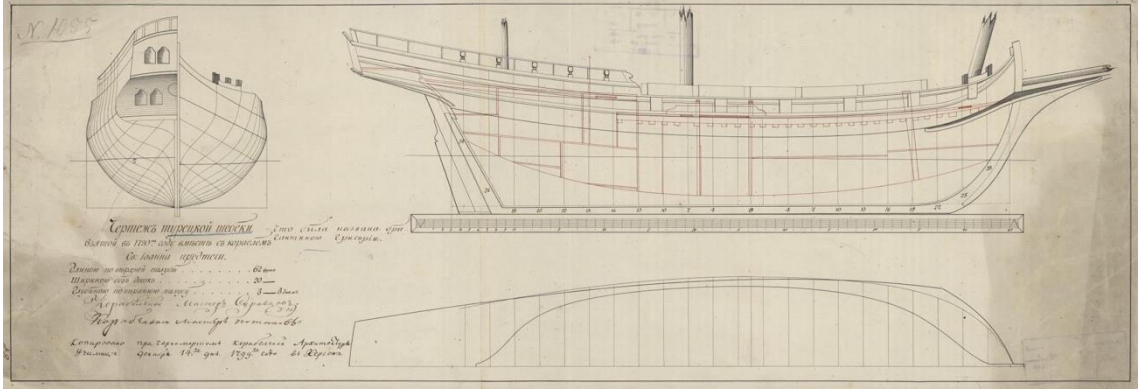
¹⁸⁶10 adet 3 kıyye çapında ve 2 adet 1,5 kıyye çapında toplar öngörülmüştür (BOA, C. BH. 11957).

¹⁸⁷Her birinin 16 top taşınması halinde 17 kırlangıç olması gerekmektedir (BOA, C. BH. 7870).

¹⁸⁸Bostan, 2005, **a.g.k.**, 245-246.

¹⁸⁹BOA, C. BH. 6205.

tezgâhları oldu. Kırlangıçların her birinin 3.250 kuruşa mâl olacağı öngörülmekteydi. Güvertelerinin çamlıca kayıkları gibi eğreti olmayıp, topları için pergandi gibi altışar lombar açılarak inşa edilmeleri istenmekteydi. Bu kırlangıçlar tamamlandıklarında, her biri 70 mürettebat taşıyabilmekteydi¹⁹⁰.



Görsel 13: 12 top taşıyan bir osmanlı kırlangıcının planı (1790)

Kaynak: RGAVMF (Emir Yener'in Piri Reis Üniversitesi'nde düzenlenen *The Third International Eurasian Maritime History Congress*'te 10.05.2018 tarihinde sunduğu "Ottoman Sail Warships 1701-1786: A New Classification Attempt" adlı bildirisinden alınmıştır).

Kırlangıçlar 1787'den itibaren Karadeniz'de donanmaya katılmışlar ve özellikle İstanbul ile irtibat görevini yerine getirmişlerdir. 1790'daki Karadeniz seferinde görevlendirilen 4 mirî kırlangıcın her birine 15'er kantar (846 kg.) yerli siyah barut ile tüfekçilerine 1 kantar kurşun verilmiştir.¹⁹¹ Aynı yıllarda Akdeniz'de korsanlık faaliyetlerine karşı da yine birkaç kırlangıç karakol ve sahil güvenlik görevlerini yerine getirmiştir¹⁹².

Kebir kırlangıçlar 100 mürettebat ve 18 top taşıma kapasitesine ulaşabilmekteydi¹⁹³. Sayısı birkaç adet ile sınırlı bu kırlangıçlar donanma listelerinde de kendilerine yer bulup, bazıları isim dahi alabiliyordu¹⁹⁴. Bizzat kaptanpaşaların tasarrufunda 70-80 mürettebatlı bir adet kırlangıç olup, süratinden dolayı haberleşme amacıyla kullanılmaktaydı¹⁹⁵. 1792'de Rusya ile harp sona erdiğinde, küçük ve gereksiz

¹⁹⁰BOA, MAD. d. 10412, s. 256-257; C. BH. 3957, 4693, 9155, 9720; Bostan, 2005, **a.g.k.**, 246.

¹⁹¹BOA, C. BH. 2767; Bostan, 2005, **a.g.k.**, 246.

¹⁹²BOA, C. BH. 4426, 5792.

¹⁹³Özen, 2017, **a.g.k.**, 266.

¹⁹⁴1787 listesinde *Bâlâ-pervaz* adlı 27 zirâ (20,5 m.) uzunluğunda bir kırlangıç bulunmaktaydı (DTA, TRS. d. 23, s. 170).

¹⁹⁵BOA, C. BH. 4426; DTA, TRS. d. 23, s. 183.

görüldüğü için satılan şalope, pink gibi gemiler arasında kırlangıçlar da bulunmaktaydı¹⁹⁶. Ancak Akdeniz’de devlete bağlı muhafaza gruplarının 1820’lere kadar kırlangıç kullanmaya devam ettikleri de bilinmektedir¹⁹⁷.

3.1.1.7. Bomba Gemisi

Bomba gemileri, büyük çaplı havan topu taşıyan, yanıcı ve patlayıcı bombalar atabilen gemilere verilen genel adlandırmadır. Bu gemilerin temel amacı, kıyılarda bulunan sabit hedeflere karşı ağır bombalar atarak yangın çıkarmak, hedefleri bu şekilde tahrip etmektir. Dünyada ilk örnekleri 17. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere, Hollanda ve Fransa donanmalarında görülmüştür. Sonraki yıllarda Baltık donanmalarında da kullanılmaya başlanan bomba gemilerinden, ilgili donanmalarda hemen her zaman birkaç adet bomba gemisi bulunmuştur¹⁹⁸.

Osmanlı Donanması’nda bomba gemilerinin kullanımına dair en erken kayıtlar 1781 yılı başlarına tarihlenmektedir. Bu yıla ait bir donanma listesinde 27,5 zirâ (20,9 m.) uzunluğunda isimsiz bir *bomba kalyonu* yer almaktadır¹⁹⁹. Bu gemi muhtemelen daha sonra *Ra‘d-ı Bahrî* adını alacak olan bomba gemisidir. Aynı gemi 1785 yılına ait listelerde de *humbara kalyonu* ve *atik bomba firkateyni* olarak tanımlanmaktadır²⁰⁰. Fransız gemi inşa heyetinin sorumlusu Le Roy’un Ağustos 1784’te yaptığı donanma sayımında, Osmanlıların elinde halihazırda 18 toplu ve 160 mürettebatlı iki bomba gemisi bulunmaktaydı. Ayrıca üç bomba gemisi de inşa halindeydi²⁰¹. Aynı yılın sonlarında ve 1785’te, bu üç yeni bomba gemisi ile vasat olarak nitelenen başka bir bomba gemisi için havan topları tertip edilmekteydi. Buna göre *kebir* olarak nitelenen üç bomba gemisi için 65 kıyye, *vasat* olan diğeri için ise 36 kıyye çapında ikişer havan topu gerekmektedir. O sırada Beşiktaş önünde bulunan *Ra‘d-ı Bahrî*’de de iki adet 65 kıyye çapında tunç havan topları mevcuttu²⁰².

1786’da sefere çıkacak donanma gemileri arasında yer alan tek bomba firkateyni olan *Berk-ı Bahrî*’ye, yarısı Felemenk barutu olmak üzere 40 kantar (2.257 kg.) siyah

¹⁹⁶BOA, C. BH. 8382.

¹⁹⁷Bostan, 2005, **a.g.k.**, 246.

¹⁹⁸Özen, 2017, **a.g.k.**, 58; Zorlu, 2014, **a.g.k.**, 227; Glete, 1993, **a.g.k.**, c. 1, 249.

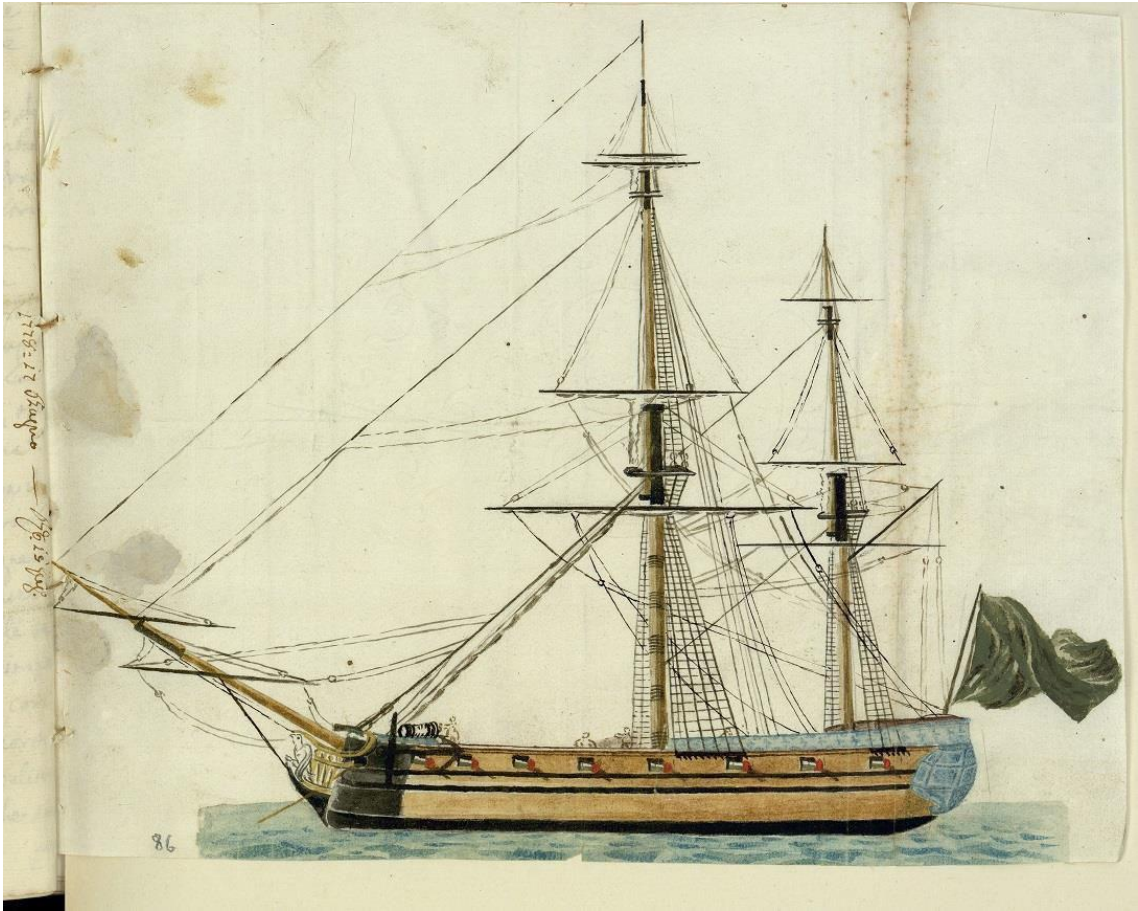
¹⁹⁹DTA, TRS. d. 19, kapak ve s. 111.

²⁰⁰BOA, MAD. d. 2925, s. 204; DTA, TRS. d. 23, s. 2.

²⁰¹Panzac, 2018, **a.g.k.**, 221.

²⁰²BOA, C. BH. 9225; C. AS. 11217.

barut verilmişti. Donanmada muhtemelen sahip olduğu havan topundan dolayı Felemenk barutu alan tek gemiydi²⁰³. Bu yıllarda Fransız gemi inşa mühendisleri Le Roy ile Du Rest de iki bomba gemisi inşa etme görevi almışlardı. Nisan 1787'ye tarihlenen bir İngiliz raporunda ise Osmanlı Donanması'nda dördü İstanbul'da, ikişer adedi Akdeniz'de ve Karadeniz'de seferde olmak üzere 8 bomba gemisi bulunmaktaydı²⁰⁴. 1790'da Karadeniz'e çıkan donanmada ise beşi *kebir* ve biri *sağır* olmak üzere 6 bomba gemisi mevcuttu²⁰⁵.



Görsel 14: Bir osmanlı bomba gemisi

Kaynak: Archivo Stato di Venezia (Emir Yener'in Pîrî Reis Üniversitesi'nde düzenlenen *The Third International Eurasian Maritime History Congress*'te 10.05.2018 tarihinde sunduğu "Ottoman Sail Warships 1701-1786: A New Classification Attempt" adlı bildirisinden alınmıştır).

²⁰³BOA, C. BH. 10042.

²⁰⁴Zorlu, 2014, a.g.k., 227.

²⁰⁵Bunlardan 33 zirâ (25 m.) uzunluğundaki kebir olanlarına 25 kantarı (1,4 ton) Felemenk barutu olmak üzere 55 kantar (3,1 ton) siyah barut ile 2 kantar (113 kg.) ham kurşun verilmişti. Sağır olanına ise 15 kantarı Felemenk barutu olmak üzere 40 kantar (2,3 ton) siyah barut ve 1 kantar da ham kurşun verilmişti (BOA, C. BH. 2767). 44 kıyyeden oluşan "kantar" için 56,3 kilogram ağırlık kıstas alınmıştır.

Bomba gemilerinin aslında üç direk kullanabilecek kapasitesi varken, bunlardan pruva direği iptal edilerek açılan alana havan topları yerleştirilmiştir. Osmanlıların şalopeler içerisinde değerlendirdiği bumbartalardan farklı olarak, bomba gemileri ufak bir firkateyn boyutlarındaydı ve kayda değer bir borda ateşine de sahipti. Ayrıca sübye yelken donanımına sahip şalopelerden farklı olarak kabasorta donanıma sahipti²⁰⁶. 1791 yılında seferber gemilerden *Tılsım-ı Bahrî* bomba gemisinin 18 borda topuna ilaveten, 6 adet de 100 dirhemlik misketler atan küçük topları vardı. Borda topları 5 ilâ 14 kıyye çapları arasındaydı ki bu İngiliz ölçüleriyle 40 funtluk toplara denk olup, Avrupa’da yalnızca en büyük kalyonların ana bataryaları bu çapta toplara sahipti²⁰⁷. Yine aynı seferde kebir bomba firkateynlerinden *Tılsım-ı Bahrî* 150 mürettebata sahipti. Üç bomba firkateyninde 120, sağır bomba firkateyninde ise 50 kişilik mürettebat mevcuttu²⁰⁸. III. Selim zamanında korvetlerin ortaya çıkmasıyla birlikte, bomba gemilerinden bazıları *bomba korveti* adıyla tasnif edilmeye başlanmış ve kullanımını devam etmiştir²⁰⁹.

3.1.1.8. Şalope

İki direkli, ambarsız, orta boy bir yelkenli olan şalope, esas itibariyle ince donanma içerisinde sayılmıştır²¹⁰. İsmi İtalyanca *scialuppa* kelimesinden türetilen bu tekne, Batı’da 16. yüzyıldan itibaren görülmektedir²¹¹. Osmanlı donanmasında görülmeye başlaması ise 1768’de başlayan Rus harbiyle gerçekleşmiştir. Yeni inşa edilecek 200 gemi arasında 50 adet *şolope/culope* bulunması, bu geminin *Donanma-yı Hümmâyün*’da yer aldığına dair en erken kayıttır²¹². Listedeki tüm gemiler kürekli olduğundan, bu şalopelerin de ince donanmaya mensup olduğu sonucu çıkmaktadır.

1784’te Fransız gemi inşa heyetinin gelişiyile Osmanlı donanmasında şalopeler açısından yeni bir sayfa açılmıştır. Heyet geldiğinde Le Roy’un yaptığı sayımda, Osmanlı donanmasında ancak iki şalope bulunmaktaydı ki onlar da inşa halindeydi²¹³. Takip eden birkaç yılda yalnızca bu heyet tarafından çeşitli türde 79 adet şalope inşa edilmiştir (Tablo

²⁰⁶Özen, 2017, **a.g.k.**, 58; Bostan, 2005, **a.g.k.**, 386.

²⁰⁷BOA, D. BŞM. TRE. d. 15214, s. 5-6.

²⁰⁸BOA, KK. d. 5723, s. 94-98.

²⁰⁹Zorlu, 2014, **a.g.k.**, 229.

Bostan, 2005, **a.g.k.**, 386; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 189; Özen, 2017, **a.g.k.**, 365.

²¹¹Kahane, Kahane ve Tietze, 1988, **a.g.k.**, 398; Özen, 2017, **a.g.k.**, 365.

²¹²Mustafa Kesbi (2002). *İbretnüma-yı Devlet (Tahlil ve Tenkitli Metin)*. (Haz: Ahmet Öğreten), Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 85, 442.

²¹³Panzac, 2018, **a.g.k.**, 221.

32). Bu yeni şalopelerin Batı'da olduğu gibi büyük ve küçük olmak üzere iki ayrı versiyonu vardı. Küçük olanları yalnızca gambot (topçeker) olarak kullanılıyordu ve kürek de kullandığı için ince donanmadan sayılan versiyondu²¹⁴. Fransız tasarımında bunların yalnızca pruvada baş topu olarak kullandığı 24 funtluk tek bir topu vardı. Ancak 19 arşınlık küçük şalopelerin baş topu 12 ve 18 funt çapında da olabildiği gibi, 1,5 ilâ 6 funt arasında değişen ikişer küçük top daha taşıyabilmekteydiler²¹⁵.

Tablo 32: 1784-1788 yılları arasında Fransız uzmanlar tarafından inşa edilen şalopeler

Gemi Türü	Adet	Top Çapı (Funt)	Havan		Gemi Uzunluğu	
			Pus	cm.	Kadem	m.
Bombarda	22	36	10	25,5	68	22
Bombarda	41	24	8	20,3	58	19
Gambot	16	24			50	16

Kaynak: D. Panzac (2018). *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, (Çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s. 223; M. Kaçar vd. (2012). *İstanbul Teknik Üniversitesi ve Mühendislik Tarihimiz*. (Ed: M. Karaca), İstanbul: Mavi Ofset, s. 81.

Kebir şalopelerin kendi aralarında farklı türleri olduğu anlaşılmaktadır. Fransız uzmanların inşa ettiği en büyük şalopeler 36 funtluk bir baş topu taşımakla birlikte, esas fonksiyonunu bombardıman amacıyla yerleştirilen 10 pusluk havan topuyla yerine getiriliyordu. 41 adet inşa edilen daha küçük versiyonları ise 24 funtluk baş topuna sahipti ve 8 pusluk havan topuyla bombardıman gemileri arasına dahil oluyordu²¹⁶. Nisan 1787 tarihini taşıyan iki ayrı İngiliz raporuna göre ise, Osmanlı donanmasında 40 adet şalope bulunmaktaydı. Bunların 10 adedi 16-20 toplu ve 30 adedi ise 8-12 topluydu. Yine şalopelerin yarısı Akdeniz'de, 4 adedi Karadeniz'de ve kalan 16'sı ise İstanbul'da konumlanmıştı. Ayrıca 24 funtluk topa ve 10 pusluk bir havan topuna sahip 21 adet de gambot bulunmaktaydı. Bu gambotların da 2'si Akdeniz'de, 11'i Karadeniz'de ve 8'i İstanbul'daydı²¹⁷.

Şalopelerin birbirine karışmaya oldukça müsait bir başka tablosu ise Osmanlı kaynaklarından gelmektedir. İtalyan kökenli küçük bir yelkenli olarak ortaya Akdeniz'de çıkan pink, 18. yüzyılda latin yerine kabasorta donanımı olan daha büyük bir gemiye dönüşmüştür. Bu haliyle pink gemisi 18. yüzyıl sonlarında Osmanlı donanmasında da

²¹⁴Özen, 2017, a.g.k., 366.

²¹⁵D. BŞM. TRE. d. 15223.

²¹⁶Panzac, 2018, a.g.k., 223; Kaçar vd., 2012, a.g.k., 81.

²¹⁷Zorlu, 2014, a.g.k., 36-37.

yardımcı bir gemi olarak kullanıma girmiştir²¹⁸. 1791’de *cedid* ve Tersâne yapımı oldukları kaydedilen beş *bink* gemisi, 1790 ve 1791 yıllarına ait başka bir kayıta *kebir şalope* olarak geçmektedir. Her birinin reisleri emrinde 100 personeli vardır. Havan taşımayan bu binkler, standart olmamak kaydıyla çoğu 3 ve 5 kıyye çapında olmak üzere toplamda 18 top taşımaktadır²¹⁹.

Kebir şalope olarak tasnif edilen bir başka gemi ise trabakodur. Adriyatik kökenli bu gemiden²²⁰ 15 adedi, 1768-1769 yıllarında inşası tasarlanan ince donanma içinde yer almaktadır²²¹. Ancak 1780’li yıllardan itibaren bu geminin de yeni bir versiyon kazandığı anlaşılmaktadır. Yüksek ihtimalle orta boy bir yelkenli olan²²² bu yeni trabako modelinden, 1790’da Tersâne’de iki adet inşa edilmektedir²²³. Aynı yıl Karadeniz seferine çıkacak gemiler arasında dört adet trabako bulunmaktadır. Bu trabakoların her birinin 25 kantar (1,4 ton) yerli kara barut ve tüfekçileri için birer kantar (56,4 kg.) ham kurşun istihkakı vardır²²⁴. 1791’de ise standart olmamakla birlikte 10 adet 3 kıyyelik ve 3 adet 9 kıyyelik toplamda 13’er adet top taşıyan üç trabako seferber donanma içinde bulunmaktadır²²⁵.

Rusya ile harbin başladığı 1787 yılında Tersâne’de yeni inşa edilecek olan 20 şalope *nev-icâd* olarak nitelenmiştir. Fransız uzmanlar tarafından Osmanlı donanmasına dahil edildiği anlaşılan bu yeni şalopelerin inşasında Tersâne Başmimarı İsmail Halife de görev almıştır. 10’u büyük ve havan da taşıyan bu şalopeler, tamamlandıklarında bekletilmeksizin donanmayla birlikte Karadeniz’e çıkarılmışlardır. Aynı yıl taşradaki iskelelere de şalope resimleri gönderilerek, buna uygun şekilde şalopeler inşa edilmesi istenmiştir²²⁶. Bu kapsamda 1787’de Ebû’l-Yund, Akçaşehir ve Alaplı iskelelerinde toplamda 16 nev-icad şalope inşasına başlanmıştır²²⁷. 1788 yılında ise donanmada 30 şalope bulunmaktadır²²⁸. Aynı yıl donanmanın Karadeniz’deki operasyonda neredeyse tümüyle kaybettiği ince donanma içerisinde şalopeler de nasibini almıştır²²⁹. Bu yıla ait

²¹⁸Bostan, 2005, **a.g.k.**, 397; Özen, 2017, **a.g.k.**, 332.

²¹⁹BOA, KK. d. 5723, 5724.

²²⁰Özen, 2017, **a.g.k.**, 395.

²²¹Mustafa Kesbi, 2002, **a.g.k.**, 442.

²²²Özen, 2017, **a.g.k.**, 396.

²²³Zorlu, 2014, **a.g.k.**, 232-233.

²²⁴BOA, C. BH. 2767.

²²⁵BOA, KK. d. 5724.

²²⁶Bostan, 2005, **a.g.k.**, 386-387; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 169.

²²⁷BOA, C. BH. 4102.

²²⁸Özen, 2017, **a.g.k.**, 366.

²²⁹Dümen, 1993, **a.g.k.**, cü110.

bir Osmanlı çiziminde yan yana sıralı 14 şalope Kılburun kuşatmasında görülmektedir. Yelkenli olarak resmedilen bu şalopelerin tek ateş gücü, grandi direğinin hemen dibinden pruva boyunca yerleştirilmiş uzun baş toplarıdır. Bu resim şalopelerin yelkenli gambot versiyonlarının anlaşılması açısından nadir bir örnektir (Görsel 15).



Görsel 15: Kılburun Kuşatması'nda Osmanlı şalopeleri (1788)

Kaynak: İ. Bostan (2005). *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*. İstanbul: Bilge, s. 388.

1789'da Tersâne-i Âmire'de, Karadeniz'de ve Akdeniz'de pek çok gemi inşa tezgâhında toplamda 80 şalope inşası için emirler verilmiştir. Bu şalopelerin her birinin inşa masrafı 2.000 kuruş olarak belirlendiğinden, yalnızca gambot olmaları ihtimali yüksektir²³⁰. Özellikle gambot olan versiyonlarının Tuna'da da yoğun bir şekilde kullanıldığı anlaşılmaktadır. Ekim 1790'da Tuna donanmasında 60 şalope mevcuttur. Bunlar için İstanbul'dan 3, 5 ve 7 kıyye çapında toplar istenmiştir²³¹. Burada kullanılacak gemilerin bir kısmı ise bizzat Tuna iskelelerinde inşa edilmektedir. Bu iskelelerin en önemlilerinden biri olan Vidin'de, Şubat 1791'de 11 adet şalope inşa halindedir²³².

Şalopelerin *kebir* olanları dahi küçük bomba gemilerinin havan ve toplar ile sağladığı ateş gücüne yetişememektedir. 1790'da Karadeniz'e çıkacak donanmada doğrudan şalope olarak kaydedilen 29 gemi vardır. Bunlardan 7 tanesi havanlı olup, her

²³⁰BOA, C. BH. 5132.

²³¹Zorlu, 2014, a.g.k., 224.

²³²Bostan, 2005, a.g.k., 387.

birine 10 kantar (564 kg.) Felemenk barutu ve tüfekçilerine 1 kantar (56,4 kg.) ham kurşun verilmiştir. Havansız olan 22 şalopenin ise her birine ortalama 19,8 kantar (1.116 kg.) kara barut ile tüfekçilerine yine 1 kantar (56,4 kg.) ham kurşun verilmiştir²³³. 1791 seferi için yapılan bir sayımda şalopelerin büyüklerinde istisnasız 100, küçüklerinde ise 35 veya 45 personel bulunmaktadır²³⁴. Düşman gemilerini takip etmek, sahillerin muhafazası için devriye gezmek görevlerinin yanında şalopeler, talim gemileri olarak da kullanılmıştır. 1791-1792'de harbin son senesi için tamamen tamir ve kalafat edilip yağlanacak gemiler arasında 14 adet 22-23 zirâ (16,7–17,4 m.) boyunda şalopeler bulunmaktadır²³⁵. Harbin bittiği 1792 yılında ise küçük ve gereksiz olup satılması emredilen gemiler arasında bazı şalopeler de yer almıştır²³⁶. Şalopeler 19. yüzyılın ilk yarısı boyunca Osmanlı donanması tarafından inşa edilmeye ve kullanılmaya devam etmiştir²³⁷.

3.1.1.9. Ateş Gemisi

Ateşle ilgili olmaları hasebiyle bu adla anılan üç farklı tarzda gemi bulunmaktadır. Bunlardan biri balıkçı teknesi olup donanmayla alakası yoktur. Diğer iki ateş gemisi ise farklı amaçlarla Osmanlı donanması hizmetinde kullanılmıştır. Bunlardan en çok bilineni, düşman gemilerini yakmak amacıyla kullanılan ve esas itibariyle bir yelkenli olduğu için kalyon sınıfından sayılan ateş gemileridir. Patlayıcı ve yanıcı mühimmatla dolu olan bu gemiler, düşman donanmasının gafil avlanabileceği sisli veya karanlık havalarda düşman donanması üzerine gönderilir, yeterince yaklaşıldıktan sonra kancalarla hedef gemiye bağlanan ateş gemisi, mürettebatı tarafından tutuşturulduktan sonra arka kısmından hızlıca terk edilirdi. Vaktinde fark edilip hızlı gemiler tarafından kancalarla uzaklaştırılabilen ateş gemileri, bu yapılamadığı takdirde 1770'te Çeşme'de Osmanlıların başına geldiği gibi ahşap bir donanmanın külliye tutuşup yanmasına sebep olabilirdi. Osmanlı donanmasında 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ateş gemileri bir tür kalyon olarak mevcut olmakla birlikte, 18. yüzyılın ilk çeyreğinden sonra envantere görülmemektedir. 1780'lerde Fransız uzmanların gelişi ile birlikte ise Osmanlı

²³³BOA, C. BH. 2767.

²³⁴BOA, KK. d. 5723.

²³⁵Zorlu, 2014, a.g.k., 224.

²³⁶BOA, C. BH. 8382 (22 M 1207/09.09.1792).

²³⁷Bostan, 2005, a.g.k., 389.

donanmasında yeni tarz bir ateş gemisi yer almaya başlamıştır. Muhtemelen bu sebeple İngiliz belgelerine göre ateş gemilerini Osmanlılara Fransız mimarlar tanıtmıştır. Şubat 1788’de Tersâne’de 4 adet ateş gemisinin hazır beklediği rapor edilmiştir²³⁸.

Diğer bir tür ateş gemisi ise, daha çok kürekle hareket eden ateş kayıklarıdır. 18. yüzyılda ateş kayıkları, yangın zamanlarında İstanbul’un iki yakasına tulumba ve tulumbacı taşımak amacıyla kullanılır ve Haliç’in Çardak iskelesinde daima bu kayıklardan bulunurdu. Bu kayıklar ayakta kürek çeken dört veya sekiz kürekçiye sahip olup gayet hızlı teknelerdi. Ayrıca bu dönemde Üsküdar’da İstanbul ile Üsküdar arasında işleyen ve 25 yolcu kapasiteli nakliye gemileri de ateş kayıkları olarak anılmaktaydı. 20. yüzyıl başlarına kadar kullanılan bu kayıklar, 1768-1774 Rus Harbi’nde de ince donanma gemileri arasında bulunmaktadır. 1768-1769 yıllarında 15 adet ateş gemisi, inşa edilecek ince donanma gemileri listesinde yer almaktadır. Nisan 1770’te İstanbul’dan tertip edilip Tuna’ya gönderilen ve İsakçı’da yoklanan filoda ise, her biri 5-7 mürettebata sahip 24 adet ateş kayığı, reisleri komutasında 159 personele sahiptir. 1773 sonlarında Varna’ya gönderilecek 1.000 bostancının nakliyesi de Üsküdar’ın ateş kayıkları ile sağlanmıştır²³⁹. 1780’li ve 1790’lı yılların ateş gemilerinin ise, daha önce bahsedilen yelkenli ateş gemilerinin kürekli versiyonları olma ihtimali vardır. Bu gemiler daha çok Tuna’da ince donanma bünyesinde hizmet vermiştir. 1791’de Vidin’de 5, Niğbolu’da 8, Rusçuk’ta 10 ve Silistre’de 10 olmak üzere 33 adet ateş gemisi inşa edilmektedir ki, her biri 32 funtluk dörder topa sahip olacaktır. Ateş gemilerinin, aynı amaçla kullanılmak maksadıyla başka tür gemilerden dönüştürüldüğü de olmuştur²⁴⁰.

3.1.2. Kürekli Gemiler

Akdeniz coğrafyasına uygun olarak binlerce yıl kürekli gemiler bu sularda hâkim olmuşlardır. Türkler denizle tanıştıkları yıllarda bu gemilerle de karşılaşmışlardır. Osmanlı donanmasında, kuruluşundan 17. yüzyılın son çeyreğine kadar başta kadırgalar olmak üzere kürekli gemiler ana unsur olmuştur. Donanmada 1682’den sonra yelkenli

²³⁸Osmanlı donanmasında ateş gemisi (brulot) bulunduğu dair son bahislerden biri, 18. yüzyılın ilk yıllarında İstanbul’da bulunan Rusya elçisi Tolstoy’a aittir: Tolstoy, 2016, **a.g.k.**, 64; Bostan, 2005, **a.g.k.**, 398-399; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 171; Zorlu, 2014, **a.g.k.**, 225-227; Özen, 2017, **a.g.k.**, 23-26; Aydın, 2011, **a.g.k.**, 65-66.

²³⁹BOA, D. BŞM. TRE. d. 14981; Mustafa Kesbi, 2002, **a.g.k.**, 85, 442; Bostan, 2005, **a.g.k.**, 262; Özen, 2017, **a.g.k.**, 23-26.

²⁴⁰Zorlu, 2014, **a.g.k.**, 227.

gemiler lehine değişime gidilirken²⁴¹, kürekli gemiler takip eden yüzyıllarda kısmen merkezi donanmada, ama bilhassa nehirlerde ince donanma adıyla varlıklarını sürdürmüşlerdir.

3.1.2.1. Baştarda/Baştarde

Büyük bir kürekli gemi olan baştarda, İtalyanca *bastard* kelimesinden adapte edilmiş olup, Osmanlı donanmasında en geç 16. yüzyılın ilk çeyreğinde kullanılmaya başlandığı bilinmektedir. Oturak sayısı 26-36 arasında değişen büyük boy bir kadırgadır. En büyükleri *paşa baştardası* olarak anılmakta ve bir küreğini yedisi çeken 527 kürekçisiyle toplam personel mevcudu 800'e kadar ulaşabilmektedir. 17. yüzyılın sonlarına kadar savaşlarda kaptan paşaların sancak gemisi olarak kullandıkları baştardalar, 18. yüzyıldan itibaren bu konumlarını büyük kalyonlara kaptırmışlardır. 1701 Bahriye Kanunnâmesi ile daha önce baştardaya binen kaptan paşaların, savaş zamanında *kebir kalyona* binmeleri ve alametleri olan üç fener ile üç bayrağı bu gemiye takmaları kanun haline gelmiştir. *Baştarda-i hümayûn* olarak adlandırılan paşa baştardası, barış zamanlarında ise kaptanıderya tarafından kullanılacaktır.

Baştardaların 18. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı donanmasında mevcut oldukları görülmektedir. Donanmanın özellikle sefere çıkışında düzenlenen merasimlerde en üst düzeydeki devlet görevlileri baştarda-i hümayûn ile taşınmıştır²⁴². 1775'te yine bir baştarda-i hümayûnun tamiri, *tedhini* (kalafatlanması) ve teçhizi ile birlikte iç döşemeleri de yapılmıştır. 1786 yılı sonunda seferden dönen donanma gemileri arasında baştarda çekdirmesi de İstanbul'a giren gemiler arasında zikredilmiştir. Muhtemelen en son baştarda-i hümayûn 1789 yılında inşa edilmiştir. Özi mağlubiyetinin kederi içindeki padişah I. Abdülhamid'in "sabah insün" şeklindeki emri, Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa'nın meşaleler eşliğinde tüm gece çalıştırdığı işçiler tarafından yerine getirilmiş, 30 Mart 1789'da bu baştarda denize indirilmiştir. Mayıs ayında Karadeniz'e

²⁴¹Bostan, 2003, a.g.k., 85; Bostan, 2005, a.g.k., 188.

²⁴²Nisan 1770'te donanmanın sefere çıkışı öncesinde düzenlenen merasimde, Yalıköşkü'nde Şeyhülislam ve Kaymakam Paşa baştardaya binmiş ve selamlama atışlarının ardından Dolmabahçe'ye getirilmişlerdir: Şem'dâni-zâde Fındıklılı Süleyman Efendi (1980). *Mür'î't-Tevârih II. B.* (Haz.: Münir Aktepe), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, s. 25.

çıkacak donanma ile merasime katılan bu baştardanın sefere gitmesine ise izin verilmemiştir²⁴³.

3.1.2.2. Kadırğa

Latinlerin *galer/galera* ve İngilizlerin *galley* gemilerine karşılık gelen kadirğa, Yunanca “kürek cezası” manasına gelen *kat* ve *argon* kelimelerinin birleştirilerek, bu cezanın yerine getirildiği gemilere atfen türetilen *katargon* kelimesiyle Türkçe’ye geçmiştir. Her iki yanında kürekçilerin bulunduğu, uzun ve ince bir gemi olarak kadirğanın varlığı Akdeniz’de 5 bin yıl öncesine kadar uzanmaktadır. Türkler 11. yüzyılda Çaka Bey ile birlikte Akdeniz’de bu gemiyi benimsemiş ve kullanmaya başlamışlardır²⁴⁴.

Osmanlı donanmasında 1682 yılına kadar ana muharebe gemisi olan kadirğalar, bu tarihten itibaren kalyonun kesin olarak kabul edilmesiyle beraber gözden düşmeye başlamışlardır. 17. yüzyılda her birini 4 kişinin çektiği 48 küreğe ve 25 oturağa sahip standart bir kadirğa, 100 savaşçı, 196 kürekçi ve diğer görevlilerle birlikte 328 mürettebata sahiptir. Ateş gücü ise baş tarafına yerleştirilen biri büyük en az birkaç topla sağlanmaktadır²⁴⁵.

²⁴³BOA, C. BH. 10081; Taylesânizâde, 2003, **a.g.k.**, 180; Uzunçarşılı, 1988, **a.g.k.**, 464, 526; Bostan, 2005, **a.g.k.**, 172-188; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 107-114; Özen, 2017, **a.g.k.**, 44-50.

²⁴⁴Özen, 2017, **a.g.k.**, 183.

²⁴⁵Bostan, 2003, **a.g.k.**, 85-86; Bostan, 2005, **a.g.k.**, s. 188.



Görsel 16: 1736-1739 Rus Harbi'nde Karadeniz'de faaliyet gösteren bir Osmanlı kadırgası

Kaynak: İ. Bostan (2005). *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*. İstanbul: Bilge, s. 174.

1699'da biten Kutsal İttifak Savaşı yıllarında, kadırgaların Venediklilere yeterince zarar verememiş olmaları ve beklentileri karşılayamamaları, bu gemilerin takip eden yıllarda gözden düşmesine sebep olmuştur. Ancak kalyona geçiş ile birlikte önemlerini kaybetmeye başlamış olsalar da, kadırgalar 18. yüzyıl boyunca donanmada mevcut olmuşlardır. 1770 yılında Çeşme'de Kaptanıderya Hüsameddin Paşa komutasındaki donanmada, kalyonların yanında altı adet de kadırğa bulunmaktadır. Bu kadırgalar ile diğer çektiri türünden gemiler, Osmanlı donanmasının Çeşme'ye kadar gerçekleşen hareketlerinde rüzgar kesildiği anlarda kalyonları yedeklemekte kullanılmışlardır. Ayrıca Çeşme limanına gönderilen ateş gemilerinden biri, yine bu kadırgalardan ikisi tarafından engellenmiştir²⁴⁶. 1787 yılına ait bir İngiliz raporuna göre, Tersâne-i Âmire'de bulunan gemiler arasında hâlâ altı adet kadırğa yer almaktadır²⁴⁷.

Genellikle çekdiri olarak genel kürekli gemi sınıflandırması içerisinde zikredilen derya beylerinin gemilerinin de aslında gerçek birer kadırğa olduğu düşünülmektedir. Bu gemilere her yıl, yenilerine 50 adet ve eskilerine 25 adet paşa taslağı kürek verilmektedir. Bu haliyle derya beyleri çekdirmelerinin de 25 oturaklı kadırgalar olduğu sonucu

²⁴⁶Tolstoy, 2016, a.g.k., 64; İşipek ve Aydemir, 2006, a.g.k., 170, 216, 268.

²⁴⁷Zorlu, 2014, a.g.k., 37.

çıkarılabilir. 1774 yılında bu uygulama ile 9 derya beyi çekdirmesine 275 adet paşa taslağı kürek verilmiştir²⁴⁸.

3.1.2.3. Fırkate

İnce donanma gemilerinden olan fırkate, Türklerin en uzun süre kullandığı kürekli gemilerdendir²⁴⁹. 17. yüzyılda her küreğini 2-3 kişinin çektiği 10-17 arası oturağa sahip fırkate, çekdiri türü gemiler içinde en küçüğü olarak takdim edilmektedir²⁵⁰. 18. yüzyıl boyunca Akdeniz’de kullanıldığı gibi Tuna’da ve Rusya’ya karşı Karadeniz’de en çok kullanılan kürekli gemilerden olmuştur. Özellikle “Akdeniz fırkateçileri” adıyla teşkilatlanan muhafaza kuvvetine 17. yüzyılın sonlarından itibaren bir asır hizmet etmiştir.



Görsel 17: 1736-1739 Rus Harbi'nde Karadeniz'de Osmanlı fırkateçileri

²⁴⁸BOA, C. BH. 8825.

²⁴⁹Özen, 2017, a.g.k., 127.

²⁵⁰Bostan, 2005, a.g.k., 228; Bostan, 2010, a.g.k., 127.

Kaynak: Ö. Tübençökrak (2007). *Keyfiyet-i Rusiyye 'nin Transkripsiyon ve Tahlili (H. 1206 / M. 1791 – 1792)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir: Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 154'ten kesit.

1768'de Rusya ile harp başladığında, gerek Tersâne-i Âmire'de gerek Çanakkale Boğazı çevresinde bir firkate inşa programı devreye sokulmuştur. Bu çerçevede 26 olan mevcut firkate sayısı, Tersâne'de 20, Sultanhisarı'nda 6 ve Gelibolu'da 4 firkate inşasıyla 56'ya yükselmiştir²⁵¹. 1769-70 yılları arasında gerçekleşen ince donanma inşaları içinde, bu firkateler için 7 karış boyunda 1 kıyye çapında şahi topları dökülmüştür²⁵². Bu firkatelerden mürettebat sayısı 44-86 arasında değişen 18 adedi, 1770'te ince donanma ile birlikte Tuna'ya gönderilmiştir²⁵³.

Firkateler, Akdeniz'de korsanlar ve özellikle Malta şövalyeleri tarafından tercih edilen gemilerin başında gelmiştir. 1777'de İskenderiye'den kalkan iki Osmanlı tüccarı bir Malta korsan firkatesini kaçırtmış, aktarması olan bir şahturu da ele geçirmiştir²⁵⁴. 1779 yılında ise, Akdeniz'de Sayda Valisi Cezzar Ahmed Paşa 560 kuruş değerinde bir adet, Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa ise 1.000'er kuruş değerinde iki adet (muhtemelen korsan) firkate ele geçirmiş ve bu gemiler Tersâne'ye bağlanmış, ardından ilgili meblağlara satılmıştır²⁵⁵.

Akdeniz firkatecileri adıyla Adalar Denizi çevresini muhafaza eden kuvvetin, 18. yüzyılın son çeyreğinde de mevcut olduğu görülmektedir. 1771'de toplamda 400 savaşıya sahip 10 firkate ve kaptanı, Midilli ile diğer yerlerin muhafazasında bulunmuştur²⁵⁶. 1772'de ise Akdeniz firkatecilerinin 16 firkatesi ve kaptanlarıyla birlikte 746 mevcudu vardır. Bunlardan kebir olan üç adedi 80 mevcutlu, 10 adedi 40 ve diğer üçü ise 30 mevcutludur. Böylelikle, yüzyılın bu döneminde Akdeniz'de tercih edilen firkatelerin oldukça küçük versiyonlar olduğu anlaşılmaktadır. Bu firkateler, Rusların faaliyetleri sebebiyle Akdeniz'deki olağan karakol görevlerini yerine getirememişlerdir²⁵⁷. Firkate ve çekdirme kaptanlarına Tersâne'den emaneten beşer top

²⁵¹Bostan, 2005, **a.g.k.**, 233; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 129.

²⁵²BOA, C. BH. 2024, 6182.

²⁵³BOA, D. BŞM. TRE. d. 14981.

²⁵⁴BOA, C. BH. 12115.

²⁵⁵BOA, MAD. d. 3988, s. 229.

²⁵⁶BOA, C. BH. 6139.

²⁵⁷BOA, C. BH. 6051.

verildiği bilinmektedir. 1784 yılında ise çekdirme ve fırkateler kaldırılarak yerlerine *çamlıca* kayıkları ikame edilmiştir²⁵⁸.

3.1.2.4. Şahtur ve Celiyye

İnce donanma gemisi olan şahtur, aynı zamanda Fırat ve Dicle nehirlerinde kullanılan meşhuf adlı geminin diğer adıdır. 1736-1739'daki harpte Karadeniz'de Rusya'ya karşı kullanıldığı bilgisi²⁵⁹ teyit edilememiştir. Aksine bu harpte fırkate ve kancabaş türünden gemilerin yerine, 1768'deki harpte yeni üretilen nev-icad celiyye ve şahturlar tercih edilmiştir. Bu gemilerin Sakız ve Girit çevresinde kullanılan *bülbülce* ve *kerpe* kayıklarının resimlerine göre tasarlandıkları bilinmektedir²⁶⁰. Daha çok nakliye amacıyla kullanılmışlardır. 1768-1769 yıllarında Tersâne-i Âmire'de ve Adalar Denizi'nde 30'ar adet şahtur ve celiyye inşası planlanmıştır (Tablo 33). Bu gemilerin her birine ikişer dümen, 20'şer kürek ve 7 karış boyunda 1 kıyyelik gülle atan şahi topları verilecektir²⁶¹. Şahturların 10 adedi Rodos ve İstanköy'de, 10 adedi ise Midilli'de yapılacaktır²⁶². Celiyyelerin ise ikişer adedi Gelibolu ve Çanakkale'de, 5 adedi Midilli'de, 10 adedi ise Rodos'ta inşa edilecektir²⁶³.

Tablo 33: 1768-1769 yıllarında Tersâne'de ve Adalar Denizi'nde inşa edilecek şahtur ve celiyye gemileri

	Adet	Boy (Zirâ)	Oturak	Kereste Adedi	Bedeli	
					Akçe	Kuruş
Şahtur	30	25	9	28.140	2.458.170	20.484,75
-1 Adet				938	81.939	682,83
Celiyye	30	23	9	22.800	1.936.050	16.133,75
-1 Adet				760	64.535	537,79
Toplam	60			50.940	4.394.220	36.618,5

Kaynak: BOA, C. BH. 4761.

²⁵⁸BOA, C. BH. 12371.

²⁵⁹Özen, 2017, **a.g.k.**, 364.

²⁶⁰M. S. Çalışkan (2000), (*Vekâyi'nüvis*) *Enverî Sadullah Efendi ve Tarihinin I. Cildinin Metin ve Tahlili (1182 – 1188 / 1768 – 1774)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s. 110.

²⁶¹BOA, C. BH. 4761, 6182.

²⁶²Özen, 2017, **a.g.k.**, 364.

²⁶³Özen, 2017, **a.g.k.**, 77.

Başka bir belgeye göre aynı yıl yalnızca Tersâne-i Âmire’de inşa edilecek olan şahtur sayısı 55 ve celiyye sayısı 50 olarak verilmiştir²⁶⁴. Donanmadaki 120’yi aşkın nevicad celiyye, şahtur gibi gemilerdeki mürettebatın çoğunun perişan olup dağılması ve bazı gemilerin fırtınaya yakalanması sebebiyle, 1770 Nisanında Kaptanıderya İbrahim Paşa azledilmiştir²⁶⁵. Muhtemelen bu sebeple, yeni inşa edilen gemilere rağmen 1770’te ince donanmada ancak 34 adet şahtur bulunmaktadır. Şahturlar Rusya’ya karşı 1787’de Karadeniz’e çıkacak donanmada da mevcut olmuştur²⁶⁶. Korsanlar tarafından da tercih edilen şahturlar, zaman zaman Osmanlı amiralleri tarafından ele geçirilmiştir²⁶⁷.

3.1.2.5. İşkampavye

İtalyanca *scappavia* kelimesinden türetilen bu geminin, 16. yüzyılda orta boy bir tekne olmakla birlikte, daha sonra bağımsız bir gemi olmaktan çok büyük savaş gemilerinin filikalarından biri haline geldiği anlaşılmaktadır. Fırkateden küçük veya ona yakın olup, savaştan ziyade yardımcı hizmetlerde kullanılmıştır. İnce donanma gemilerinden olan işkampavyenin su, erzak ve asker naklinde tercih edildiği görülmektedir. 18. yüzyılın ikinci yarısında işkampavye, savaş gemilerinin yedeğindeki veya içindeki en büyük filika görünümündedir²⁶⁸. 1770’te ince donanmada 13 adet işkampavye bulunmakta ve her birine birer adet trinkete yelkeni ile tente verilmektedir. 1772 yılında Tersâne-i Âmire’de 10 adet yeni işkampavye inşa edilmektedir. 1786’ya gelindiğinde ise, ince donanma için 20 adet işkampavye inşasıyla bu gemilerin tercih edilmeye devam ettiği görülmektedir²⁶⁹.

3.1.2.6. Kancabaş

İnce donanma gemilerinden olan kancabaş, nehir ve sığ sularda nakliye amacıyla kullanılan bir tür kayıktır. Teknenin baş ve kış kısımları yukarı doğru kıvrılarak kancaya

²⁶⁴Mustafa Kesbî, 2002, **a.g.k.**, 442.

²⁶⁵Çalışkan, 2000, **a.g.k.**, 110.

²⁶⁶Bostan, 2005, **a.g.k.**, 243; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 135.

²⁶⁷1779’da Donanma kaptanlarından Esseydî Ahmed Kapudan tarafından ele geçirilen şahturun değeri 500 kuruştur: BOA, MAD. d. 3988, s. 229.

²⁶⁸Özen, 2017, **a.g.k.**, 173-174. 1770’te İstanköylü Ahmed Kapudan’dan satın alınan bir pergandi 13 oturaklı işkampavyesi, sandalı ve filukası ile birlikte alınmıştır: DTA, TRS. d. 15, s. 148.

²⁶⁹DTA, TRS. d. 16, s. 72; Bostan, 2005, **a.g.k.**, 247; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 138.

benzediği için bu şekilde anılmıştır²⁷⁰. 18. yüzyılın ilk yarısında daha yoğun kullanılan kancabaşlar, yüzyılın ikinci yarısında giderek daha az tercih edilir olmuşlardır. 1737 yılında Karadeniz'deki harpte istenildiği gibi yük yüklenemediğinden ve fırtınaya dayanıklı olmadığından pek çoğu telef olan bu gemiler, zamanla donanmadaki yerini büyük ölçüde şahtur ve celiyyeye bırakmıştır²⁷¹. Ancak özellikle Tuna Nehri'nde kullanılmasına bu dönemde de devam edilmiştir. 1770'te ince donanmada 8 adet kancabaş mevcuttu ve her birine birer trinkete yelkeni ile ikişer tente verilmişti. Aynı yıl Tuna'ya gönderilip İsakçı'da yoklanan ince donanmada, mürettebatı 11 ilâ 25 arasında değişen 13 kancabaş toplamda 259 personel taşımaktadır. 1786'da ise ince donanma için yine 15 adet kancabaş inşasına girişildiği görülmektedir²⁷².



Görsel 18: 1736-1739 Rus Harbi'nde Karadeniz'de Osmanlı kancabaşları

Kaynak: Ö. Tübençokrak (2007). *Keyfiyet-i Rusiyye'nin Transkripsiyon ve Tahlili (H. 1206 / M. 1791 – 1792)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir: Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 154'ten kesit.

İnce donanmadakilerin haricinde, 1770'li yıllarda kaptanıderyanın maiyyetinde bulunan iki kancabaş daha tespit edilmiştir. Kalyon filosu ile birlikte sefere çıkan bu kancabaşlardan yeşil olanı 28 ve siyah olanı 27 mürettebata sahiptir. Bu kancabaşların personellerinin çocukları da Tersâne'de çavuş ve kaptan çocukları gibi iâşe istihkakına sahiptir²⁷³.

²⁷⁰DTA, TRS. d. 16, s. 72; Bostan, 2005, **a.g.k.**, 244; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 135.

²⁷¹Çalışkan, 2000, **a.g.k.**, 110.

²⁷²BOA, D. BŞM. TRE. d. 14981; Bostan, 2005, **a.g.k.**, 244-245; Bostan, 2010, **a.g.k.**, 135.

²⁷³BOA, C. BH. 7261, 10636, 11612.

3.1.2.7. amlıca

16. ve 17. yuzyıllarda özellikle Tuna'da nakliye amacıyla kullanılan am gemisi²⁷⁴, yuyssek ihtimalle 18. yuzyılın son çeyreğindeki amlıcadan farklıdır. Bu dönemde kullanılan Çamlıca gemilerinin adı Ege'deki Hydra (Çamlıca) Adası sakinlerinin aynı adla kullandıkları kayıktan gelmiş olmalıdır. Bu şekilde Ege'de ilgili adanın ismiyle anılan başka bazı kayık türleri de olmakla birlikte, özellikle bu dönemde ilerinde en çok tercih edileni Çamlıca olmuştur. 1768-1769 yıllarındaki ince donanma inşası projesi içinde 15 adedi Çamlıca gemisidir²⁷⁵. 1770'li yıllarda Çamlıca kayıkları donanmada kiralama yoluyla da yer almışlardır. 1778'de muhtemelen Karadeniz'de savaş ihtimali belirlediğinde, lgn-Bar gemileri ile birlikte dört adet de Çamlıca kayığı kiralanmıştır²⁷⁶. Yine 1780'de donanmada bazı kk gemi türleri envanterden çıkarılırken, Karadeniz için 3.800 kile (98 ton) ve 2.400 kile (62 ton) yük kapasiteli u tüccar Çamlıca kayığı kiralanmıştır²⁷⁷.

1783 yılında Tersâne'de 20 adet Çamlıca gemisinin inşasına başlanmasıyla *Donanma-yı Hümâyun*'da bu gemi türü için yeni bir devir başlamıştır. Aynı yıl Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa'nın Tersâne'de bizzat yaptırdığı ve 35 mürettebatı bulunan Çamlıca *Karakuş* adını almıştır. Takip eden yıllarda kaptanıderyaların özellikle Marmara çevresindeki seyahatlerinde bu gemiyi tercih ettikleri grlmektedir²⁷⁸.

1784 yılından itibaren Akdeniz'de çekdirme ve fırkate gemilerinin kaldırılmasıyla yerlerine getirilen gemi türü Çamlıca kayığı olmuştur. Daha nce Akdeniz'de belirli bölgelerin muhafazasını yürüten kaptanların da bu gemileri Tersâne'den satın almaları istenmiştir. Emaneten verilen toplar dışında bir Çamlıca kayığının inş ve donanım masrafı 7.644 kuruş olarak belirlenmiştir²⁷⁹. Bu şekilde pergandi veya őehtiyeleere denk bir büyüklüğü olduğu söylenebilir. 1786'ya ait bir kayıtta 28 arşın (21,2 m.) boyundaki iki adet Çamlıca *nev-icad* ve bir tür şehtiye olarak tarif edilmektedir²⁸⁰. Yine aynı yıl ince donanma için 20 Çamlıca kayığı inşasına başlandığı grlmektedir²⁸¹. 1787'de Akdeniz'de fırkate ve ekdirmelerin yerine getirilen Çamlıca kayıklarınının 12 adet olduğu

²⁷⁴zen, 2017, **a.g.k.**, 81.

²⁷⁵Mustafa Kesbi, 2002, **a.g.k.**, 85, 442.

²⁷⁶BOA, C. BH. 12434.

²⁷⁷BOA, C. BH. 4094.

²⁷⁸Bostan, 2005, **a.g.k.**, 251-252.

²⁷⁹BOA, C. BH. 12371.

²⁸⁰BOA, C. BH. 8745.

²⁸¹Bostan, 2005, **a.g.k.**, 252.

ve her birinin 60 mürettebata sahip olduğu belirtilmektedir. Bir çamlıca kayığını sürekli aktif tutmak için ise yılda 5.500 kuruşu gözden çıkarmak gerekmektedir²⁸². 1788'de yeni inşa edilecek kırlangıçların özellikleri belirtilirken, güvertelerinin çamlıca kayıkları gibi eğreti olmamasına dikkat edilmesi konusunda uyarı yapılmaktadır. 24 arşın (18,2 m.) boyunda ve 12 toplu olacak bu kırlangıçların gerçekleşen inşa masrafı 5.721 kuruş olduğundan, yeni çamlıcaların bu kırlangıçlardan daha büyük bir model olduğu anlaşılmaktadır²⁸³.

Çamlıca kayıklarının harp zamanındaki fonksiyonları ise oldukça çeşitlilik göstermektedir. 1789 ve 1790 yıllarında bizzat Çamlıca Adası'ndan tertip edilip Karadeniz'de donanmanın su ihtiyacını karşılamak üzere 30 civarında çamlıca kayığı kiralanmıştır²⁸⁴. 1791'de ise Karadeniz Boğazı Muhafızı maiyyetinde gözetleme görevini yerine getiren iki çamlıcaya, tekerlekli kundakları ile birlikte yarım kıyye çapında ve 5 karış boyunda ikişer küçük şahi topu verilmiştir²⁸⁵. Aynı yıl Karadeniz'deki donanma içinde mürettebatı 19-34 arasında değişen 17 adet çamlıca kayığı mevcuttur²⁸⁶. Ancak toplamda 432 personeli bulunan bu kayıkların hepsi kiralıktır ve Rum reislerin yönetimindedir²⁸⁷. Akdeniz'de ise 1790 ve 1791 yıllarında donanma gemileri ve kırlangıçların yanında Kuzey Sporadlar çevresinde korsanlığa karşı karakol görevini ifa etmek üzere birkaç adet çamlıca kayığı da görevlendirilmiştir²⁸⁸.

Şimdiye dek elde bir görseli bulunmadığından, 1780'li yıllarda Osmanlı donanmasında kullanılan çamlıca kayıklarının tam bir tarifini vermek zordur. Ancak aynı yıllarda çoğunlukla kürekli olan çamlıca kayıklarının, az sayıda ve şehtiye tipinde *nev-icad* yelkenli bir versiyonunun da olduğu ihtimal dahilindedir. Bu sonuncusunun tasarımında Fransız mühendisliğinin etkisinin olup olmadığı ise ayrıca araştırılmalıdır.

3.2. 1770-1790 Yılları Arasında Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemilerinin Miktarı ve Avrupa Donanmaları ile Mukayesesi

²⁸²Mürettebatın yarısının Müslüman kalan yarısının da Çamlıca ve diğer reayadan olması istenmiştir: BOA, C. BH. 6019.

²⁸³BOA, C. BH. 3957.

²⁸⁴BOA, C. BH. 4115.

²⁸⁵BOA, C. BH. 1286.

²⁸⁶Bostan, 2005, a.g.k., 252.

²⁸⁷BOA, KK. d. 5723.

²⁸⁸BOA, C. BH. 5792.

1718’de Venedik ile son bulan harbin akabinde uzun bir barış dönemine giren Osmanlılar için, donanma nispeten âtil bir pozisyona düşmeye başlamıştır. 1733 yılında yapılan bir düzenleme ile kalyon mevcudu, her yıl Akdeniz’e sefere çıkacak 10 kalyon ile aynı sayıda Tersâne’de kalacak kalyonlarla 20 adet olarak belirlenmiştir. 1769 yılına dek Osmanlı donanmasında kalyon mevcudu bu şekilde 20 kalyon civarında seyretmiştir²⁸⁹. Ancak Rus donanmasının Akdeniz’e girmesi ve Çeşme’de donanmanın önemli unsurunun kaybedilmesi ile, mevcut deniz gücünün yetersizliği ortaya çıkmıştır.

1770 yılının ilk yarısında Sinop, Midilli ve Rodos tezgâhlarında inşa edilmeye başlanan kalyonlar²⁹⁰ ile güçlendirilmeye çalışılan Osmanlı donanması, aynı yıl gerçekleşen Çeşme felaketi ile çok daha fazla sayıda savaş gemisine ihtiyaç duymaya başlamıştır. Ancak Rusya ile olan savaşın devam etmesinin bu ihtiyacı karşılamaya engel olduğu açıktır.

Osmanlı donanmasının 1770-1790 yılları arasında hem mevcut gemilerinin hem de bu dönemde envantere eklenen yelkenli savaş gemilerinin sayısını gösteren aşağıdaki tablo ve grafikler, özellikle deplasman tonajı hesapları açısından tahmin üzerine verilmiştir. Osmanlı donanmasına dair tüm hesaplamalar için %10 civarında bir hata payı saklıdır. Avrupa ve A.B.D. donanmaları için veriler genel itibariyle Glete’ten alınmıştır²⁹¹. Tablo ve grafiklere, donanma envanterinde mevcut olsalar dahi, 300 deplasman tonajının altında kalan yelkenli gemiler dahil edilmemişlerdir.

3.2.1. 1770-1775

Çeşme Savaşı’nın hemen ardından Osmanlı donanmasında kalan yelkenli savaş gemilerinin sayısı 11’i kalyon olmak üzere 17 adettir (Tablo 34). Osmanlı donanmasının 18. yüzyılın başında dahi 27 kalyon olduğu hatırlanırsa, Osmanlı donanmasının 18. yüzyılı için 1770 yılının dip noktası olduğu ortaya çıkar.

1770 Ağustos-Aralık sıralarında Osmanlı donanmasının yalnızca bir adet üç ambarlı kalyonu bulunmaktadır. Bunun dışındaki en büyük gemileri iki adet 51 zirâ (38,7

²⁸⁹Aydın, 2011, a.g.k., 45-46, 87.

²⁹⁰Aydın, 2011, a.g.k., 72-73.

²⁹¹J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

m.) boyundaki kalyonlardır. Kalan sekiz kalyon ise 1.000 tonun ancak üzerine çıkabilen 41,5 ilâ 47,5 zirâ (31,5–36 m.) uzunluğa sahip *sağır kalyon* türünden gemilerdir. Kruvazör sınıfı içerisinde ise 1.000 tona ulaşan ağırlıkta bir gemi bulunmayıp, bir adet kebir tombaz ve son olarak bir adet pergandi bulunmaktadır (Tablo 34).

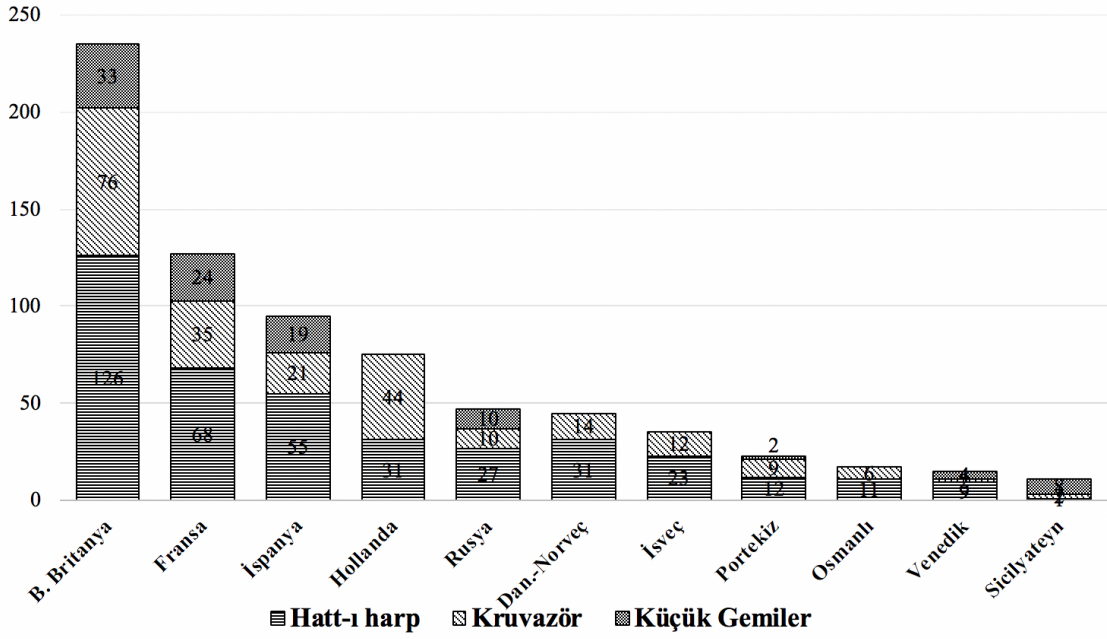
Tablo 34: 1770 yılında Osmanlı donanmasının mevcut yelkenli gemileri

Gemi Türü / Tonaj Aralığı	Gemi Sayısı		Deplasman Tonajı		
	Adet	Oran	Toplam	Ortalama	Oran
Kalyon	11	64,7%	16.850	1.532	78,9%
3.501-4.000	1	5,9%	3.800	3.800	17,8%
2.001-2.500	2	11,8%	4.200	2.100	19,7%
1.501-2.000					
1.001-1.500	8	47,1%	8.850	1.106	41,5%
Fırkateyn	6	35,3%	4.500	750	21,1%
1.001-1.500					
501-1.000	5	29,4%	4.100	820	19,2%
300-500	1	5,9%	400	400	1,9%
Genel Toplam	17	100,0%	21.350	1.256	100,0%

Kaynak: DTA, TRS. d. 15; Ek-1.

1770 yılındaki toplam yelkenli savaş gemisi mevcudu açısından Osmanlı donanması, 17 gemisiyle Avrupa donanmaları arasında 9. sıraya düşmüştür. Aynı şekilde gemilerin deplasman tonajı bakımından da Osmanlı donanması Portekiz donanmasının ardından 9. sırada gelmektedir (Grafik 1 ve 2).

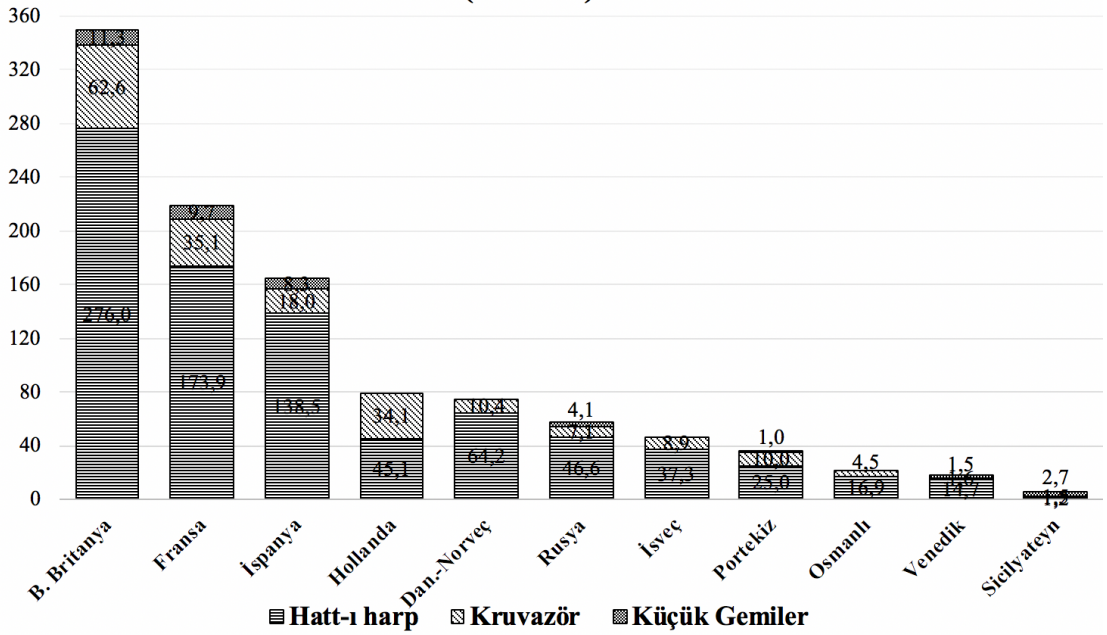
Mevcut Gemi Sayısı



Grafik 1: 1770 yılında Avrupa donanmalarında mevcut yelkenli savaş gemilerinin adedi

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

Mevcut Gemilerin Deplasman Tonajı (x 1.000)



Grafik 2: 1770 yılında Avrupa donanmalarında mevcut yelkenli savaş gemilerinin ağırlıkları

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

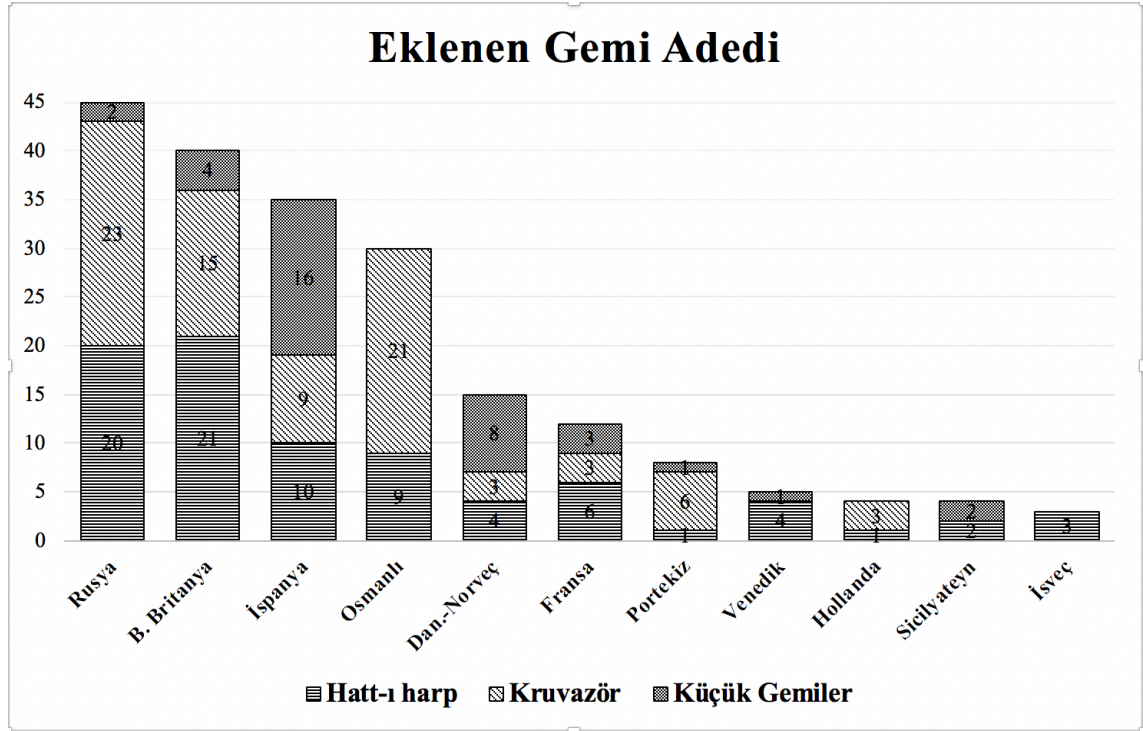
Büyük ölçüde Rusya ile savaşın olduğu 1771-1775 yılları arasında, gerek Rusların engellemeleri ve gerek savaşın sebep olduğu diğer lojistik sorunlardan ötürü, Osmanlı donanması önemli bir ilerleme kaydedememiştir. Bu yıllar içinde, taşra tezgâhlarında yalnızca Sinop'ta inşaları tamamlanan 51 zirâlık (38,7 m.) iki kalyon donanmaya katılmış, 1773'te tamamlanan 55 zirâlık (41,7 m.) Ankâ-yı Bahri kalyonu ise yeni sancak gemisi olmuştur. Donanma mevcudunu hızla arttırabilmek adına ancak 6. derecede yelkenli kabul edilebilecek olan birkaç yüz tonluk pergandiler, inşa ve satın alım şeklinde hizmete girmişlerdir (Tablo 35).

Tablo 35: 1771-1775 yılları arasında Osmanlı donanmasına katılan yelkenli savaş gemileri

Gemi Türü / Tonaj Aralığı	Gemi Sayısı		Deplasman Tonajı		
	Adet	Oran	Toplam	Ortalama	Oran
Kalyon	9	30,0%	17.800	1.978	55,9%
2.501-3.000	1	3,3%	2.600	2.600	8,2%
2.001-2.500	6	20,0%	12.850	2.142	40,3%
1.001-1.500	2	6,7%	2.350	1.175	7,4%
Fırkateyn	21	70,0%	14.050	669	44,1%
501-1.000	20	66,7%	13.650	683	42,9%
300-500	1	3,3%	400	400	1,3%
Genel Toplam	30	100,0%	31.850	1.062	100,0%

Kaynak: DTA, TRS. d. 19, s. kapak, 72-74, 157; TRS. d. 23, s. 2, 26, 108, 124, 138; DTA, TRS. d. 27, s. 59, 79; TRS. d. 31, s. 2, 3; TRS. d. 34, s. 3, 24-25, 73; DTA, TRS. d. 37; BOA, D. BŞM. TRE. d. 15042, s. 4; D. BŞM. TRE. d. 15051, 15052; MAD. d. 3014, s. 52; MAD. d. 10384, s. 193; MAD. d. 2925, s. 204, 206; MAD. d. 3988, s. 226, 227; MAD. d. 10390, s. 179; MAD. d. 10391, s. 190; MAD. d. 10395, s. 196; MAD. d. 10412, s. 206; KK. d. 5726, s. 10; C. BH. 2116, 2767, 2916, 3953, 4034, 4041, 4691, 6050, 7200, 7261, 7875, 9065, 9337, 9342, 9564, 10176, 10636, 10811, 10920, 11160, 11194, 11612, 11813, 11840, 11949; C. AS. 47347; (2016). *Müellifi Meçhul Bir Rûznâme: Osmanlı – Rus Harbi Esnasında Bir Şahidin Kaleminden İstanbul (1769-1774)*. (2. Baskı), (Haz. Süleyman Göksu), İstanbul: Çamlıca, s. 34, 37-38, 75; Ahmed Vâsif Efendi (1994). *Mehâsinül-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr*. (Haz. Mücteba İlgürel), Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 299; *Taylesânîzâde Hâfız Abdullah Efendi Tarihi: İstanbul'un Uzun Dört Yılı (1785-1789)* (2003). (Haz. Feridun M. Emecen), İstanbul: Tarih ve Tabiat Vakfı, s. 115; M. S. Çalışkan (2000), *(Vekâyi 'nüvis) Enverî Sadullah Efendi ve Tarihinin I. Cildinin Metin ve Tahlili (1182 – 1188 / 1768 – 1774)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s. 174; N. Sağlam (2020), *Ahmed Vâsif Efendi ve Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâ'ikü'l-Ahbâr'ı 1166-1188/1752-1774 (İnceleme ve Metin)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 448; R. Winfield, S. S. Roberts (2017), *French Warships in the Age of Sail 1626-1786: Design, Construction, Careers and Fates*. Barnsley: Seaforth Publishing, s. 148.

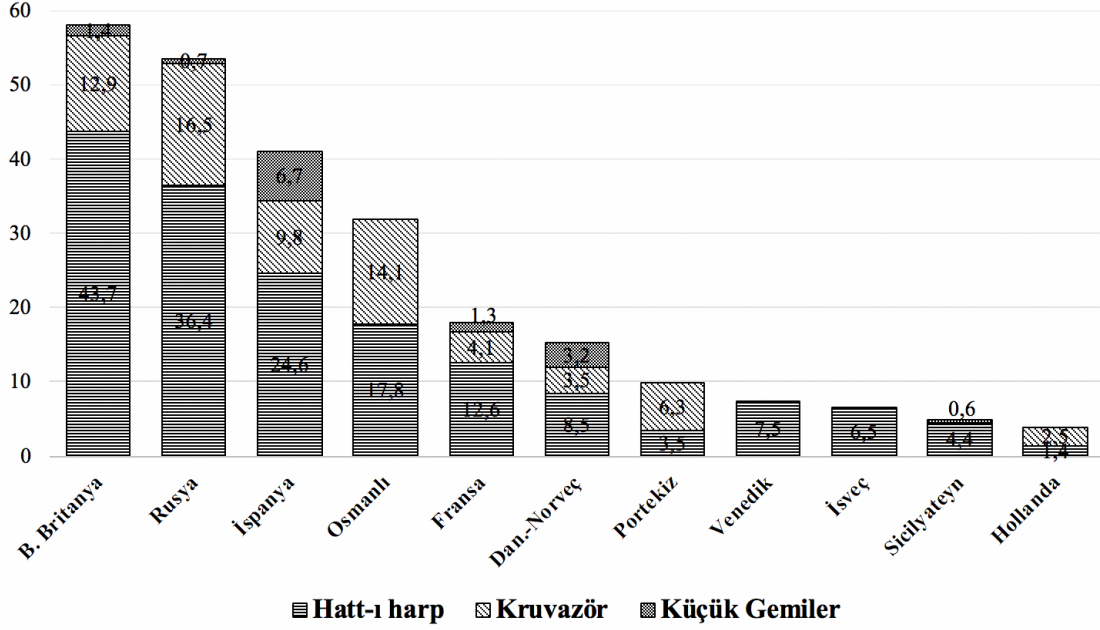
1771-1775 yılları arasında Osmanlı donanması, envantere giren dokuz kalyon 30 yelkenliyle esasında önemli bir ivme yakalamıştır. Gerek nicelik ve gerek deplasman tonajları bakımından bu performansı ile Osmanlı donanması, Büyük Britanya, Rusya ve İspanya'nın ardından Avrupa donanmaları arasında 4. sıraya yerleşmiştir (Grafik 3 ve 4).



Grafik 3: 1771-1775 yılları arasında Avrupa donanmalarına eklenen yelkenli savaş gemilerinin adedi

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

Deplasman Tonajı (x 1.000)



Grafik 4: 1771-1775 yılları arasında Avrupa donanmalarına eklenen yelkenli savaş gemilerinin ağırlıkları

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

1771-1775 arasında gerçekleştirilen performansla Osmanlı donanması, Çeşme Deniz Savaşı sonrasında nicelik olarak iki katına çıkmış olsa da, burada kaybedilen büyük kalyonların yeri henüz tam olarak doldurulabilmiş değildir. 35 yelkenlinin ancak 13'ü kalyondur ve bunların da dördü *sağır kalyon* türündendir. Sancak gemisinin haricinde muharebe hattında durabilecek ancak 8 adet kebir kalyon bulunmaktadır. Sayıca donanmanın çoğunu oluşturan pergandiler ise hafif gemiler olup, ancak tali görevlerde kullanılabilirler (Tablo 36).

Tablo 36: 1775 yılında Osmanlı donanmasının mevcut yelkenli gemileri

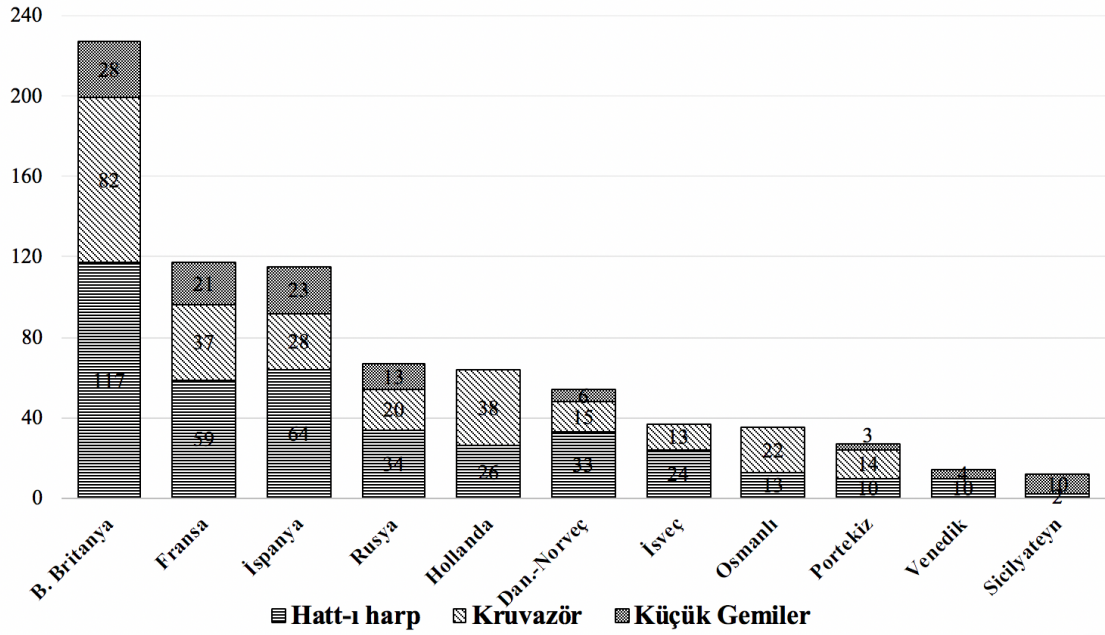
Gemi Türü / Tonaj Aralığı	Gemi Sayısı		Deplasman Tonajı		
	Adet	Oran	Toplam	Ortalama	Oran
Kalyon	13	37,1%	24.100	1.854	62,4%
2.501-3.000	1	2,9%	2.600	2.600	6,7%
2.001-2.500	8	22,9%	17.050	2.131	44,1%
1.001-1.500	4	11,4%	4.450	1.113	11,5%
Fırkateyn	22	62,9%	14.550	661	37,6%

501-1.000	20	57,1%	13.750	688	35,6%
300-500	2	5,7%	800	400	2,1%
Genel Toplam	35	100,0%	38.650	1.104	100,0%

Kaynak: ek:1

1771-1775 yılları arasında donanmaya önemli miktarda geminin katılması, Osmanlı donanmasını nicelik olarak ancak Portekiz donanmasının önüne geçirebilmiştir. Gemi mevcudu açısından 1775'te 8. sıraya yükselen Osmanlı donanması, bu gemilerin çoğunun pergandi gibi hafif yelkenlilerden oluşması sebebiyle deplasman tonajı açısından 9. sırayı aşamamıştır. Portekiz'in 27 gemiden oluşan yelkenli filosu, 35 Osmanlı yelkenlisinden daha ağır basmaktadır (Grafik 5).

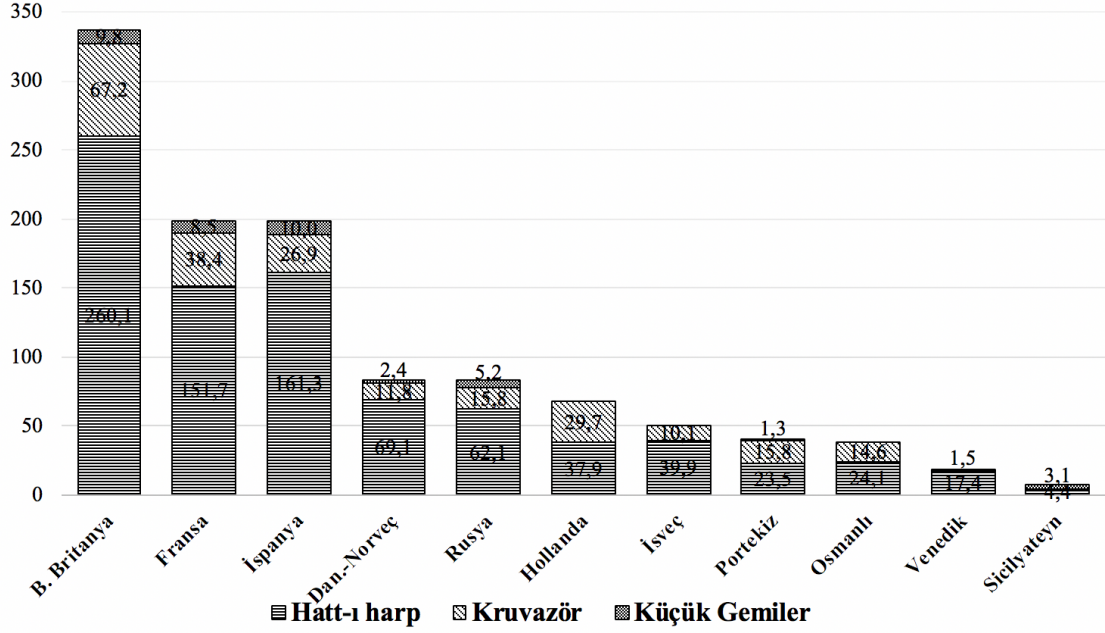
Mevcut Gemi Sayısı



Grafik 5: 1775 yılında Avrupa donanmalarında mevcut yelkenli savaş gemilerinin adedi

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

Mevcut Gemilerin Deplasman Tonajı (x 1.000)



Grafik 6: 1775 yılında Avrupa donanmalarında mevcut yelkenli savaş gemilerinin ağırlıkları
Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

3.2.2. 1776-1780

1776-1780 yılları arasında Osmanlı donanmasına katılan yelkenli savaş gemilerinin bileşimi, bir önceki beş yıldan bariz şekilde farklılık göstermektedir. Rus harbinin olmadığı bu yıllarda büyük ölçüde kalyonlara ağırlık verilmiş, Çeşme’de kaybedilen kebir kalyonların yeri doldurulmuştur. *Melik-i Bahrî* kalyonunun 1778’de suya indirilmesiyle, Osmanlı donanması yeni bir sancak gemisi kazanmıştır. Kruvazör sınıfına eklenen gemilerin ağırlığı ise nispeten sınırlı kalmıştır. Ancak bu yıllarda donanmaya katılan firkateynlerin ebatlarının büyümeye başladığı gözden kaçmamaktadır (Tablo 37).

Tablo 37: 1776-1780 yılları arasında Osmanlı donanmasına katılan yelkenli savaş gemileri

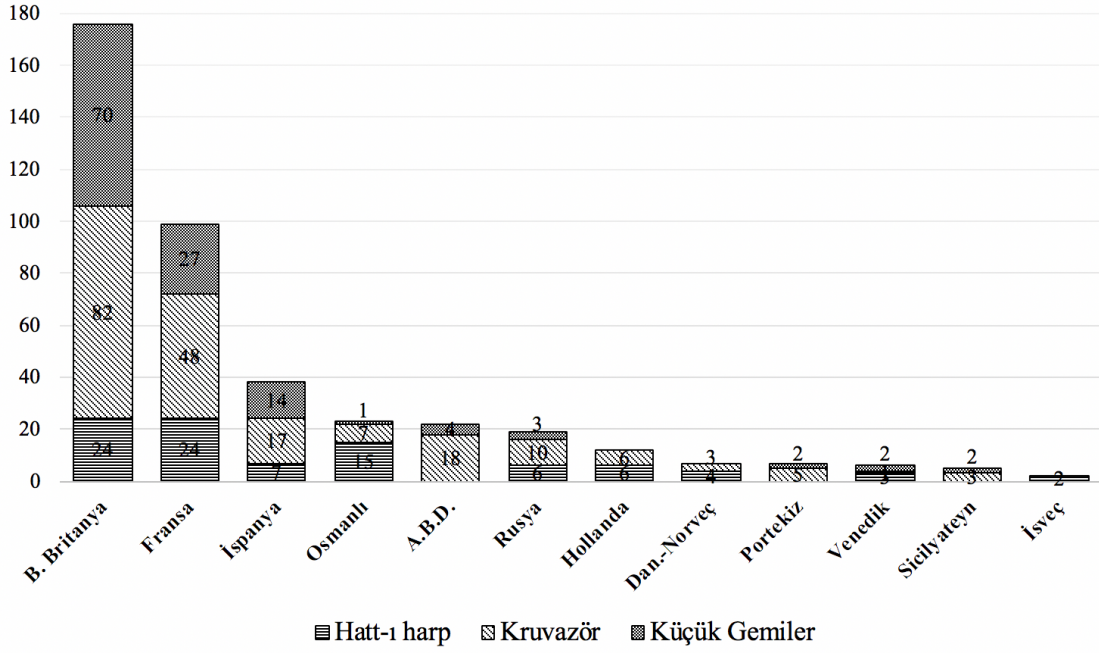
Gemi Türü / Tonaj Aralığı	Gemi Sayısı		Deplasman Tonajı		
	Adet	Oran	Toplam	Ortalama	Oran
Kalyon	15	65,2%	23.300	1.553	78,5%
2.501-3.000	2	8,7%	5.300	2.650	17,8%

2.001-2.500	3	13,0%	7.000	2.333	23,6%
1.001-1.500	10	43,5%	11.000	1.100	37,0%
Fırkateyn	7	30,4%	5.950	850	20,0%
1.001-1.500	3	13,0%	3.750	1.250	12,6%
501-1.000	3	13,0%	1.900	633	6,4%
300-500	1	4,3%	300	300	1,0%
Küçük gemiler	1	4,3%	450	450	1,5%
300-500	1	4,3%	450	450	1,5%
Gene Toplam	23	100,0%	29.700	1.291	100,0%

Kaynak: DTA, TRS. d. 19, s. 1, 5, 57-59, 66-69, 84, 87, 107-109, 119-120, 133; TRS. d. 23, s. 2, 52-53, 56-57, 60, 64, 68, 72, 76, 80, 88, 96, 100, 106, 160; TRS. d. 27, s. 25, 27, 31, 49, 54; TRS. d. 31, s. 2, 3, 18; TRS. d. 34, s. 3, 44-45, 65; TRS. d. 37, s. 93, 105, 149-152; BOA, MAD. d. 2925, s. 204, 224, 228; MAD. d. 3988, s. 220, 226; MAD. d. 4122, s. 146; MAD. d. 10384, s. 177; MAD. d. 10392, s. 198, 208, 214; MAD. d. 10406, s. 224; MAD. d. 19525, s. 6; D. BŞM. TRE. d. 15002, s. 2; D. BŞM. TRE. d. 15009, s. 2; D. BŞM. TRE. d. 15042, s. 4; D. BŞM. TRE. d. 15051; D. BŞM. d. 2150, s. 94, 142, 204; D. BŞM. d. 4467, s. 8, 11; C. BH. 1807, 2767, 5462, 5744, 6456, 7437, 8461, 9239, 9870, 10042, 11192, 11612, 11760; İstanbul Üniversitesi, Nadir Eserler Kütüphanesi, TY 8827, vr. 8b, 36b; H. Çiçek (2018). *(Vekâyi 'nüvis) Sadullah Enverî Efendi ve Tarihi 'nin II. cildinin metin ve tahlili (1187-1197/1774-1783)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s. 636, 692; Ahmed Cavid Bey (1998). *Hadika-i Vekâyi'*. (Haz: Adnan Baycar. Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 111; J. Tredrea, E. Sozaev (2010). *Russian Warships in the Age of Sail 1696-1860: Design, Construction, Careers and Fates*. Barnsley: Seaforth Publishing, s. 312, 313;

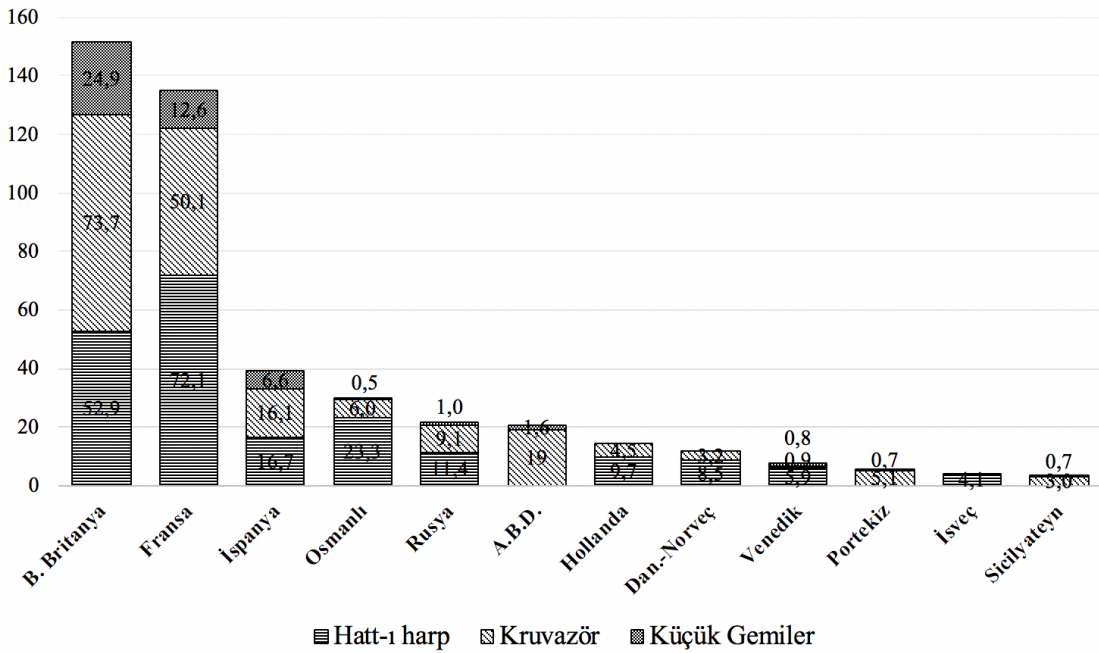
1776-1780 yılları arasında Osmanlı donanması inşa yoluyla ve diğer şekillerde envanterine kattığı yelkenli savaş gemileri miktarıyla, Avrupa sıralamasındaki dördüncülüğünü korumuştur. Amerikan Bağımsızlık Savaşı yıllarına denk gelen bu dönemde, savaşın tarafları olan özellikle Büyük Britanya ve Fransa donanmalarının gelişimi kıyas kabul etmeyecek düzeyde olmuştur. Ancak 1777-1778'de yeni bir harbin eşiğinden dönen Osmanlı ve Rusya donanmaları da, rekabet halinde bulunmalarından ötürü yine üst sıralarda yer almışlardır (Grafik 7 ve 8).

Eklenen Gemi Adedi



Grafik 7: 1776-1780 yılları arasında Avrupa donanmalarına eklenen yelkenli savaş gemilerinin adedi
Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

Deplasman Tonajı (x 1.000)



Grafik 8: 1776-1780 yılları arasında Avrupa donanmalarına eklenen yelkenli savaş gemilerinin ağırlıkları

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

1776-1780 yılları arasında Osmanlı donanması envanterine giren gemilerin miktarında kayda değer bir artış görülmüş, ancak bu artış 1780 yılındaki yelkenli mevcuduna aynı oranda yansımamıştır. Bunun en büyük sebebi, Rusya ile olan sıcak çatışma ihtimalinin geçici olarak ortadan kalkmasıyla donanmada yapılan gemi tasfiyeleridir. Özellikle 1779 yılında pergandilerin çoğu hizmetten çekilmiş ve devrini tamamlamıştır. 1780'e gelindiğinde Osmanlı donanması, Çeşme'deki kayıplarını telafi etmiş ve 1770 yılındaki büyüklüğünü geride bırakmış görünmektedir. 1726 yılından beri Osmanlı donanmasında bu miktarda kalyon/yelkenli görülmemiştir²⁹². Donanmadaki 39 yelkenlinin 23 adedi kalyondur ve bu kalyonlar toplam ağırlığın $\frac{3}{4}$ 'ünü oluşturmaktadır. Kebir ve sağır kalyonlar arasında nispeten bir denge sağlanmıştır. Fırkateynler ise gerçek manada ilk kez bu yıllarda Osmanlı donanmasında yer almaya başlamışlardır. Yine de kruvazör sınıfının önemli kısmını, 37 zirâ (28 m.) uzunluğunda ve 32 toplu yelkenliler oluşturmaktadır. Küçük yelkenli gemilerin ilk örneği ise bir bomba gemisi olan *Ra'd-ı Bahrî* ile temsil edilmeye başlanmıştır (Tablo 38).

Tablo 38: 1780 yılında Osmanlı donanmasında mevcut yelkenli savaş gemileri

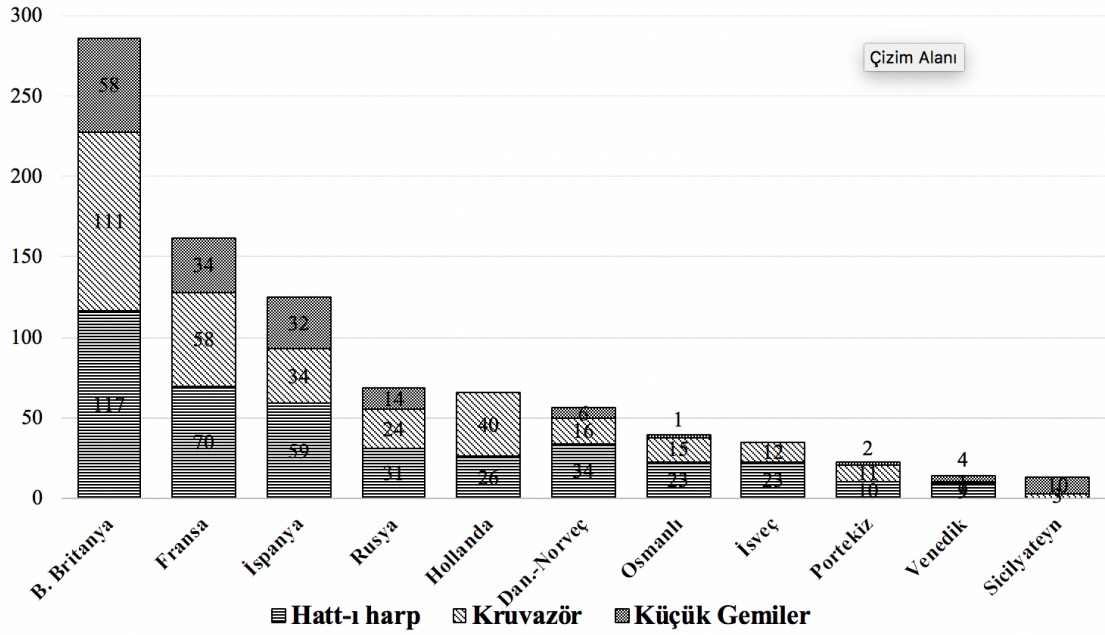
Gemi Türü / Tonaj Aralığı	Gemi Sayısı		Deplasman Tonajı		
	Adet	Oran	Toplam	Ortalama	Oran
Kalyon	23	59,0%	37.500	1.630	75,3%
2.501-3.000	2	5,1%	5.300	2.650	10,6%
2.001-2.500	8	20,5%	17.750	2.219	35,6%
1.001-1.500	13	33,3%	14.450	1.112	29,0%
Fırkateyn	15	38,5%	11.850	790	23,8%
1.001-1.500	3	7,7%	3.750	1.250	7,5%
501-1.000	11	28,2%	7.800	709	15,7%
300-500	1	2,6%	300	300	0,6%
Küçük gemi	1	2,6%	450	450	0,9%
300-500	1	2,6%	450	450	0,9%
Genel Toplam	39	100,0%	49.800	1.277	100,0%

²⁹²Aydın, 2011, a.g.k., 134.

Kaynak: DTA, TRS. d. 19.

1776-1780 yılları arasında envantere giren çok sayıda yelkenliye rağmen, bir o kadarının da çeşitli sebeplerle envanterden çıkmış olması, Osmanlı donanmasını 1780 yılında sayısal olarak beklendiği yere ulaştıramamıştır. Yaklaşık son yarım yüzyılın atılımını gerçekleştirmiş olan Osmanlı donanması, yelkenli sayısı bakımından Avrupa’da 7. sırada, gemilerin deplasman tonajı bakımından ise 8. sırada yer almıştır. Ancak 1780 yılındaki donanma mevcutları açısından, Büyük Britanya, Fransa ve İspanya dışındaki birkaç devletin donanmaları arasında büyük bir fark yoktur (Grafik 9 ve 10).

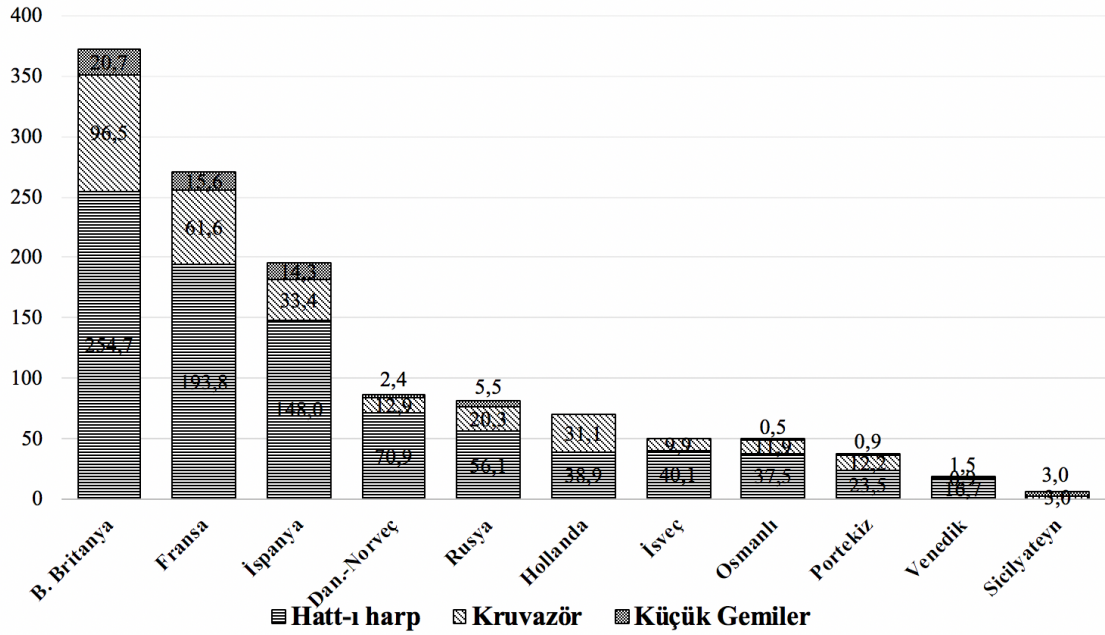
Mevcut Gemi Sayısı



Grafik 9: 1780 yılında Avrupa donanmalarında mevcut yelkenli savaş gemilerinin adedi

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

Mevcut Gemilerin Deplasman Tona (1000)



Grafik 10: 1780 yılında Avrupa donanmalarında mevcut yelkenli savaş gemilerinin ağırlıkları
Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

3.2.3. 1781-1785

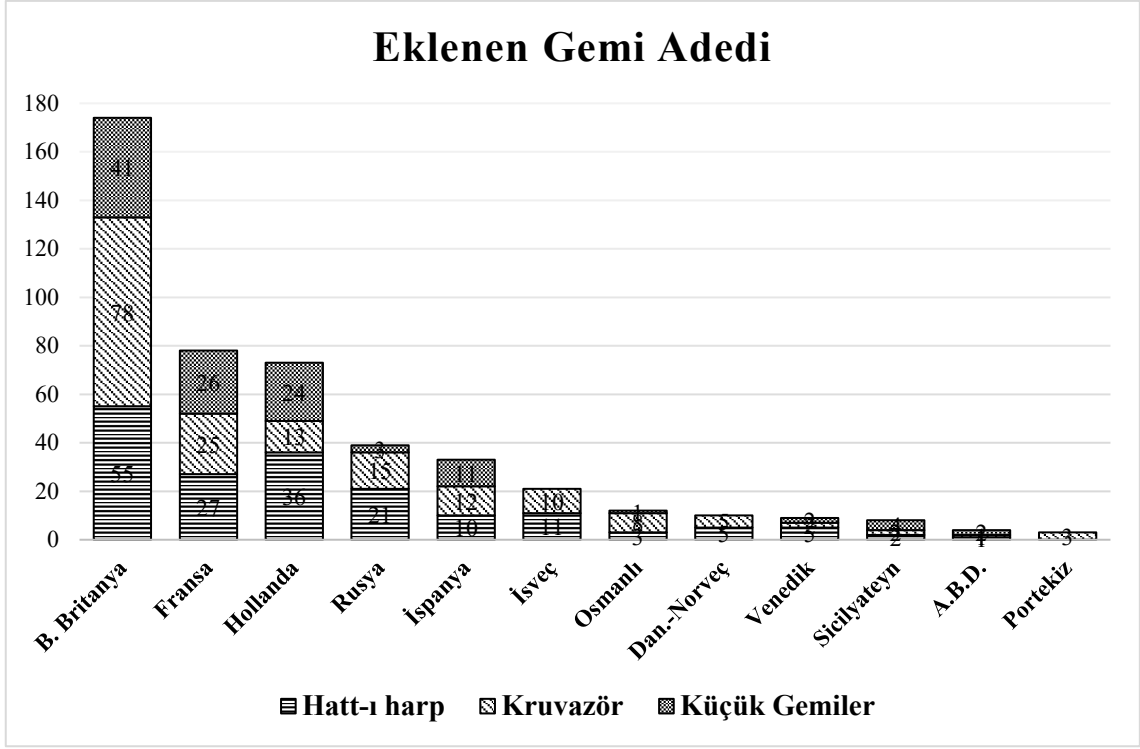
1781-1785 yılları arasında Osmanlı yelkenli donanmasının envanterini arttırma performansı, önceki ve sonraki 10 yıl ile kıyaslandığında mütevazı görünmektedir. Bu yıllar arasında yalnızca üç adet kalyon inşa edilmiştir. Kruvazör sınıfı içerisinde ise daha çok 35/37 zirâ (26,5–28 m.) uzunluğundaki 32 toplu şehtiyelerin inşası tercih edilmiştir. Ancak dikkat çekici bir şekilde, daha önce görülmemiş büyüklükte firkateyn inşaları da bu yıllarda gerçekleştirilmiştir. Kebir firkateyn olarak sınıflandırılan bu yeni yelkenli gemiler, Batı'da aynı yıllarda ortaya çıkan yeni bir firkateyn türünün Osmanlı donanmasındaki çağdaş temsilcileridir. 1.500 deplasman tonajının üzerine çıkan bu firkateynler, taşıdıkları 50 civarındaki topla sağır kalyonların ateş gücünü katladıklarından, ilerleyen yıllarda bu alt sınıfın silinmesine sebep olacak gemiler olmuşlardır (Tablo 39).

Tablo 39: 1781-1785 yılları arasında Osmanlı donanmasına katılan yelkenli savaş gemileri

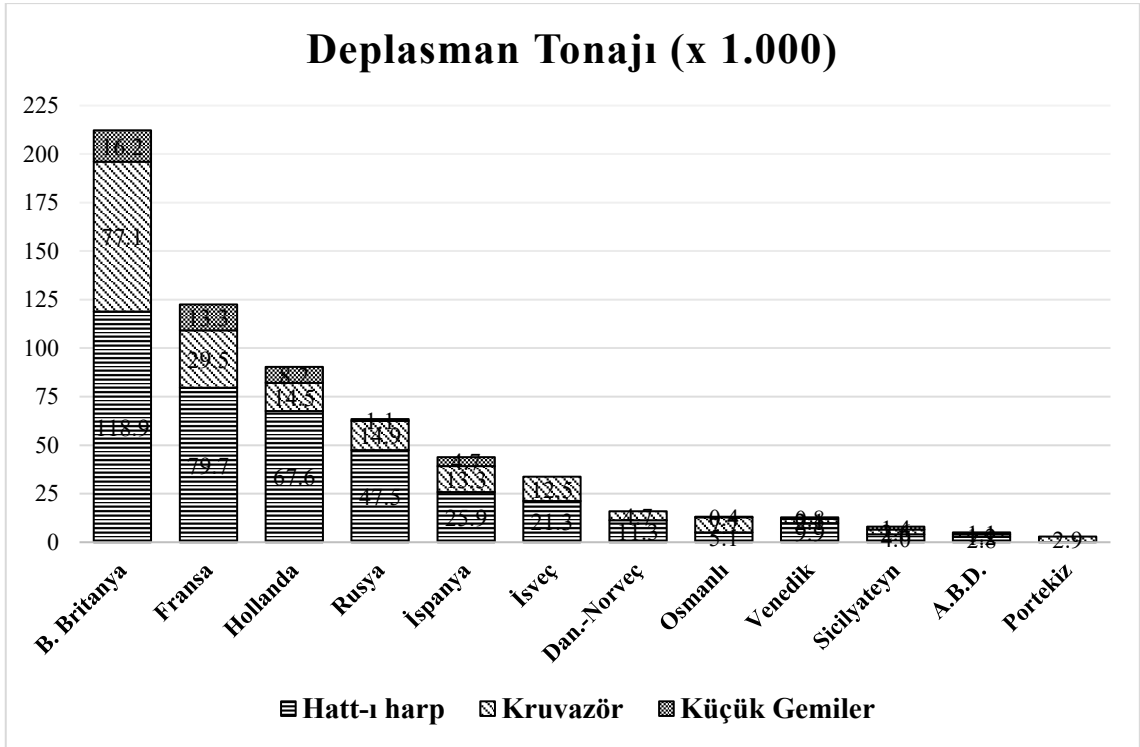
Gemi Türü / Tonaj Aralığı	Gemi Sayısı		Deplasman Tonajı		
	Adet	Oran	Toplam	Ortalama	Oran
Kalyon	3	25,0%	5.100	1.700	38,8%
2.001-2.500	1	8,3%	2.450	2.450	18,6%
1.001-1.500	2	16,7%	2.650	1.325	20,2%
Fırkateyn	8	66,7%	7.700	963	58,6%
1.501-2.000	2	16,7%	3.300	1.650	25,1%
501-1.000	6	50,0%	4.400	733	33,5%
Küçük gemiler	1	8,3%	350	350	2,7%
300-500	1	8,3%	350	350	2,7%
Genel Toplam	12	100,0%	13.150	1.096	100,0%

Kaynak: DTA, TRS. d. 19, s. kapak, 51-52; TRS. d. 23, s. 2, 16, 48, 92, 128, 130, 134, 140, 144; TRS. d. 27, s. 2, 40, 45, 81; TRS. d. 40, s. 63; TRS. d. 42, s. 2; TRS. d. 49, s. 52, 68; TRS. d. 56, s. 5; BOA, MAD. d. 2925, s. 189, 204; MAD. d. 3988, s. 113; MAD. d. 4122, s. 180; MAD. d. 10396, s. 200, 206, 207; MAD. d. 10406, s. 224, 270, 272; D. BŞM. d. 2150, s. 158; D. BŞM. TRE. d. 15051; D. BŞM. TRE. d. 15060, s. 16; C. BH. 4208, 4335, 6456, 8380, 9336, 9841, 10042, 11194, 11504, ; İstanbul Üniversitesi, Nadir Eserler Kütüphanesi, TY 8827, vr. 36b, 38a, 39a; H. Çiçek (2018). *(Vekâyi'nüvis) Sadullah Enverî Efendi ve Tarihi'nin II. cildinin metin ve tahlili (1187-1197/1774-1783)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s. 880, 964; Ahmed Vâsîf Efendi (1978). *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr*. (Haz: Mücteba İlgürel), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, s. 260-261; *Taylesânîzâde Hâfız Abdullah Efendi Tarihi: İstanbul'un Uzun Dört Yılı (1785-1789)* (2003). (Haz. Feridun M. Emecen), İstanbul: Tarih ve Tabiat Vakfı, s. 73; E. Dümen (1993). *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri 1081 – 1922 (Onsekizinci Yüzyıl)*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, s. 101; B. S. Noyan (1978). Eski Gemilerimizin İsimleri. *Hayat Tarih Mecmuası*, 1 (14), İstanbul, s. 92.

1781-1785 yılları arasında envantere eklenen gemilerin sınırlılığı sebebiyle, Osmanlı donanması yelkenli gemi sayısında Avrupa'da 7. sırada, bu gemilerin deplasman tonajına göre sıralamasında ise 8. sırada bulunmaktadır. Bu yıllarda yeni eklenen gemilerin nispeten az sayıda olması, 18. yüzyılın başında kalyon mevcudunda hedef olarak belirlenen 40 adedin, bu yıllarda tekrar aşılmış olmasından ileri geliyor olmalıdır. Donanma mevcudu için 40 kalyonun, bu yıllarda Osmanlıların aktif olarak kullanabileceklerini düşündükleri niceliksel üst sınır olduğu varsayılabilir (Grafik 11 ve 12).



Grafik 11: 1781-1785 yılları arasında Avrupa donanmalarına eklenen yelkenli savaş gemilerinin adedi
Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.



Grafik 12: 1781-1785 yılları arasında Avrupa donanmalarına eklenen yelkenli savaş gemilerinin ağırlıkları

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

1781-1785 yıllarında envantere ancak 12 geminin girmesi ve bazı gemilerin de çeşitli sebeplerle envanterden çıkmasıyla, Osmanlı donanmasında 1785 yılında mevcut olan yelkenli gemilerin miktarında 1780 yılına göre büyük bir artış görülmemiştir. Ancak kalyon-fırkateyn sayısı orantılı bir hale gelmiştir. Her iki türde de, büyük ölçüde sınıfının küçük savaş gemileri kahir ekseriyeti oluşturmaktadır. Sağır kalyonların hatt-ı harp gemileri içindeki ağırlığı devam ederken, fırkateyn sınıfını genellikle birkaç yüz tonluk yelkenliler oluşturur. Buna karşın 500 tondan küçük fırkateynlere artık rastlanmamaktadır. Küçük gemiler arasında bir bomba gemisi daha katılmıştır. 1785'e geldiğinde, kısa süreli de olsa Osmanlı donanması için yeterli kabul edilen bir yelkenli sayısına ulaşıldığı sonucu çıkarılabilir. Ancak Rus donanmasının hızla kuvvet kazanması, akabinde Osmanlı ricali tarafından yeni bir düzenlemenin yürürlüğe konulmasını netice vererek hedef büyütülmesini beraberinde getirmiştir (Tablo 40).

Tablo 40: 1785 yılında Osmanlı donanmasında mevcut yelkenli savaş gemileri

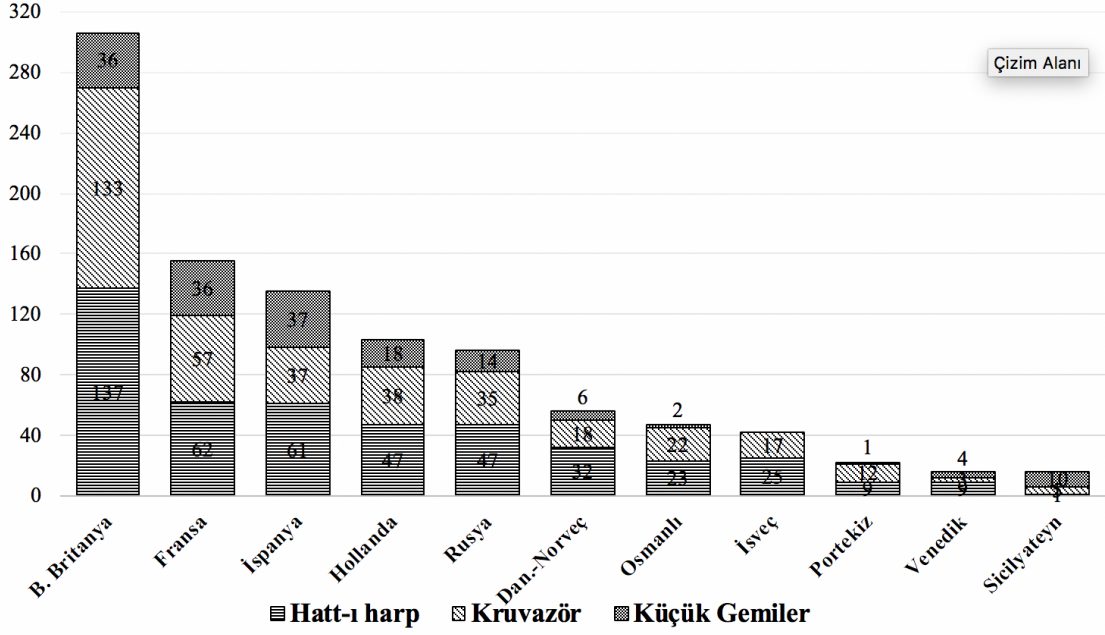
Gemi Türü / Tonaj Aralığı	Gemi Sayısı		Deplasman Tonajı		
	Adet	Oran	Toplam	Ortalama	Oran
Kalyon	23	48,9%	37.400	1.626	65,6%
2.501-3.000	2	4,3%	5.300	2.650	9,3%
2.001-2.500	7	14,9%	16.000	2.286	28,0%
1.001-1.500	14	29,8%	16.100	1.150	28,2%
Fırkateyn	22	46,8%	18.850	857	33,0%
1.501-2.000	2	4,3%	3.300	1.650	5,8%
1.001-1.500	3	6,4%	3.750	1.250	6,6%
501-1.000	17	36,2%	11.800	694	20,7%
Küçük gemiler	2	4,3%	800	400	1,4%
300-500	2	4,3%	800	400	1,4%
Genel Toplam	47	100,0%	57.050	1.214	100,0%

Kaynak: DTA, TRS. d. 23, 27; BOA, MAD. d. 2925, s. 204; Ek: 1.

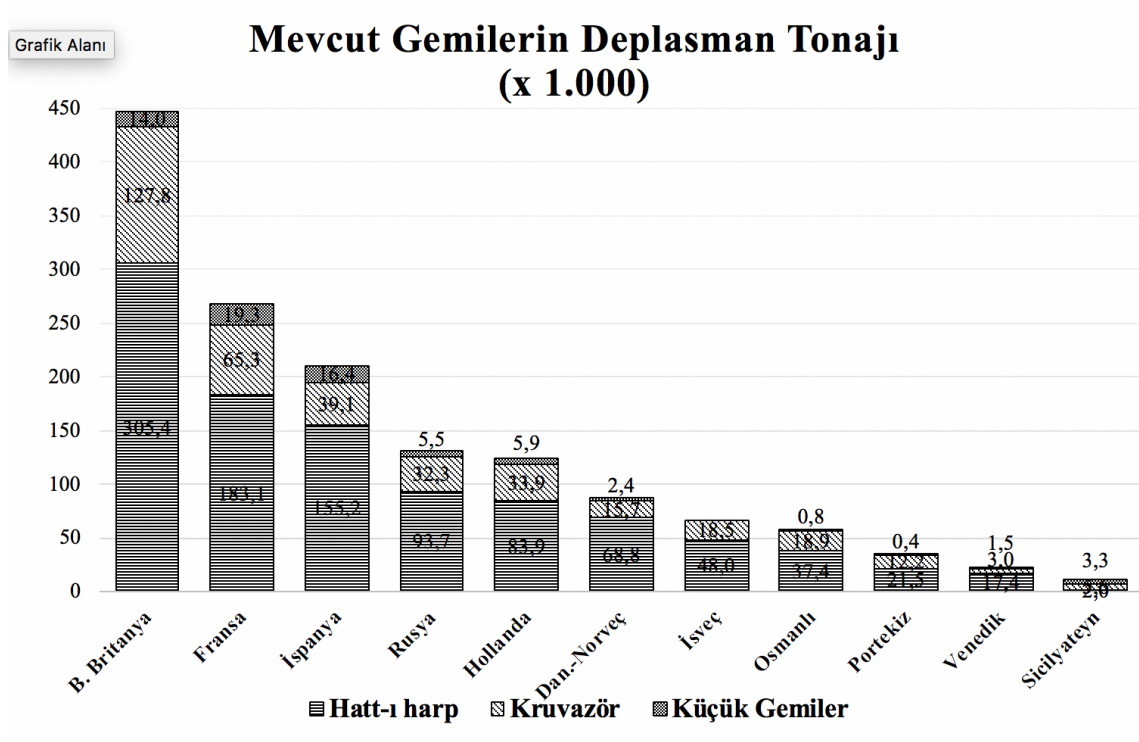
1785 yılında Osmanlı donanması, makul bir büyümeyle 1780 yılındaki konumunu korumuştur. Bu yılda Osmanlı donanması 47 yelkenli gemi mevcuduyla Avrupa'da 7. sırada bulunurken, deplasman tonajı bakımından İsveç'in hemen arkasından 8. sırada yer

almaktadır. Kırım'ın Rusya tarafından ilhak edildiği 1783 yılında Osmanlılar karşı tedbirlerini arttırmaya başlarken, 1785'e kadar gelen birkaç yılda azalan ivmenin geçici olduğu anlaşılacaktır (Grafik 13 ve 14).

Mevcut Gemi Sayısı



Grafik 13: 1785 yılında Avrupa donanmalarında mevcut yelkenli savaş gemilerinin adedi
Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.



Grafik 14: 1785 yılında Avrupa donanmalarında mevcut yelkenli savaş gemilerinin ağırlıkları
Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

3.2.4. 1786-1790

Büyük ölçüde Rusya'ya karşı savaşla geçen 1786-1790 yılları arasında, Osmanlı donanması envanterine katılan yelkenli savaş gemilerinin miktarında adeta bir patlama yaşanmıştır. Bu yıllarda kalyon inşası nispeten sınırlı kalırken, fırkateyn ve daha küçük gemilerin edinilmesinde büyük bir ivme kazanılmıştır. Özellikle Le Roy'un başını çektiği Fransız gemi inşa uzmanlarının yürüttüğü inşa programıyla, başta şalopeler olmak üzere onlarca küçük yelkenli gemi Osmanlı donanması hizmetine girmiştir. İlgili yıllarda yalnızca 300 tonun üzerindeki yelkenli gemilerin adedi 50'yi bulmuştur (Tablo 41).

Tablo 41: 1786-1790 yılları arasında Osmanlı donanmasına katılan yelkenli savaş gemileri

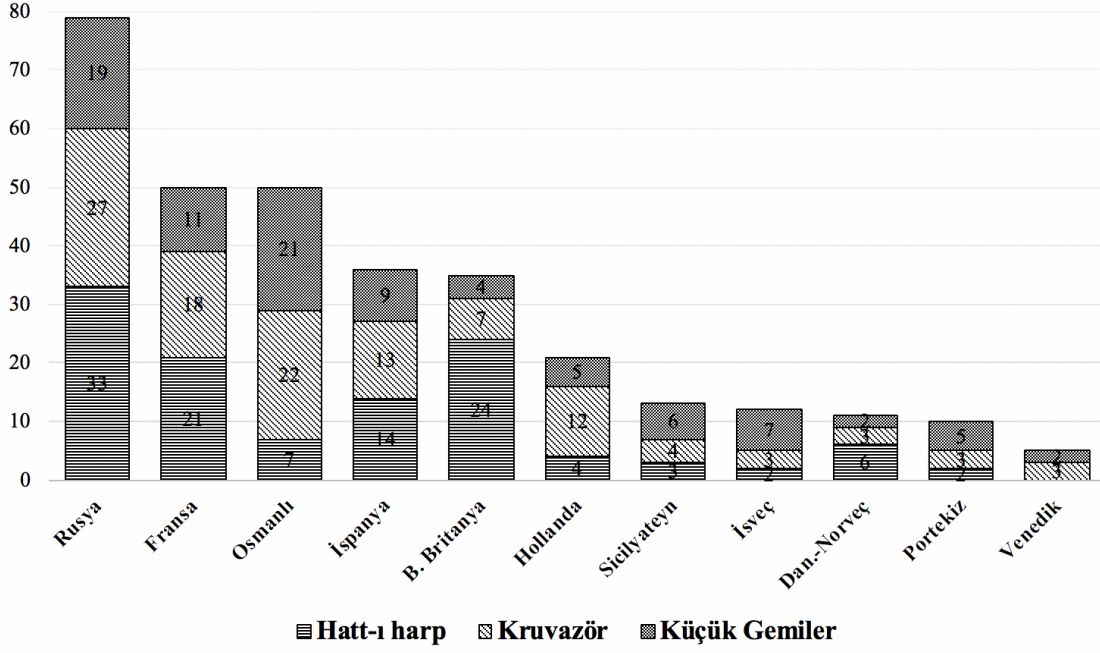
Gemi Türü / Tonaj Aralığı	Gemi Sayısı		Deplasman Tonajı		
	Adet	Oran	Toplam	Ortalama	Oran
Kalyon	7	14,0%	13.800	1.971	40,9%
2.501-3.000	2	4,0%	5.400	2.700	16,0%
2.001-2.500	2	4,0%	4.550	2.275	13,5%

1.501-2.000	1	2,0%	1.500	1.500	4,4%
1.001-1.500	2	4,0%	2.350	1.175	7,0%
Fırkateyn	22	44,0%	13.400	609	39,7%
1.001-1.500	3	6,0%	3.400	1.133	10,1%
501-1.000	11	22,0%	6.800	618	20,1%
300-500	8	16,0%	3.200	400	9,5%
Küçük gemiler	21	42,0%	6.550	312	19,4%
300-500	21	42,0%	6.550	312	19,4%
Genel Toplam	50	100,0%	33.750	675	100,0%

Kaynak: DTA, TRS. d. 23, s. 2, 81, 148, 152, 172, 174, 184; TRS. d. 27, s. 23, 31, 33, 36, 40, 42, 51, 54, 77, 79, 88, 172, 174; TRS. d. 31, s. 2, 23, 30- 34, 42; TRS. d. 34, s. 3, 66-70, 86; TRS. d. 37, s. 19, 20, 173, 233; TRS. d. 40, s. 5; TRS. d. 42, s. 49, 111; TRS. d. 49; TRS. d. 56, s. 5; BOA, MAD. d. 2925, s. 204; MAD. d. 3365, s. 123; MAD. d. 10406, s. 262, 267; MAD. d. 10412, s. 229; D. BŞM. d. 2150, s. 181-193; KK. d. 5723; C. BH. 2373, 2515, 2767, 3607, 3933, 9870, 10488, 11160; HAT 8512, 9731, 10631, 10670, 10713; AE. SSLM.III 24671, 23959; İstanbul Üniversitesi, Nadir Eserler Kütüphanesi, TY 8827, vr. 13b, 14a, 25a, 28b, 29a, 36b, 37a-b, 38b, 39b, 40a-b, 41a; Ahmed Vâsîf Efendi (1978). *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr*. (Haz: Mücteba İlgürel), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, s. 393; *Taylesânîzâde Hâfız Abdullah Efendi Tarihi: İstanbul'un Uzun Dört Yılı (1785-1789)* (2003). (Haz. Feridun M. Emecen), İstanbul: Tarih ve Tabiat Vakfı, s. 191, 223-224, 292; A. O. Çınar (1999). *Mehmed Emin Edîb Efendi'nin Hayatı ve Tarih'i*, Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s. 160; J. Tredrea, E. Sozaev (2010). *Russian Warships in the Age of Sail 1696-1860: Design, Construction, Careers and Fates*. Barnsley: Seaforth Publishing, s. 269, 275.

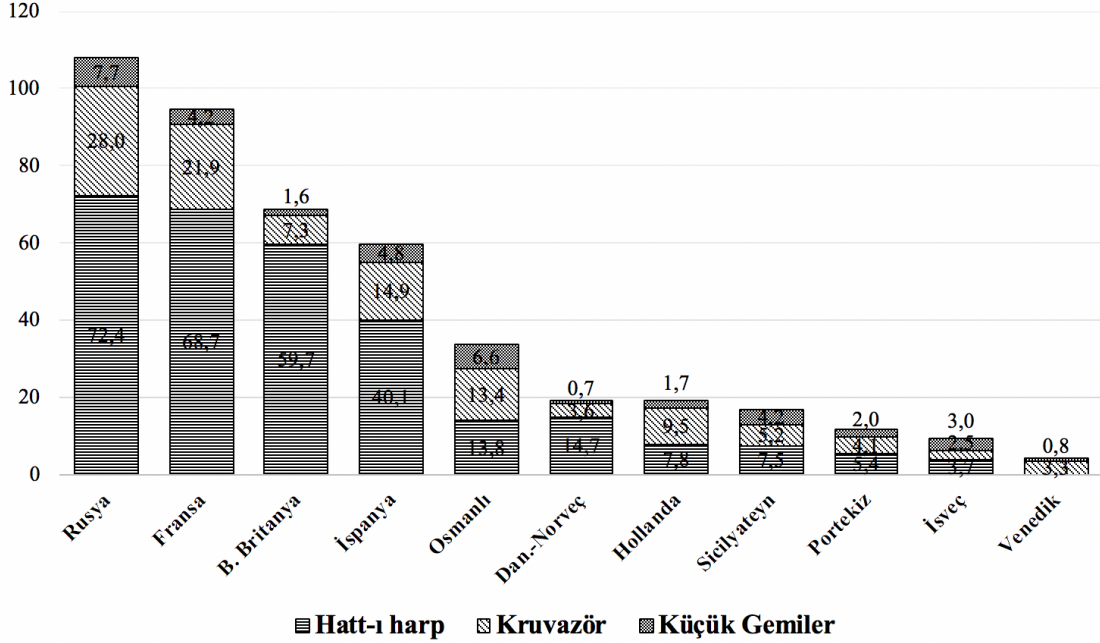
1786-1790 yılları arasında envanterine giren gemi sayısı bakımından Osmanlı donanması, uzmanlığından istifade ettiği Fransız donanması ile aynı sayıda gemi edinmeyi başarmıştır. Bu haliyle nicelik bakımından Avrupa'da Fransa ile birlikte ikinciliği paylaşmaktadır. Deplasman tonajına göre ise, yeni hizmete giren Osmanlı gemilerinin çoğunlukla hafif yelkenlilerden oluşması sebebiyle, Osmanlı donanması 5. sırada kendine yer bulabilmiştir. Her iki kriterde de Rusya donanmasının birinci sırada yer alması, Osmanlıların bu yıllardaki rekabet seviyesini sorgulatmaktadır. Elbette Rusya denizgücünün Baltık ve Karadeniz olmak üzere iki ana bölgeye ayrılmış olması, İsveç'in de savaşa dahil olduğu bu yıllarda ayrıca irdelenmelidir (Grafik 15 ve 16).

Eklenen Gemi Adedi



Grafik 15: 1786-1790 yılları arasında Avrupa donanmalarına eklenen yelkenli savaş gemilerinin adedi
Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

Deplasman Tonajı (x 1.000)



Grafik 16: 1786-1790 yılları arasında Avrupa donanmalarına eklenen yelkenli savaş gemilerinin ağırlıkları
Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

Rusya ile karada ve denizlerde devam eden harp yıllarının içinde kalan 1790 yılında, Osmanlı donanmasının nicel olarak yükselişi beklenenin altında kalmıştır. Muhtemelen yelken devrine geçilmesinden itibaren en büyük inşa ve satın alım performansının sergilendiği 1786-1790 yıllarında envantere giren gemiler, savaş ve diğer sebeplerle pek çok geminin elden çıkması sebebiyle donanma mevcuduna aynı ölçüde yansımamıştır. 1785'te 40'tan 100 yelkenliye çıkarılan yelkenli hedefine, yaklaşılmakla birlikte ulaşılamamıştır. Yelkenli donanmanın yaklaşık 1/3'ü şalope ve diğer küçük gemilerden oluşurken, kalyon-fırkateyn arasındaki denge mümkün mertebe korunmuştur. Bu yıllarda deplasman tonajı 3.000 tonu geçen bir kalyona sahip olmayan Osmanlı donanması, dengeli olmakla birlikte ortalama bir donanma görünümüne sahiptir (Tablo 42).

Tablo 42: 1790 yılında Osmanlı donanmasında mevcut yelkenli savaş gemileri

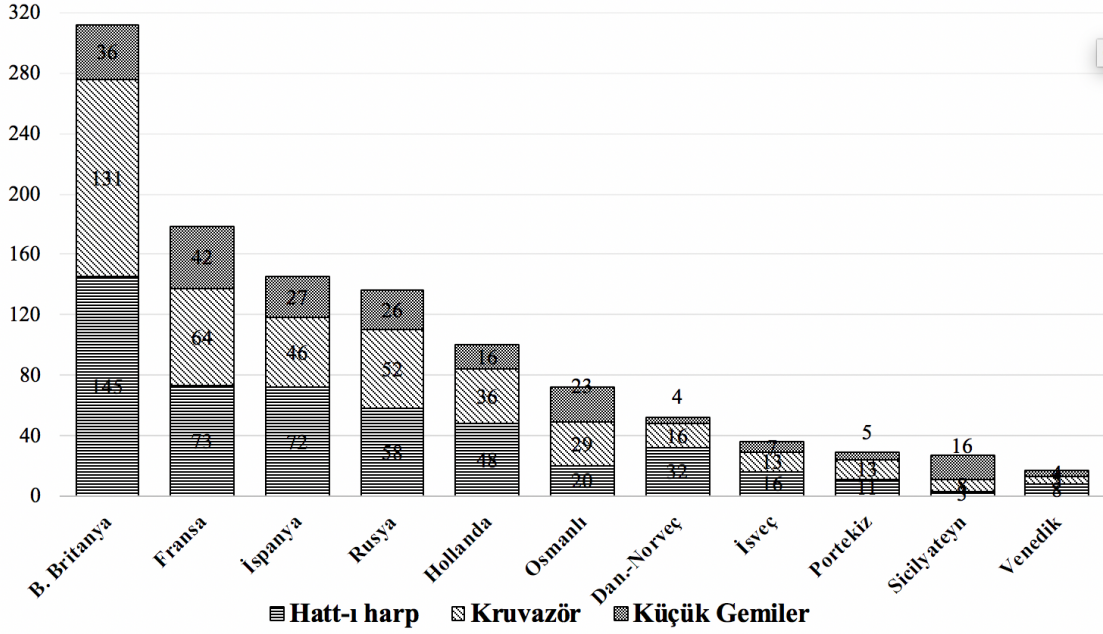
Gemi Türü / Tonaj Aralığı	Gemi Sayısı		Deplasman Tonajı		
	Adet	Oran	Toplam	Ortalama	Oran
Kalyon	20	27,8%	38.700	1.935	57,9%
2.501-3.000	4	5,6%	10.700	2.675	16,0%
2.001-2.500	8	11,1%	18.100	2.263	27,1%
1.001-1.500	8	11,1%	9.900	1.238	14,8%
Fırkateyn	29	40,3%	20.800	717	31,1%
1.501-2.000	1	1,4%	1.700	1.700	2,5%
1.001-1.500	5	6,9%	5.900	1.180	8,8%
501-1.000	15	20,8%	10.000	667	15,0%
300-500	8	11,1%	3.200	400	4,8%
Küçük gemiler	23	31,9%	7.350	320	11,0%
300-500	23	31,9%	7.350	320	11,0%
Genel Toplam	72	100,0%	66.850	928	100,0%

Kaynak: DTA, TRS. d. 31, 34; Ek: 1.

1790 yılında Rusya ile savaş halinde olan Osmanlı donanması, 300 tonun üzerindeki 72 yelkenli savaş gemisiyle Avrupa'da 6. sıradadır. Her halükarda Rus denizgücünün gerisinde kalmış ve deplasman tonajı bakımından 7. sıraya yerleşmiştir.

Rakibi Rusya ise miktar bakımından iki kat daha fazla ve Avrupa'nın dördüncü büyük donanmasına sahiptir (Grafik 17 ve 18).

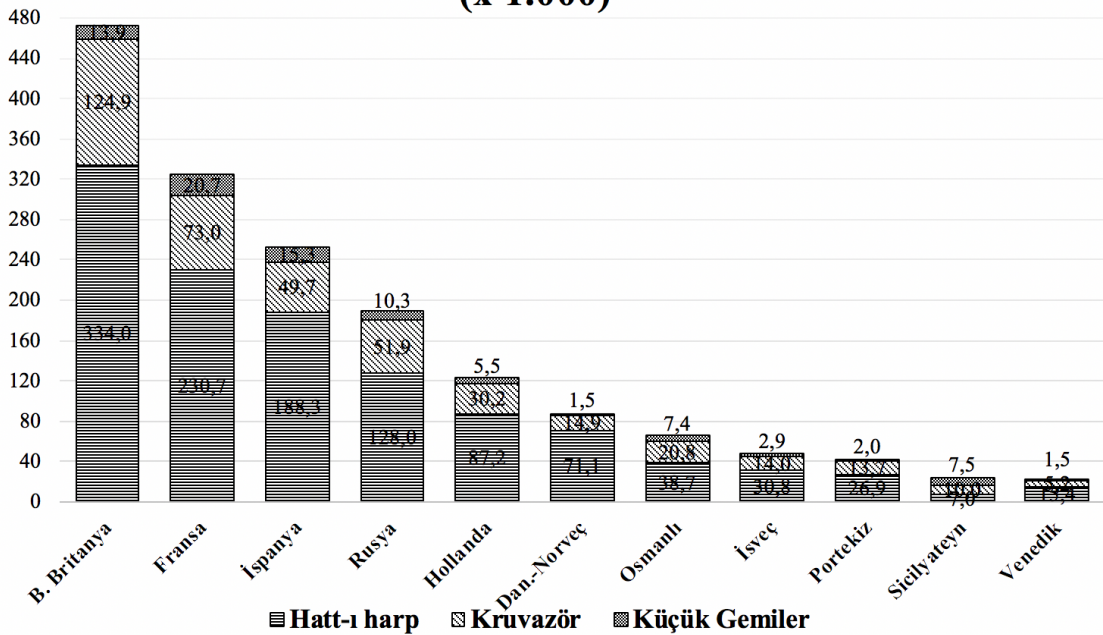
Mevcut Gemi Sayısı



Grafik 17: 1790 yılında Avrupa donanmalarında mevcut yelkenli savaş gemilerinin adedi

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

Mevcut Gemilerin Deplasman Tonajı (x 1.000)



Grafik 18: 1790 yılında Avrupa donanmalarında mevcut yelkenli savaş gemilerinin ağırlıkları

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

Çeşme Deniz Savaşı'nı izleyen 20 yılda, Osmanlı donanması envanterine 300 tonun üzerinde toplamda 115 adet yelkenli gemi girmiştir. Bunların 1/3'üne yakını 300 ilâ 500 ton arasındaki gemilerden oluştuğu için, ağırlık bakımından muadillerinin gerisinde kalmıştır. Ancak yılda ortalama 5 bin tonun üzerinde ve çeşitli türden altı adede yakın yelkenliyi bünyesine katmış olan Osmanlı donanması, bu dönemde önceki yarım yüzyıl boyunca gerçekleştirilmeyen bir performans sergilemiştir. Öyle ki bu potansiyel, takip eden nizâm-ı cedid yıllarında III. Selim'in ve Küçük Hüseyin Paşa'nın gemi inşa programları için belirleyici bir gösterge niteliği taşımış olmalıdır (Tablo 43).

Tablo 43: 1771-1790 yılları arasında Osmanlı donanmasına katılan yelkenli savaş gemileri

Gemi Türü / Tonaj Aralığı	Gemi Sayısı		Deplasman Tonajı		
	Adet	Oran	Toplam	Ortalama	Oran
Kalyon	34	29,6%	60.000	1.765	55,3%
2.501-3.000	5	4,3%	13.300	2.660	12,3%
2.001-2.500	12	10,4%	26.850	2.238	24,8%
1.501-2.000	1	0,9%	1.500	1.500	1,4%
1.001-1.500	16	13,9%	18.350	1.147	16,9%
Fırkateyn	58	50,4%	41.100	709	37,9%
1.501-2.000	2	1,7%	3.300	1.650	3,0%
1.001-1.500	6	5,2%	7.150	1.192	6,6%
501-1.000	40	34,8%	26.750	669	24,7%
300-500	10	8,7%	3.900	390	3,6%
Küçük gemiler	23	20,0%	7.350	320	6,8%
300-500	23	20,0%	7.350	320	6,8%
Genel Toplam	115	100,0%	108.450	943	100,0%

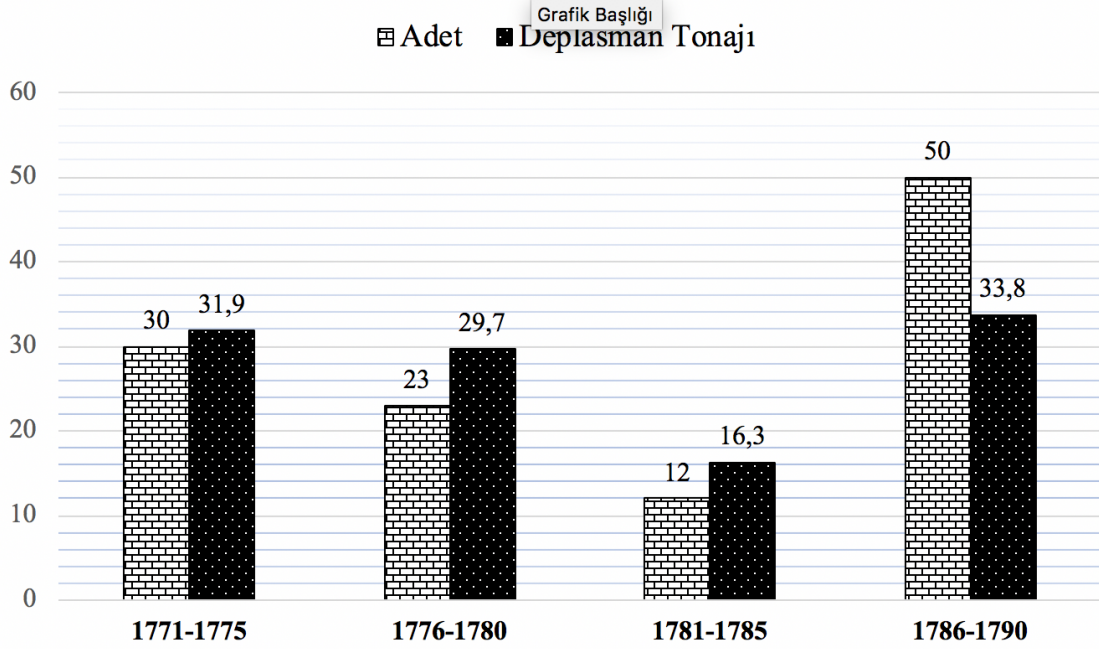
Kaynak: Ek: 1.

Osmanlı donanması envanterine giren yelkenli savaş gemilerinin seyrinde, Rusya ile harbin sürdüğü 1771-1775 yıllarındaki tüm sorunlara rağmen bir ivme yakalandığı açıktır. Takip eden beş yılda, Rusya ile harp esnasında kaybedilen gemilerin fazlasıyla yerine konulduğu bir inşa programı gerçekleşmiştir. Bundan sonraki yıllarda ise geçici bir doygunluk oranı yakalanmış olacak ki, gemi inşa ve edinme miktarının yarı yarıya

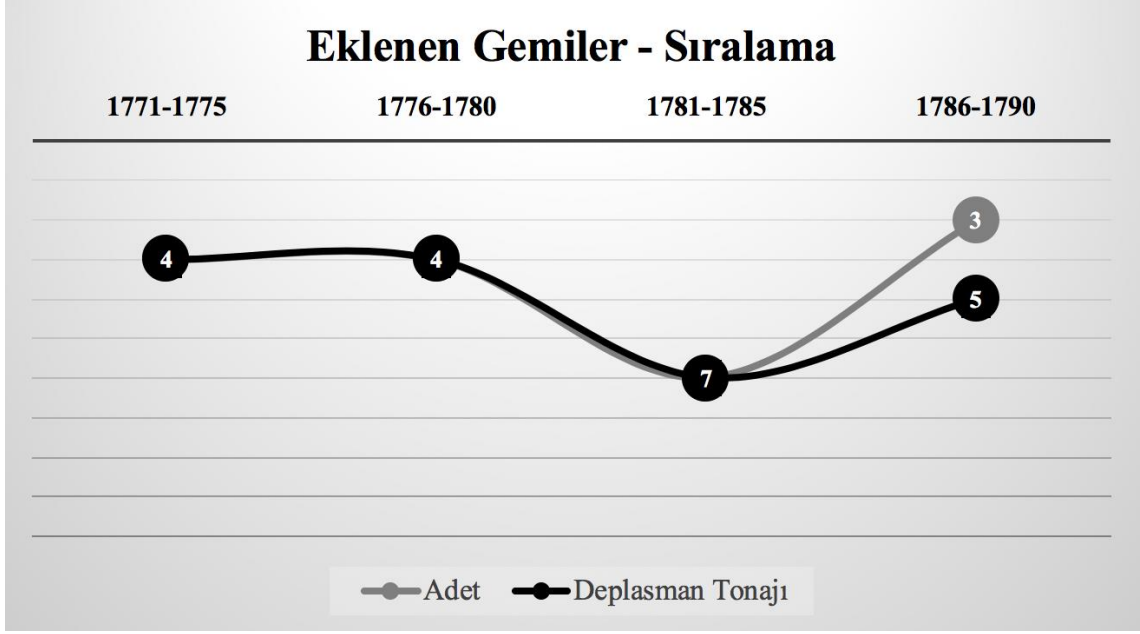
azaldığı gözlenmiştir. Ancak Rusya ile savaşın gerçeklik kazanmasıyla bu süreç kısa sürmüş, 1786-1790 yılları arasında Osmanlı donanması, bir önceki periyotlardaki potansiyelini yeniden geçmiştir (Grafik 19).

1771-1790 yılları arasında Avrupa donanmalarıyla kıyaslandığında, Osmanlı donanması gemi artışında genellikle 4. sırayı işgal etmiştir. Bu durum, yelkenli mevcudu bakımından dönemin başında 9. sırada olan bir donanma için büyük bir çabanın göstergesidir. Ancak umulmadık gemi kayıpları sebebiyle, Osmanlı donanmasının mevcudu bu basamakları çok daha ağır tırmanmıştır (Grafik 20, 21 ve 24).

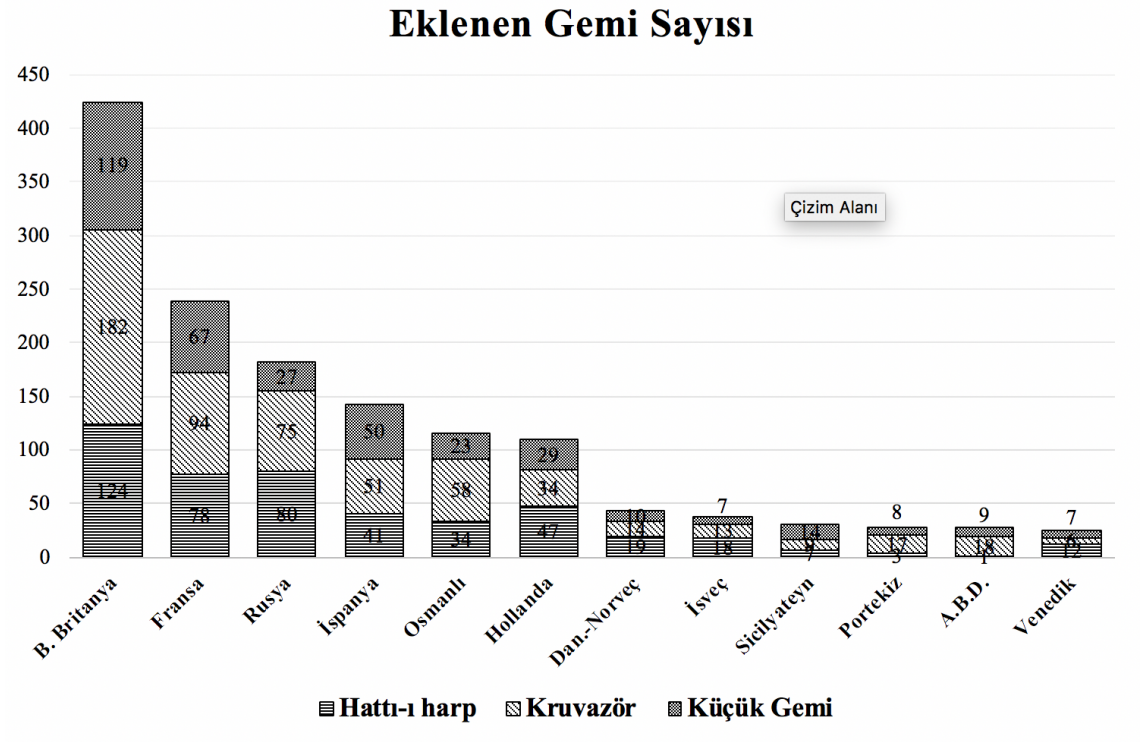
Eklenen Gemiler - Miktar



Grafik 19: beşer yıllık periyotlarla Osmanlı donanmasına katılan yelkenli savaş gemilerinin mukayesesi
Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

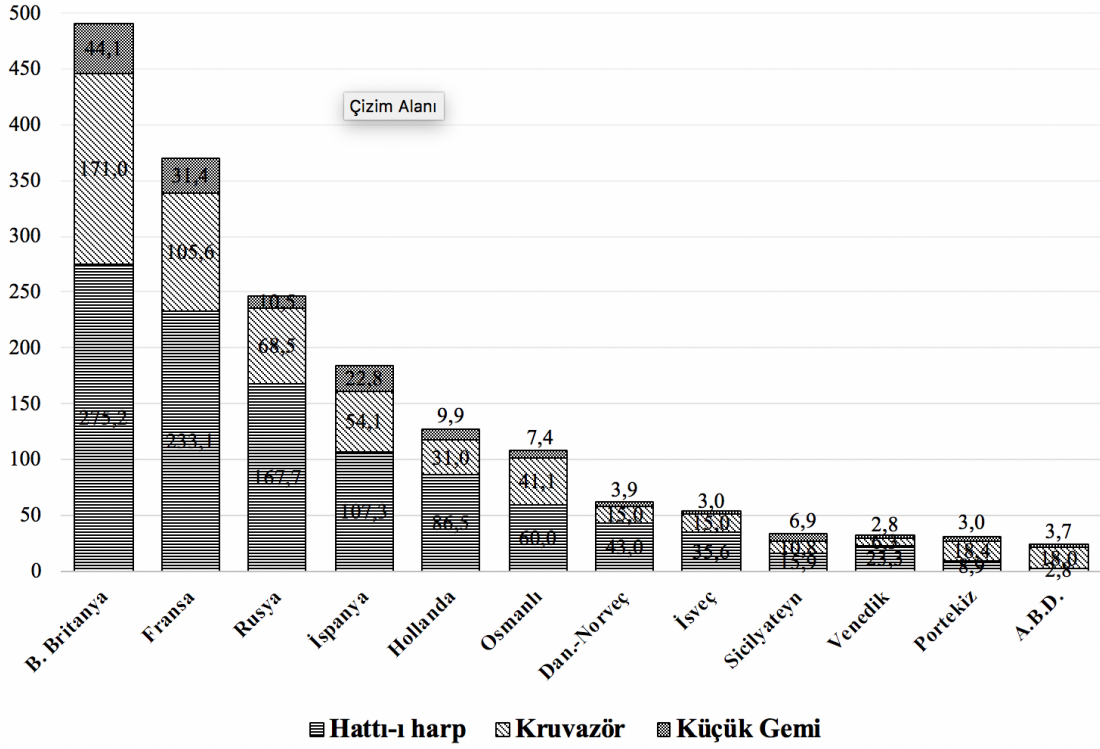


Grafik 20: 1771-1790 yıllarında Osmanlı donanmasının yeni katılan gemiler açısından Avrupa'daki sıralaması



Grafik 21: 1771-1790 yılları arasında Avrupa donanmalarına eklenen yelkenli savaş gemilerinin adedi
Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860.* c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

Deplasman Tonajı (x 1.000)

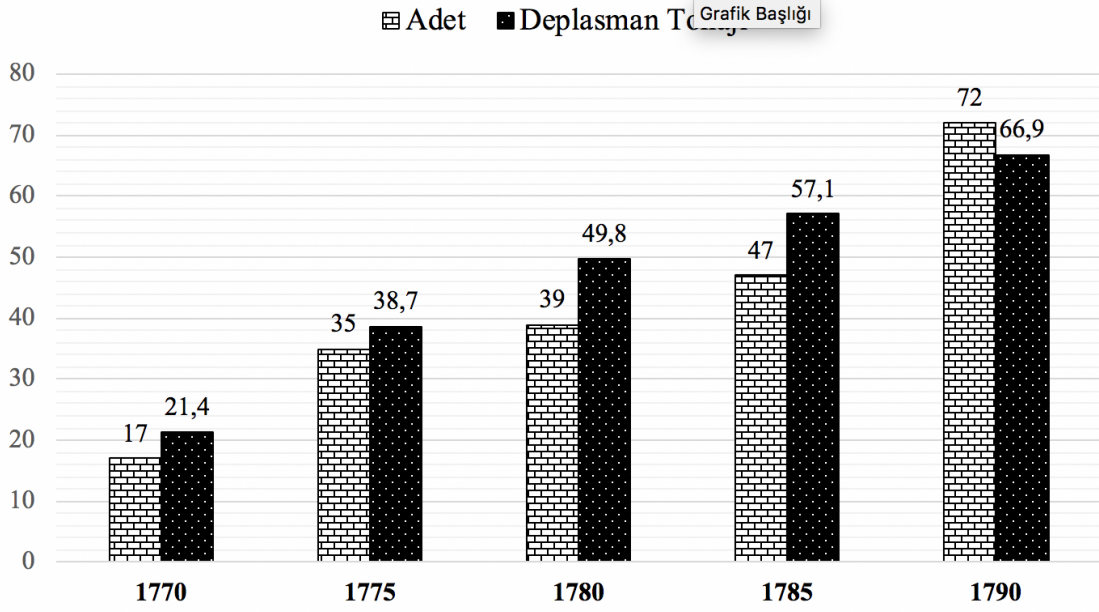


Grafik 22: 1771-1790 yılları arasında Avrupa donanmalarına eklenen yelkenli savaş gemilerinin ağırlıkları

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.

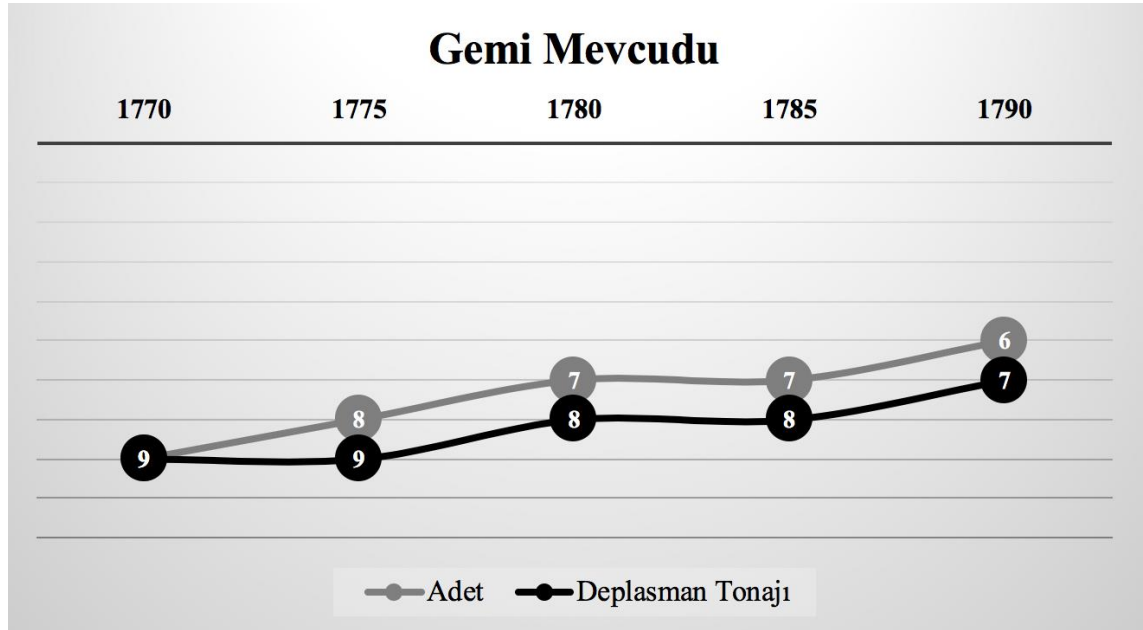
Çeşme Deniz Savaşı'nın ardından yelkenli gemilerinin mevcudu uzun yıllar sonra ilk defa 20'nin altına düşen Osmanlı donanması, takip eden yıllarda bu kayıpları telafi edebilmek için önemli bir gayret sarf etmiştir. Muhtemelen 7-8 yıl içinde bunu başaran Osmanlı deniz gücü, 1780 yılına gelindiğinde 1770 öncesinden daha büyük bir yelkenli filoya sahiptir. 1770-1790 yılları arasında Osmanlı donanması için gerek yelkenli adedi açısından ve gerek bu gemilerin deplasman tonajları bakımından kesintisiz bir büyüme söz konusudur. Öyle ki, her iki açıdan da Çeşme sonrasında Avrupa'da 9. sıraya düşen Osmanlı donanması, 1790 yılına gelindiğinde muadili güçlerden daha yüksek bir performans sergileyerek, yelkenli gemi sayısı bakımından altıncı, tonaj bakımından ise yedinci sıraya yükselmiştir (Grafik 23 ve 24).

Gemi Mevcudu



Grafik 23: Beşer yıllık periyotlarla Osmanlı donanmasının yelkenli savaş gemilerinin mevcudu

Kaynak: J. Glete (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in the Europe and America, 1500-1860*. c. 2. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, s. 553-698.



Grafik 24: 1770-1790 yılları arasında Osmanlı donanmasının yelkenli savaş gemileri mevcudu açısından Avrupa'daki sıralaması

4. MÜRETTEBAT ve MÜHİMMAT

4.1. Osmanlı Savaş Gemilerinin Mürettebatı

4.1.1 Gedikliler ve Zâbitler

Osmanlı donanmasının savaş gemilerinde bulunan zâbitler ile gedikliler, buldukları geminin ayrılmaz bir parçasıydılar. Kalyon veya daha alt türdeki yelkenlilerde, geminin baş sorumlusu olan kaptanlardan sonra, idari personel olan zâbitler ile yardımcı hizmetlerde bulunan gedikliler gelmekteydiler. En geç 1782’de yürürlüğe giren yeni bir nizamnameye göre, ortalama bir kalyonun gediklileri için günlük ortalama 50 çift nân-ı aziz ekmeği tayin edilmiştir. 1785’te çıkan başka bir nizamnameye göre ise, Tersâne’de kalan ancak sefere hazır durumda olması istenen 15 kalyon için, gediklilerine fazladan 30 çift nân-ı aziz daha verilmesine imkan tanınmıştır²⁹³. Gedikli personele verilen ekmek tayinatı, bu personelin mevki ve adedini de açığa çıkarabildiğinden önemlidir (Tablo 44).

Tablo 44: Bazı Osmanlı kalyonlarında bulunan gediklilere barış zamanında verilen günlük ekmek miktarı (Şubat 1793)

	Rütbe/Meslek	Nân-ı Aziz		Rütbe/Meslek	Nân-ı Aziz
1	I. Reis	4	19	Kılavuz	2
2	II. Reis	3	20	Kayıkcı	2
3	III. Reis	3	21	Çavuş	2
4	Bâdbânî (Yelkenci)	3	22	Ambarcı	2
5	Kalyon hocası	4	23	Reisler	2
6	Kalyon ağası	4	24	Gabyar	2
7	Kalyon odabaşı	3/4	25	Vardiyan	2
8	Oda-i sandal?	2	26	Topçubaşı	4
9	Kalyon çavuşu	2	27	Sandal reisi	2

²⁹³Belgelerde ekmekler Liman Reisi tarafından *nizâm-ı cedîd mücebince* istenmektedir. Talepler ise Kalyonlar ser-habbâzı tarafından karşılanmaktadır: BOA, C. BH. 5744; 5934; 8282; 9342; 9681; 9843; 9855; 11470; 11472; 11483; 11844; 12374; 12399; 12578; 12712.

Tablo 44 (Devam): Bazı Osmanlı kalyonlarında bulunan gediklilere barış zamanında verilen günlük ekmek miktarı (Şubat 1793)

10	Rubulu çavuş	2	28	Güverte topçubası	3
11	Dümencibaşı	2	29	Hazinebaşı	2
12	Dümenci kethüdası	2	30	Hazineci kethüdası	2
13	Aylakbaşı	2	31	Topçu kethüdası	2
14	Vekilharç	2	32	Marangozbaşı	2/3
15	Kandil çavuşu	2	33	Rubulu marangoz	2
16	Kumanyacı	2	34	Kalafatçıbaşı	2/3
17	Varilci	2	35	Rubulu kalafatçı	2
18	Varilci çırağı	1	36	Mirî esirler	2

Kaynak: BOA, C. BH. 1321; 5174; 5217; 5909; 7453.

1793 yılı başlarında kadar Tersâne’de bekleyen kalyonların gediklilerine verilen ekmek sayısı oldukça düşük kaldığından, daimi görev yapan personelinin de sınırlı olduğu düşünülebilir. Bu yıllarda yalnızca sancak gemilerindeki personel 200-300 civarında günlük ekmek istihkakına sahip olmuşlardır. Ancak 1793 yılı başlarından itibaren Tersâne’de kalan kalyonların gediklilerine verilen ekmek sayısındaki ciddi artış, bu tarihten itibaren kalyonların tüm zâbit ve gedikli personelinin barış zamanında da gemilerinde bulduklarının göstergesidir²⁹⁴.

Tablo 45: Bazı Osmanlı kalyonlarında barış zamanında bulunan gedikli personel (Şubat 1793)

Gemi Adı	Kerem-i Bârî	Fâtih-i Bahrî	Ukkâb-ı Bahrî	Peyk-i Nusret	Mürg-i Bahrî
Gemi Türü	Kalyon	Kalyon	Kalyon	Şehtiye	Şehtiye
Gemi uzunluğu (Zirâ)	51	47,5	45,5	35/37	35
Kaptanı	Kadri Kapudan	Kâsûti? Ahmed Kapudan	Cezayirli Hüseyin Kapudan	Esseyid Abdülkerim Kapudan	Bosnalı-zâde İsmail Kapudan
Rütbe/Meslek	Mevcut				
I. Reis	1	1	1	1	1
II. Reis	1	1	1	1	1
III. Reis	1	1	1	1	1

²⁹⁴BOA, C. BH. 1321; 4217; 5174; 5909; 7453.

Tablo 45 (Devam): Bazı Osmanlı kalyonlarında barış zamanında bulunan gedikli personel (Şubat 1793)

Bâdbânî (Yelkenci)	1	1	1	1	1
Kalyon hocası			1	1	1
Kalyon ağası	1	1	1	1	1
Kalyon odabaşı	1	1	1	1	1
Oda-i sandal	1				
Kalyon çavuşu		1	1	1	1
Rubulu çavuş			1		
Dümencibaşı	1	1	1	1	1
Dümenci kethüdası	1				
Aylakbaşı	2	1	1	1	
Vekilharç	1		1	1	1
Kandil çavuşu	1		1	1	1
Kumanyacı	1				
Varilci	1				
Varilci çırağı	1				
Kılavuz	1				
Kayıkçı	6				
Çavuş	4				
Ambarcı	1		1	1	1
Reisler	10	15	18	9	10
Gabyar	5				
Vardiyan	2			2	2
Topçubaşı	1	1	1	1	1
Sandal reisi	1			1	1
Güverte topçubaşısı		1	1		
Hazinebaşı	1	1	1	1	1
Hazineci kethüdası	1				
Topçu kethüdası	10	39	52	25	20
Başmarangoz	1	1	1	1	1
Rubulu marangoz	5	1	1		
Başkalafatçı	1	1	1	1	1
Rubulu kalafatçı	5	1	1		
Mirî esirler	7	3			
Toplam	78	73	91	54	49

Kaynak: BOA, C. BH. 1321; 5174; 5217; 5909; 7453.

Kalyonlarda bulunan zâbitler ve gedikliler bu dönemde yaklaşık 40 farklı rütbe ve meslek grubu veya alt grubu tarafından temsil edilmektedir. Bunların arasında sayıları 14'ü bulabilen reisler başta gelmektedir. Yelkenli savaş gemilerinin her birinde rütbeleri

numerik olarak belirlenmiş üç reis ile, bunların altında muhtelif vazifelere dağıtılan diğer reisler bulunmaktadır. Bunların arkasından kalyonun muhasebesinden sorumlu bir kalyon hocası, muhtemelen inzibattan sorumlu bir kalyon ağası gelmektedir. Çavuşlar da kandiller vd. belirli vazifelere tahsis edilmiş ayrı bir zâbit grubu olarak yer almaktadır. Bâdbânî olarak tanınan görevli, geminin yelken takımının baş sorumlusudur. Yine seyir ile alakalı olarak bir dümencibaşı ve bazen dümenci kethüdası yanında, bir gabyar da bulunmaktadır. Topçubaşı, sayıları onlarla ifade edilen topçu kethüdarları ve savaş zamanında eklenenlerle önemli sayılara ulaşan topçu grubunun ve en önemli savaş unsurunun başındadır. Bunların yanında, her gemide çeşitli yardımcı hizmetleri yerine getirmekle görevli kumanyacı, varilci, ambarcı, marangoz ve kalafatçılar bulunmaktadır. İlaveten, zâbit ve gedikli olmamalarına rağmen savaş gemilerinde daima hizmetlerinden istifade edilen miri esirler de bulunmaktadır (Tablo 44 ve 45). Gediklilerin haricinde savaş zamanında bir gemiye imam, cerrah, dalgıç ve armador da görevlendirilebilmektedir²⁹⁵.

Kalyonlarda görevli zâbit ve gediklilerin terfi mekanizmasına ait en detaylı veriler, III. Selim'in 1792 yılında yaptığı yeni bir düzenlemede bulunmaktadır. Buna göre bir mülâzım kaptanlık mevkii boşaldığında, kapudane gemisinin baş reisi bu göreve getirilmektedir. Bu silsileyle patrona başreisi kapudane başreisi olur, boşalan patrona başreisliğine ise riyale başreisi getirilir. Riyale başreisliği, sancak gemisi olmayan diğer kalyonların baş reisleri arasından, başarı gösteren reisler ve kaptanlar tarafından seçilmektedir. Bir kalyonda başreislik mevkii boşaldığında yerine II. reis tayin edilir, yelkenciler ise aralarından birini seçerek II. reisliğe terfi ettirirler. Ardından boşalan yelkencilik mevkii için III. reis, topçubaşı ve diğer gediklilerden uygun görülenler bir sınava tabi tutulmakta, liyakat göstermesi halinde bu makama geçirilmektedir. Sınavda eşitlik olması halinde ise tercih, bir kaptan soyundan olan ya da Tersânede hizmeti geçmiş olan kişiden yana kullanılmaktadır (Tablo 46).

Tablo 46: *Donanma zâbitlerinin ve gediklilerinin terfi sıralaması (1792)*

- ↑ Süvari kaptan
- ↑ Mülâzım kaptan
- ↑ Kapudane başreisi

²⁹⁵BOA, C. BH. 4034.

- ↑ Patrona başreisi
- ↑ Riyale başreisi
- ↑ Başreisler
- ↑ II. reis
- ↑ Yelkenci
- ↑ III. reis, topçubaşı, diğer gedikliler

Kaynak: Ahmed Cevdet Paşa (1309/1891). *Târîh-i Cevdet*, c. 5. (2. baskı). İstanbul: Matbaa-i Osmâniye, s. 287; Ahmed Cevdet Paşa (1972). *Tarih-i Cevdet*. c. 3. (Haz: D. Günday ve M. Çevik). İstanbul: Hikmet Neşriyat, s. 1399.



Görsel 19: *Gedikli Kalyonculardan Kalyon Çavuşu*

Kaynak: Diez (1786-1789) ve Pichelstein (1779-1789) Albümlerinden naklen: N. Küçükasköylü (2010). *Osmanlı Kıyafet Albümleri (1770-1810)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 244.



Görsel 20: *Osmanlı donanmasının komuta kademesinden bir reis*

Kaynak: M. G. F. A. Comte de Choiseul-Gouffier (1822). *Voyage Pittoresque de la Grèce*. c. 2. Paris: J.-J. Blaise, plank: 122.

4.1.2 Diğer Mürettebat

Osmanlı donanmasında daimi olarak görev yapan *gedikli* personelin haricinde, mürettebatın büyük kısmını sefer zamanlarında imparatorluğun tercihen sahillere yakın bölgelerinden toplanan kişiler oluşturmuştur. Bunların ancak sınırlı bir kısmının deniz ile alakalı oldukları anlaşılmaktadır. Çeşme’de yaşanan yenilgide bu durumun önemli etkisi olmuştur. Özellikle 1780’li yıllardan itibaren başta Kaptanıderya Cezayirli Gazi Hasan Paşa’nın öncülüğünde bu konuda çalışmalar yapılmışsa da, ücretlerin yetersiz olması, donanma gemilerinin sayıca artırılması gibi sebepler, donanmada nitelik ve nicelik açısından yeterli denizci istihdam edilmesinin önüne geçmiştir. Şemdânî-zâde’nin ifadelerine göre, eski İstanbul Gümrük Emni Esseyid İshak Ağa zamanında (öl. 1763), seferden bazı eşyalarla dönen kalyonculardan diğer tacirler gibi gümrük alınmaya başlanması, tecrübeli denizcilerin donanma hizmetinden ayrılmasının ilk aşamasını teşkil eder. Bu yüzden Rusya ile harp başladığında, Anadolu’daki çiftçilerden toplanan kişilerin deniz havasına alışık olmamaları sebebiyle hastalanmaları, deniz savaşları konusundaki deneyimsizlikleri sebebiyle korkup ambarda kalmaları, Çeşme’deki ağır hezimete götüren sebeplerdendir. Denizlerde ağır tehdit altında olmanın yarattığı panikle gemi sayısının hızla arttırılmaya çalışılması, denizci açığını kapatmayı gittikçe zorlaştırmış, zaman ve emek isteyen bu meselede ancak nicelik açısından başarı sağlanmıştır. Özellikle donanmadaki üst düzey görevlilerin kalyoncu mevaciblerinin bir kısmına kendi hesaplarına el koymaları, bu yıllarda üstesinden gelinemeyen bir problemdir. 1787’de başlayan harpte bu durumun hâlâ devam ettiği anlaşılmaktadır. Bu tablo ortada iken, donanmanın Rusya karşısında hedeflenen başarıya ulaşamaması ve özellikle Akdeniz’de korsanlığı önleyememesi daha anlaşılır hâle gelmektedir²⁹⁶.

Donanmanın yelkenli gemilerinde görev yapan kalyoncular, genel itibariyle *levend* olarak anılmaktaydılar. İtalyanca’dan Türkçe’ye geçen bu kelime “doğulu” manasına gelip, leventler kalyonların tüfekçi unsurunu oluşturmuşlardır. Disiplin altına alınamamaları ve buldukları yerlerde halka büyük rahatsızlık vermeleri sebebiyle, 1776 yılı başlarında çıkan bir fermanla leventlik lağvedilmiş ve bu taife ortadan kaldırılmıştır.

²⁹⁶Aktepe, 1980, **a.g.k.**, 34; Ahmed Cevdet Paşa, 1972, **a.g.k.**, 142-143; c. 2, s. 1091; H. Koç, E. Karakaya (2000). İshak Ağa Çeşmeleri. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 22. İstanbul: TDV Yayınları, s. 521.

Yalnızca Bağdat ve Şam valilerinin leventlere ihtiyaçlarının olması sebebiyle, sağ kalanların buralara sığınmalarına göz yumulmuştur²⁹⁷. Ancak donanmada *levend* lafzı, kalyoncuların genelini ifade edecek şekilde kullanılmaya devam etmiştir. Her iki ismin dönemin insanları üzerinde meydana getirdiği etkinin ve çağrışımın benzeşmesi de bunda etken olmuş olmalıdır.

Savaş zamanlarında donanmanın acil kalyoncu ihtiyacını karşılayabilmek adına, denizlere aşinalığı olan ve en kısa zamanda temin edilebilecek olan insan kaynağı, genellikle Marmara sahillerinde aranmıştır. 1773 yılında Karadeniz'e gidecek kalyonlarda görev almak üzere tercih edilen denizciler arasında kayda değer miktarda kayıkçı bulunmaktadır. Bu tarihte, Marmara'nın özellikle doğu ve güney sahillerinde bulunan 39 iskelede kayıtlı 599 kayıktan, her birinden ortalama ikişer kişi olmak üzere toplamda 1.000 kişi, kalyoncu olarak donanma hizmetine çağrılmıştır (Tablo 47).

Tablo 47: 1773'te Karadeniz'e gidecek donanma için Marmara iskelelerinden tertip edilen kayıkçılar

İskele	Adet	İskele	Adet
İznikmid İskelesi	60	İyne Ağaç İskelesi	10
Pendik	35	Kütük İskelesi	10
Kartal	30	Taşlıca İskelesi	10
Karamürsel	30	Dereagzı İskelesi	10
Mudanya İskelesi	30	Koca Deresi	10
Darıca	25	Armutlu İskelesi	10
Katırlı Körfezi	25	Değirmen Deresi	10
Mihaliç İskelesi	25	Erdek İskelesi	10
Baş İskele	20	Soğucak İskelesi	8
Kavak İskelesi	20	Keçiler İskelesi	8
Yalova iskelesi	20	Lotodan? İskelesi	6
Kurşunlu Körfezi	20	Sekbân? İskelesi	6
Eskihisar	15	Çınarcık İskelesi	6
Mallı İskelesi	15	Mermercik İskelesi	6
Hereke İskelesi	15	Açmalı? İskelesi	5
Enikre? Körfezi	15	Malatya Körfezi	5
Pirlepe? Körfezi	15	Kemer İskelesi	5
Bandırma İskelesi	15	Paşa Limanı	4
Ayaltot?	15	Gemlik İskelesi	3
Kazıklı İskelesi	12	Toplam Kayık	599

Kaynak: BOA, C. BH. 8662.

²⁹⁷Ahmed Vâsıf Efendi (2014). *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr 1774-1779 (H. 1188-1193)*. (Haz. Mücteba İlgürel), Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 49-50; Ahmed Cevdet Paşa, 1972, **a.g.k.**, 145-146

4.2.2.1 Taşra Neferleri

18. yüzyılın ikinci yarısında, Osmanlı donanmasının yelkenli gemilerindeki mürettebatın büyük kısmını, Anadolu, Rumeli ve Akdeniz adaları ile sahillerinden toplanan taşra neferleri oluşturmuştur. Taşra neferlerinin toplanacağı yerler, yüzyıl içinde büyük ölçüde belirlenmiş ve bu yerlerden her yıl kaç kalyoncu alınacağı olağan bir uygulama hâline dönüşmüştür. Yalnızca donanma hizmetinde buldukları süre için ücret alan bu gruplar, başlarında bulunan ağalar ve alemdarlar tarafından her yıl nevruzdan önce buldukları yerlerden İstanbul'a getirilmişlerdir. Bir bölgeden taşra neferi talep edileceği zaman, kaptanıderyanın mühürlü buyuruldusu ile Tersâne Divanı'ndan atanan kalyon çavuşları mübaşir olarak bölgeye gönderilir, bölge mahkemesindeki *sicill-i mahfûza* ilgili emri kaydettirildikten sonra halkın önünde açılıp okunurdu. Ardından Başmuhasebe'den çıkarılan mühürlü ve imzalı deftere göre iki kıst mevacibleri, bölgeden seçilen ağa, alemdar ve neferlere dağıtılmak üzere verilirdi. Bu dönemde taşra neferleri içinde ağalara 100 kuruş, alemdarlara 57 kuruş ve neferlere 23 kuruş ödeme yapılmaktaydı. Bu şekilde yevmiyeleri ağalar için 35 akçeye, alemdarlar için 20 akçeye ve neferler için 16 akçeye gelmekteydi. Bu personelin ücretlerini tam olarak alabilmeleri için Tersâne-i Âmire'de mevcut bulunmaları (*isbât-ı vücûd* etmeleri) şarttı. Ardından ağalar ve alemdarlar Kalyonlar Ruznamçesi'nden *vusûl senedi* alıp, Başmuhasebe'ye kaydettirmek şartıyla neferleri kefillere bağlanırdı. Müslümanlardan oluşan taşra neferlerinde aranan şartlar; yerli, silahlı (tâmü'l-esliha), seçkin ve güzide yiğitlerden olmalarıydı. İlgili kazalardan tertip edilen taşra neferlerinin yazımında serdarlar, zâbitler ve iş erleri de görev almaktaydılar. Bu konuda ilgili kazaların kadılarından da emirlere uygun hareket etmeleri, tertip edilen kalyoncu neferlerinin yetkililer tarafından Mart'tan önce Tersâne-i Âmire'ye ulaştırılmalarının sağlanması istenmekteydi. Kalyoncu neferlerinin taşradan getirilip sefer için İstanbul'da toplandıkları dönemler, İstanbul halkı için bazen dayanılmaz hale gelen asayiş sorunlarına sebep olmaktadır. Bahsi geçen husus, dönemin yerli ve yabancı tüm şahitleri tarafından benzer şekillerde dile getirilmiştir²⁹⁸.

²⁹⁸BOA, C. BH. 4117, 4119; Taylesânîzâde, 2003, a.g.k., 143-144; Olivier, 2016, a.g.k., 62, 63.



Görsel 21: *Kalyoncu Levend Tipleri*

Kaynak: Diez (1786-1789), Pichelstein (1779-1789), Polonya (1779) ve Monnier (1784-1785) Albümlerinden naklen: N. Küçükasköylü (2010). *Osmanlı Kıyafet Albümleri (1770-1810)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 247.

Taşra neferlerini oluşturan gruplar, genellikle 25 ve katları ile belirlenen sayıda kişilerden oluşmaktaydılar. 25 kişilik bir grupta birer ağa ve alemdar ile 23 nefer bulunmaktaydı. 25'in üzerindeki her 50 kişi için gruba birer ağa ve alemdar daha eklenirdi. Bu şekilde 75 kişilik bir grupta ikişer, 125'er kişilik grupta üçer ağa ve alemdar bulunur, geri kalan mevcudu neferler oluştururdu. Bu şekilde 1790 yılında donanma için 168 yerleşim yerinden tertip edilen taşra neferlerinin sayısı 15.945 kişi olmuştur (Tablo 48). Grupların başlarında yer alan tüm ağalar ve alemdarlar 332'şer kişidir. Bu tertibe göre, taşra neferlerinin yarından çoğu Anadolu'dan toplanacaktır. Üçte birine yakın kısmının toplanacakları bölge ise Rumeli'dir. 1/10'luk bir pay, Akdeniz adaları ile bazı sahil kasabalarına ayrılmıştır. Son olarak %5'lik kısım, Karadeniz'in Anadolu sahillerinin orta ve batı kesimlerinden toplanacaktır. Bu tertibe göre Anadolu'dan en çok kalyoncu çıkarılan yerler; 600 kişiyle İzmir, 400'er kişiyle Bursa, Menteşe ve Teke Sancağı olmuştur. Rumeli'de ise 400 kişi çıkararak Yenişehir-i Fener'den sonra en fazla kalyoncu çıkarılan yer, 300 kişiyle Selanik'tir. Akdeniz Adaları içerisinde 600 kişiyle Kıbrıs en fazla kalyoncu çıkararak ada olmakla birlikte, Midilli Adası genelinden de 300 kalyoncu çıkarılmaktadır.

Tablo 48: 1790'da Donanma İçin Taşradan Tertip Edilen Kalyoncu Sayısı

Yer Adedi		55		87	15	11	168
Bölge		Rumeli	Rumeli-Ek	Anadolu	Akdeniz	Karadeniz sahilleri	Genel Toplam
Sayı	Toplam	4.765	125	8.630	1.625	800	15.945
	Ağa	100	3	179	34	16	332
	Alemdar	100	3	179	34	16	332
	Nefer	4.565	119	8.272	1.557	768	15.281
	Oran	29,9%	0,8%	54,1%	10,2%	5,0%	
Mevacib (Kırş)	Toplam	112.845	2.972,5	204.307,5	38.480	18.920	377.525
	Ağa	5.000	150,0	8.950,0	1.700	800	16.600
	Alemdar	2.850	85,5	5.101,5	969	456	9.462
	Nefer	104.995	2.737,0	190.256,0	35.811	17.664	351.463
Ort. Mevacib (Kırş)	Genel Ort.	23,68	23,78	23,67	23,68	23,65	23,68
	Ağa	50	50	50	50	50	50
	Alemdar	28,5	28,5	28,5	28,5	28,5	28,5
	Nefer	23	23	23	23	23	23

Kaynak: BOA, KK. d. 5725.

1791 yılında Karadeniz'e görevlendirilen donanma için de büyük oranda taşra neferlerine başvurulmuştur. Bu sene donanmada yer alan taşra neferleri, 9.559 kişiyle toplam mürettebatın yarısını oluşturmuşlardır. Bunların içinde 211 ağa ve 217 alemdar da, neferleriyle birlikte donanmaya katılmışlardır. Aynı donanmaya Girit'ten katılan ağa, alemdar, çavuş ve neferler de ayrıca 1.296 kişiden oluşan başka bir taşra kalyoncuları grubudur. Bu seferde, donanmanın tümüne yapılan mevacib ödemeleri içinde, taşra neferleri 1/3'lik bir paya sahip olmuşlardır. Sancak gemilerinde bulunan taşra neferlerinin, donanmanın geneline kıyasla oranlarının daha yüksek olduğu görülmektedir. Buna göre, Kaptan Paşa kalyonu olan Bahr-ı Zafer'de 611 (%67,4), kapudanede 597 (%66,3), patronada 611 (%75,7) ve riyalede 486 (%69,4) taşra neferi yer almıştır²⁹⁹.

²⁹⁹ BOA, KK. d. 5723.



Görsel 22: *Bir kalyoncu*

Kaynak: M. G. F. A. Comte de Choiseul-Gouffier (1822). *Voyage Pittoresque de la Grèce*. c. 2. Paris: J.-J. Blaise, plank: 123.

4.2.2.2 Topçular

Kürek devrinde baş topları için savaş gemilerinde bulunan topçuların sayısı, kalyon devrine geçiş ile birlikte hızlı bir yükselişe geçmiştir. Kalyonların özellikle sancak ve iskele tarafında yer alan topların kullanımında istihdam edilen topçular, 17. yüzyılın sonlarından itibaren kalyonlardaki mürettebatın yarıya yakınına oluşturmuşlardır. 18. yüzyılın ilk çeyreğinde kalyonlarda bulunan topçular şu şekilde sınıflandırılmıştır: tüm topçulardan sorumlu bir topçubaşı (ser-topî), her top ambarı için birer topçu kethüdası, bunların altında ise birbirine yakın sayıda saatçiler ve topçular yer almıştır. Ancak yüzyılın ilerleyen yıllarında *saatçi* lafzının kaldırılarak, saatçilerin de topçu neferleri arasına dahil edildikleri anlaşılmaktadır³⁰⁰.

18. yüzyılda donanma kalyonlarında bulunan topçuların çoğunluğu, tüm silahlı unsur gibi Müslümanlardan teşkil edilmiştir. 1791 yılına ait mürettebatın tertip defterinde, yelkenli gemilerin her top ambarı için birer Müslüman topçubaşı bulunurken, her top için birer topçu kethüdası ve topçu istihdam edilmiştir. Ancak her top için birkaç kişi gerektiği bilindiğinden, ihtiyaç halinde taşra neferleri ile aylakçılardan da buraya personel kaydırıldığı düşünülebilir. 1791 Karadeniz seferi için tertip edilen donanmada, 557 topçu kethüdası ile 2.707 topçu yer almıştır. Topçu kethüdalarının sayısında yakın zamanda gerçekleşen bir *nizâm-ı cedîd* vesilesiyle artış gerçekleşmiştir. Donanmada toplarla işteğal eden personelin sayısı, bahsi geçen donanmada mürettebatın yaklaşık ¼'üne tekabül etmiştir. Topçuların ücretlerinde ise bir asırlık periyotta hiç artış yaşanmadığı görülmektedir. 1693 yılında kalyonlarda görev yapan topçubaşların yevmiesi 60 akçe, topçu kethüdalarının 30 akçe, saatçiler ve topçu neferlerinin yevmiesi ise 16 akçedir. 1791 yılına gelindiğinde, ücretlerin miktarı tamamen aynı seviyede kalmıştır. Geçen yüz yıl içinde akçenin alım gücünün gittikçe düştüğü göz önüne alındığında, topçuluğa olan rağbet de giderek azalmış olmalıdır³⁰¹.

Yüzyılın bu döneminde Osmanlı savaş gemilerinin iç düzenindeki görece dağınıklık, topçulara ait alanlardaki sıkışıklığı ve atışlardaki düzensizliği de beraberinde getirmiştir. Özellikle dönemin batılı yazarları tarafından sıkça dile getirilen top çaplarının standart olmayışı, topçuların ateşleme hızında önemli bir zaman kaybına sebep olmuştur.

³⁰⁰Bostan, 2003, a.g.k., 182-183; Aydın, 2011, a.g.k., 299, 304-305.

³⁰¹BOA, KK. d. 5723; C. BH. 4034; 12434; ; Bostan, 2003, a.g.k., 182-183; Aydın, 2011, a.g.k., 304.

Ancak yine bu yazarların bazıları tarafından, III. Selim zamanında hayata geçirilen nizam-ı cedid reformlarıyla bu düzensizlik ve sıkışıklık da ortadan kalkmış, Osmanlı deniz topçuluğu daha düzgün ve etkili atışlar yapar hale gelmiştir. 1770'lerde topçuluğun ıslahı konusunda Baron de Tott ile başlayan sürecin, deniz topçuluğuna da katkı sağladığı şüphesizdir. Takip eden yıllarda Fransız topçu uzmanları tarafından eğitimler devam etmiş, tatbikatlarla tecrübe ve yeterlilik arttırılmaya çalışılmıştır. Bu dönemde Süratçi Ocağı ve Nazırlığı kurularak, orduda sürat topları kullanılmaya başlanmıştır. Aynı yıllarda donanmada da sınırlı sayıda da olsa sürat topları ve topçuları istihdam edilmeye başlanmıştır. 1786'da Mısır seferine çıkacak olan Kaptanıderya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın maiyyetine 100 sürat topçusu verilmiş, bunların içecekleri sular için varil ve mancanalar dahi ayrıca hazırlanmıştır. Savaş yıllarında donanmaya topçu tedariki için imparatorlukta tecrübe sahibi kişilerden de istifade yoluna gidilmiştir. Bu minvalde, 1790 yılı sonlarında Ülgünlülere başvurulmuştur. Selanik'e gelen Ülgünlü Arnavutlardan bu yılda tedarik edilebilen herkesin hizmete alınmasına çalışılmıştır. Deniz topçuluğu ile ilgili asıl düzenlemeler ise, bahsedildiği üzere III. Selim zamanında yapılmıştır. Daha önce kullanıldıklarına dair veri bulunmayan *sudagabo* sınıfı, en geç 1793 yılından itibaren donanmanın esas topçu gücü olarak teşkil edilmişlerdir³⁰².

4.2.2.3 Aylakçılar

Osmanlı donanmasında yelkenli gemilerin kayda değer bir kısmını aylakçılar olarak adlandırılan grup teşkil etmiştir. En erken 17. yüzyılın sonlarından beri kalyonlarda mevcut olan bu grup, bahsi geçen dönemde özellikle sancak gemilerindeki toplam mürettebatın ¼'ünü oluşturmaktaydı. Ancak 18. yüzyılın ilk çeyreğinden sonra bu oranın giderek düştüğü anlaşılmaktadır. 1791 yılında Karadeniz'e çıkacak donanmanın kaptan paşa kalyonunda 59 aylakçı (%6,5), kapudane kalyonunda 43 (%4,8), patrona kalyonunda 59 (%7,3) ve riyale kalyonunda 15 aylakçı (%2,1) görev almıştır. Seferber donanma gemilerinin tümünde bulunan eski ve yeni aylakçıların sayısı ise, 1.284 kişi ile toplam mürettebatın %6,7'lik kısmını oluşturmuştur. Buna göre ilgili yılda donanmadaki her 12 personelden biri aylakçıdır. Bu sayı Müslüman aylakçılara ait olup, gayrimüslim aylakçılar ayrı bir grubu teşkil etmiştir. En geç 1690 yılından beri 18 akçe

³⁰²BOA, C. BH. 7993; Arıkan, 1993, a.g.k., 118; Miranda, 2015, a.g.k., 91-93; Olivier, 2016, a.g.k., 63; Eton, 2009, a.g.k., 45, 51.

olan yevmiyeleri, 1791 yılında hâlâ değişmemiştir. Taşra ve topçu neferlerinin 16 akçelik yevmiyeleriyle kıyaslandığında, nispeten daha tecrübeli veya işlevsel bir personel sınıfı oldukları düşünülebilir. Ayrıca, ücretlerini tam bir yılı oluşturan dört kıst üzerinden almalarından, aylakçılardan daimi donanma personeli oldukları sonucu çıkarılabilir. Aylakçılardan sorumlu olarak her gemide bir de aylakçıbaşı (ser-aylak) bulunmaktaydı ki, yevmiyesi 1791 yılında 30 akçe olmuştur³⁰³.

4.2.2.4 Gayrimüslimler

1770'li yılların sonlarından itibaren Osmanlı donanmasının niceliksel olarak büyümesinin getirdiği bir sonuç, istihdam edilecek personele olan ihtiyacın da aynı oranda artması olmuştur. Daha önceki yıllarda görülmeyen şekilde, Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın kaptanıderyalığı döneminde donanmadaki gayrimüslim sayısı oldukça görünür hale gelmiştir. Fazlasıyla mutaassıp bir Müslüman profili çizen Hasan Paşa'nın, Hristiyanlara karşı yumuşak ve hoşgörülü davrandığı bilinmektedir. Özellikle 1779'daki Mora harekâtında ve sonrasında, Cezayirli Hasan Paşa Rumları kadim memleketlerinde yok olmaktan kurtarmıştır. Osmanlı donanmasında Rum ve Ermeni denizcilerin yoğun olarak istihdam edildikleri yıllar, 1787-1792 Osmanlı-Rus Harbi yıllarıdır. İlk olarak 1788 senesinde, bu iki milletten toplamda 2.500 kişinin donanmaya katılması patrikleri nezdinden talep edilmiştir (Tablo 49). Gayrimüslim reayadan beş ay boyunca donanmada istihdam edilenlere aylık beşer kuruş ücret ödenmiştir. Bu meblağın ilk iki aylığı donanmanın çıkışında Tersâne sergisinden ödenmiştir. Ücretlerinin kalan üç aylık kısmı ise, sefer dönüşlerinde Hazine'den ayrılarak peşin olarak ödenmiştir. Yevmiyeleri 20 akçeyi geçen Rum ve Ermeni aylakçılara, donanmadaki diğer aylakçılardan, topçulardan ve taşra neferlerinden daha fazla ücret ödenmiştir³⁰⁴.

Tablo 49: 1788'de Osmanlı donanmasına katılacak Rumlar ve Ermeniler

Millet	Toplanacağı Yer	Suret/ Tezkire tarihi	Ay	Tertip (Kişi)	Taifelerin Aylakları İçin Ücret		
					Toplam (Kuruş)	Kişi Başı (Kuruş)	Günlük (Akçe)
Rum	Anadolu ve Rumeli	14 Şubat 1788	3	2.000	30.000	15	20,34

³⁰³BOA, KK. d. 5723; Bostan, 2003, a.g.k., 182-183; Aydın, 2011, a.g.k., 304-305.

³⁰⁴BOA, C. BH. 546, 2133; Eton, 2009, a.g.k., 53; Karahan, 2017, a.g.k., 36-39.

Ermeni	İstanbul ve civarı	28 Şubat 1788	3	500	7.500	15	20,34
Toplam			3	2.500	37.500	15	20,34

Kaynak: BOA, C. BH. 546.

1790 yılında Rum ve Ermeni milletlerinden talep edilen denizcilerin sayısı 2.200 kişi olmuştur. Bunların 1.700'ü Rum ve 500'ü Ermenidir. 1790'da 33.000 kuruş olan bu gayrimüslimlerin üç aylık ücretleri, eski Sadrazam Hasan Paşa'nın Yahudi Şapçı Musa zimmetinde kalan nakit parasından ödenmiştir. Ancak talep edilen gayrimüslim denizcilerin tamamının donanmada istihdam edilebildiğini görmek zordur. 1791 yılında yalnızca Rumlardan 1.200 kişi donanma için talep edilmiştir. Aynı sene donanmada fiilen yer alan Rum ve Ermenilerin toplam sayısı ise 969 olmuştur. Bu sayı, tüm mürettebatın %5'ine tekabül etmektedir. Bu sebeple Eton'un, 18. yüzyılın sonlarında Türk donanmasının kaynağının büyük ölçüde Hristiyanlardan oluştuğu yönündeki tespiti geçersizdir. Hiç bir savaş gemisinde gayrimüslim mürettebat, azınlık olmaktan öte ağırlığa sahip olmamıştır. Sancak gemilerindeki gayrimüslim sayıları; kaptanıderya kalyonunda 42 kişi (%4,6), kapudanede 14 kişi (%1,6), patronada 42 kişi (%5,2) ve riyalede 41 kişi (%5,9) olarak kalmıştır³⁰⁵.

Kaptanıderya Cezayirli Gazi Hasan Paşa, 1770'li yıllardan itibaren, donanmada Müslüman Garp Ocakları ve Ülgün kökenli iyi denizcileri toplamış olmasına rağmen, personel açığının kapanmaması üzerine Rum denizcilerin de istihdamı yoluna gitmiştir. Ancak Rum denizciler olmasaydı 1778 seferinin icra edilemeyeceği yönündeki savı kabul etmek mümkün değildir. Donanmada savaş ile ilgili tüm görevler Müslüman mürettebat tarafından yerine getirilirken, Rumlar yalnızca geri hizmet işlerinde kullanılmışlardır. Esasında, Rumların bu dönemde Osmanlı saflarında Ruslara karşı gönüllü olarak savaşacaklarının bir teminatı da yoktur. Gayrimüslimlerin aylakçılık dışında Osmanlı donanmasındaki varlığı, genel itibarıyla su temin etmek için kiralanmış 20 civarındaki çamlıca kayıklarında ve kalafat ile marangoz işçileri arasında bulunmaktaydı³⁰⁶. 20. yüzyılın başlarında deniz tarihçisi Safvet Bey'in dile getirdiği, Yunan ihtilal filolarının pek çok kahramanının Türk teknelerinde yetişmiş olduğu düşüncesi³⁰⁷ ise, bu kişilerin donanmadaki pozisyonları ve ağırlıkları da hesaba katılarak yeniden değerlendirilmelidir.

³⁰⁵BOA, KK. d. 5723; C. BH. 546, 2133; Eton, 2009, a.g.k., 51.

³⁰⁶BOA, KK. d. 5723; Olivier, 2016, a.g.k., 61-62; Eton, 2009, a.g.k., 51.

³⁰⁷Safvet (1329/1913). 1205'te Donanmamız. *Tarih-i Osmani Encümeni Mecmuası*. 4 (22), s. 1375-1376.

Esasında gayrimüslim denizcilerin Osmanlı donanmasında istihdam edilmeleri, iki türlü bir döngüyü beraberinde getirmiştir. Donanmada istihdam edilmeyen başta Çamlıca gibi adaların bazı Rum denizcileri, zaten 1787-1792 Harbi yıllarında Akdeniz’de Osmanlılara karşı korsanlık faaliyetleri yürütmüşlerdir. Osmanlıların bu denizcilerin bir kısmını geri hizmette de olsa kendi bünyelerinde buldurmalarının, daha büyük ve erken bir korsanlık faaliyetinin önüne set çekmiş olabileceği de bir ihtimaldir. Her halükârda 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın ilk çeyreğinde, niceliği gittikçe artan Osmanlı donanmasının personel sorunu da aynı şekilde ortada durmaktadır. Bunun yanında, imparatorluğun bir parçası olan gayrimüslimlerden iyi denizcilerin istihdamı, onlardan istifadenin yanında bir zaruret olarak da görünmektedir. Diğer taraftan, Rumların ihtilal dönemlerinde de ancak küçük gemilere kumanda etme becerileri ön plandadır. Fırkateyn ve kalyon türünden savaş gemileri ise Osmanlıların elinde mevcuttur. 1788-1791 yılları arasında donanmada istihdam edilen Rum ve Ermeni denizcilerin sayılarının giderek azalması ise, ayrıca incelenmesi gereken bir mevzudur.

4.2.2.5 Mirî Esirler

Savaş ve diğer şekillerde ele geçirilen esirler, Osmanlı donanması hizmetinde kürek devrinden itibaren kullanılmışlardır. 17. yüzyılda *gebrân-ı mirî* adıyla kaydedilen ve kürekçi olarak donanmada yer alan esirlerin tüm kürekçiler içindeki oranı, ortalama %14 civarında olmuştur. 18. yüzyılda ise mirî esirlerin sayısında bir azalma dikkat çekicidir. Bu yüzyılda da mevcut kürekli gemilerde forsa olarak bulunan esirlere, kalyonlarda da yer verilmeye başlanmıştır. Kürek devrinde donanma hizmetinde kullanılan esirlerin herhangi bir mesleğe sahip olmaları gerekmezken, kalyonlarda yer alacak esirlerin denizcilikle alakalı olmaları beklenmiştir. Kalyonlarda kendilerine yer verilen esirler, marinar (denizci) olmaları hasebiyle *üsârâ-i mirî marinar* adıyla da anılmışlardır. 18. yüzyılda zindanda bulunanların dışındaki esirler önemli ölçüde saraylarda hizmet ederken, donanma hizmetindekiler taş gemisinde, sefere çıkan kalyonlarda ve gemi inşalarında görev çalıştırılmışlardır³⁰⁸.

Osmanlılar Devleti elinde esir olan kişiler, çoğunlukla Akdeniz’de korsanlık yaparken ele geçirilmiş Hristiyanlardı. Esir alınan bu kişiler öncelikle Tersâne Zindanı’na teslim edilir, ardından sahip oldukları meslek ve özelliklere göre çeşitli hizmetlerde

³⁰⁸Bostan, 2003, a.g.k., 210; Aydın, 2011, a.g.k., 321-323.

istihdam edilirdi. 18. yüzyılda mirî esirler genellikle Latin veya Slav kökenli kişilerdi. Bunların arasında en kalabalık grup çoğu zaman Maltalıları. Mirî esirler bazı Hristiyan cemaat ve tarikatlar tarafından ücretleri ödenerek kurtulabildikleri gibi, savaşların sonunda esir mübadelesi ile de özgürlüklerine kavuşabilmekteydiler. 1740-1769 yılları arasında İstanbul'daki Cizvit Tarikatı papazları tarafından kurtarılan esirlerin sayısı 228 kişidir. Bunların büyük kısmı tahliyelerinin ardından Latin Cemaati'ne katılmışlardır. Küçük Kaynarca Antlaşması'nın bir gereği olarak Tersâne Zindanı'ndan çıkarılan esirler ise, sistemde kayda değer bir boşluk oluşturmuşlardır. Mart 1775'te önce Eflak ve Boğdan esirleri ve ardından 513 Rus esiri tahliye edilmiştir. Mayıs ayında Tersâne Zindanı'ndaki esirlerin sayısının oldukça azalması üzerine, Rumeli'nin üç kolunda ortaya çıkan eşkıyaların yakalanarak buraya getirilmeleri için gerekli emirler verilmiştir. Esir sayısının fazla olduğu özellikle savaş yıllarında ise, devlet farklı tasarruflarda bulunmuştur. 1787'de Tersâne Zindanı'nın Rus esirler sebebiyle dolmasıyla, buradaki 150 esir Akdeniz'deki çeşitli kalelere gönderilmiştir. 1791 yılındaki Karadeniz seferi öncesinde de, donanmanın ele geçireceği esirlerin mürettebat arasında paylaşılmasına karar verilmiştir³⁰⁹.

1770'li ve 1780'li yıllarda donanma kalyonlarında istihdam edilen mirî marinar esirlerin oranı, genellikle toplam mürettebatın %5'ini geçmemiş, %2-3 seviyesinde kalmıştır. Bu üst sınıra en çok yaklaşılardan biri 1779 yılı olmuştur (Tablo 50). Donanma kalyonlarında yer alan esirlerin sayısı, kaptanlar ile birlikte gemilerin *takım* olarak adlandırılan mevcudu içinde yer almadığından, mürettebatın gerçek toplamını bulmak için esir sayılarının da bilinmesi elzemdir. Sözelimi 1779'da Akdeniz'e sefere çıkacak kapudane kalyonu Ankâ-yı Bahri'nin leventlerden oluşan takımı 675 kişi iken, bir süvari ve iki mülâzım kaptanın yanında 44 esirin de gemide yer alması, mürettebatın gerçek sayısını 722'ye çıkarmıştır. Savaş yıllarında görevlendirilen gemi ve personel sayısındaki artışa paralel olarak, yelkenlilerde istihdam edilen esirlerin toplam sayısı da artmıştır. Kasım 1789'da Tersâne Zindanı kâtibi tarafından tutulan bir kayda göre, mevcut 1.162 esirin yaklaşık 1/3'ü olan 367 esir, kalyon, firkateyn ve şehtiye türünden 23 gemiye dağıtılmış durumdadır³¹⁰.

³⁰⁹BOA, C. BH. 1123; C. ZB. 3820, 4232;, 2016, **a.g.k.**, 77; R. Marmara (2005). *İstanbul Deniz Zindanı: 1740*. İstanbul: Denizler Kitabevi, s. 37.

³¹⁰BOA, C. BH. 4034, 7261, 11612, 12115; DTA, TRS. d. 31, s. 1.

Tablo 50: 1779'da Akdeniz'e görevlendirilen dokuz kalyondaki marinar esirlerin sayısı

Gemi Adı	Marinar Esirler	Toplam Mürettebat	Esir Oranı
Ankâ-yı Bahrî (Kapudane)	44	722	6,1%
Fethü'l-Fettâh (Patrona)	30	633	4,7%
Mansûriye (Riyale)	25	603	4,1%
Hediyyetü'l-Mülûk	15	393	3,8%
Hümâ-yı Bahrî	15	393	3,8%
Ejder Başlı	15	368	4,1%
Nâsır-ı Bahrî	15	318	4,7%
Mazhar-ı Saâdet	12	264	4,5%
Mazhar-ı Hidâyet	10	212	4,7%
Toplam	181	3.906	4,6%

Kaynak: BOA, C. BH. 11612.

Donanma hizmetindeki esirler için devletin bazı kolaylıklar sağladığı görülmektedir. Bunlardan ilki ibadet hakkıdır. 18. yüzyılda Tersâne Zindanı'nda bulunan esirler için çeşitli yıllarda yapılmış üç kilise bulunmaktaydı. Cizvit papazları 1775 yılına kadar buralarda görev yapmış, Hristiyan esirlerin ibadetlerini icra etmelerine yardımcı olmuş ve çeşitli zamanlarda esirlerle ilgilenmelerine izin verilmiştir. Bunun yanında esirler için giyecek, yiyecek yanında, hizmet karşılığı ücret imkanları da sağlanmıştır. Esirlerin özellikle kışlıkları için her birine devlet tarafından; ayakkabı, başlık, gömlek ve aba gibi giyecekler ya da bunları üretmek için gereken malzemeleri sağlanmıştır. Sefer zamanlarında donanma kalyonlarında yer alan marinar esirlerin her birine, altı aylık hizmet süresi boyunca iki kile buğday, üç kıyye zeytinyağı ve iki kantar peksimet verilmesi, 1770'li ve 1780'li yıllar boyunca geçerli olmuştur (Tablo 51). Bu hesaba göre her bir esirin iâşe miktarı, günlük çorbalık malzemeler ve ekmek ile birlikte bir kilograma yakındır. Kalyonlardaki levendlere verilen peksimet ve zeytinyağı miktarı da esirlerinki ile aynı olup, yalnızca iki kile buğday yerine leventlere iki kile pirinç ve bir kile mercimek verilmekteydi³¹¹.

³¹¹BOA, C. BH. 4691, 9337, 11612, 12005; C. HR. 6311; Marmara, 2005, a.g.k., 63, 69.

Tablo 51: Donanma kalyonlarında hizmet eden mirî esirlere verilen iaşe maddeleri

Esir (Kişi Başına)	Buğday	Zeytinyağı	Peksimet
	Keyl	Kıyye	Kantar
177 günlük	2	3	2
177 günlük (Kg.)	51,3	3,8	112,8
Günlük (Gr.)	290	22	638

Kaynak: BOA, C. BH. 9337.

Donanma hizmetindeki esirler, hizmet süreleri boyunca günlük bir ücret de almaktaydılar. Tersâne’de kalan esirler, işçilerin mevacib aldıkları zamanlarda *ulûfe* adı altında günlük altı akçe ücret almaktaydılar. Donanmayla sefere giden esirler için de aynı yevmiye geçerli olmuştur. Ancak altı akçelik yevmiyenin, hizmete yeni alınan esirler için geçerli olduğu görülmektedir. *Atik* olarak kaydedilen ve hizmet süreleri fazla olan esirlerin yevmiyesi 10 akçe olmuştur. Donanma mürettebatının büyük kısmını oluşturan topçu, taşra neferi gibi personelin günlük 16 akçe aldığı düşünülürse, esirlere bu miktarın ortalama yarısı kadar ödeme yapıldığı anlaşılır³¹².

4.2 Osmanlı Savaş Gemilerinin Mühimmata

4.2.1 Top

Topların kalyon sınıfı gemilerin alt güvertelerinde lombar denilen dörtgen delikler açılarak kullanılmaya başlanması, 16. yüzyıl başlarına kadar inmektedir³¹³. Yelkenli gemilerin bordalarında kürekler bulunmadığından, onlardan tasarruf edilen alanlara çok sayıda top yerleştirilebilmekteydi. Kürekler sebebiyle çektiri tarzı gemilerde ateş gücü yalnızca baş tarafına ve sınırlı miktarda konuşlandırılabilirdi. Buna karşın yelkenli gemilerin baş ve kıç taraflarına da toplar yerleştirilebildiği gibi, çok daha fazlası bordalarda yer alır, kıyaslanamayacak bir ateş gücü farkı elde edilebilirdi.

18. yüzyılda Avrupa’da savaş gemileri genel itibariyle taşıdıkları top sayısına göre sınıflandırılırken, Osmanlılarda bu geçerli olmamış, gemiler daha çok omurga

³¹²BOA, C. BH. 4034, 7261, 7321; D. BŞM. KNK. d. 15832, s. 2; D. BŞM. KNK. d. 15835, s. 2; D. BŞM. KNK. d. 15838, s. 2.

³¹³Aydın, 2011, a.g.k., 327.

uzunluklarına göre tasnif edilmişlerdir. Osmanlıların 18. yüzyılın başlarından itibaren kullandıkları üç ambarlı kalyonlarda, top sayısı 130'a kadar çıkabilmekteydi³¹⁴. Ancak 1770'li yılların başlarından, 1790'lı yılların ortalarına kadar Osmanlı donanmasında gerçek üç ambarlı kalyonlar yer almamıştır. Bu dönemde en ağır şekilde silahlandırılan kalyon, 1791'de kaptanıderyanın bindiği ve 78 topla donatılan Bahr-i Zafer kalyonu olmuştur³¹⁵.

18. yüzyılın başlarında, Osmanlı deniz toplarının imalinde yeni bir tarzın benimsendiği anlaşılmaktadır. Bu yıllarda İstanbul'da bulunan Rus elçisi Tolstoy, 30-40 funt (11-14 kıyye/14-18 kg.) ağırlığında gülle atan bu topların Hristiyanlarda olmadığını söyler³¹⁶. 18. yüzyıl boyunca Osmanlı gemi topları, attıkları güllenin çapına göre ve kıyye birimi üzerinden tasnif edilmişlerdir. Büyük kısmı tunçtan imal edilen bu deniz topları; *şayka*, *kebîr* ve *şâhî* olmak üzere üç ana başlıkta incelenebilir.

Şayka topları, 18. yüzyılın başlarından itibaren kebir ve üç ambarlı kalyonlarda kullanılan³¹⁷ ve Osmanlı donanmasından başka örneğine rastlanmayan nadir toplardır. Attıkları mermer güllerin 22, 44, 66 ve 132 kıyye (28-169 kg.) olan çaplarına göre farklı büyüklüklerde imal edilmişlerdir. Attıkları mermer güllerin ağırlıklarına göre, şayka topları “yarım, bir, bir buçuk veya üç kantar” olarak da adlandırılmışlardır. 18. yüzyılda Avrupa'daki büyük savaş gemilerinde yaygın şekilde kullanılan en büyük toplar 36 funt (17,6 kg.) ağırlığında güller atmaktaydılar³¹⁸. Şayka toplarının Osmanlı donanmasında en çok kullanılan bir kantarlık (56,4 kg.) versiyonu ise, en geç 1723'te hizmete girmiştir³¹⁹. 44 kıyyelik bu topların kullanımı, 1790'lı yıllarda da devam etmektedir³²⁰. 1770'te Akdeniz'e sefere çıkan donanmanın kapudane ve patrona kalyonlarında bulunan üç kantarlık³²¹ şayka toplarına sonraki yıllarda rastlanmamaktadır. 66 kıyye (84,6 kg.) ağırlığında güller atan topların ilk örnekleri ise 1790 yılından itibaren görülmektedir³²². Aşağıda 1204 (1790) ve 1207 (1792-1793) yıllarında dökülen 66 kıyye çapındaki şayka toplarına ait numuneler gösterilmektedir (Görsel 23). Bu toplar, top ambarındaki

³¹⁴Bostan, 2003, **a.g.k.**, 175.

³¹⁵BOA, D. BŞM. TRE. d. 15225, s. 4-5.

³¹⁶Tolstoy, 2016, **a.g.k.**, 70.

³¹⁷Bostan, 2003, **a.g.k.**, 175.

³¹⁸Glete, 1993, **a.g.k.**, c. 1, 279.

³¹⁹Aydın, 2011, **a.g.k.**, 337.

³²⁰BOA, MAD. d. 10410, s. 90.

³²¹Aydın, 2011, **a.g.k.**, 353.

³²²BOA, C. BH. 6143, 9977.

bataryanın tam ortasında yer almışlardır³²³. Kantarlık güller atan şayka toplarının sınırlı sayıda da olsa donanmada bulunmasının en önemli etkilerinden biri, bu topların düşmanı rahatsız eden sesler çıkarmalarıdır³²⁴. Bunun dışında ateşleme süresi oldukça uzun olan bu toplardan bazıları, 1770’de Çeşme Savaşı’nda Rus sancak gemisi Sv. Evstafii’nin saf dışı bırakılmasında önemli bir paya sahip olmuşlardır³²⁵. Ancak yine bu topları kullanan dönemin kapudanesi Cezayirli Hasan Paşa’nın, kaptanıderya olduğu sonraki yıllarda 3 kantarlık topları tercih etmediği görülmektedir. Onun döneminde donanma toplarının en büyükleri, bir kantar ağırlığında mermer güller atan şayka topları olmuştur.



Görsel 23: 66 Kıyye Çapında Şayka Topu Örnekleri

Kaynak: İstanbul Deniz Müzesi, Demirbaş No: 1408A, 1408B.

³²³Eton, 2009, **a.g.k.**, 54.

³²⁴Tolstoy, 2016, **a.g.k.**, 63.

³²⁵E. Yener (2016). Ottoman Seapower and Naval Technology during Catherine II’s Turkish Wars 1768-1792. *International Naval Journal*. 9 (1), s. 11.

18. yüzyılda donanmada kullanılan topların büyük kısmı, kebir toplar olarak tasnif edilen ve gülle ağırlıkları 3 ilâ 18 kıyye (3,9–23,1 kg.) arasında değişen tunç toplardan oluşmuştur. Donanma kalyonlarına verilen topların bir kısmı halihazırda mevcut olan toplar olduğu gibi, özellikle yeni inşa edilen kalyonlar için yeni toplar dökülmüştür. Tophâne’de bu şekilde dökülen topların denemeleri Cebehâne’den verilen barutla yapıldıktan sonra, kalyonlara yüklenmek üzere Tersâne’ye nakledilmektedir³²⁶. 1776 yılında Tersâne-i Âmire ile taşrada inşa edilen sekiz kalyon için dökülecek topların listesinde (Tablo 52), yeni döküm topların çoğunluğu teşkil ettiği anlaşılmaktadır. 1780’li yıllarda işleri kolaylaştırmak amacıyla Hasköy’deki kârhâne de donanma toplarının dökümü için kullanılmıştır. 1787’de taşrada inşa edilmekte olan kalyonlar için 73 top Tophâne’de dökülürken, aynı sayıda Hasköy Kârhânesi’nde de Humbaracıbaşı Resmî Mustafa Ağa tarafından döküm gerçekleştirilmiştir³²⁷. Kalyonlara verilen toplar, çoğu malzeme ve mühimmat gibi sefer dönüşünde çıkarılır ve ilgili kurumlara iade edilirdi. Aynı zamanda Tersâne’de bulunan kırık toplar da, mayalık olarak kullanılmak üzere Tophâne’ye gönderilirdi³²⁸.

Tablo 52: Yeni inşa edilen kalyonlar için Tophâne’de dökülecek toplar (1777)

Top Türü	Çap		Karış	Top Adedi	Oran	Döküm Yeri	
	Kıyye	Kg.				Kebir Fırımlar	Ocaklar
Şayka	44	56,4	14	12	2,4%	12	
	22	28,2	14	18	3,6%	14	4
	16	20,5	14	44	8,9%	44	
	11	14,1	14	60	12,1%	12	48
	9	11,5	13	52	10,5%	52	
Kebir	7	9,0	18	4	0,8%		4
			13	72	14,5%		72
	5	6,4	15	6	1,2%		6
			14	6	1,2%		6
			13	72	14,5%	1	71
3	3,9	12	120	24,2%		120	
Şahi	1,5	1,9	11	30	6,0%		30
Adet				496		135	361
Nöbet						16	209

³²⁶BOA, C. BH. 4044, 12499.

³²⁷BOA, C. BH. 11160.

³²⁸BOA, C. BH. 3229.

Kaynak: BOA, C. BH. 8586.

Şâhi olarak tanımlanan ve şehtiye topları da denilen küçük toplar, 1 (1,28 kg.) ve 1,5 (1,92 kg.) kıyye ağırlığında gülle atan toplardır. 3 kıyyelik (3,85 kg.) toplar da bazen bu sınıf içinde değerlendirilmiştir. Yarım kıyye (0,64 kg.) çapındaki toplar da sağır şahi topu olarak nitelenip, genellikle çamlıca gibi küçük gemilerde kullanılmışlardır. Kalyonlarda ve fırkateynlerde, palavra bataryası şahi toplarından oluşturulmuştur. Pergandi, fırkate ve şahtur gibi ince donanma gemilerinin bataryaları ise, tamamen şahi toplarından meydana gelmiştir (Tablo 53)³²⁹.

Tablo 53: Tuna'ya gidecek filo için dökülecek şahi topları (1770)

Kıyye	Karış	Adet		İlgili Gemi
		Kebir	Şahi	
3	13	40		Kalyonlar
1,5	11		20	Kalyonlar
1,5	9		12	Pergandiler (İnce Donanma)
1	7		40	Fırkateiler (Tuna'da)
Toplam		40	72	
		112		

Kaynak: BOA, C. BH. 2024.

1770'li ve 1780'li yıllarda, Baron de Tott'un ifadeleri başta olmak üzere, Osmanlı kalyonlarının bataryalarında konuşlandırılan topların farklı çaplarda oldukları, hareket kabiliyetlerinin olmadıkları ve topçuların bilgisiz oldukları batılı yazarlarca dile getirilmiştir³³⁰. Ancak donanmanın tüm gemilerinin bataryaları görüldükten sonra genel kanaatin oluşması gereken bu durum, ihtiyatla değerlendirilmelidir. 18. yüzyılın başlarında Tolstoy'un ifadelerine göre patrona ve riyale kalyonlarının 33, 21 ve 9 funtluk toplarla silahlandırılmış³³¹ olmaları, bataryalarda bir standartlaşmanın göstergesidir. Bu durum dönemin arşiv kaynaklarından da teyit edilebilir³³². 1770 yılında Akdeniz'e çıkan donanmanın patrona ve riyale kalyonlarının da benzer bir batarya düzenine sahip olması³³³ tesadüf değildir. Aynı bataryadaki topların farklılaşması, genellikle aynı

³²⁹BOA, C. BH. 1286, 6182, 9977, 11160.

³³⁰Tott, tarihsiz, **a.g.k.**, 85, 91; Miranda, 2015, **a.g.k.**, 145.

³³¹Tolstoy, 2016, **a.g.k.**, 64.

³³²Aydın, 2011, **a.g.k.**, 335.

³³³BOA, C. BH. 7197.

büyükteki bazı gemiler arasında yapılan mukayesede ortaya çıkmaktadır. Yine de bu dönemde, bataryalarda standarta yakın bir düzen bulunduğu ve kaideleri bozmayan bazı istisnaların olduğu dikkat çekmektedir. Aşağıdaki tabloda, 1774'te Kırım üzerine gönderilecek filodaki yelkenlilerin top kompozisyonu gösterilmektedir (Tablo 54).

Tablo 54: Karadeniz'e gidecek filo gemilerinin top tertibi (1774)

Gemi Türü	Gemi Adı	Zirâ	Top adedi	Topların çapı (kıyye)							
				44	22	11	9	5	3	1,5	1
Kebir kalyon	Mesudiye	51	62	2		24		28	8		
Kebir kalyon	Mansuriye	51	62		2		24	28	8		
Kebir kalyon	Ukkâb-ı Bahrî	51	60		2		22	26	10		
Kalyon	Nesîm-i Zafer	45	56					34	14	8	
Pergandi	Şehbâz-ı Bahrî	37,5	26						20		6
Karavele	Perr-i Bahrî	37	32					16	10	6	
Karavele	Berîd-i Fütûh	37	32					16	10	6	
Karavele	Sayyâd-ı Bahrî	37	32					16	10	6	
Karavele	Necm-i Zafer	37	32					16	10	6	
Tüccar kalyonu	Meğrili Ahmed Kaptan		40					18	16	6	
Tüccar kalyonu	Marzî'î İbrahim Kaptan		40					18	16	6	
Toplam			474	2	4	24	46	216	132	44	6

Kaynak: BOA, C. BH. 9065.

Çeşme Deniz Savaşı'ndan hemen önce Akdeniz'e görevlendirilen donanmadaki kalyonların top standardı birbirine yakın durmaktadır (Tablo 55). Şayka topları yalnızca kebir kalyonlarda ve birkaç adet kullanılmaktadır. 55 zirâ (41,7 m.) uzunluğundaki kebir kalyonların bataryalarına, sırasıyla 28, 30 ve 12 adet top konuşlandırılmıştır. Top ambarı, şayka toplarının haricinde 11 veya 14 kıyye (14,1 / 18 kg.) çapında toplarla donatılmıştır. İkinci ambarların ise tamamı 7 kıyye (9 kg.) çapında toplardan oluşmaktadır. Baş ve kış kasaraların bataryalarında da 3 kıyye (3,9 kg.) çapında toplar bulunmaktadır. Yaygın kebir kalyon tipi olan 51 zirâ (38,6 m.) uzunluğundaki kalyonlar, bataryalarında sırasıyla 26, 28 ve 8 adet topla donatılmışlardır. Top ambarı, 44 kıyyelik (56,4 kg.) altı şayka topuyla desteklenen 11 veya 9 kıyye (11,5 / 14,1 kg.) çapındaki toplardan oluşmaktadır. İkinci bataryanın ise tamamında 5 kıyye (6,4 kg.) çapında toplar yer almaktadır. Baş ve kış kasaralarda bulunan topları ise 3 kıyye çapındadır. Kebir kalyonlara kıyasla sağır

kalyonların top bileşimi, top ambarının yerini ikinci bataryanın, ikinci bataryanın yerini ise güverte bataryasının aldığı bir tablo çizmektedir. Alt bataryada 5 kıyye ağırlığında gülle atan toplar bulunurken, ikinci batarya 3 kıyye çapında toplardan oluşmaktadır. Palavrada ise 6 veya 8 adet 1,5 kıyye (1,9 kg.) çapında şahi topları yer almaktadır.

Tablo 55: Akdeniz'e gidecek bazı donanma gemilerinin top tertibi (1770)

Kalyon Adı	Zirâ	Top Sayısı	Topların Çapı								Ateş Gücü (Tek Borda)			
			Kantar		Kıyye						Kıyye	Funt (İng.)	Kg.	
			3	1	14	11	9	7	5	3				1,5
Hisn-ı Bahrî (Patrona)	55	70	2	8	18			30		12		557	1.575	714
Ziver-i Bahrî (Riyale)	55	70		8		20		30		12		409	1.156	524
Seyf-i Bahrî	51	62		6		20			28	8		324	916	415
Neheng-i Bahrî	51	62		6			20		28	8		304	859	390
Mesken-i Gâzi	45	54							22	30	2	101,5	287	130
Semend-i Bahrî	43,5	56							24	24	8	102	288	131
Tılsım-ı Bahrî	41,5	46							20	20	6	84,5	239	108

Kaynak: Verilecek yuvarlakların tertibinden uyarlanmıştır: BOA, C. BH. 7197.

1791 yılında Karadeniz'e görevlendirilen donanma kalyonlarının top kompozisyonu oldukça karmaşıktır (Tablo 56). Bu donanmadaki aynı uzunlukta ve özellikteki gemilerin pek çoğu farklı batarya bileşimlerinden oluştuğu için, bir standartlaşma söz konusu değildir. 1770 yılındaki sancak gemileri ile aynı uzunluktaki kaptan paşa kalyonunun top ambarı, benzer şekilde 8 şayka topuna sahip olduğu gibi, 18 kıyye (23,1 kg.) çapındaki toplarla desteklenmektedir. Bu dönemde Avrupa donanmalarındaki üç ambarlıların dahi top ambarları bu derece büyük toplara sahip değildir. İkinci ve güverte bataryaları ise sırasıyla 9 ve 5 kıyye çapındaki toplardan oluşmuştur. Fransız yapımı Mukaddime-i Nusret kalyonunun top ambarının yarısı obüs toplarından oluşurken, diğer 14 top 16 kıyye çapındadır. İkinci ve palavra bataryalarında sırasıyla 7 ve 3 kıyye çapında toplar bulunmaktadır. 51 zirâlık kebir kalyonlara örnek olarak Nüvîd-i Fütûh kalyonu, 1770'teki benzerleri gibi 62 topludur. Aynı şekilde top

ambarında 6 şayka topu bulunurken, yine benzer şekilde 11 kıyye çapındaki toplarla desteklenmiştir. İkinci bataryası da yine aynı şekilde 5 kıyye çapındaki toplardan oluşmaktadır. Güverte bataryası iki adet 3 kıyyelik top içerirken, 5 kıyyelik toplardan 6 adedi de bu kısımda konuşlandırılmış olmalıdır. 43 zirâ (32,6 m.) uzunluğundaki sağır kalyonlar, sahip oldukları 50-54 topla muharebe hattının en küçük gemileridirler. Bu kalyonların da bataryalarında bir standartlaşma söz konusu değildir. Top ambarları genel olarak 5 kıyyelik toplardan oluşan bu kalyonların güverte bataryaları 3, palavradaki topları ise 1,5 kıyye çapındadır.

Tablo 56: Karadeniz'e gidecek bazı donanma gemilerinin top tertibi (1791)

Gemi Adı	Zirâ	Top Sayısı	Topların Çapı (Kıyye)										
			66	44	22	18	16	11	9	7	5	3	1,5
Bahr-i Zafer (Kaptan Paşa)	55	78	4	2	2	24			30		16		
Mukaddime-i Nusret (Kapudane)	59	76		6		8	14			30		18	
Nüvid-i Fütûh (Riyale)	51	62		2	4	2		18			34	2	
Hıfz-ı Hudâ	43/ 45	54				4					20	30	
Burc-ı Zafer	43	54							2	4	22	20	6
Tevfikullah	43	50								12	10	22	6

Kaynak: BOA, DBŞM. TRE. d. 15196, 15208, 15219, 15225, 15226; KK. d. 5734, s. 33-37.

Osmanlı donanmasında kalyonların ve firkateynlerin kullandığı topların haricinde, havan topları ve bunlar için imal edilen gemiler de 1780'li yıllardan itibaren yaygın şekilde kullanılmıştır. 1785'te Tophâne'de, Sadabad'da, Hasköy'de ve Tersâne'de bulunan havanların çapları, attıkları humbaranın ağırlığına göre 1,5 ilâ 200 kıyye (3,9 kg.-256,5 kg.) arasında değişmektedir. Bu havanların bazıları İngiltere'den satın alınmıştır. 1,5 kıyye çapındaki havan topları, kalyon çanaklığında kullanılan küçük tunç havan toplarıdır. Donanmada havan kullanan gemiler; bomba gemileri ile bazı şalopelerdir. Kebir bomba gemileri 65 kıyye (83,3 kg.) çapında ikişer havan taşıırken, vasat veya sağır denilen daha küçük bomba gemileri 36 kıyye (46,2 kg.) çapında iki havanla donatılmaktaydılar. Havanlı şalopelerin ise bir adet 22 kıyye çapında havan topu bulunmaktaydı. Bu dönemde kullanılan havan topları, büyük ölçüde Osmanlı askerî

kurumları tarafından imal edilmişlerdir. Ancak başta Saint Remy olmak üzere 1784-1788 yılları arasında Osmanlı donanmasında ve silah üretiminde Fransız uzmanlığının varlığı, bu yıllarda donanmada kullanılan havan teknolojisini de şekillendirmiştir³³⁴.

Donanmada kullanılan toplar arasında, 1780’li yıllarda Avrupa’da yeni icat edilen bazı top türlerinin de yer aldığı görülmektedir. Bunların arasından anti personel silahı olarak ön plana çıkan karonad (carronade) topları, icadından yalnızca birkaç yıl sonra donanma-yı hümâyun envanterine girmiştir. 1785 başlarında bu küçük tunç toplardan dört tanesi, arabaları ile birlikte toplamda 160 kuruşa İngiltere tacirlerinden satın alınmıştır³³⁵. 10 Ağustos 1786’da Kağıthane’deki top talimini izleyen General Miranda, İngiliz yapımı iki carronade topunun da atışlarda kullanıldığına şahit olmuştur³³⁶. Bu toplardan bazıları bugün hâlâ korunmaktadır (Görsel 24). Fransızların bu toplara muadil olarak 1787’de kendi ürettikleri obüs (obusier) topları³³⁷ ise, Osmanlı donanmasında çok daha kısa zamanda ve daha yaygın bir kullanım alanı bulmuştur. Aynı yıl Fransız Saint Remy’nin de görev yaptığı Hasköy Kârhânesi’nde, 4 kıyye çapında humbara atan 30 adet obüs topunun dökümü gerçekleştirilmiştir. Bu topların sürat topları gibi seri atış yaptıkları da belirtilmiştir. Normal topların her biri için 50 gülle istihkakı bulunurken, obüs toplarının her biri için 300 top gerektiği de ifade edilmiştir³³⁸. 1791’de Kardeniz’e gidecek donanma gemilerinin 20 tanesinde, çapları 5 ilâ 44 kıyye (6,4 kg.-56,4 kg.) arasında değişen 126 adet obüs topu konuşlandırılmıştır³³⁹.

³³⁴BOA, C. AS. 11217; C. BH. 12039; Miranda, 2015, **a.g.k.**, 93.

³³⁵BOA, MAD. d. 2925, s. 198.

³³⁶Miranda, 2015, **a.g.k.**, 91.

³³⁷R. Winfield, S. S. Roberts (2017), *French Warships in the Age of Sail 1626-1786: Design, Construction, Careers and Fates*. Barnsley: Seaforth Publishing, s. 45.

³³⁸BOA, C. BH. 10785.

³³⁹BOA, DBŞM. TRE. d. 15118, 15195, 15196, 15201-15205, 15208, 15213, 15214, 15218, 15219, 15225, 15226; KK. d. 5724, s. 17-19, 25-27, 33-37, 45-47; AE. SSLM.III 24671.



Görsel 24: *Bir 18. yüzyıl İngiliz carronade topu*

Kaynak: İstanbul Deniz Müzesi, Demirbaş No: 370A.

Sürat topları da donanmada sınırlı sayıda da olsa kullanılan yeni tarz silahlardan olmuştur. En geç 1786'da sürat toplarının özellikle kaptanıderyanın bindiği kalyonda arabalarıyla ve sürat topçularıyla birlikte yer aldıkları bilinmektedir. 1790 yılı sonlarında Tersâne'de inşa edilen tratakò (trabago) gemileri için de yine abüs (obüs) ve sürat toplarının dökülmesi gerekmiştir³⁴⁰. Nisan 1791'de, Kaptanıderya Hüseyin Paşa top bastırmak için Tophâne'ye geldiğinde, Tersâne tertibinden hariç olarak 14 kıyye çapında iki kolonborna topu ile 5 adet sürat topunu da bizzat sandalla Tersâne-i Âmire'ye nakletmiştir³⁴¹. Tüm bunların yanında, bu dönemde özellikle İngiltere'den ve İsveç'ten satın alınan demir toplar da donanma envanterinde yerlerini almışlardır³⁴².

³⁴⁰BOA, C. BH. 1454.

³⁴¹BOA, C. BH. 6206.

³⁴²BOA, MAD. d. 2925, s. 198; C. BH. 10870.

4.2.2 Gülle

Donanma toplarında kullanılacak olan gülleler, çeşitli ebat, malzeme ve türde yapıldığından, temin yerleri ve şekilleri de değişebiliyordu. 18. yüzyıl boyunca deniz toplarında kullanılan en ağır gülleler, şayka toplarının attığı mermer gülleler olmuştur. Aleksandreia Troas antik şehri yakınında bulunan Eski İstanbulluk (Ezine), 18. yüzyıl boyunca mermer güllelerin kesiminin yapıldığı önemli bir merkez olmuştur. 1702 yılından itibaren burada bir kârhâne binası kurularak, mermer gülle imaline başlanmıştır. İstanbul'dan gönderilen ustalar tarafından Eski İstanbulluk'ta kesilen mermer gülleler, Bozcaada karşısındaki Odunluk İskeleye'ne getirilir, burada yüklendikleri gemiler vasıtasıyla doğrudan Tophâne-i Âmire'ye nakledilirlerdi³⁴³. 1770'li ve 1780'li yıllarda, bir ve yarım kantar ağırlığındaki mermer güllelerin her kantarı için, 120 akçe kesim ücreti ve 18 akçe nakliye ücreti ödenmiştir. 1790 yılından itibaren devreye sokulan 1,5 kantarlık şayka toplarının mermer güllelerinin kesim ücreti ise 150 akçe olmuştur³⁴⁴.

18. yüzyılda donanmada kullanılan her top için 50'şer gülle verilmesi yerleşmiş bir uygulamaydı³⁴⁵. Bu durum, aynı zamanda gülle sayısına ve çapına göre donanma gemilerine yüklenen toplar hakkında da ipucu elde etmeyi mümkün kılmaktadır. Ancak gülle kesimi ile ilgili yapılan faaliyetler ve yazışmalar, bu güllelerin orduda ve sınır kalelerinde de kullanılması sebebiyle, ihtiyatla takip edilmelidir. 1770 yılında donanma kalyonlarının ihtiyacı yanında, İsakçı'ya ve bazı serhat kalelerine de mermer gülle gönderilmesi gerektiğinden, kesim talebi bu birimlerin tamamı için yapılmıştır. İlgili talep, 132 kıyyelik 500 adet ve 44 kıyyelik 3.000 adet mermer güllenin, Eski İstanbulluk'tan *mu'tâd-ı kadîm üzere* bir an önce kesilip Tophâne'ye teslim edilmesine dair emri içermektedir³⁴⁶. Aynı belgeye göre, bir önceki yıl Eski İstanbulluk'tan 10 bin adet 22 kıyyelik mermer gülle talep edilmiştir. 23 Mayıs–19 Kasım 1769 tarihleri arasında 9.801 adet 22 kıyyelik mermer gülle, 24 ayrı partide deniz yoluyla Tophâne'ye getirilmiştir. 276,5 tona ulaşan bu sevkiyatlar, tamamı Müslüman ve yarısı Bozcaadalı olan reisler tarafından gerçekleştirilmiştir. İhtiyacın acil veya sınırlı sayıda olması halinde, mermer güllelerin İstanbul'da sekbanbaşı ağa nezaretinde ve mimar ağa tarafından taşçı esnafına kestirildiği de olmuştur. 1774 yılında 50 adet bir kantarlık ve

³⁴³Aydın, 2011, a.g.k., 346-348.

³⁴⁴BOA, C. BH. 6143, 6183; 8740, 10088.

³⁴⁵BOA, C. BH. 9065.

³⁴⁶BOA, C. BH. 6183.

150 adet yarım kantarlık mermer gülle bu şekilde imal edilmiştir³⁴⁷. Aynı yıl sefere çıkan donanmada bulunan mermer gülleler ise, 100 adet 44 kıyyelik ve 200 adet 22 kıyyelik olmak üzere toplamda 300 adettir³⁴⁸. Sonraki yıllarda mermer güllelerin imali, genellikle seferberlik ve savaş yılları olan 1777-1778 ve 1787-1792 yılları arasında gerçekleşmiştir³⁴⁹.

Donanmada kullanılan topların büyük kısmını oluşturan kebir ve şahî topların gülleleri, genellikle madeni olup Pravişte'de üretilmekteydiler. 1695-1696 yıllarında burada yeni açılan bir demir madenine dökümcü ustalarının gönderilmesinden³⁵⁰ sonra, Pravişte kârhânesi güllelerin imali için hayati bir öneme sahip olmuştur. Ancak 18. yüzyılın başlarında, burada dökülen madeni güllelerin çoğunun yuvarlak şekilde olmadığı ve birbirlerine benzemedikleri fark edilmiştir. Bu durumun 1757 yılında da devam ettiği, yapılan döküm kayıtlarından anlaşılmaktadır. 3 ilâ 7 kıyye ağırlıklarında 8.370 adet yuvarlağın döküldüğü bu partide, gülleler olması gereken ağırlığın ortalama 5/6 oranında ağırlığa sahiplerdir. 1780'li yıllarda bu sorunun hâlâ devam ettiği anlaşılmaktadır. Muhtemelen bu sorun sebebiyle devlet, İngiltere'den de gülle ithal etmek durumunda kalmıştır. Aşağıdaki tabloda 1785 yılında İngiltere'den satın alınan madeni gülleler ile 1786'da Pravişte'de imal edilen bazı güllelerin ağırlıkları mukayese edilmiştir (Tablo 57). Bu tabloya göre Pravişte'de üretilen madeni güllelerin özellikle büyük olanlarında kayıp oranının ¼'e yaklaştığı görülmektedir. 9 kıyye olması gereken gülleler 7 kıyye, 7 kıyye olması gereken gülleler ise neredeyse 5 kıyyelik gülle ağırlığına düşmüştür. Güllelerin bu oranlarda küçük olarak üretilmelerinin, topların kullanım ömrünü ve etkisini de ciddi oranda azaltmış oldukları kuşkusuzdur.

Tablo 57: İngiltere'den alınan ve Pravişte'de dökülen madeni güllelerin mukayesesi (1785-1786)

Çap (kıyye)	İngiltere'den		Pravişte'den	
	Gerçek Ağırlık	Kayıp Oranı	Gerçek Ağırlık	Kayıp Oranı
11			10,21	7,2%
9	8,23	8,6%	6,90	23,4%
7	6,29	10,1%	5,39	22,9%
5	4,14	17,2%	3,90	22,0%
3	3,07	-2,3%	2,50	16,7%
1,5			1,36	9,3%
1			0,96	4,0%

³⁴⁷BOA, C. BH. 8740.

³⁴⁸BOA, C. BH. 9065.

³⁴⁹BOA, C. BH. 6143, 8918, 10088, 12040, 12272, 12479.

³⁵⁰Aydın, 2011, a.g.k., 349.

Kaynak: BOA, MAD. d. 2925, s. 198; C. BH. 3250.

Madeni güller, kullanım amaçlarına göre yuvarlaktan farklı şekillerde de imal edilebilmekteydiler. Mikras (makas), pilankete, zincir, salkım ve pâ-yı hınzır (domuz ayağı) adlarıyla tanımlanan bu güller, genel itibariyle yuvarlak şeklin daha küçük parçalara ayrılması şeklinde imal edilmişlerdir. Bahsedilen güller genellikle düşman gemisinin arma donanımını budamakta ve geminin hareket kabiliyetini azaltmakta kullanılmışlardır. Anti personel silahı olarak kullanılan salkım gülleri, küçük yuvarlakları ihtiva etmekteydi. Pâ-yı hınzır gülleri ise, top haznesinden güle ve hartucu söküp çıkarmak amacıyla kullanılırlardı³⁵¹. 1778 yılındaki Karadeniz Seferi'nde yanan Ejder-i Bahrî kalyonundan çıkarılıp Tersâne'deki Kurşunlu Mahzen'e ve gözlere teslim edilen güller aşağıda gösterilmiştir (Tablo 58).

Tablo 58: Ejder-i Bahrî kalyonundan çıkarılan güller (1778)

	Gülle Özelliği	Adet	Teslim Mahzeni
I	Madeni toplu demir pilankete	329	Sürb
	Demir toplu pilankete	169	Sürb
	Madeni pilankete	302	Sürb
II	Demir toplu zincir	796	Sürb
	Madeni zincir	246	Gözler
III	Demir mikras	164	Gözler
	Madeni mikras	347	Sürb
	Toplam	2.353	

Kaynak: BOA, D. BŞM. TRE. d. 15051; 15052.

Kebir ve şahî toplarında kullanılan madeni güllerin yanında, muhtemelen küçük eynek toplarında kullanılan ve ağırlığı 25 ilâ 100 dirhem olan misketler de yer almıştır. Sefere çıkan her gemiye, birkaç yüz ilâ birkaç bin arasında değişen sayılarda misket verilmekteydi. Humbara taneleri de yine donanmada kullanılan güle türlerinden biriydi. Donanma için humbaralar, biri Tersâne'deki eski gözlerde ve diğeri Kağıthâne'de olmak üzere 18. yüzyılın başlarında kurulan iki ayrı kârhânedede üretilmekteydiler. Hasköy

³⁵¹Aydın, 2011, a.g.k., 354-355.

Kârhânesi'nin faaliyete geçmesiyle, 1780'li yıllarda humbara taneleri burada üretilmeye başlanmıştır³⁵².

4.2.3 Barut

Barut, Osmanlı donanmasının savaş gemilerinde kullanılan topların yanında tüfekler için de gerekli olan maddeydi. 18. yüzyılda donanma için barutun tedarik yerleri İstanbul, Selanik ve Gelibolu Baruthâneleri olmuştur. Tüm baruthâneler gibi buralarda üretilen barut da Cebehâne'de toplanmıştır. Akdeniz'e sefere çıkacak kalyonlara barut İstanbul'da verildiği gibi, istihkakın bir kısmı da yol üzerindeki Gelibolu Baruthânesi'ne havale edilmekteydi. Gelibolu Baruthânesi tamamen donanma için üretim yapmaktayken, burada yeterli miktarda barut olmadığı İstanbul Baruthânesi devreye girmiştir. İzmir Baruthânesi de donanma gemilerine barutun tedarik edildiği yerlerden biri olmuştur. Barutun taşındığı variller, barutun bozulmadan muhafaza edilmesi amacıyla derilerle kaplanmaktaydı. 18. yüzyılda 22 çemberli olarak imal edilen bu variller, 45 ilâ 70 kg. arasında barut alabilmekteydiler. Bu şekilde her bir barut varilinin taşıma kapasitesi ortalama bir kantar (56 kg.) olarak kabul edilebilir³⁵³.

17. yüzyılın sonlarında barutun bileşenlerini oluşturan güherçile, odun kömürü ve kükürt oranları, aynı dönemde Fransa ve 18. yüzyılın ilk yarısında Avrupa genelinde tercih edilen oranlarla aynılık arz etmekteydi. Buna göre yüzyılın dönümünde Osmanlı barutu, %75 güherçile, %12,5 odun kömürü ve %12,5 kükürten oluşmaktaydı. Ancak 18. yüzyılın ilk yarısında bu oranlar genellikle %80 güherçile, %10 odun kömürü ve %10 kükürt şeklinde gerçekleşmiştir. 18. yüzyıl boyunca bu oranlar çeşitlilik arz etmiştir. Ancak 1774-1790 yılları arasında barutu oluşturan bileşenlerin oranı nispeten daha istikrarlı seyretmiştir (Tablo 59). Buna göre güherçilenin oranı %73,44 – 75,47, odun kömürünün %13,2 – 14,29 ve kükürtün oranı da %11,32 – 12,25 aralığında gerçekleşmiştir. Her bir ham madde için ancak %1 civarında değişim söz konusudur. 17. yüzyılın sonunda Osmanlıların iyi kalitede İngiliz barutu üretebildiği bilinmektedir. Ancak 1780'li yıllarda Osmanlı barutunun kalitesizliği, tüm baruthâneler için söz konusu olan ve bizzat yetkililer tarafından dile getirilen bir sorun haline gelmiştir. Bu dönemde

³⁵²DTA, TRS. d. 15; BOA, MAD. d. 4005, s. 30; C. BH. 9564, 10785, 11194; Aydın, 2011, **a.g.k.**, 350-353.

³⁵³BOA, MAD. d. 3988, s. 113; Z. Gölen (2006). *Osmanlı Devleti'nde Baruthâne-i Âmire (XVIII. Yüzyıl)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 7, 13, 19; Aydın, 2011, **a.g.k.**, 360, 362, 365, 369-370;

barutun kalitesinin belirlenmesinde, basit bir alet yardımıyla yapılan barutun basıncını tespit eden ölçümler, *kerte* birimi üzerinden belirlenmiştir. Hicri 1199 (1784-1785) senesinde barutun kalitesi 20-24 kerte, 1200 (1785-1786) senesinde 22-27 kerte, 1201 (1786-1787) senesinde 24-26 kerte civarında ölçülmüştür. Ancak savaşın başladığı 1787 yılında ölçülen barutun ayarı 17-18 kerte aralığında olmuştur. İlerleyen yıllarda da Osmanlı baruthânelerinde üretilen barutun çok kötü kalitede olduğu tespit edildiğinden, tüm baruthâne nazırları görevden alınmıştır. Barut ile ilgili bir sorun da miktarın yetersizliği ile ilgili yaşanmıştır. Rusya ile savaşın devam ettiği 1771 yılında, barut miktarının yetersiz olduğu belgelere yansımıştır. Bu tarihte Akdeniz’e gidecek patrona kalyonunun *tertîb-i kadîmi* 350 kantar (19,8 ton) olduğu halde, 1/5 oranında bir kesintiye gidilerek ilgili kalyona ancak 280 kantar (15,8 ton) barut istihkakı verilmiştir³⁵⁴.

Tablo 59: Osmanlı üretimi barutun kompozisyonu (1769-1790)

Yıllar	Güherçile	Odun Kömürü	Kükürt
1769-1770	% 83,90	% 8,05	% 8,05
1774-1775	% 73,44	% 14,29	% 12,25
1776-1778	% 74,50	% 13,72	% 11,76
1779	% 74,51	% 13,72	% 11,76
1782-1783	% 75,47	% 13,20	% 11,32
1783-1787	% 74,50	% 13,72	% 11,76
1787-1788	% 73,52	% 14,25	% 12,21
1788-1790	% 74,51	% 13,72	% 11,76

Kaynak: Z. Gölen (2006). *Osmanlı Devleti'nde Baruthâne-i Âmire (XVIII. Yüzyıl)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 231-232.

18. yüzyılda genellikle yıllık 1.000-2.000 kantar üretim yapan Selanik Baruthânesi'nin yanında, ona yakın miktarda barut Gelibolu Baruthânesi'nde üretilmekte ve donanma için kullanılmaktaydı. İstanbul Baruthânesi'nde üretilen barut miktarı yılda 1.500-6.000 kantar arasında değişirken, 1770'li ve 1780'li yıllarda buradaki üretim de diğer baruthânelerin çok üzerinde olmamıştır (Tablo 60). Söz konusu olan birkaç bin kantarlık üretim miktarının, savaş halinde seferber edilen büyük bir donanmanın ihtiyaçlarına ancak yeteceği ortadadır. Nitekim 1717-1718 yıllarında Venedik'e karşı yürütülen deniz savaşlarında donanmanın ihtiyacı 5.499 kantar (309,7 ton), 1735-1739

³⁵⁴BOA, C. BH. 10176; Gölen, 2006, a.g.k., 229-230, 237-238; G. Ağoston (2017). *Osmanlı'da Ateşli Silahlar ve Askeri Devrim Tartışmaları*. (Yay. Haz. Kahraman Şakul). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s. 187, 250.

arasında özellikle Karadeniz’de Rusya ile süren harp yıllarında ise 6.193 kantar (348,8 ton) barut olmuştur. Yalnızca 1790 yılında Karadeniz’e tertip edilen donanmanın barut ihtiyacı 5.115 kantar (288,1 ton) olarak tespit edilmiştir³⁵⁵. Bahsi geçen barut miktarlarının, tüm barutun bir yılda sarfedilmemesi sayesinde yeterli geldiği açıktır.

Tablo 60: İstanbul ve Gelibolu Baruthâneleri’nde üretilen barut miktarı (1770-1792)

Yıllar	Kantar		Ton (Metrik)	
	İstanbul	Gelibolu	İstanbul	Gelibolu
1770-1772	3.837,5	2.000 (yıllık)	216,1	112,6
1774-1775	2.427		136,7	
1775	-		-	
1776		1.000		56,3
1777	3.243	2.000	182,7	112,6
1778		1.000		56,3
1780	-	2.000	-	112,6
1782	1.500	(yıllık)	84,5	
1783	1.500		84,5	
1783-1784		2.500		140,8
1784-1785	3.000	2.500	169,0	140,8
1785-1786	1.600	2.000	90,1	112,6
1786-1787	2.394	(yıllık)	134,8	
1787-1788	1.070		60,3	
1788-1789		3.000		169,0
1789-1790	3.500		197,1	
1790	2.000		112,6	
1791	3.500	3.000 (yıllık)	197,1	169,0
1792	-		-	

Kaynak: Z. Gölen (2006). *Osmanlı Devleti’nde Baruthâne-i Âmire (XVIII. Yüzyıl)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 10, 251-252.

Kalyonlarda kullanılan topların, gülle ağırlıklarına göre ne kadar baruta ihtiyaç duydukları, 1739 yılında hazırlanan bir belge ile kayıt altına alınmıştır. Bu belgeye göre, 5 ilâ 18 kıyye ağırlığa sahip tüm gülleler için, ağırlığının yarısı kadar barut kullanıldığı belirtilmiştir. 22, 44 ve 132 kıyyelik mermer gülleler için bu miktar, sırasıyla 4,5 kıyye, 8 kıyye ve 11 kıyye olarak belirlenmiştir. 3 kıyyeden 100 dirheme kadar inen küçük toplarda ise, gülle ağırlığının %60’ı kadar barut kullanılmaktadır. Güllesiz atışlarda bu nispet genellikle 2/3 oranıyla sabitlenmiştir. 1770’li yıllarda da bu oran ve miktarlara riayet edildiği anlaşılmaktadır³⁵⁶.

³⁵⁵BOA, C. BH. 2767; Gölen, 2006, a.g.k., 262.

³⁵⁶BOA, C. BH. 12499; Aydın, 2011, a.g.k., 367.

Akdeniz'e çıkacak donanmada birkaç kalyon olduğu takdirde, Gelibolu Baruthânesi'nin en büyük tedarik merkezi olduğu anlaşılmaktadır. Mart 1770'te Akdeniz seferi için belirlenen dört kalyon için, gereken 1.259 kantar (71 ton) kara barutun %96'sı Gelibolu Baruthânesi'ne havale edilmiştir (Tablo 61). Bu tabloya göre, Tersâne-i Âmire'den çıkacak filonun sahip olduğu barut, Gelibolu'ya ulaşana kadar ancak selamlama atışlarına yetecek miktardadır. 1779'da Akdeniz'den dönen 11 kalyonun teslim ettiği barut miktarıyla da bu durum doğrulanmaktadır. Buna göre donanma gemilerinden Cebehâne'ye teslim edilmek üzere alınan toplamda 1.270 kantar (71,7 ton) barutun da ancak 21 varili İstanbul'a aittir. % 98,5 orana sahip 1.377 varil kara barut Gelibolu'dan verilenlerdir³⁵⁷. Gelibolu Baruthânesi, Akdeniz fırkatecileri için de barutun tedarik edildiği yerdir. Her fırkatenin ocaklık olarak yılda üç kantar (169 kg.) kara barutu Gelibolu Baruthânesi'nden alma hakkı olduğu gibi, bu bir şekilde gerçekleşemediği zamanlarda Hazine'den barutun kantarı başına 22 kuruşluk mirî rayiçe bedeli verilmektedir. Yine Akdeniz'deki çamlıca kayıklarının kaptanlarının da, her yıl 2 kantar 33 kıyye (155 kg.) barut istihkakları olmuştur³⁵⁸.

Tablo 61: Akdeniz'e görevlendirilen kalyonlara verilecek barut miktarı (Mart 1770)

Gemi Adı	Türü	Siyah Barut (Kantar)			Siyah Barut (Kg.)		
		Gelibolu Baruthânesi	Cebehâne-i Amire	Toplam	Gelibolu Baruthânesi	Cebehâne-i Amire	Toplam
Hısn-ı Bahrî (Patrona)	Kebir Üç Kantarlı	465	16	481	26.236	903	27.138
Seyf-i Bahrî	Kebir Kalyon	340	16	356	19.183	903	20.086
Berîd-i Zafer	Kalyon	210	8	218	11.848	451	12.300
Semend-i Bahrî	Kalyon	196	8	204	11.059	451	11.510
Toplam		1.211	48	1.259	68.326	2.708	71.034

Kaynak: BOA, C. BH. 765.

1774 yılında Karadeniz'e görevlendirilen ikisi tüccar 11 kalyon için verilen barut istihkakı toplamda 2.025 kantar (114,3 ton) olmuştur. Sancak gemilerinin kara barut

³⁵⁷BOA, MAD. d. 3988, s. 113.

³⁵⁸BOA, C. BH. 9675.

istihkakları sırasıyla 350, 325 ve 313 kantar (19,7 ton, 18,6 ton ve 17,7 ton) olarak belirlenmiştir. Sancak gemilerine verilen barut miktarları, dönemin barut stokları hakkında fikir verebilecek ipuçlarındandır. 1786'da iki denize sefer için görevlendirilen 11 kalyon için barut istihkakı 1.845 kantar (104,1 ton) olarak belirlenmiştir. Bunlardan Akdeniz'e gidecek altı kalyona siyah barutun 630 kantarı (35,5 ton), Karadeniz'e gidecek dört kalyona ise tamamı (415 kantar/23,4 ton) Cebehâne'den verilmiştir. Akdeniz'e gidecek kalyonların siyah barut istihkakının %56'sını oluşturan 800 kantar (45,1 ton) barut, Gelibolu Baruthânesi'ne havale edilmiştir. Bu listede sancak kalyonlarının barut istihkakları sırasıyla 350, 280 ve 250 kantar (19,7 ton, 15,8 ton ve 14,1 ton) olarak belirlenmiştir. Kapudane-i hümayun kalyonunun istihkakı aynı şekilde devam ederken, patrona kalyonunun istihkakının 280 kantar ile sınırlanması, 1771 yılındakine benzer bir barut kıtlığının ortada olduğunu akla getirir³⁵⁹.

Her nereden olursa olsun, donanma Tersâne-i Âmire'ye döndüğünde gemilerde mevcut olan barutun çıkarılması, 18. yüzyılda ve öncesinde cari olan bir uygulama olmuştur. Gemilerden çıkarılan barut varilleri Ayvansaray İskelesi'ne çıkarıldıktan sonra, kethüdaları tarafından arka ve bargir hamalları vasıtasıyla Baruthâne'ye taşınmaktadır. Bunun dışında Tersâne'deki Kurşunlu Mahzen'de depolanan sınırlı miktarda barutun, yalnızca muhafızların tüfekleri için kullanıldığı anlaşılmaktadır³⁶⁰.

1768-1774 ve 1787-1792 yıllarında gerçekleşen harplerde, tüm baruthâneler için kalitesiz barut üretimi söz konusu olmuştur. Bizzat yetkililer tarafından dile getirilen bu sorunu çözmek, İngiliz ve Felemenk barutu kalitesinde barut üretmek için çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Ancak baruthânelerde bu konuda yapılan çalışmalar fayda vermediğinden, öncelikle 1793'te tüm baruthâne nazırları görevden alınmış ve yeni kurulan Baruthâneler Nâzırlığı'na bağlanmışlardır. 1794'te ise Küçükçekmece'de Azadlu Çayı kenarında inşasına başlanan Azadlu Baruthânesi, 1796'da tamamlanmıştır. Aynı sene, kaliteli barut üretmeyi başaramayan Selanik, Gelibolu ve İzmir baruthâneleri kapatılmış ve malzemeleri buraya taşınmıştır. Bu yıldan itibaren Azadlu Baruthânesi imparatorluğun merkezî baruthânesi haline gelmiştir. 1794 yılı öncesinde %70 olan güherçiledeki fire oranının ise önemli ölçüde azaldığı anlaşılmaktadır. 1800 yılında güherçile için fire hedefi %25'in altına çekilmiştir³⁶¹.

³⁵⁹BOA, C. BH. 9065, 10042.

³⁶⁰BOA, C. BH. 9675; Gölen, 2006, a.g.k., 263, 266.

³⁶¹Gölen, 2006, a.g.k., 9, 13-14, 232, 238; Ağoston, 2017, a.g.k., 251.

Osmanlı Devleti'nin 14. yüzyıldan beri dışarıdan savaş malzemesi ithal ettikleri bilinmektedir. Savaş gibi ihtiyacı üst seviyeye çıkaran sebepler, yerli barutun kaliteli olarak üretildikleri dönemlerde de barut ve diğer savaş malzemelerinin ithal edilmesini gerektirmiştir. Ancak 18. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı baruthânelerinde yeterli miktarda ve kalitede barut üretilmemesi, kaliteli olarak kabul edilen başta İngiliz barutunun ithalini çok daha acil hale getirmiştir. Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nın Büyük Britanya Devleti aleyhine sona erdiği 1783 yılında, 200 kantar (11,3 ton) İngiliz barutu ithal edilmiş ve İstanbul Gümrüğü'nden Baruthâne'ye nakledilmiştir. 1787-1792 arasındaki harp yıllarında da İngiltere'den yüklü miktarlarda barut alımı yapıldığı belgelere yansımıştır. 1787'de 92 kantar (5,2 ton), 1788'de 1.683 kantar (94,8 ton), 1791-1792 yıllarında 2.080 varil İngiliz barutu ithal edilerek Osmanlı savaş envanteri arasındaki yerini almıştır. Bu dönemde satın alınan İngiliz barutunun 50 ilâ 58 kuruş arasında değişen kantar başına maliyeti, mirî olarak baruthânelerde üretilen barutun masrafının 2-3 katı kadar olmuştur. Aynı dönemde Hollanda'dan da barut ithal edilmiştir. Özellikle savaş yıllarında artan barut ithalatının, Osmanlılar elindeki barut mevcudu içerisinde kahir ekseriyeti oluşturduğunu söylemek zordur. 1790 yılında Karadeniz'e çıkacak donanma gemileri için tahsis edilen barut miktarı 5.115 kantar (288,1 ton) olmuştur. Bu miktarın %73,4'ü olan 3.765 kantar (212 ton) barut yerlidir. 1.140 kantar (64,3 ton) İngiliz barutu %22,3'lük bir kısmı oluşturmaktadır. Felemenk barutu ise 210 kantar (11,9 ton) ağırlığıyla %4,1'lik paya sahiptir. İlgili listede dikkati çeken, İngiliz barutunun yalnızca şehtiye ve daha büyük yelkenli gemilere ve %20 ilâ %57 oranları aralığında verilmiş olmasıdır. Daha küçük yelkenli gemilere İngiliz barutu verilmemiştir. Felemenk barutu ise yalnızca bomba gemilerine ve havanlı şalopelere, havan toplarında kullanılmak üzere verilmiştir³⁶².

4.2.4 Tüfek, Kurşun ve Kılıç

18. yüzyılda kalyonlarda görev alan personel içinde, tüfek kullanan leventler önemli bir kesimi teşkil etmiştir. Osmanlı ordusunda kullanılan tüfeklere dair daha detaylı bilgiler mevcut olsa da, donanmada kullanılan tüfekler hakkında bilgi oldukça sınırlıdır. Bu yüzyılda Osmanlılar tarafından kullanılan tüfeklerin 115 ilâ 136 cm. namlu uzunluğuna ve 13-16 mm. namlu çapına sahip oldukları bilinmektedir. Bahsi geçen

³⁶²BOA, C. BH. 2767; Gölen, 2006, a.g.k., 252-256.

tüfekler 3 ilâ 4,5 kg. ağırlığa sahip olup, atıkları kurşunlar 12-15 gram ağırlığındadır. 18. yüzyılın ilk çeyreğine ait bazı kayıtlara göre, kalyonlarda tüfek kullanan her levente bir kıyye (1,28 kg.) kurşun ve yarım kıyye kara barut istihkakı verilmiştir. 1715'te tüfekçi leventlerin gemilerdeki toplam personele oranı 2/3 nispetindedir. Ancak 1716'dan itibaren durum topçuların lehine değişmiş, tüfekçilerin oranı %50'nin altına inmiştir. Temmuz 1770'te Çeşme'de donanmanın ve Kartal'da ordunun hezimetinden iki ay sonra Tüfekhâne'de çıkan yangın, Osmanlı askerî gücü için bir başka darbe olmuştur. Rusya'ya harp ilan edildikten sonra, Kasım 1787'de Özi'ye gidecek şalopedelerdeki leventlerin harbeli tüfekler kullandıkları bilinmektedir. Buna göre görevlendirilen 10 şalopedeki leventler için toplamda 200 adet ucu harbeli tüfek gerekmiştir. Cebehâne'den verilen 15 harbeli tüfeğin, dönüşte geri teslim edilmesi istenmiştir. 1791'de Karadeniz'e çıkarılacak ince donanma leventleri için ise, fişekleriyle birlikte 1.000 adet tüfek ve 1.000 adet yatağan bıçağı gerekmiştir. Ancak Cebehâne'de bıçakların hiç biri ve tüfeklerin bir kısmı mevcut olmadığından, Sekbanbaşı tarafından Sipah Çarşısı'ndaki esnaftan satın alınıp buraya teslim edilmiştir (Tablo 62). Bu alımda 32 farklı esnaftan 80 ilâ 210 para fiyat aralığında satın alınan yatağan bıçaklarının ortalama fiyatı 121 para/3 kuruş olmuştur. 15 farklı esnaftan 170 ilâ 320 para fiyat aralığından alınan tüfeklerin ortalama fiyatı ise 225 para/5,5 kuruş olarak gerçekleşmiştir. Hammaliye bedeli ve yedi çuvalın ücreti de bu hesaba dahildir³⁶³.

Tablo 62: 1791'de Karadeniz'e çıkacak ince donanma leventleri için satın alınan tüfekler ve bıçaklar

Silah	Adet	Defterde			Reel Hesap		
		Para	Kuruş	+Para	Para	Kuruş	+Para
Bıçak	1.000	117.275	2.953,5	5	121.455	3.036	15
Tüfek	320	78.450			78.450	1.961	10
Toplam Tutar		195.725	4.893	5	199.905	4.997	25

Kaynak: BOA, D. BŞM. d. 5918, Ek: 3/1.

³⁶³BOA, C. BH. 4101; BOA, D. BŞM. d. 5918;, 2016, **a.g.k.**, 16; G. Ágoston (2006). *Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi*. (Çev. Tanju Akad). İstanbul: Kitap Yayınevi, s. 130; Aydın, 2011, **a.g.k.**, 356-357.

Donanmada bulunan tüfekçilerin ihtiyaç duydukları kurşunun tedarik mercii Cebehâne olmuştur. 18. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren her tüfekçi için bir kıyye kurşun verildiği bilindiğinden, kurşuna dair veriler tüfekçilerin sayısını da ortaya çıkarabilmektedir. Ancak yüzyılın ilk yarısı ile kıyaslandığında, 1770’li ve 1780’li yıllarda mürettebat büyüklüğü benzeşen gemilerin tüfekçilerine bir miktar daha az kurşun istihkakı verildiği anlaşılmaktadır. Aynı durumun tüccar gemilerinde bulunan tüfekçiler için de geçerli olduğu düşünülebilir. Ağustos 1770’te Akdeniz muhafazası için kiralanan yedi tüccar gemisine verilen toplam kurşun miktarı 506 kıyye (649 kg.) olmuştur. Bunlardan Hatab-zâde’nin kalyonuna 110 kıyye (141 kg.) kurşun verilirken, üç direklilerden ve pergandilerden oluşan diğer altı gemiye 66’şar kıyye (85 kg.) kurşun istihkakı verilmiştir. 1773’te yine Akdeniz’de görevlendirilen donanmanın en büyük gemisi kapudane-i hümâyun kalyonu Ankâ-yı Bahrî’nin kurşun istihkakı 440 kıyye (564 kg.) olmuştur. Aynı görevdeki 51 zirâ (38,7 m.) uzunluğundaki kebir kalyonlar olan Peleng-i Bahrî ve Nâsır-ı Bahrî’ye ise 220’şer kıyye (282 kg.) kurşun verilmiştir. Oysa ki 1715’te bu miktarda kurşun, 43,5 zirâ (33 m.) uzunluğunda ve 350 mürettebata sahip sağır kalyonlara verilmiştir. 1774’te Karadeniz’e gidecek filodaki 51 zirâlık kebir kalyonların kurşun istihkakı da yine 220 kıyyedir. Ancak bu kalyonlara toplarında kullanacakları salkımlar için de ayrıca üçer kantar (169 kg.) daha kurşun verilmiştir. Ancak 45 zirâ uzunluğundaki Nesîm-i Zafer kalyonunun kurşun istihkakının da 220 kıyye olması, yüzyılın ilk çeyreğindeki istihkak miktarıyla uyusmaktadır. Yüzyılın ilk çeyreğinde kebir kalyonlarda leventlere tahsis edilmiş olan kurşun miktarının bir kısmının, 1770’li yıllarda topların salkımları için ayrıldığı ortadadır. Filodaki pergandi, karavele kalyon ve tüccar kalyonlarından oluşan diğer gemilerin istihkakı ise 132’şer kıyye (169 kg.) ile sınırlı kalmıştır. 1778’de Karadeniz’e görevlendirilen 43 zirâlık (32,6 m.) Ejder Başlı kalyonunun kurşun istihkakı da yine 132 kıyye olmuştur³⁶⁴. Aşağıdaki tabloda 1786 yılında Mısır’a sefere çıkacak donanmaya verilen kurşun miktarları gösterilmektedir (Tablo 63). Bu tabloya göre, patrona kalyonu Peleng-i Bahrî’ye, aynı büyüklükteki Mesudiye kalyonundan daha fazla kurşun istihkakı verilmiştir. 51 zirâlık Mesudiye ile aynı istihkaka sahip kalyonlar ise 45 zirâ uzunluğundadır. 27 zirâ boyundaki bomba gemisi ile 35/37 zirâ uzunluğuna sahip şehtiyelerin kurşun istihkaklarının eşit miktarda olmaları da yine dikkat çekicidir.

³⁶⁴BOA, MAD. d. 2925, s. 189; C. BH. 592, 2767, 11760; Aydın, 2011, a.g.k., 208, 357.

Tablo 63: 1786'da Akdeniz'e görevlendirilen donanma gemilerinin kurşun istihkakları

Gemi Türü	Gemi Uzunluğu		Kurşun		
	Zirâ	Metre	Kantar	Kıyye	Kg.
Kalyon (kapudane)	55	41,7	6	262	339
Kalyon (patrona)	51	38,7	5	220	282
Kalyon	51	38,7	4	176	226
Kalyon	45	34,1	4	176	226
Kalyon	43	32,6	3	132	169
Fırkateyn	45	34,1	3	132	169
Şehtiye	35/37	26,5/28	2	88	113
Bomba fırkateyni	27	20,5	2	88	113

Kaynak: BOA, C. BH. 10042.

1790 yılında Karadeniz'e çıkacak donanma gemilerinin kurşun istihkakı hemen her türden yelkenli gemiyi içerdiğinden, bu dönemdeki uygulama hakkında daha detaylı bilgiler sunmaktadır (Tablo 64). Bu listeye göre, sefere gidecek 51 zirâlık kebir kalyonlar için 5 kantar (282 kg.) ham kurşun verilmesi standart hale gelmiştir. Kebir fırkateynlerin 45,5 zirâlık sağır kalyonlar ile kurşun istihkakı aynı miktardadır. Tüccar kalyonlarına verilen kurşun istihkakı da, 33/35 zirâ boyundaki fırkateyn ve şehtiyelerin kurşun istihkaklarına eşittir. Yelkenli gemilerin küçük versiyonları olan sağır bomba gemisi, kırlangıç, şalope ve tüccar fırkateynlerinin tümüne istisnasız birer kantar (56 kg.) ham kurşun verilmiştir. Bu dönemde donanma gemilerine verilen kurşun miktarlarının, yüzyılın ilk çeyreğindeki gibi kıyye hesabıyla değil, kantar ölçü birimi üzerinden verilmesi dikkat çekicidir. Kurşunun kantar birimi üzerinden ve tam sayı olarak verilmesinin tercih edilmesi, tüfekçi leventlerin sayısı hakkında daha net bilgilere ulaşılmasını güçleştirmiştir.

Tablo 64: 1790'da Karadeniz'e çıkacak donanma gemilerinin kurşun istihkakları

Gemi Türü	Gemi Uzunluğu		Ham Kurşun		
	Zirâ	Metre	Kantar	Kıyye	Kg.
Kalyon (Kebir)	55-59,5	41,7-45,1	7	306	395
	55	41,7	6	262	339
	51	38,7	5	220	282
Kalyon (Sağır)	45,5	34,5	4	176	226
	43	32,6	3	132	169

Tablo 64 (Devam): 1790'da Karadeniz'e çıkacak donanma gemilerinin kurşun istihkakları

Fırkateyn (Kebir)	52,5	39,8	4	176	226
Fırkateyn	41	31,1	3	132	169
Fırkateyn	35	26,5	2	88	113
Şehtiye	35	26,5	2	88	113
Bomba (Kebir)	33	25	2	88	113
Bomba (Sağır)	27	20,5	1	44	56
Aktarma			1	44	56
Kırlangıç	27	20,5	1	44	56
Şalope (Kebir) / Trabago			1	44	56
Şalope (Havansız)			1	44	56
Şalope (Havanlı)			1	44	56
Tüccar kalyonu			2	88	113
Tüccar fırkateyni			1	44	56
Tüccar pergandisi			1	44	56

Kaynak: BOA, C. BH. 2767.

SONUÇ

1770 yılında Çeşme’de Osmanlı donanmasının yakılmasından sonra, inşa edilen yeni donanmanın ve bahriyenin nasıl bir formasyona sahip olduğu, bu araştırmanın özünü ifade etmektedir. Cezayirli Gazi Hasan Paşa’nın kaptanıderya oluşu bu dönemde, bahriyede bazı eski uygulamalar aynı şekilde devam ederken, bazı yeni uygulamaların da devreye sokulduğu görülmüştür. Osmanlı donanmasının büyük ölçüde “yeni” bir karaktere bürünmesi ise ancak III. Selim zamanında 1792’den itibaren hayata geçirilen *nizâm-ı cedîd* ile mümkün olabilmiştir. Bu araştırma, *kadîm* olarak nitelenebilecek 1770’li yılların öncesindeki uygulamalar ile *nizâm-ı cedîd* arasındaki döneme odaklandığından, “Eski ve Yeni” arasındaki Osmanlı donanması başlığıyla ifade edilmiştir.

1768-1774 ve 1787-1792 Osmanlı-Rus harpleri arasında kalan bu dönemin genel özelliği, ilk harpte yaşanan zararların telafisi için bir sonraki harbe hazırlanmak olmuştur. Bu minvalde, mühendishâne gibi Avrupa tarzında bir askeri okul kurulduğu gibi, başta Fransızlar olmak üzere Avrupalı uzmanlar istihdam edilerek, orduda ve donanmada bazı yenilik hareketine ve teknoloji transferine girişilmiştir. Özellikle Halil Hamid Paşa’nın önyak olmasıyla, 1784-1788 arasında daha önce görülmeyen sayılarda Osmanlı Devleti hizmetinde yer alan bu uzmanlar, kesintilerle de olsa takip eden yıllarda ekipler halinde bu transferde başat rolü oynamışlardır. Yine aynı süreçte, Kalyoncular Kışlası öncülüğünde Avrupa tarzında askeri kışlaların kurulmaya başlandığı görülür. Gemi inşası alanında ise, donanma envanterinde gözle görülür şekilde Fransız inşa tekniği benimsenmeye ve uygulanmaya başlamıştır.

Kalyoncular kışlasının kurulması, Tersâne’de Fransız tarzında müfredatla öğretim yapan bir mühendishânenin açılması, donanma envanterinin Çeşme Deniz Savaşı’ndan önce sahip olunanın da ötesinde büyütülmesi ve gemi çeşitliliğinin artırılması gibi uygulamaların, ilk denemede beklendiği kadar büyük atılımlar sağlamadığı ortadadır. Ancak bu yıllarda verilen uğraşların hiç biri akim kalmamış, nihayetinde daha büyük atılımlar için bir kıvılcım görevi görmüştür.

1770’li ve 1780’li yıllar boyunca Osmanlı donanması gelişimine ara vermeden büyümüş, Karadeniz’de ve Doğu Akdeniz’de hakimiyet tesis etmek uğrunda önceki yarım yüzyılda olmadığı kadar aktif olmuştur. Tüm bu faaliyetler için gerekli olan kalifiye personel ihtiyacının ise, donanmanın fiziki yapısı ve hedefleri büyüdükçe daha

büyük bir açmaza sürüklendiği ortadadır. Devrimler çağının başladığı yıllara tesadüf eden bu dönem ve sonrasında, Osmanlı yönetici eliti başta milliyetçi ve ayrılıkçı niteliği ağır basan isyanlar olmak üzere daha girift sorunlarla baş etmek zorunda kalacaktır. Merkezî yönetimin gittikçe taşradan çekildiği 18. yüzyılda, donanma bu vaziyeti değiştirebilecek en kestirme unsurlardan biri olarak her zaman ön planda olacaktır. İlgili dönemde bu durumun en çarpıcı örnekleri, Kaptanıderya Cezayirli Hasan Paşa tarafından gözler önüne serilmiştir. Uzun bir zamandan sonra ilk defa bu dönemde, Osmanlı Devleti'nin yönetiminde bir kaptan paşa padişaha yakın bir otorite ve yetkiye sahip olmuştur. Devletin içine düştüğü pek çok açmazın üstesinden, şahsında topladığı bu güçle bizzat kendisi gelen Hasan Paşa, III. Selim'in sınırsız desteğini arkasına alan haleflerinden Küçük Hüseyin Paşa için de bir örnek olmuştur. Onun çizgisini derinleştirerek yoluna devam eden Hüseyin Paşa, nizam-ı cedid reformlarının en büyük payandalarından biri olan büyük bahriye reformlarını, Cezayirli Hasan Paşa'nın bazen zor kullanarak açtığı yolda ve zeminde gerçekleştirmiştir.

Bu araştırma, Osmanlı tarihçiliğinde yaklaşık son çeyrek yüzyıldır terk edilmeye başlanan duraklama ve gerileme paradigması açısından da bazı somut deliller ortaya koymuştur. 17. yüzyıldan itibaren sürekli geriye gidildiği izlenimi veren bu paradigmaya göre, 1770'li ve 1780'li yıllardan itibaren artık yıkılış döneminin kapıları açılmaya başlamıştır. Ancak Osmanlı bahriyesi açısından bakıldığında görülen tablo, ilgili yılların gerçek bir reform çabalarıyla geçtiğini göstermektedir. Bu yıllar içinde donanma hiç bir noktada gerilemediği gibi, ağır adımlarla da olsa gelişmeye devam etmektedir. Gerçek bir ölçüt olarak alınacak değerlerden biri ise, imparatorluğun bu ve sonraki yıllarda adeta baş rakibi haline gelecek Rusya nezdinde aranmalıdır. Özellikle II. Katerina'dan itibaren pek çok alan gibi ordu ve donanma sahasında da hızlı bir yükseliş trendine giren Rusya, karşısına çıkan pek çok güç gibi Osmanlıları da bu dönemde mağlup etmeyi başarmıştır. Rusya'nın gelişen insan gücü ve maddi olanaklarıyla mukayese edildiğinde, Osmanlı tarafının ancak aynı hızla yükselmediği söylenebilir. Sosyal, dinî, siyasi ve iktisadi açılardan pek çok farklılığa sahip olan bu iki imparatorluğun, aynı çizgide neden aynı hızla hareket etmemiş oldukları ise bu araştırmanın sınırlarını aşmaktadır.

Araştırmanın ortaya koyduğu en önemli göstergelerden birisi, 1770-1790 yılları arasında Osmanlı donanması envanterine giren hemen tüm yelkenli savaş gemilerinin bir listesinin çıkarılmış olmasıdır. Neredeyse tüm tarihi boyunca Avrupa'nın ilk on donanması arasında yer alan bu donanma, dünya denizcilik tarihi ile ilgili yapılan genel

çalışmaların hiç birinde net olarak konumlandırılmamıştır. Bu durumun en büyük sebebi ise, Osmanlı donanmasında bulunan gemilerin, nicelik ve nitelik açısından tamamen bilinmiyor olmasıdır. Bahsedilen yıllar içinde tam bir gemi envanterinin çıkarılması denenerek, bu alanda ilk sayılabilecek bir teşebbüse girişilmiştir. Bu sayede, halihazırda yelkenli gemilerinin mevcudu ve niteliği bilinen Batı donanmaları ile somut bir mukayese imkanı doğmuştur. En azından bahsedilen 20 yıl boyunca Osmanlı donanmasının Avrupa donanmaları arasında, itibari de olsa nerede konumlandığı açığa çıkarılmıştır. Büyük ölçüde Osmanlı arşiv vesikalarından edinilen bu detaylı sonuçlar ışığında, Osmanlı donanmasının yıllar içindeki seyri, soyut ifadeleri ikinci planda bırakacak şekilde ortaya konulmuştur. Umut edilir ki, bu araştırmanın ardından, 1770 öncesi ve 1790 sonrasındaki yıllarda Osmanlı donanmasının itibari durumuna ve konumuna dair daha ileri düzeyde ve kapsamlı araştırmalar yapılabilir.

KAYNAKÇA

I. Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Belge Fonları

AE. SABH.I 918, 24295.

AE. SSLM.III 23959, 24671.

C. AS. 11217, 47347.

C. BH. 355, 364, 390, 436, 523, 546, 592, 713, 746, 765, 794, 914, 1123, 1284, 1286, 1321, 1339, 1378, 1454, 1497, 1697, 1807, 2024, 2045, 2116, 2129, 2133, 2373, 2515, 2709, 2754, 2767, 2916, 2997, 3229, 3250, 3296, 3607, 3933, 3953, 3957, 4007, 4034, 4041, 4044, 4046, 4094, 4101, 4102, 4108, 4115, 4117, 4119, 4208, 4217, 4231, 4335, 4426, 4691, 4693, 4761, 4796, 4830, 5057, 5132, 5174, 5217, 5462, 5483, 5507, 5517, 5707, 5744, 5792, 5909, 5934, 6019, 6050, 6051, 6139, 6143, 6182, 6183, 6205, 6456, 6575, 6580, 6781, 6925, 7197, 7200, 7261, 7321, 7437, 7453, 7734, 7870, 7875, 7878, 7993, 8282, 8380, 8382, 8461, 8509, 8586, 8662, 8740, 8745, 8748, 8825, 8918, 9064, 9065, 9071, 9072, 9075, 9155, 9225, 9239, 9334, 9336, 9337, 9342, 9350, 9561, 9564, 9675, 9681, 9720, 9792, 9839, 9841, 9843, 9855, 9870, 9977, 10042, 10081, 10088, 10176, 10325, 10488, 10636, 10735, 10752, 10785, 10811, 10870, 10920, 11057, 11083, 11160, 11192, 11194, 11217, 11302, 11470, 11472, 11483, 11484, 11504, 11612, 11760, 11813, 11840, 11844, 11949, 11957, 12005, 12039, 12040, 12075, 12087, 12115, 12240, 12272, 12371, 12374, 12399, 12417, 12434, 12479, 12499, 12578, 12712, 12726.

C. DH. 1551.

C. EV. 29438.

C. HR. 4830, 6311.

C. ML. 2290, 23215.

C. ZB. 3820, 4232.

HAT 8512, 9731, 10631, 10670, 10713.

Defter Fonları

D. BŞM. d. 2150, 4467, 5918.

D. BŞM. KNK. d. 15832, 15835, 15838.

D. BŞM. TRE. d. 14981, 14984, 14996, 15002, 15009, 15042, 15051, 15052, 15060, 15118, 15195, 15196, 15201-15205, 15208, 15213, 15214, 15218, 15219, 15223, 15225, 15226.

KK. d. 5723, 5724, 5725, 5726, 5734.

MAD. d. 2925, 3014, 3988, 4005, 4122, 8894, 10364, 10384, 10390, 10391, 10392, 10395, 10396, 10406, 10410, 10412, 19525.

TS.MA. E 879/23, 25.

İstanbul Deniz Müzesi Deniz Tarihi Arşivi (DTA)

TRS. d. 15, 16, 19, 23, 27, 31, 34, 37, 40, 42, 49, 56.

II. Kaynak Eserler

..... (2016). *Müellifi Meçhul Bir Rûznâme: Osmanlı – Rus Harbi Esnasında Bir Şahidin Kaleminden İstanbul (1769-1774)*. (2. Baskı), (Haz. Süleyman Göksu), İstanbul: Çamlıca.

A. O. Çınar (1999). *Mehmed Emin Edîb Efendi'nin Hayatı ve Târîh'i*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.

Ahmed Câvid (1998). *Hadîka-i Vekâyi'*. (Haz. Adnan Baycar). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Ahmed Cevdet Paşa (1309/1891). *Târîh-i Cevdet*, c. 5. (2. baskı). İstanbul: Matbaa-i Osmâniye.

Ahmed Cevdet Paşa (1972). *Tarih-i Cevdet*. c. 1-3. (Haz: D. Günay ve M. Çevik). İstanbul: Hikmet Neşriyat.

Ahmed Vâsıf Efendi (1978). *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr*. (Haz: Mücteba İlgürel), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

Ahmed Vâsıf Efendi (1994). *Mehâsinül-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr* (Haz. Mücteba İlgürel). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Ahmed Vâsıf Efendi (2014). *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr 1774-1779 (H. 1188-1193)*. (Haz. Mücteba İlgürel), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

De Truguet (1202/1788). *Usûlü'l-ma'ârif fi vech-i tasfî-i sefâyin-i donanma ve fenn-i tedbîr-i harekâtühâ*. Kostantiniyye: Fransız Elçiliği Matbaası.

Devlet Arşivleri Başkanlığı [DAB] (2019). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Bürokrasisi: Merkez*

- ve Taşra Yöneticileri 1756-1792 – 16 Numaralı Tahvil Defteri (Çeviriyazı – Görüntü). İstanbul.
- H. Çiçek (2018). (*Vekâyi 'nüvis*) *Sadullah Enverî Efendi ve Tarihi'nin II. cildinin metin ve tahlili (1187-1197/1774-1783)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.
- İ. H. Uzunçarşılı (1973). Üçüncü Sultan Selim Zamanında Yazılmış Dış Rûznâmesinden 1206/1791 ve 1207/1792 Senelerine Âit Vekâyi. *Belleten*. c. 37 (148), s. 607-662. İÜ Nadir Eserler Kütüphanesi, TY 8827, *Hamid-i Evvel ve Mahmud-ı Sani Zamanlarında Mevcud Donanma Defteri*.
- M. S. Çalışkan (2000), (*Vekâyi 'nüvis*) *Enverî Sadullah Efendi ve Tarihinin I. Cildinin Metin ve Tahlili (1182 – 1188 / 1768 – 1774)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.
- Mustafa Kesbî (2002). *İbretnüme-yı Devlet (Tahlil ve Tenkitli Metin)*. (Haz: Ahmet Öğreten), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- N. Sağlam (2020), *Ahmed Vâsîf Efendi ve Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâ'ikü'l-Ahbâr'ı 1166-1188/1752-1774 (İnceleme ve Metin)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Ö. Tübençokrak (2007). *Keyfiyet-i Rusiyye'nin Transkripsiyon ve Tahlili (H. 1206 / M. 1791 – 1792)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir: Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- S. Osmanlıoğlu (2017). *Mustafa Kesbî'nin 1768-1774 Harbi Vekâyi'i (değerlendirme-çeviri metin)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.
- Şem'dânî-zâde Fındıklılı Süleyman Efendi (1980). *Mür'î't-Tevârih II. B.* (Haz.: Münir Aktepe), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Taylesânîzâde Hâfız Abdullah Efendi Tarihi: İstanbul'un Uzun Dört Yılı (1785-1789) (2003)*. (Haz. Feridun M. Emecen), İstanbul: Tarih ve Tabiat Vakfı Yayınları.
- Ü. F. Bayram (2014). *Enverî Târîhi: Üçüncü Cild (Metin ve Değerlendirme)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- V. S. Arıkan (1993). *III. Selim'in Sırkâtibi Ahmed Efendi Tarafından Tutulan Rûznâme*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Vak'anüvis Halil Nuri Bey (2015). *Nûrî Tarihi*. (Haz: Seydi Vakkas Toprak). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

III. Araştırma ve İncelemeler

- Adrovic, A. (2017). *16. Yüzyılda Karadağ'da Osmanlı Deniz Üsleri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ágoston, G. (2006). *Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi*. (Çev. Tanju Akad). İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Ágoston, G. (2017). *Osmanlı'da Ateşli Silahlar ve Askeri Devrim Tartışmaları*. (Yay. Haz. Kahraman Şakul). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Anderson, R. C. (1952). *Naval Wars in the Levant: 1559-1853*. Princeton: Princeton University Press.
- Aydın, M. (1993). Cezayirli Gazi Hasan Paşa. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 7. İstanbul: TDV Yayınları, s. 501-503.
- Aydın, Y. A. (2011). *Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*. İstanbul: Küre Yayınları.
- Beydilli, K. (2007). Nizâm-ı Cedîd. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 33. İstanbul: TDV Yayınları, s. 175-178.
- Beydilli, K. (2015). İstanbul'da Deniz ve Kara Mühendishanelerinin Kuruluşu ve Faaliyetleri. *Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* içinde. c. 9. s. 322-343. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş.,.
- Bostan, İ. (1994). Derya Beyi. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 9. İstanbul: TDV Yayınları, s. 200-201.
- Bostan, İ. (2001). Kapudan Paşa. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 24. İstanbul: TDV Yayınları, s. 354-355.
- Bostan, İ. (2003). *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. (2. Baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Bostan, İ. (2005). *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*. İstanbul: Bilge.
- Bostan, İ. (2008). Riyâle. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 35. İstanbul: TDV Yayınları, s. 141-142.
- Bostan, İ. (2009). Sâlyâne. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 36. İstanbul: TDV Yayınları, s. 59-60.
- Bostan, İ. (2010). *Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler*. (3. Baskı). İstanbul: Küre Yayınları.
- Bölükbaşı, Ö. (2013). *18. Yüzyılın İkinci Yarısında Darbhâne-i Âmire*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Bölükbaşı, Ö. (2022). Savaş, Mâlî Kriz ve Darbhâne-i Âmire: XVIII. Yüzyılın İkinci

- Yarısında Askerî Giderlerin Finansmanı. *Kadim*, (4), s. 39-54.
- Choiseul-Gouffier, M. G. F. A. Comte de (1822). *Voyage Pittoresque de la Grèce*. c. 2. Paris: J.-J. Blaise.
- Çelik, G. (1999). *1750-1792 Yılları Arasında Osmanlı Devletinin Merkezi Hazine Gelir ve Giderleri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çelik, Y. (2012). Tulumbacı. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 41. İstanbul: TDV Yayınları, s. 369-371.
- Çetin, A. (1996). Garp Ocakları. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 13. İstanbul: TDV Yayınları, s. 382-386.
- Dávid, G. (1992). Baron de Tott, François. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 5. İstanbul: TDV Yayınları, s. 83-84.
- Depe, E. (2022). *18. Yüzyılda Osmanlı Taşra Tezgâhlarında Kalyon İnşa Organizasyonu*. İstanbul: Kriter Yayınevi.
- Devoulx, A. (1869). La Marine de la Régence d'Alger. *Revue Africaine*. 13 (77), s. 384-420.
- Doğan, M. (2016). *Osmanlı Devletinde İçişlerinin Yönetimi: Sadaret Kethüdalığı (1730-1836)*. Ankara: Türk İdari Araştırmaları Vakfı.
- Dümen, E. (1993). *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri 1081 – 1922 (Onsekizinci Yüzyıl)*. İstanbul: Dz. K. K. Basımevi.
- Düzcü, L. (2017). *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*. İstanbul: Doğu Kütüphanesi.
- Eton, E. (2009). *19. Yüzyılın Başında Osmanlı İmparatorluğu*. (Çev. İbrahim Kapaklıkaya). İstanbul: Kitabevi.
- Foscari, Francesco (2007). *Dispacci da Constantinopoli: 1757-1762*. (Haz. F. M. Paladini), Venezia: La Malcontenta.
- Genç, M. (1995). Esham. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 11. İstanbul: TDV Yayınları, s. 376-380.
- Gezer, O. (2014). Çizginin Dışındakiler: Osmanlı İstanbulu'nun Aykırı Bekârları ve Bekâr Girer "Melek Girmez" Odaları. *Osmanlı İstanbulu II: II. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyum, Bildiriler içinde*. s. 523-552. F. M. Emecen, A. Akyıldız ve E. S. Gürkan (Ed.). İstanbul: İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları.
- Glete, J. (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*. 2 cilt. Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

- Gölen, Z. (2006). *Osmanlı Devleti'nde Baruthâne-i Âmire (XVIII. Yüzyıl)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Grainger, J. D. (2005). *The Battle of Yorktown, 1781: A Reassessment*. Woodbridge: The Boydell Press.
- Gürkan, E. S. (2018). *Sultanın Korsanları: Osmanlı Akdenizi'nde Gazâ, Yağma ve Esaret, 1500–1700*. İstanbul: Kronik Kitap.
- Habesci, E. (1784). *The Present State of the Ottoman Empire*. London: R. Baldwin.
- Halaçoğlu, A. (1998). Humbaracı. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 18. İstanbul: TDV Yayınları, s. 349-350.
- Homans, B. (1837). *Army and Navy Chronicle*, c. 4, (15), Washington.
- Hovhannesyan, Sarkis Sarraf (1996). Payitaht İstanbul'un Tarihçesi. (Çev. Elmon Hançer). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- İşıpek, A. R. ve Aydemir, O. (2006). *1770 Çeşme Deniz Savaşı: 1768 – 1774 Osmanlı Rus Savaşları*. İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Kaçar, M. (1994). *Osmanlı Devleti'nde Mühendishânelerin Kuruluşu ve Bilim ve Eğitim Anlayışındaki Değişmeler*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kaçar, M. (2006). İlk Osmanlı Mühendisleri. Z. Tarım Ertuğ (Ed.). *Prof. Dr. Mübahat S. Kütükoğlu'na Armağan* içinde. s. 495-510. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Kaçar, M. vd. (2012). *İstanbul Teknik Üniversitesi ve Mühendislik Tarihimiz*. M. Karaca (Ed.), İstanbul: Mavi Ofset.
- Kahane, H., Kahane, R. ve Tietze, A. (1988). *The Lingua Franca in The Levant: Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*. İstanbul: ABC Kitabevi.
- Kahraman, K. (1993). Cezayir. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 7. İstanbul: TDV Yayınları, s. 486-489.
- Karahan, A. (2017). *Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın Hayatı ve Faaliyetleri (1714?-1790)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.
- Kauffer, Fr. (1786). *Plan de la ville de Constantinople et de ses faubourgs, tant en Europe qu'en Asie / levé géométriquement en 1776*.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53027654c> Erişim: 20.02.2021
- Kavas, A. (2012a). Trablusgarp. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 41. İstanbul: TDV Yayınları, s. 288-291.

- Kavas, A. (2012b). Tunus. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 41. İstanbul: TDV Yayınları, s. 388-393.
- Koç, H. ve Karakaya, E. (2000). İshak Ağa Çeşmeleri. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 22. İstanbul: TDV Yayınları, s. 521-523.
- Kömürcüyan, Eremya Çelebi (1988). *İstanbul Tarihi: XVII. Asırda İstanbul*. (2. baskı), (Çev. Hrand D. Andreasyan), (Haz. Kevork Pamukciyan), İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Küçükhasköylü, N. (2010). *Osmanlı Kıyafet Albümleri (1770-1810)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Lardas, M. (2013). *British Frigate vs French Frigate: 1793–1814*, Osprey Publishing.
- Marmara, R. (2005). *İstanbul Deniz Zindanı: 1740*. İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Miranda, Francisco de (2015). *Venezuelalı General Francisco de Miranda'nın Türkiye Günlüğü*. (Haz. ve Çev. Mehmet Necati Kutlu). Ankara: Cümle Yayınları.
- Noyan, B. S. (1978). Eski Gemilerimizin İsimleri. *Hayat Tarih Mecmuası*, 1 (14), İstanbul, s. 91-94.
- Olivier, A. (2016). *18. Yüzyılda Türkiye ve İstanbul*. (Haz. Aloda Kaplan). İstanbul: Köprü Kitapları.
- Örenç, A. F. (2018). Kasımpaşa Kalyoncu Kışlası. *Osmanlı İstanbulu V: V. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyum, Bildiriler* içinde. s. 451-486. F. M. Emecen, A. Akyıldız ve E. S. Gürkan (Ed.). İstanbul: İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları.
- Örenç, A. F. (2019). Kalyoncu. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. Ek-2. Ankara: TDV Yayınları, s. 10-13.
- Özcan, A. (2001). İzzet Mehmed Paşa, Safranbolulu. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, c. 23. İstanbul: TDV Yayınları, s. 560-561.
- Özen, S. (2017). *Gemiler Sözlüğü*. İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Pamuk, Ş. (2012). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*. (5. basım). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Panzac, D. (2005). *Barbary Legends: The End of a Legend 1800-1820*. Leiden, Boston: Brill.
- Panzac, D. (2018). *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, (Çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Polat, M. (1989). *Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa (1713/1715 ? - 30.3.1790)*. İstanbul: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kuzey Deniz Saha Komutanlığı.
- Safvet (1329/1913). 1205'te Donanmamız. *Tarih-i Osmani Encümeni Mecmuası*. 4 (22),

s. 1375-1376.

- Seletli, M. (2023). *18. Yüzyılda Adriyatik'te Korsanlık: Ülgün Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Şakiroğlu, M. H. (1993). Cezâyir-i Bahr-i Sefid. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. c. 7. İstanbul: TDV Yayınları, s. 500-501.
- Taş, A. E. (2002). *Osmanlı Garp Ocaklarından Trablusgarp Eyaleti: Karamanlılar Dönemi, 1711-1835*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Thornton, T. (2015). *Bir İngiliz Tacirin İzlenimleriyle Osmanlıda Siyaset, Toplum, Din Yönetim (1793-1807)*. (Çev. Ercan Ertürk). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Toderini, G. (2018). *Türklerin Yazılı Kültürü ve Edebiyatı*. (Çev. Mehmet Serdar Bekar). İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- Tolstoy, P. A. (2016). *Tolstoy'un Gizli Raporlarında Osmanlı İmparatorluğu*. (4. baskı). (Çev. İbrahim Allahverdi), (Yay. Haz. İlyas Kamalov). İstanbul: Yeditepe Yayınları
- Tott, Baron de (tarihsiz). *Türkler: 18. y.yılda*. (Çev. Mehmet R. Uzmen). İstanbul: Tercüman Yayınları.
- Tredrea, J. ve Sozaev, E. (2010). *Russian Warships in the Age of Sail 1696-1860: Design, Construction, Careers and Fates*. Barnsley: Seaforth Publishing.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1988). *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*. (3. Baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Winfield, R. ve Roberts, S. S. (2017), *French Warships in the Age of Sail 1626-1786: Design, Construction, Careers and Fates*. Barnsley: Seaforth Publishing.
- Yazıcı, N. (2007). Osmanlı Devleti'nde Tersane-i Amire Mimarlığı ve Mimarları. Özlem Kumrular (Ed.). *Türkler ve Deniz* içinde. 381-403. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Yener, E. (2013). Osmanlı Denizcilik Tarihinde Rus Arşivlerinin Yeri. K. Şakul (Yay. Haz.). *Yeni Bir Askeri Tarih Özlemi: Savaş, Teknoloji ve Deneysel Çalışmalar* içinde. s. 169-181. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Yener, E. (2016). Ottoman Seapower and Naval Technology during Catherine II's Turkish Wars 1768-1792. *International Naval Journal*. 9 (1), s. 4-15.
- Yıldırım, F. (2017). Tuna Nehri Donanması'nın Kaptan Paşaları (18. Yüzyıl). *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* (22), s. 43-57.
- Zorlu, T. (2014). *Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Timaş Yayınları.

EKLER

Ek 1: 1770-1790 Yılları Arasında Osmanlı Donanması Envanterine Girdiği Tespit Edilebilen Yelkenli Savaş Gemileri

Kısaltmalar: 3AB: Üç Ambarlıya Bedel Kalyon, Kn: Kalyon, Fn: Fırkateyn, Kv: Karavele, Şt: Şehtiye, Pg: Pergandi, Kg: Kırlangıç, Bmb: Bomba gemisi, Şp: Şalope, 3Dr: Üç Direkli

Gemi Adı	Türü	Boy (Zirâ)	Top	İnşa Yeri	Envanter	
					Girişi	Çıkışı
Peleng-i Bahrî (II)	Kn	51			1771?	1777
Ukkâb-ı Bahrî (II)	Kn	51	60		1771?	1778
Esed-i Bahri	Pg	37			1772?	1779?
Akçaşâr-ı Evvel	Pg	37		Akçaşehir	1772	1779?
Akçaşâr-ı Sâni	Pg	37		Akçaşehir	1772	1779?
[Kale-i Sultâniye I]	Pg	37		Kale-i Sultâniye	1772	1779?
[Kale-i Sultâniye II]	Pg	37		Kale-i Sultâniye	1772	1779?
Mesûdiyye	Kn	51	62	Sinop	1772	1791?
Mansûriyye	Kn	51	62	Sinop	1772	1790
Şehbâz-ı Bahrî (II)	Pg	37	26		1772	1779
Berîd-i Fütûh	Pg	37	32	Karadeniz Kemer	1772	1791?
Sayyâd-ı Bahrî	Pg	37	32	Karadeniz Kemer	1772	1791
Perr/Perî-i Bahrî	Pg	37	32	Kemer	1772	1789
Necm-i Zafer	Pg	37	32	Kemer	1772	1790?
Mürg-ı Bahrî (I)	Kv	37?		Rodos	1772	1785
Ankâ-yı Bahrî	Kn	55		Tersâne-i Âmire	1773	1791
Peyk-i Nusret (I)	Fn	39?	32	Tersâne-i Âmire	1773	1774
Nesîm-i Zafer	Kn	45	56		1773	1775/ 1776
Hısn-ı Guzât (I)	Pg	37,5			1774	1779
Beşîr-i Zafer	Kv?	35/ 36	32	Tersâne-i Âmire	1774	1788

[Cafer Paşa / Bodrum Fırkateyni]	Pg?	40/ 41?		Tersâne-i Âmire	1772	1785
Kaplan Başlı	Fn	31- 37,5?		Livorno	1774	1797?
Mazhar-ı Tevfik	Kn	43		Fransa (Bordeaux)	1774	1786
Fethü'l-Fettâh	Kn	53		Tersâne-i Âmire	1774	1793
Serheng-i Nusret (I)	Fn	39		Tersâne-i Âmire?	1772	1779?
Mukaddem-i Nusret	Kn	33,5			1772	1779
Rehber-i Nusret (I)	Pg	37,5			1772?	1779
Fâtih-i Bahrî (I)	Pg	33			1772?	1779
Nusret-i Yezdân	Kn	51?	64	Tersâne-i Âmire?	1772?	1781
[Ülgün-Bar]	Pg				1772?	1779?
Murâdiyye (I)	Kn	41		Rodos	1776	1783
Ejder-i Bahrî (I)	Kn	55,5		Tersâne-i Âmire	1777	1778
Hallâl-i Bahrî	Fn	45		Tersâne-i Âmire	1777	1785
Feyz-i Hudâ (I)	3AB	51,5		Midilli	1777	1785
Peleng-i Bahrî (III)	Kn	51		Sinop	1777	1790
Nüvîd-i Fütûh	3AB	51		Sinop	1777	1796
Ceylân/Ceyrân-ı Bahrî	Fn	45		Tersâne-i Âmire	1777	1794?
Hediyetü'l-Mülûk	Kn	45,5/ 46/ 47?		Taşöz	1777	1787
Nâsır/Nâsırî-i Bahrî	Fn	45		Tersâne-i Âmire	1778	1790
Melik-i Bahrî/ Melikü'l-Bahr/ Melikü'l-Bahrî	Kn	55/ 57,5		Tersâne-i Âmire	1778	1790
Burc-ı Zafer	Kn	43/ 47		Kalas-Eflak	1778	1794?
Ejder Başlı	Kn	41/ 43		Kalas-Boğdan	1778	1788
Mazhar-ı Saâdet (I)	Fn	41/		İngiltere	1778	1787

		43				
Mazhar-ı Hidâyet (I)	Fn	31/ 33		İngiltere	1778	1788
Mebde-i Nusret	Kn	43		Tüccar?	1778?	1785
Ra'd-ı Bahrî	Bmb	33			1778?	
Seyyâr-ı Bahrî (II)	Kv	43/ 45		Kazdağı	1779	1788
Fâtih-i Bahrî (II)	Kn	41/ 43		Tüccar?/ Marmaris	1780?	1787
Şeşpâ-yı Bahrî	Kn	41/ 43		Sinop	1780	1788
Şehbâz-ı Bahrî (III)	Kn	41,5- 45		Rodos	1779	1792?
Canikli Battal Bey üç direklisi	3Dr			Müsadere	1779	1780
Hıfz-ı Hudâ	Kn	43/ 45		Rodos	1780	1792?
Tevfikullah	Kn	41-45		Rodos	1780	1794
Înâyet-i Hakk	Kn	47,5		Tersâne-i Âmire	1781	1795
Şehper-i Zafer (I)	Fn	51,5	56	Tersâne-i Âmire	1782	1788
Ejder-i Bahrî (II)	3AB	51,5		Midilli	1781?	1790
Pulâd-ı Bahrî	Fn	52,5	50	Limni	1782	1802
Murâdiyye (II)	Kn	39		Murabıtoğlu'ndan	1783	1788
Dâd-ı Hakk (III)	Fn	41,5	40	İngiltere	1784	1801
Peyk-i Zafer	Şt	35/ 37	32	Bodrum	1784	1796?
?	Şt	35,5	32	Bodrum	1784	1788?
Tâir-i Bahrî	Şt	35/ 37	32	Sinop	1784	1788
Hısn-ı Guzât (II)	Şt	35/ 37	32	Sinop	1784	1798?
Sal Gemisi (Nev-icad)	Sal	37			1784?	1791?

Bed'-i Nusret	Kn	45	60	Tersâne-i Âmire	1785	1800?
Berk-ı Bahrî	Bmb	31/ 33			1785?	
Kâid-i Zafer	Kv	35,5/ 37,5		Biga Kemerî	1786	1794?
Hızânetü'l-Fütûh	Kv	35,5/ 37,6		Biga Kemerî	1786	1788
Mukaddime-i Nusret/ Mukaddime-i Zafer	Kn	55/ 59,5	76	Tersâne-i Âmire	1787	1801
Peyk-i Nusret (II)	Fn	31-35	30	Tüccar'dan	1787?	1800
Bidâyetü'l-Fütûh	Fn	33		Fas	1786	1793
[Hediye-i Hâkim-i Fas (I/I)]	Fn	33		Fas	1786	1787?
Mürg-ı Bahrî (II)	Şt	35/ 37		Girit	1786	1795
Ukkâb-ı Bahrî (III)	Kn	45,5	56	Midilli	1787	1800<
Kerem-i Bârî	Kn	51		Rusya (Kherson)	1787	1796?
Hüdâverdi	Kn?	53?		Rusya	1787?	1797
Serheng-i Nusret (II)	Fn	45	38	Kalas	1787	1790
Bâis-i Nusret	Fn	41-45		Kalas	1787	1794
Çifte At Başlı	Fn	33?		Avusturya	1787	1789?
Berk-ı Hâtıf	Bmb	31/ 33			1787?	
Şihâb-ı Sâkıb	Bmb	31/ 33			1787?	
Tılsım-ı Bahrî	Bmb	33			1787?	
(Sefîne-i Bomba-i Sağır)	Bmb	27			1787?	
(Şalope I)	Şp				1787?	
(Şalope II)	Şp				1787?	
(Şalope III)	Şp				1787?	
(Şalope IV)	Şp				1787?	

(Şalope V)	Şp				1787?	
(Şalope VI)	Şp				1787?	
(Şalope VII)	Şp				1787?	
(Şalope VIII)	Şp				1787?	
(Şalope IX)	Şp				1787?	
(Şalope X)	Şp				1787?	
(Kırlangıç-ı Kebir nev-icad)	Kg	27			1788?	
(Kırlangıç-ı Kebir nev-icad)	Kg	27			1788?	
Mazhar-ı Hidâyet (II)	Fn	35/41		İngiltere	1788	1801
Tîz-reftâr	Fn	31,5/ 33/ 37		İngiltere	1788	1800
Baht-ı Sa'îd	Fn	41/ 47,5	50	İngiltere	1789	1801
Mazhar-ı Saâdet (II)	Fn	37/ 45		İngiltere	1789	1798?
[Mübayaa-i İngiliz]	Fn	33		İngiltere	1789	1791?
Tevfik-i Hudâ	Fn	27/ 31	30	İsveç	1789	1800<
(İsmail Paşa)	Kn	43		Eski Gümrükçü İsmail Paşa'dan satın alım	1788	1789?
Bahr-i Zafer	Kn	55,5	72	Tersâne-i Âmire	1790	1800<
Feyz-i Hudâ (II)	Kn	51/ 55,5	72	Sinop	1790?	1800<
Hediye-i Hâkim-i Fas (I)	Fn	29/ 31	24	Fas	1789	1800<
Hediye-i Hâkim-i Fas (II)	Fn	29/ 31		Fas	1789	1794
Rehber-i Nusret (II)	Fn	27/		Fas	1789	1800

		31				
Hediye-i Devlet	Fn	29/ 31	22	Fas	1789	1797?
(Aktarma)	Fn	31		Rusya	1790?	
(Aktarma)	Fn	31		Rusya	1790?	
(Aktarma)	Fn	31?			1790?	
(Kırlangıç-ı Kebir nev-icad)	Kg	27			1789?	
(Kırlangıç-Aktarma)	Kg				1790?	
(Kırlangıç-Kebir)	Kg				1790?	
(Miri Pergandi)	Pg	27			1790?	
(Miri Pergandi)	Pg	27			1790?	

Ek 2: Tersâne-i Âmir ve Çevresi (Kauffer tarafından 1776'da çizilen ve 1786'da tashih edilip genişletilen İstanbul haritasından detay)

