

OSMANLI ARAŐTIRMALARI
XXIV

NeŐir Heyeti - Editorial Board

Halil İNALCIK - İsmail E. ERŪNSAL

Heath W. LOWRY - Feridun EMECEN

Klaus KREISER

THE JOURNAL OF OTTOMAN STUDIES
XXIV

İstanbul - 2004

KADIRGA'DAN KALYON'A

XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi'nin Değişimi*

İdris BOSTAN

Akdeniz'de gemiciliğin XV-XVII. yüzyıllar arasında geçirdiği sürece genel olarak baktığımızda, ahşap teknelerden oluşan gemilerin büyüklük ve hareket etme özelliklerine göre bazı değişimler yaşadığı anlaşılmaktadır.

Akdeniz, XV. yüzyılın sonlarına doğru, önce büyük yelkenli gemilerin gelişimine şahit olmuş, XVI. yüzyıl ile birlikte ise daha küçük gemiler ön plana çıkmıştır. Yaygın kanaatin aksine bu yüzyılda Akdeniz'de gemicilik, Okyanus'ta gelişenden çok farklı değildir. Okyanus'ta ortaya çıkan yeni bir geminin benzerleri kısa süre sonra Akdeniz'de görülmeye başladığı gibi, küçük tonajlı gemiler de Okyanus gemiciliğinde önemli bir yer tutmuştur. Büyük tekneler, esas itibarıyla uzun yolculuklar için ve korsan saldırılarına karşı bir güvence olarak düşünüldüğünden devlet desteği ile sürdürülmüştür¹.

Aslında kadırgalar örnek alınarak yapılan ve daha uzun bir gövdeye sahip olan kalyonlar manevra kabiliyeti olmayan ve süratli hareket edemeyen gemilerdi. Bu sebeple XVI. yüzyılın ortalarından itibaren gemi mühendislerinin gayretleri bu büyük gemilere üstünlük sağlayan yeni özellikler kattı. Kalyon,

* Bu makaleyi okumak lütfunda bulunduğu gibi, kalyon kelimesinin etimolojisi hakkında İtalyanca kaynaklardan bazı önemli bilgilere ulaşmama yardımcı olan Prof. Dr. Maria Pia Pedani'ye teşekkürü bir borç bilirim.

¹ Akdeniz gemiciliği ile Okyanus gemiciliğinin benzer ve farklı özellikleri hususunda değerlendirmeler için bk. Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, çev. M. A. Kılıçbay, İstanbul 1989, s. 195-206. XVI. yüzyılda Venedik'te gemi inşa faaliyetleri ile ilgili bk. R. Romano, "Economic Aspects of the Construction of Warships in Venice in the Sixteenth Century", *Crises and Change in the Venetian Economy in the 16th and 17th Centuries*, ed. B. Pullan, London 1968, 59-87.

adının da işaret ettiği gibi İspanyol menşeli idi ve çok geçmeden İngiliz ve Hollandalılar tarafından benimsenerek geliştirildi². Buna karşılık kendine has gemi tipleri bulunan ve geleneksel olarak bunları değiştirmeme eğiliminde olan Venedik, XV. yüzyılda büyük yelkenli gemileri tercih ettiği halde, XVI. yüzyılda kürekli gemilere yönelmiş ve yüzyılın sonlarından itibaren bir ara yeniden kalyon ve burtunlara dönme ihtiyacı duymuşsa da bu teşebbüs kısa sürmüştür.

Venedik başta olmak üzere diğer Akdeniz Devletleri gemicilikte eski geleneklere bağlı kalmıştı. Onlar, kadirganın savaş stratejisi olan cepheden hücum, rampa etme ve önünü kesme taktiklerinin geçerliliğine inanıyorlardı. Nitekim, XVII. yüzyılda batıdan gelen Okyanus yelkenlileri karşısında uzun tartışmalar yaşayan Venedik, yine de kadirgalar lehine tercihte bulunmuştu. Venediklilerin bir savaş gemisi olarak kalyon inşasında bir gelenekleri olmadığından 1608'de Venedik Tersanesi dışında yapımına teşebbüs edilen bir kalyon hızı düşük olduğu için donanmada kullanılamamış ve denizde yüzer bir kaleye dönüşmüştü³. Venedik Tersanesinde savaş kalyonu inşası, XVII. yüzyılın ikinci yarısında, tersanede bu tip gemilerin yapımına uygun bir havuzun inşasından sonra başlanmıştı⁴.

Osmanlılar da benzer bir tecrübeyi XVII. yüzyılın ortalarında yaşadılar. Bu sebeple kadirgalar, XVII. yüzyılın sonlarına kadar Akdeniz ülkelerindeki savaş filolarının en önemli gemileri olma özelliklerini korudular. Halbuki İngilizler, daha XVII. yüzyılın başlarında kalyon lehine tercihlerini yaparak bu yeni gemileri inşa etmeyi ve geliştirmeyi sürdürmeye başlamışlardı⁵.

² Carlo M. Cipolla, *Yelken ve Top*, İstanbul 2003, s. 44. İtalyan kaynaklarında ise "galeone," XV. yüzyılda Po nehrinde kullanılan yelkenli ve kürekli savaş gemileri için kullanılmıştı (*Dizionario di Marina Medievale e Moderno*), Roma 1937, s. 286. XVI. yüzyılda ise, büyük kadirga anlamına geliyordu. Nitekim bu yüzyılın ortalarında Vettor Fausto'nun inşa ettiği kalyon, aslında her sırasının iki yanında beşer kürek olan büyük bir kadirga idi ve kayıtlarda 'galeone' olarak geçiyordu (Venetian State Archives, Esposizione principi, dos. 4 bis, belge, 11-12v, 14 July 1580'den naklen E. Concina, *Navis. L'umanesimo sul Mare (1470-1740)*, Torino 1990, s. 52-53).

³ Alberto Tenenti, *Piracy and Decline of the Venice 1580-1615*, London 1967, 136-138.

⁴ Guglielmo Zanelli, *L'Arsenale di Venezia*, Venezia 1991.

⁵ Cipolla, *Yelken ve Top*, s.40-46. Nitekim kaptanıderya Hasan Paşa 1035(1626)'de bir İngiliz tüccar kalyonuna Sakız'da el koymuş ve daha sonra bu kalyonun serbest bırakılması için emir gelmişti (BOA. A. DVN. 24. gömlek 89).

Şüphesiz Osmanlılar, kuruluş döneminde denizlere açılırken henüz yeterli bir tecrübeye sahip olmadıkları için Ceneviz ve Venedik'in gemi ve denizcilerinden yararlanmışlardı. Ancak çok geçmeden gemiler inşa ederek kendi donanmalarını oluşturdular ve eksiklerini gidererek yeni modeller geliştirmeye başladılar⁶.

Osmanlı Deniz Tarihinde gemiciliğin gelişimini üç ayrı dönemde incelemek gerekmektedir. Birincisi, İmparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam eden kürekli gemiler (çekdiri veya kadırğa) dönemi, ikincisi XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler (kalyon) dönemi, üçüncüsü de İmparatorluğun yıkılışına kadar süren buharlı gemiler dönemidir.

XVI. yüzyılın başlarına kadar Osmanlı gemi teknolojisinin daha çok bir oluşum süreci yaşadığı ve bir geçiş özelliği yansıttığı tesbit edilmektedir. Bu dönemde Osmanlı donanmasının geleneksel olarak Akdeniz'de yaygın olan ve esas itibariyle kürekle hareket eden kadırğa türü gemilere önem verdiğini, diğer denizci devletlerin özellikle Venedik'in etkisinde olduğunu görmekteyiz. Bununla beraber zaman zaman okyanus tecrübesi olan ve Akdeniz'de en büyük düşmanı kabul ettiği İspanya'nın gemi teknolojisini örnek aldığını ve bunun sonucu olarak göke denilen barça türü büyük yelkenli gemilere önem verdiğini tesbit etmekteyiz⁷. Bu oluşum süreci Barbaros Hayreddin Paşa'nın 1534'te "mirmirân-ı deryâ" olarak Osmanlı Deniz Beylerbeyliği'ne getirilmesine kadar devam etmiştir⁸. Esas itibariyle Venedik gemi inşa tekniklerini uygulayan

6 Osmanlıların Anadolu sahillerindeki denizci beyliklerin donanmalarını kullandıkları ve denizcilerinden yararlandıkları konusunda bk. Halil İnalcık, "The Rise of the Turcoman Maritime Principalities in Anatolia, Byzantium, and the Crusades", *The Middle East and the Balkans under the Ottoman Empire*, Bloomington 1987, s. 309-341. Denizlere açılma süreci ve etkilendikleri denizci devletler için ayrıca bk. İdris Bostan, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler*, (ed. H. C. Güzel), X, Ankara 2002, s. 122-123.

7 Donanma gemilerine verilen top miktarlarını gösteren 893 (1488) tarihli bir listede Bali Reis ve Muhyiddin Reis barçalarına çeşitli büyüklükte seksen üç top, Musa Reis agribarına ise yirmi dokuz top verilmişti (TSMA, E. 594). Kemal Reis ile Barak Reis'in nezaretinde Sinop'ta 901 (1496)'de bir barça (göke) inşa edilmişti (Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, nr. 23501).

8 Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı İmparatorluğu hizmetine girmesi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk. İ. Bostan, "Establishment of the Province of Cezayir-i Bahr-i Sefid", *The Kapudan Pasha: His Office and his Domain*, ed. E. Zachariadou, Rethymnon 2002, s. 241-251.

Osmanlılar, Barbaros ile birlikte bu sahada bazı değişiklikler yaptılar. Bu yeni döneme özellikle Osmanlı gemi teknolojisine kendi bilgi ve becerilerini ilave eden Barbaros Hayreddin Paşa damgasını vurmuştur. Barbaros ve adamları denizlerde dolaştıkları uzun yıllar boyunca sadece denizci olmakla kalmamışlar, savaşlarda zaptettikleri İspanya kalyonlarını, Napoli kadırgalarını ve çeşitli milletlere ait büyük ticaret barçalarını ayrıntılarıyla inceleyerek gemi onarım ve inşası konusunda uzmanlaşmışlardı. Barbaros çekdirilerin en etkili savaş tekneleri olduğu kanaatinde idi. Çünkü yelkenli büyük gemiler rüzgar estiğinde daha hızlı yol alsalar bile Akdeniz'de yaz mevsiminin uzun sürmesi ve bu aylarda havanın durgun gitmesi sebebiyle hayli zaman adeta hareketsiz kalıyorlardı. Yine bu gemiler kürek ağırlıklı kadırgalar gibi koylarda ve küçük limanlarda kullanılmaya elverişli değildi. Savaş sırasında da hızlı hareket edip düşman gemilerini sıkıştırıyorlardı⁹. Bu sebeple XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar Osmanlı donanmasının esasını kürekle hareket eden ve yelkeni yardımcı olarak kullanan çekdiri sınıfı gemiler teşkil etmiştir. Bu tercih Osmanlı denizcileri tarafından benimsendiği için özellikle sürdürülmüş ve Barbaros ekolu her zaman etkili olmuştur. Osmanlı gemi teknolojisinin gelişen Avrupa denizciliğine ayak uyduramadığı şeklindeki iddia, bu husus dikkate alınmadan çözümlenemez. Barbaros ve takipçisi Osmanlı denizcilerinin bu tercihi tenkid edilebilir olsa bile bunun birtakım haklı gerekçelerinin olduğu unutulmamalıdır.

Kadırga, Osmanlı donanmasının belkemiğini teşkil etmiş olsa bile, kalyonun kullanılması oldukça eski dönemlere kadar gitmektedir. Gerek donanmada savaş gemisi ve gerekse nakliyyede ticaret gemisi olarak kalyonlardan yararlanılmış, ama hiçbir zaman bu durum yaygınlık kazanmamıştır. Nitekim, XV. yüzyılın sonlarına doğru 1488'de Mustafa Tanburî'nin kalyonu¹⁰, 1498'de İskenderiye seferine katılan kalyon¹¹ ile Kemal ve Barak reislerin Sinop'ta inşa edip, 1499 İnebahtı ve 1500 Moton ve Koron seferlerinde kullan-

⁹ Kürekli gemilerle yelkenli gemiler arasındaki fark ve Barbaros'un kadırgalar ile ilgili düşünceleri için bk. Ernie Bradford, *Barbaros Hayrettin*, (terc. Zehra Ağralı), İstanbul 1970, s.105-114.

¹⁰ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s. 94. S. Soucek, Osmanlıların kalyon kelimesini ilk defa XVI. yüzyılın ilk yıllarında işittiklerini yazıyorsa da doğru değildir ("Certain Types of Ships in the Ottoman-Turkish Terminology", *Turcica*, VII, Paris 1975, s. 244.

¹¹ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 94.

dıkları barça denilen kalyonların birer savaş gemisi¹², 1554'te Mısır'a giden kalyon-ı büzürk ile barça-i kebîrin¹³ birer ticaret gemisi oldukları anlaşılmaktadır.

Osmanlı Gemi Teknolojisinde Değişimin Dönüm Noktası: Girid Seferi (1645-1669)

XVI. yüzyılın sonlarından Girid seferinin başladığı 1055 (1645) senesine kadar Osmanlı donanmasının büyük çapta bir sefer için Akdeniz'e çıkmadığı ve sadece muhafaza hizmetinde olduğu bilinmektedir. Hatta Karadeniz'e donanma çıkartıldığı halde¹⁴, bunları da önceki büyük deniz seferleri ile karşılaştırmak mümkün değildir. Buna rağmen donanmanın sahilleri korumak amacıyla denizlere açılması sebebiyle, yaklaşık yarım yüzyıl boyunca Osmanlı tersanelerinde yine gemi inşasına devam edilmiştir¹⁵.

1055-1080 (1645-1669) seneleri arasında yaklaşık yirmibeş yıl süren Girid seferi, Osmanlı denizciliğinde önemli bir dönüm noktası teşkil etmiştir. O zamana kadar donanmanın bel kemiğini teşkil eden kürekli gemiler yani kadırgalar ile ilgili kanaatler değişmeğe ve artık Akdeniz'de görülmeye başlayan yelkenli gemilerin yani kalyonların şöhreti artmaya başlamıştı¹⁶. Bu sebeple Girit Savaşı sırasında Osmanlılar, kalyona geçme teşebbüslerinde bulundularsa da donanmanın esasını yine kadırgalar teşkil ediyordu¹⁷. Buna karşılık daha çok korsanlık ve ticaret için Akdeniz'e gelen İngiltere ve Hollanda'nın yelkenli gemileri çok geçmeden üstünlük sağlamaya başladılar. Nitekim Venedik, bu

12 İdris Bostan, "Kemal Reis", *DİA*, c. 25. Ayrıca bk. Dipnot 5. Katip Çelebi bu barçalara göke (köke) demektir (*Tuhfetü'l-kibar fî Esfâri'l-bihar*, (haz. O. Ş. Gökyay), İstanbul 1973, s.23, 27, 29

13 Büyük kalyonda 18 topçu bulunuyordu (D. BRZ. 20617, s. 8,11).

14 XVII. yüzyılın başlarında Kazak saldırılarına karşı Karadeniz'e sevk edilen Osmanlı donanmaları hakkında en son araştırmalar için bk. Victor Ostapchuk, "The Human Landscape of the Ottoman Black Sea in the Face of the Cossack Naval Raids", *Oriente Moderno*, XX (LXXXI), I, 2001, s. 23-95.

15 XVII. Yüzyılda Tersane'deki gemi inşa faaliyetleri için bk. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 97-101.

16 XVI. yüzyıldan itibaren Portekiz, İspanya ve İngiltere gibi Avrupalı devletlerin donanmasında görülen kalyonun gelişimi hakkında genel değerlendirmeler için bk. G. P. B. Naish, "Ships and Shipbuilding", *A Short History of Technology*, ed. C. Singer, Oxford 1957, III, 480-486.

17 Svat Soucek, "The Strait of Chios and the Kaptan Paşa's Navy", *The Kapudan Pasha: His Office and his Domain*, ed. E. Zachariadou, Rethymnon 2002, s. 142.

devletlerin gemilerini kiralamak suretiyle Girid'i kuşatan Osmanlı donanmasını engellemeye, hatta Çanakkale Boğazı'nı ablukaya alarak asker ve malzeme naklini önlemeye çalıştılar ve aradaki güç dengesini kendi lehlerine bozdular¹⁸. İstanbul'dan Girid'e yardım için giden donanmanın Çanakkale Boğazı'ndan çıkışına mani olacak kadar etkili olan Venedik donanmasındaki kalyonlar, Osmanlı Denizcilerini bu gemiler konusunda ciddi olarak düşündürdü ve bazı müzakere ve istişarelerden sonra devlet adamları süratle çok sayıda kalyon inşasına karar verdiler.

Osmanlılar burtun denilen ilk kalyonu, bu karardan daha önce, Girid seferinin hemen arifesinde, 1054 (1644) senesinde inşa etmişlerdir. Büyüklüğü bilinmeyen bu kalyona yapılan inşa masrafları bir kadirganın dört katı civarındadır¹⁹. Ancak bu teşebbüsün devam etmediği ve ciddi olarak kalyon inşasına bu ilk denemeden beş-altı yıl sonra yeniden başlandığı anlaşılmaktadır. Girid kuşatması sırasında az sayıda kalyonun varlığı dikkate alınırsa bunun deneme mahiyetinde istisnâ bir durum olduğu veya Garb Ocaklarına mensup kalyonlar olabileceği anlaşılabacaktır. Meselâ kuşatmaya katılan kırk iki toplu Cafer Reis kalyonu böyle bir örnek olmalıdır. Çünkü Girid Seferi'nin²⁰ başladığı 1055 (1645) senesinde Tersane'deki gemi yapım faaliyetleri arasında on beş kadirga inşa, otuz üç kadirga ve dört başarda tamir edildiği halde kalyon ile ilgili bir kayıt görülmemektedir²¹. Tersane muhasebe defterleri ile ahkâm defterlerindeki kereste teminine ait hükümlerden Girid Seferi'nin başlamasından itibaren daha çok mavna denilen gemiler yapıldığı tespit edilmektedir. Bu dönemde, Osmanlı donanmasının ikmal yolunu kapatmak üzere Çanakkale Boğazı önüne gelen Venedik donanması, bu stratejisini ısrarla sürdürmüştür. Nitekim Safer 1056 (Nisan 1646)'da İstanbul'dan çıkan donanma²², Çanakkale önünde yolunu kesen yirmialtı kalyonluk Venedik donanma-

18 Venedik 1616-1620 yılları arasında Napoli ile giriştiği savaşta da yine bu iki devletin gemilerini kiralamıştı (Jan Glede, *Warfare at Sea, 1500-1650*, London 2000, s.109).

19 BOA, MAD nr. 1572; TSMA. D. 5906.

20 Girid Seferi ve safahâtı ile ilgili geniş bilgi için bk. Ersin Gülsoy, *Girid'in Fethi ve Adada Osmanlı İdaresinin Tesis, 1645-1670*, (M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1997.

21 BOA, MAD. nr. 15432.

22 Bu donanmada büyük bir kalyon ve burtun bulunuyordu (BOA. İE-Bahriye, nr. 324). Donanma ile birlikte Girid'e asker, top ve mühimmat taşımak üzere sevk edilen tüccar gemilerinin sayısı yüz doksan idi ve sahiplerine 14 Safer 1056 (1 Nisan 1646)'da ku-

sını küçük bir çatışma ile aşarak Girid'e ulaşmış olsa bile, arkasından Venedik donanması Bozcaada'yı kuşatmış ve bundan sonra Girid seferine yardım için gidecek bütün donanmaları engellemeye başlamıştır. Yine 1058(1648)'de Girid'e yardım için malzeme ve mühimmat taşıyan bir başka Osmanlı donanması, Boğazhisarları önünden geçerken Venedik donanmasının ablukasına takıldığı için yardım Ege'de bulunan bey gemilerine kara yoluyla taşınmak zorunda kalmış ve ancak bu şekilde Girid'e ulaştırılabilmisti. Kendisi Tersane Kethudalığından geldiği halde bu husustaki başarısızlığı, kapudan Ammarzâde'nin hayatına mal olmuştu (Haziran 1648)²³.

Kalyon Meselesinin Meşveret Meclisi'nde Müzakeresi

Osmanlıların XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kalyona geçme teşebbüsleri iki aşamada gerçekleşti. Birinci aşama 1060-1072(1650-1662) yılları arasındaki deneme dönemidir ve sonunda kadirgaya geri dönmüştür. İkinci ve kalıcı olan dönem ise, 1093(1682)'de yeniden başlamıştır.

Sofu Mehmed Paşa'nın sadârete (1058/1648) ve Voynuk Ahmed Paşa'nın kapudanlığa (1058/1648) getirilmesi ile, Girid meselesi ve donanmanın Venedik karşısındaki olumsuz durumu tartışılmaya ve devlet erkânı donanmanın ıslahı hakkında çeşitli görüşler ortaya koymaya başladılar. Kimisi Venediklilerin kalyonlarıyla denizlerde dolaştıklarını ve savaş sırasında rüzgar sayesinde karşılarında çıkan kadirgaları çiğnediğini ileri sürerek kadirgaların bunların karşısına çıkmasının imkansız olduğunu ileri sürdüler. Bu sebeple Venedik donanmasına karşı koyabilmek için kalyon yapılması gerektiği üzerinde durdular ve kalyona kalyonla karşılık verilmesi teklif ederek 1058 (1648)'de kalyon inşasına karar verdiler²⁴.

Katib Çelebi, dönemin kamuoyunda tartışılan bu konu ile ilgili şu ayrıntıyı ilave etmektedir. Bu müzakereler sonunda devrin şeyhülislâmı Abdürrahim Efendi²⁵, kendi yakınlarından olan ve bahriye tarihini iyi bildiğini düşündüğü Katib Çelebi'den, geçmişte Osmanlı kapudanlarının kalyon ile sefere çıkıp çık-

manya ile birlikte taşıma ücreti olarak 250.066 kuruş ödenmişti (BOA, Kamil Kepeci (KK), s. 1841, s.6-9.

23 Girid'e sevk edilen donanmalar ile ilgili bk. Gülsoy, *Girit*, s.76-91.

24 Katip Çelebi, *Tuhfe*, s. 185.

25 1066 (1656)'da vefat eden ve Hoca lakabıyla tanınan Abdürrahim Efendi'nin biyografisi için bk. Mehmet İpşirli, "Abdürrahim Efendi, Hoca", *DİA*, I, 289.

madıklarını öğrenmek ister. Katib Çelebi, Şeyhülislâm'a Kıbrıs ve Tunus'un fethine giden donanmada asker, top ve mühimmat taşımak üzere kalyon, burtun ve diğer türde gemiler kullanıldığını, ancak savaş gemisi olarak sadece kadirga ve mavna bulunduğunu belirtir, Barbaros'un düşman kalyon ve kadirgalarına hep kadirga ile karşı çıktığını ve zafer kazandığını hatırlatarak kendi eğiliminin de kadirga tarafında olduğunu ifade eder. Katib Çelebi ayrıca, eğer savaş gemisi olarak kalyon yapılacaksa sadece gemi yapmanın yeterli olmadığını, top ve diğer teçizatını tamamladıktan sonra bunları kullanacak eğitilmiş gemici ve topçular yetiştirilmesini tavsiye etmiş ve Şeyhülislâm da onun bu görüşünü tasdik etmiştir²⁶. Ancak gelişmeler, kalyona geçme eğiliminin ağır bastığını ve çok geçmeden kalyon inşasına başlandığını göstermektedir.

1059(1649)'da kaptanıderya Voynuk Ahmed Paşa kumandasında Girid'e yardım götüreren Osmanlı donanması, Çanakkale Boğazı'ndan çıkarken karadan atılan toplarla Venedik donanmasını geçiş yolundan uzaklaştırmış ve bu suretle yoluna devam edebilmişti²⁷. Bu donanmada üç kalyon bulunuyordu²⁸. Kalyonlar, çekdiriler gibi süratli olmadığından ve henüz ön sıraya geçemediğinden kadirgaların yedeğinde gidiyorlardı²⁹.

Kalyon Döneminin İlk Safhası (1650-1662)

Kadirgalar lehindeki eğilim bir müddet sonra yerini kalyonlara bırakmak zorunda kaldı. Çünkü Venedik donanması, Osmanlı donanmasını âdeta Çanak-

26 Katip Çelebi Şeyhülislâm'ın konu ile ilgilendiğini, ama başarılı olamadığını belirtmektedir (*Tuhfe*, s. 185).

27 İstanbul'daki Venedik baylosu Giovanni Soranzo, bu donanmanın büyük bir ihtişamla denize açıldığını, aldığı bilgilere göre İzmir'den gelen 13 İngiliz, 3 Fransız ve 4 Hollanda gemisinin bu donanmaya katılacağını Venedik'e bildiriyordu (Daniel Goffman, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İngilizler*, terc. Ayşe Başçı-Sander, İstanbul 2001, s.136-137). Giovanni Soranzo için kısaca bk. Maria Pia Pedani, *Elenco degli inviati diplomatici Veneziani presso i sovrani Ottomani*, Venezia 2000, s.35-36. Söz konusu yabancı gemilerin Osmanlı asker ve mühimmatını Girid'in Resmo limanına indirdikleri konusunda bk. Abdurrahman Abdi Paşa, *Vekayi'nâme* (Haz. F. Çetin Derin, İ.Ü Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1993, s. 18.

28 Bu kalyonlara burtun da deniliyordu (BOA, *MAD*. nr. 5932, s. 33, 45). Bu başarı Venedik ve İngiliz elçilerinin mektuplarıyla da teyid edilmektedir (Goffman, *İngilizler*, s. 136). Daha sonra Osmanlı donanması Kara Foça'da demirlemişken Venedik donanması ile meydana gelen çatışmada Venedikliler üç burtunu alıp götürdüler (Kâtip Çelebi, *Tuhfe*, s. 186). Burtun hakkında bk. Bostan, *Tersane-i Âmire*, s. 95-96.

29 Kalyonların çekdiri ile ayakdaş olmadığı ve yedeğinde gittiği konusunda bk. Kâtip Çelebi, *Tuhfe*, s.186, 191.

kale Boğazı'na hapsedmişti. Cemaziyelevvel 1060 (Mayıs 1650)'da Girid'e yollanan Osmanlı donanması yine Çanakkale'den çıkamayınca çok geçmeden 23 Receb 1060(22 Temmuz 1650)'da otuz civarında kalyon ve burtun yapılması için etrafa fermanlar gönderildi³⁰. Bir kısmı burtun olan bu kalyonların Karadeniz kıyılarındaki Sinop, Samsun, Bartın ve Varna'da inşa edilmesi kararlaştırıldı³¹. Böylece Osmanlı İmparatorluğu donanmasında ilk defa ciddi olarak kürekli gemiler olan kadırgalardan yelkenli gemiler olan kalyonlara geçiş süreci başlamış oldu. Bu kalyon inşası seferberliğine devrin sadrazamı Melek Ahmed Paşa da bizzat katıldı ve masraflarını kendi karşılamak üzere 60 zira (45 m) uzunluğunda büyük bir kalyonun Bahçekapısı'nda yapılmasını emretti. 1061 (1651)'de inşası tamamlanan bu kalyon denize indirildiği sırada muhtemelen bazı eksikleri sebebiyle yan yatarak içine su aldı. Büyük üzüntüye sebebiyet veren bu olay üzerine kalyonun suyu boşaltıldı ve üst kısmı hafifletilerek Tersane'ye götürüldü. Halk ise bu durumun sebebini haksız uygulamalarda ve aşırı vergi toplanmasında buluyor, "zulmle yapılan geminin hâli budur" diyordu³².

Aynı yıl tersanelerde hazırlanan otuz kalyon, otuzsekiz kadırğa ve altı mavna Girid'e yardım için donanmaya katıldı ve Santorin yakınlarında raslanılan Venedik donanması ile yapılan savaşta kalyonların bir kısmı Venediklilerin eline geçti. Çünkü bu savaşta kalyonlar hala ikinci derecede önemli görüldüğünden kullanılamamış ve kadırgaların yedeğinde gitmişlerdi³³. Bu uygulama, kalyonların henüz ön plana çıkmadığını veya onları kullanacak yeterli uzmanın bulunmadığını, yahud stratejik olarak kalyonların öne geçmesine donanma komutanlarının henüz karar vermediğini göstermektedir. Bu tarihten itibaren Osmanlı donanmasında kalyonlar giderek çoğalmaya başladı.

30 Katip Çelebi, *Tuhfe*, s. 188-189). 24 Receb 1060 (23 Temmuz 1650) tarihli ferman ile bu kalyonlar için İzmit ve civarından kereste teminine başlanmıştı (BOA, *MAD*. nr. 2787, s. 123-126).

31 BOA, *MAD*. 2787, s. 128-130; *MAD*. 1815, s.124.

32 Katib Çelebi, *Fezleke*, İstanbul 1287, II, 369; Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 98-99. Kalyon yapımındaki ilk denemelerin olumsuz sonuçlanması sadece Osmanlı İmparatorluğu'nda yaşanmadı. Venedik'te 1608'de inşa edilen kalyon, yüzer bir kale görünümünde idi (Tenenti, *Piracy*, s. 136-137; Cipolla, *Yelken ve Top*, s. 45. 1628'de İsveç'de yapılan Wasa adlı kalyon, daha Stockholm limanının dışına çıkamadan batmıştı (Richard Harding, "Deniz Savaşları 1453-1815", *Top, Tüfek ve Süngü Yeniçağda Savaş Sanatı (1453-1815)*, ed. J. Black, (terc.Y. Alogan), İstanbul 2003, s. 111.

33 Kâtip Çelebi, *Tuhfe*, s. 190. Karaçelebizâde bu donanmada kırka yakın kalyon, yetmiş kadırğa, altı mavna bulunduğunu belirtmektedir (Kara Çelebi-zâde Abdülaziz Efendi, *Ravzatü'l-ibrâr Zeyli*, Haz. Nevzat Kaya, Ankara 2003, s. 60).

Nitekim 1063 (1653)'de Çavuşzâde Mehmed Paşa kumandasında kırk kadırğa, altı mavna ve onbeş burtundan oluşan donanma Girid'e gönderildi³⁴.

Yine Girid için 1064 (1654)'de sefere çıkan Kaptanıderya Murad Paşa, Çanakkale Boğazı'ndan geçerken Venedik kalyonlarının boğazı kapattığını görünce savaş kararı almış ve öne kalyonları, arkaya mavna ve kadırgaları dizerek denize çıkmıştı. Bu savaşta donanma kısmen zayıata uğrasa da yolu açarak denize açıldı. Daha sonra Tunus, Mısır ve Cezayir kalyonları donanmaya katıldılar. Aynı dönemde ise derya beyleri henüz kadırgalara biniyorlardı³⁵.

Kalyonların, kesin olarak öne çıkması ile birlikte Tersanede tamir edilen onbir kalyonun da yer aldığı³⁶ otuziki kalyonluk Osmanlı donanması, Surnazen Mustafa Paşa komutasında Akdeniz'e açıldı ve 16 Şa'ban 1065 (21 Haziran 1655)'de Çanakkale Boğazı çıkışında Venedik kalyonları ile karşılaştılar. Derhal savaş nizamına geçerek çatışmaya girişen Osmanlı donanması bu savaşta galip geldi³⁷. Ancak ertesi yıl 1066(1656)'da Kenan Paşa'nın komutasında yine boğaz önünde yapılan savaşta Osmanlı donanması büyük kayıplara uğradığı gibi kalyonların çoğu Venediklilerin eline geçti³⁸. Bu yenilgi tarihçiler arasında genellikle İnebahtı'da yaşanan mağlubiyete benzetilmektedir. Hatta Karaçelebizâde, düşman donanmasına karşı koymak bahanesiyle burtun yapılmasını ve bunun için halktan haksız vergi toplanmasını tenkid ederek bu yenilginin sebebi olmak üzere "hûn-ı ciğer-pâre-i reâyâ ve eşk-i dîde-i âh-ı derûn-ı fukarâ ile sûret-pezîr olan gemilerden ne makule hüner cilve-ger-i munassa-i sudûr ola" demektedir³⁹. Bu yenilgiden sonra Bozcaada ve Limni'nin Venedik tarafından işgal edilmesinin Osmanlı kamuoyunda büyük huzursuzluk yaratması üzerine Evâil-i Zilka'de 1066 (21-31 Ağustos 1656)'da Yalıköşkü'nde Sultan IV. Mehmed'in de bizzat hazır bulunduğu kubbealtı vezirleri, şeyhülis-

34 Donanma, I Cemâziyelâhır (29 Nisan)'da Boğaz'dan geçti (Kara Çelebi-zâde, *Ravzatü'l-ibrâr Zeyli*, s. 153).

35 Kâtip Çelebi, *Tuhfe*, s. 193-196.

36 BOA, *MAD*, nr. 20220.

37 Katip Çelebi, *Tuhfe*, s.196-198; Silahdar, *Tarih*, İstanbul 1928 , I, 12-13.

38 Katip Çelebi, *Tuhfe*, s.198-199; Silahdar, *Tarih*, I, 44-46. Venedik'in Çanakkale Boğazı'nı kapama teşebbüsleri ile ilgili ayrıca bk. Daniel Panzac, "Affrontement Maritime et Mutations Technologiques en Mer Egee:l'Empire Ottoman et la Republique de Venise (1645-1740)", *The Kapudan Pasha:His Office and his Domain*, ed. E. Zachariadou, Rethymnon 2002, s. 127-129.

39 Kara Çelebi-zâde, *Ravzatü'l-ibrâr Zeyli*, s. 264. Silahdar, bu bilgiyi tekrar etmektedir (*Tarih*, I, 46-47).

lam, kadiaskerler ve yeniçeri ağasının katıldığı Şura Meclisi'nde kalyonlardan vazgeçilmesi ve kadirga yapımının sürdürülmesi hususunda ısrarlı tartışmalar oldu. Dönemin tarihçileri bu tartışmayı naklederken kendi görüşlerini de belirtmekte, meselâ Karaçelebizâde, kalyonlar için "bî-hûde" tabirini kullanmakta⁴⁰, Katib Çelebi ve Silahdar da çekdiriyi kalyona tercih ettiklerini ifade etmektedirler⁴¹.

Bununla beraber kalyonların önemini ve üstünlüğünü koruduğu, aynı sene yeni kalyonların inşası için verilen emirlerden anlamak mümkündür. Bunun gereği olarak Sinop, Samsun, Ereğli, Balıklağı, Varna, Kemer, İzmit ve Silivri'de yirmi kalyonun inşası kararlaştırıldı⁴². Nihayet 1067(1657)'de denize açılan Osmanlı donanmasında yapımı bitmiş onyediyi kalyon bulunuyordu ve Garb Ocakları'ndan Cezayir, Tunus ve Trablusgarb da yirmi altı burtunla bu donanmaya katılmıştı⁴³.

Osmanlıların Bozcaada ve Limni'yi geri alması (1657) üzerine, Venedik donanması da artık Çanakkale Boğazı'nı kapatma planından vazgeçti. Bu mücadeleler sırasında Venedik'le yapılan deniz savaşlarında Osmanlılar, pek çok kalyonunu kaybetmesine rağmen her yıl yenilerini inşa etmeye devam ettiler ve en son 1071-1073(1661-62)'de eski altı kalyonu tamir ettirdiler⁴⁴.

Kalyon kullanılması ayrı bir maharet istediği ve kalyonlarda görevli mürettebat ise bu tecrübeyi henüz kazanmadığı için Venedik'le yapılan deniz savaşlarında büyük başarılar elde edilemedi. Bu sebeple 1072(1661)'de Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'yı kapudan tayin eden ve bahriyede ıslahat yapmak isteyen sadrazam Fazıl Ahmed Paşa, kalyonları kaldırarak kadirgaya dönülmesini emretti. Bu amaçla tersanede kırk ve derya beylerinin emrinde kırk kadirga olmak üzere toplam seksen kadirgadan meydana gelen bir donanma vücuda getirmeye çalıştı⁴⁵. Bu karar üzerine kalyon döneminin ilk safhası kapanmış

40 Kara Çelebi-zâde, *Ravzatü'l-ibrâr Zeyli*, s. 287.

41 Katib Çelebi, *Tuhfe*, s. 185; Silahdar, *Tarih*, I, 55-56.

42 Sinop kadısına gönderilen 20 Şevval 1066 (11 Ağustos 1656) tarihli hükümde dört kalyona yetecek kereste temin etmesi isteniyor ve ayrıca bir başka listede diğer kalyon inşa edilecek yerler belirtiliyordu (BOA, MAD. 9837, s. 105).

43 Cezayir sekiz, Tunus on ve Trablusgarb sekiz burtun ile katılmıştı (Kara Çelebi-zâde, *Ravzatü'l-ibrâr Zeyli*, s. 305; Silahdar, *Tarih*, I, 69-73).

44 26 Zilhicce 1071-28 Safer 1073 (22 Ağustos 1661-12 Ekim 1662) tarihleri arasında ait bir tersane muhasebe defteri: BOA, MAD. nr. 1077, s. 24.

45 Silahdar, *Tarih*, I, 221.

oldu. Ancak 1082(1671) senesinde onbeş kalyon için lüzumlu direk, sütun ve seren temin edilmesi için Sinop civarından gerçekleştirilen teşebbüs⁴⁶ ve yeni kalyonlar için yapılan bazı masraflar⁴⁷, hala kalyon inşasının kısmen sürmüştüğünü düşündürmektedir. Silahdar'ın Girid seferi ile ilgili verdiği bilgiler ışığında ise, Garb Ocaklarının kalyon kullanmaya devam ettikleri anlaşılmaktadır⁴⁸.

Garb Ocakları Kalyonlarının Osmanlı Donanmasındaki Değişime Etkisi

13 Rebiülâhır 1055 (8 Haziran 1645)'de Girid seferi için Avarin'de demirleyen Osmanlı donanmasına takviye maksadıyla Tunus ve Trablusgarb'dan gelen filolarda sadece çekdirme ve kadirgaların bulunması, Garb Ocakları donanmasında da henüz tam olarak kalyon düzenine geçilmediğini düşündürmekle beraber⁴⁹, bundan dört yıl sonra 1059(1649)'da, Venedik'e karşı Değirmenlik limanında hazırlık yapan Voynuk Ahmed Paşa komutasındaki Osmanlı donanmasına yardıma gelen Mağrib filosunda yirmialtı burtun ve onbir çekdirmenin varlığı artık kalyonun kullanılmaya başladığını göstermektedir⁵⁰. Bu sırada Osmanlı donanmasında, sadece üç kalyon bulunuyordu ve bunlardan biri de yine Tunuslu İbrahim Reis'e ait idi⁵¹. Osmanlı Kaptanıderyası hava rüzgârsız olduğu için savaşa girilmesini istemeyen Cezayir, Tunus ve Trablusgarb kapudanlarının tavsiyesine uymuştu. Ertesi gün rüzgarla birlikte harekete geçmiş ve Venedik donanması karşısında üstünlük sağlamışlardı⁵². Bu olay, Garb Ocakları Donanmasının Osmanlı donanmasından daha önce kalyonları benimsediğine ve savaş taktiklerine sahip olduklarına işaret etmektedir.

46 14 Şa'ban 1082 (16 Aralık 1671) tarihli Sinop ve civarından kalyonlar için direk, sütun ve seren temini hakkında hüküm: BOA. MAD. nr. 6572, s. 69.

47 BOA. MAD. nr. 15846, s. 1.

48 Silahdar, *Tarih*, I, 467, 469, 479.

49 Burada Mağrib beylerine hil'at giydirilmiştir (Katip Çelebi, *Tuhfe*, s. 173). Garb Ocakları filosunda Cezayir gemilerinin bulunmamasının sebebi, 1048(1638)'de Padişahın daveti ile Venedik'e karşı yardıma çağrılan Cezayir gemilerinin Avlonya'da uğradığı saldırının tazmin ettirilmemesi idi (Aziz Samih İltar, *Şimali Afrika'da Türkler*, İstanbul 1936, I, 206, 208).

50 Kara Çelebi-zâde, *Ravzatü'l-ibrâr Zeyli*, s.26; Abdi Paşa, *Vekayi'nâme*, s.13.

51 BOA. MAD. 5932, s. 33.

52 Abdi Paşa, *Vekayi'nâme*, s.18. Garb Ocakları donanması o sırada Moton açıklarında rasladıkları George adlı bir İngiliz gemisine Venedik'e karşı kendilerine katılmasını isteyerek önce kiralamışlar ve sonra el koymuşlardı (Goffman, *İngilizler*, s.139).

Özellikle Cezayirli denizciler, XVII. yüzyılın başlarında, kendi faaliyetleri için en uygun liman olarak buldukları Cezayir'e gelen Hollandalı ve İngiliz korsanların yelkenli gemilerini benimsemeye başlamışlardı⁵³.

1064 (1654)'de Venedik donanmasının Boğaz çıkışını kapatması sebebiyle, bütün Osmanlı deniz askeri yeniden göreve çağrıldığında Trablusgarb'ten yedi kalyonluk bir filo gelmiş ve merkezî donanmanın düzenlenmesinde etkili olmuşlardı. Filo kumandanları Trablusgarb Ağası Mehmed Ağa ile Kalyonlar Kapudanı Küçük Mehmed idi ve İstanbul'da büyük ilgi gördüler. Dönemin kaptanıderyası Kara Murad Paşa, bu denizcilere oldukça değer vererek donanma işlerinde kendilerini danışman edindi; hattâ Sultan IV. Mehmed ile görüşmelerini sağladı. Bu görüşmede pekçok iltifata mazhar olan Kalyonlar kapudanı Küçük Mehmed, yıllardır para ve asker harcandığı halde Venedik karşısındaki başarısızlıktan duyduğu üzüntüyü belirterek kendilerinin sahip olduğu mükemmel kalyonlarla savaşa hazır olduklarını söyledi. Bu görüşme sonunda IV. Mehmed, Trablus kalyonlarının ihtiyacı olan mühimmat ve halatın Tersane-i Âmire'den, yiyecek ihtiyaçlarının ise Kaptanıderya tarafından karşılanmasını emretti. Bunun gereği olarak her kalyona yirmibeş kantar halat, dört tunç top ve ikibin kuruş verilecekti. Ancak bu karar Tersane kethudasının tepkisine yol açtığından mühimmatın yarısını teslim etmiş ve ödenmesi gereken paranın bin kuruşluk kısmını da kendisi almıştı. Ayrıca Küçük Mehmed'in gemisine verilen dört toptan ikisi daha şenlik atışı sırasında çatladığı için durum padişaha kadar aksetmek zorunda kalmış ve Kapudan Paşa'nın ikazı ile toplar yenilenmişti. Bu olaylar merkezî donanmanın temsilcileri ile Garp Ocakları mensupları arasında bir çekememezlik ortaya çıktığını da göstermektedir.

Kapudan Paşa bir meşveret meclisi toplayarak deniz savaşlarında takip edilmesi gereken strateji ve taktik konusunda Trablusgarb kapudanları ve reisleriyle istişare etti. Küçük Mehmed, savaş mahallinde gemiler tertip edilirken "kanûn-ı kadîme"ye göre önde çarhacı gemilerinin bulunmasını, sağ, sol, orta ve kanat şeklinde durmalarını, bu gemilerden birinin bile ayakta kalması durumunda kapudan baştardasının öne çıkmamasını tavsiye etti. Çünkü daha önce Kapudan Cafer Paşa (1632-1634), Kesendire önünde giriştiği savaşta önce kendi baştardası ile savaşa girerek yanlış bir uygulama başlatmış ve bu

⁵³ Glete, *Warfare at Sea*, s. 109.

yüzden bazı savaşlar kaybedilmişti. Bu teklif toplantıya katılanlar tarafından da uygun bulunduğu için padişaha sunularak onayı alındı. Küçük Mehmed ayrıca, kendi filosundaki her kalyonda bulunan topçulardan ikisinin donanma kalyonlarındaki topçularla yer değiştirmesini ve böylece Osmanlı donanmasındaki topçuların da eğitilmesini teklif etti. Bu maksatla yedi kalyondan oluşan Trablus filosunun 14 topçusu ile Osmanlı donanmasındaki topçular yer değiştirdiler⁵⁴.

Bütün hazırlıklar ve takip edilecek stratejiler belirlendikten sonra Osmanlı donanması 21 Cemaziyelâhır 1064 (9 Mayıs 1654)'te Murad Paşa komutasında Beşiktaş'tan hareket etti ve Boğazhisarları'na geldiğinde Serv Burnu önünde yine Venedik donanması ile karşılaştı. Bunun üzerine toplanan harp meclisinde Küçük Mehmed Kapudan'a alınması gereken nizam hakkındaki görüşü soruldu. O da Venedik kapudanesinin karşısına kendi kalyonu, patronasına patronası, riyalesine riyalesi ile karşı çıkmayı ve dört kalyona da yine kendi filosundaki dört kalyonu çıkarmayı planladı ve diğer Venedik gemilerine donanmadaki gemilerin karşı çıkmasını önerdi⁵⁵. Buna göre önde bey gemileri ile eyalet askerlerinin bindiği İstanbul kalyonları, sağda Trablusgarb kalyonları, solda diğer kalyonlar, merkezde yeniçerilerin bindiği gemiler ve kadırgalar bulunuyordu⁵⁶. Bu düzenlemeye rağmen Trablusgarb kalyonları savaşa karışmadan boğazdan çıktılar ve Venedik donanması ile yalnız savaşmak zorunda kalan Osmanlıların bu çatışmada bir kalyonu yandı. Kapudan Paşa bu tavırları yüzünden Trablusgarb kalyon kapudanlarını ve özellikle Küçük Mehmed Kapudan'ı şiddetle azarladı. Osmanlı Donanmasına daha sonra Tunus ve Mısır kalyonları ile onbir Cezayir kalyonu daha katıldı⁵⁷.

Yoluna devam eden Osmanlı donanması İstendil adası yakınlarında Venedik donanması ile yeniden karşılaştığında Trablusgarb filosu yine aynı tavrı sergiledi ve savaşa katılmadı. Kaptanıderya bu davranışlarının sebebini öğrenmek istediğinde ise, gemilerini kendi geçimleri için kullandıklarını ve Venedik donanmasındaki ateş gemilerinden çekindiklerini ileri sürdüler. Bunun

54 Naima, *Tarih*, İstanbul 1283, V, 391-397.

55 Abdi Paşa, *Vekayi'nâme*, s. 53.

56 Naima, *Tarih*, V, 398-400. Abdi Paşa, bu sıralamada önde Trablus kalyonları, arka arkaya İstanbul kalyonları, 6 mavna, 40 çekdirme iki saf olup ortada Kapudan Paşa başardası şeklinde olduğunu yazmaktadır (*Vekayi'nâme*, s. 53-54).

57 Kâtip Çelebi, *Tuhfe*, s. 194.

üzerine Murad Paşa, onlardan yararlanamayacağını anlayarak vilayetlerine dönmelerine izin verdi⁵⁸.

Garb Ocakları filolarının Osmanlı Donanması ile müşterek hareket etme tavırları bununla sınırlı kalmadı. Meselâ, 1067(1657)'de Cezayir, Tunus ve Trablusgarb'dan toplam yirmialtı burtun donanmaya destek maksadıyla geldiği halde, Venedik donanması ile karşılaştıklarında savaşmadılar ve bu yüzden Osmanlı kamuoyundan şiddetli tenkid almışlardı⁵⁹. Bununla beraber, Osmanlı merkez donanması içinde Garb Ocaklarından gelme denizciler bulunuyordu. Mesela aynı sene Osmanlı donanması içinde iki Cezayirli reisin kumandasında iki kalyon bulunuyordu⁶⁰.

Osmanlılar, 1662'de kalyon düzeninden bir süre için vazgeçip yeniden kadirga nizamına geçmeleri ile kalyon kullanma stratejisine ara vermiş oldular. Ancak 1682'de yeniden kalyon dönemi başlayınca tekrar Garb Ocakları kalyonları da Osmanlı Donanmasına katılmaya başladı. Mağrib kalyonlarının zaman zaman Venedik donanmasıyla savaşmaktan kaçınmaları, Osmanlılar üzerinde olumsuz etki yapmış olsa bile⁶¹, Merkezî Donanma ile Garb Ocakları'nın ilişkisi devam etmiş, pekçok Garb Ocağı mensubu denizci Osmanlı donanmasında görev yaptığı gibi, top ve mühimmat eksiklikleri Tersane'den karşılanmıştı. Nitekim, 1102(1690)'de üç Trablusgarb kalyonu tersanede diğer kalyonlarla birlikte kalafat edildiği⁶² gibi, 1107(1696)'de Akdeniz'e çıkacak donanmaya katılmak üzere Trablusgarb'ten beş kalyonluk bir filo yeniden İstanbul'a gelmişti⁶³. 1109(1697-98)'da Tersane'deki Kurşunlu Mahzenden mühimmat verilen onyeddi kalyon arasında Tunuslu Ali Kapudan ile Trablus-

58 Ocak gemisi olan bu kalyonların her biri için 100.000 kuruş ödenmişti. Bu savaşın genel olarak ele alındığı kaynaklar için bk. Katip Çelebi, *Tuhfe*, s. 193-196; Abdi Paşa, *Vekayi'nâme*, s.53-57; Naima, *Tarih*, V, 391-400. Ticaret amaçlı kullanılan gemilerin kaptanları genellikle savaşlara katılmaktan çekiniyorlardı. Bu durum, XVII. yüzyılın ikinci yarısında Hollanda ve İngiltere arasında yaşanan savaşlarda da müşahede edilmişti (Harding, *Deniz Savaşları*, s. 113).

59 Kara Çelebi-zâde, *Ravzatü'l-ebrâr Zeyli*, s. 305..

60 BOA. MAD. 4688, s. 19; BOA. MAD, 5662, s. 60. 1062(1651)'de de bir Trablusgarblı bulunuyordu BOA. MAD. 967, 968.

61 Meselâ, Kaptanıderya Kalaylıkoz Ahmed Paşa, 1101(1689)'de Benefşe'yi kuşatan Venedik'e karşı Cezayir, Tunus ve Trablusgarb filolarından yardım istediği halde, çekingen davranmışlardı (Silahdar, *Tarih*, II, 485-486).

62 BOA. KK. 5652, s. 8.

63 Defterdar, *Zübde*, s. 577.

garblı Mehmed kapudanların⁶⁴, 1110(1698-99)'da ise Cezayirli Hüseyin, Mustafa, Ahmed ve Süleyman kapudanlar ile Trablusgarblı Mehmed ve Bayram kapudanların⁶⁵ kalyonlarının bulunması, Mısırlıoğlu İbrahim Paşa ve Mezemorta Hüseyin Paşa gibi Garb Ocaklarından yetişen denizcilerin Kapudan Paşalık görevine getirilmeleri Merkezî imparatorluk donanması bünyesinde Garb Ocaklarına mensup gemi reislerine verilen önemi göstermektedir.

Yeniden Kalyona Dönüş (1682)

Kadırga dönemini ön plana çıkaran ve kalyondan vazgeçilmesini öngören karar (1662), yirmi yıl devam etmiş ve nihayet 1093(1682)'de Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın sadareti ve Bozoklu Mustafa Paşa'nın kaptanıderyalığı sırasında on kalyon inşası için verilen emirle değişmiş, Osmanlı Denizciliğinde kalyon dönemi ikinci defa yeniden başlamış oldu. Uzunlukları, sekizi 45 ve ikisi 50 zira (34m ve 38m) olan bu kalyonlardan dördü üç anbarlı, seksen tunç toplu, altısı ise altmış tunç toplu olacaktı⁶⁶. Bu kalyonların inşa sorumluluğu ile beşinin kumandası Trablusgarb ocağında yetişen⁶⁷ Mısırlıoğlu İbrahim Paşa'ya Rodos sancakbeyliği görevi ile, diğer beşinin kumandası ise, derya beylerinden Baba Hasan Bey'e Reşid⁶⁸ sancakbeyliği görevi ile⁶⁹ verildi. Mısır'dan Rodos'a kadar olan bölgeyi Baba Hasan, Rodos'tan İstanbul'a kadar olan bölgeyi Mısırlıoğlu korumakla vazifelendirildi. Mısırlıoğlu, daha sonra Kıbrıs Beylerbeyliği ile Miri Kalyonlar Baş Kapudanlığına, Baba Hasan da

64 BOA. MAD. 15658.

65 BOA. KK. 5650, s.1-3; BOA. KK. 5656, s. 1-4.

66 Bu kalyonlar için lüzumlu kereste çeşitleri ve temini hakkında bilgi D. BŞM. TRE, nr. 14572, 14573'de, yer almaktadır. Kalyonlara konulacak toplardan çeşitli büyüklükteki 349 top, 200 eynek, 12 Şevval 1095(22 Eylül 1684)'de (KK. 5649, s. 11), 236 top ise 23 Zilka'de 1095(1 Kasım 1684)'de (MAD. 4039, s. 154) Tersane'ye teslim edildiler.

67 Trablusgarb dayısı olan Mısırlıoğlu İbrahim, 1087(1676)'de Trablusgarb beylerbeyi oldu (Abdi Paşa, *Vekayi'nâme*, s. 399).

68 Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Ziüde-i Vekayiât* (haz. A. Özcan, Ankara 1995, s. 177)'da İskenderiye olarak geçmektedir ki, sancak merkezinin yeri ile ilgili bir farklılık olsa gerektir.

69 Baba Hasan Bey, 19 Şevval 1083 (7 Şubat 1673)'de Karlılı sancakbeyi idi (BOA. KK. 5596, s. 7-8). Mısırlıoğlu, 1097 (1686)'de kaptanıderya olunca Baba Hasan da Kıbrıs Beylerbeyliği ile Miri Kalyonlar Baş Kapudanı oldu (Silahdar, *Tarih*, II, 227), Baba Hasan'ın Şa'ban 1097 (Temmuz 1686)'de Karyot adası yakınlarında taundan vefat etmesi üzerine (Silahdar, *Tarih*, II,254-255), bu göreve 2 Şevval 1097 (22 Ağustos 1686)'de Benefşeli Ali Kapudan 110 kise akçe ile tayin edildi (BOA. Bâbiâsaffi, Divan-ı Hümayun, (A. DVN), Dosya, nr. 184/32).

ikinci kapudanlığa getirildi. Böylece kalyonların yeniden devreye girmesiyle birlikte kalyonlar için yeni bir düzenleme yapılmış oldu. Silahdar'ın, "*Zuhûr-ı Kalyonhâ-i Mîrî*" başlığı altında verdiği bu bilgilere göre, Garb Ocaklarında olduğu gibi Tersane'de de yeni bir ocak oluşturuldu ve uygulamalar için kanun hazırlandı. Buna göre kalyonlardan büyüklerine dörtyüz, küçüklerine üçyüz levend yerleştirilmesi ve bütün görevlilere ödenecek maaşların belirlenmesi kararlaştırıldı. Ayrıca Başmuhasebeci Mustafa Efendi, defterdar tayin edilerek bu gemilerin inşası için nâzır olarak görevlendirildi⁷⁰. Kalyonlar, Ramazan 1095(Ağustos 1684)te tamamlanmış⁷¹ ve bu düzenlemelerden hemen sonra 1096(1685)'da donanmada bulunan on kalyon, altmışbeş kadirga ve derya beyi gemileri denize çıkmaya hazır hale gelmişti⁷².

II. Viyana kuşatmasında Avusturya ordusunda mühendis olarak görev yapan ve diplomatik-askerî bir misyonla, bir süre İstanbul'da da kalan Marsigli'nin⁷³ verdiği bilgiye göre, Osmanlı donanmasının kalyona geçişinde Livorno'lu mühtedî Mehmed Ağa'nın önemli rolü olmuş, onun marifetiyle yeni model kalyonlar yapılmıştır. 1692'de İstanbul'da iken Tersane'de yaptığı gezilerde kalyon inşa faaliyetlerini müşahede eden Marsigli, Mehmed Ağa'nın Sadrazam Köprülüzâde Fazıl Mustafa Paşa'ya olan yakınlığı sebebiyle ön plana geçtiğini ve mükemmel gemiler yaptırdığını zikretmektedir⁷⁴. Bu şahıs, Osmanlı kaynaklarında, muhtemelen yukarıda ismi mîrî kalyonların inşasında nâzır olarak geçen Frenk Mustafa Efendi olmalıdır⁷⁵.

⁷⁰ Silahdar, *Tarih*, I, 762-763;

⁷¹ Bu kalyonlardaki mürettebâtın mevacic ve diğer masrafları için 537 kise akçe gerekmişti . Bunun 123 kisesi Rodos ve Kıbrıs'tan, 20 kisesi İskenderiye'den ve kalanı ise Hazine'den karşılanacaktı (Defterdar, *Zübde*, s. 177-178; Râşid, *Tarih*, İstanbul 1153, I, 444-445).

⁷² Defterdar, *Zübde*, s. 201.

⁷³ Aslen Bologna'lı olan ve Karlofça sonrasında sınır tesbiti yapan heyette bulunan Luigi Ferdinando Marsigli (1658-1730)'nin bu görevi ile ilgili bk. Monika Molnár, "Karlofça Antlaşması'ndan sonra Osmanlı-Habsburg Sınırı (1699-1701)", *Osmanlı I*, Ankara 1999, s.472-479.

⁷⁴ Mehmed Ağa'nın aynı zamanda Darbhane'de akçenin ayarı ile görevlendirildiğini belirten Graf Marsigli, bu geminin maketinin yapıldığını ve bilahare maketi kendisinin satın aldığını belirtmektedir (*Osmanlı İmparatorluğunun Zuhur ve Terakkisinden İnhitâtı Zamanına Kadar Askerî Vaziyeti*), terc. M. Nazmi, Ankara 1954, s.269-270.

⁷⁵ Marsigli'nin, mağşuş sikke uygulamasının müsebbibi görüldüğü için Edirne'deki isyanda öldürüldüğünü belirttiği Mehmed Ağa (*Osmanlı İmparatorluğunun Askerî Vaziyeti*, s. 269-270) ile, Silahdar (*Tarih*, II, 603), Defterdar Mehmed Paşa (*Zübde*, s. 411) ve ondan naklen Râşid (*Tarih*, II, 175)'in, sâhib-i ayâr tayin edilen ve mankırı

Kalyonlara yeni bir nizam verilmesinden sonra daha düzenli bir şekilde kalyon inşa edilmeye başlandığı gibi uzunluklarının da giderek arttığı anlaşılmaktadır. Nitekim, 1101-1103 (1691-92) senelerinde Tersane ve Çayağzı'nda inşa edilen kalyonlardan Kapudane kalyonu 54 zira (41m), diğerleri ise 50 zira (38 m) olarak planlanmıştı⁷⁶. 1106 (1695)'da Sakız'ı işgal eden Venedik'e karşı çıkarılan donanmada yirmialtı kalyon ve yirmidört çekdiri bulunuyordu. Venedik donanmasında ise yirmi kalyon, altı mavna ve yirmidört çekdiri yer alıyordu. Bu tespitler Venedik donanmasında da henüz kürekle hareket eden gemilerin var olduğunu göstermektedir⁷⁷. 1108(1696)'de yirmiyük kalyon Akdeniz'e⁷⁸, 1109 (1697)'da yine yirmiyük kalyon Akdeniz'e, dört kalyon Karadeniz'e sevkedildi⁷⁹. 1109-1110 (1698)'da yirmialtı kalyon Akdeniz, altı kalyon da Karadeniz donanması için hazırlandı ve daha önce inşasına başlanan büyük yeni kalyonun yapımı tamamlandı⁸⁰. Bu sebeple, 1096-1110 (1685-1699) yılları arasında kalyon inşasına hız verilerek kalyonculuğun geliştirilmesi sayesinde deniz savaşlarında galibiyet sağlandığı halde karadaki mağlubiyetler Karlofça antlaşmasıyla sonuçlanmıştır.

ihdas ettiği için halkın tepkisini çekerek 23 Muharrem 1103(1692)'de aynı bahane ile Edirne'de öldürüldüğünü naklettikleri Frenk Mustafa Ağa aynı kimsedir. Frenk Mustafa'nın müsadere edilen malları arasında Silahdar'a göre 60.000 guruş nakid, elli kıyye kadar gümüş kap, on altın saat, on murassa hançer ve kılıç bulunuyordu. Defterdar, yüzsekiz kise nakid ve ikiyüz kise zimmeti ve bir miktar mücevheri çıktığını kaydeder. Marsigli ise, müsadere edilen mücevher ve paralarından başka, yağmalanan eşyası arasında bulunan Arapça ve Rumca bazı kitapları kendisinin aldığını ifade eder.. Sâhib-i ayâr Mustafa'nın muhalledâtu ile ilgili kayıtlar MAD. 5370, s. 269-271'de yer almaktadır. Kalyon inşası vesilesiyle bu konuya temas eden D. Panzac ise, 1682'de İstanbul Tersanesi'nde ilk defa yelkenli gemi inşa eden Mehmed Ağa isimli Livorno'lu mühtedi bir gemi yapımcısından bahsetmekte ("The Manning of the Ottoman Navy in the Heyday of Sail (1660-1850)", *Arming the State: Military Conscription in the Middle East and Central Asia, 1775-1925*), ed. E. J. Zürcher, Newyork-London 1999, s. 44,57 ve "Affrontement Maritime et Mutations Technologiques", s. 134) ise de kaynağında söz konusu bilgiler bulunmamaktadır.

76 BOA. MAD. nr. 3456, s. 322.

77 Defterdar, *Zübde*, s. 529

78 Bu donanma ile birlikte deryabeylerinin gemileri de bulunuyordu (Defterdar, *Zübde*, s. 611).

79 (BOA. MAD. 2731, s. 63; MAD. 2321, s. 46; MAD. 8880, s. 4. 1109 (1697)'da 17 kalyona verilen mühimmatın ayrıntılı bir listesi MAD. 15658'de kayıtlıdır.

80 Mezemorta Hüseyin Paşa'nın kapudanlığı sırasında yürütülen bu kalyon, kalyata, firkate, işkampoye ve diğer gemilerin inşa faaliyetleri 1 Cemaziyelâhur 1109-30 Receb 1110 (15 Aralık 1697-1 Şubat 1699) tarihleri arasında gerçekleşmiştir (BOA. Kamil Kepeci (KK), 5657, s. 1).

XVII. yüzyılın sonlarında kadirga inşasının adeta durduğu ve kadirgaların yerini kalyonlara terkettiği görülmektedir. Ancak derya beylerinin bir müddet daha kadirgalarına bindiği ve bu geleneğin bir süre daha devam ettiği bilinmektedir⁸¹. 1102-1113 (1691-1701) seneleri arasında Tersane'de 70 kalyon yanında 4 baştardanın tamir edilmiş olması gemi teknolojisindeki değişimi rakam olarak göstermesi açısından önem taşımaktadır. 1112 (1700)'de Tersanede yirmidört kalyon tamir edildiği gibi üç anbarlı büyük kalyonun (kalyon-ı kebîr) eksikleri tamamlanmış ve ilk defa 62 zira (46 m) uzunluğunda büyük bir kalyonun inşasına başlanmıştı⁸². O zamana kadar yapılan kalyonlardan çok daha büyük olduğu anlaşılan bu kalyon, 1113 (1702)'de tamamlanarak denize indirildi⁸³.

1113 (1701) tarihli Bahriye kanunnamesi ile getirilen düzenlemelerden sonra kalyon inşasının hızla geliştiği, 1114 (1702)'de üç kalyonun inşa, yirmibeş kalyonun tamir edildiği⁸⁴, 1115 (1703)'de tersanede yirmisekiz kalyon bulunduğu⁸⁵, 1116 (1704)'da yine üç kalyonun inşa, yirmisekiz kalyonun da tamir⁸⁶ edildiği görülmektedir. Bu sayılar, kalyon inşasının gerek sayı ve gerekse büyüklük itibarıyla geliştiğini göstermektedir.

Kalyonların Bazı Teknik Özellikleri

Kalyonlar ile kadirgalar arasında gerek inşa teknikleri ve gerekse mürettebat, malzeme ve mühimmatları bakımından pekçok farklılıklar olduğu tesbit edilse bile tam bir karşılaştırma için elimizde yeterli veri bulunmamaktadır. Aslında kalyon, gemi modeli olarak kadirga örnek alınarak yapılmıştı ve diğer yelkenli savaş gemilerine göre gövdesi daha uzundu⁸⁷. Maliyetleri bakımından normal büyüklükte bir Osmanlı kalyonununun inşa masrafı, yaklaşık üç-dört

81 Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 99-100.

82 *MAD.* 4876, s. 74-75. Aynı sene Nemçe esirlerinin bulunduğu on yedi kalyonda esir mübadelesi için sayım yapıldı (*MD.* 111, s. 731; *MAD.* 4876, s. 33b).

83 130 tunç top bulunan bu büyük kalyon (*MAD.* 4875, s. 20), üç anbarlı kalyondan yedi karış daha büyüktü ve 7 Zilka'de 1113 (5 Nisan 1702)'de inşası tamamlanmıştı (*Defterdar, Zübde*, s. 724).

84 *MAD.* 5897, s. 4.

85 *MAD.* 8880, s. 236.

86 *MAD.* 2637, s. 2.

87 Cipolla, *Yelken ve Top*, s. 44.

kadırga masrafına eşitti⁸⁸. 1072 (1661-62)'de bir kadırganın maliyeti mirî hesapla 1.210.756 akçe⁸⁹, 1096(1685)'da 972.000 akçe⁹⁰ civarında olduğu dikkate alırsa bir kalyonun 3-4 milyon akçeye mal olacağı anlaşılmaktadır⁹¹.

İnşa teknikleri bakımından ise, dönemin şartlarına uygun olarak kalyonlar da kadırgalar gibi keresteden yapılmakla beraber, geminin modelinden kaynaklanan farklılık sebebiyle pek çok kereste çeşidine ihtiyaç oluyordu ve bu durum kereste temini için devletin yeni orman kaynaklarına ulaşması mecburiyetini beraberinde getiriyordu. Kalyonların kadırgalara nisbetle uzun ve yüksek olması sebebiyle çok daha fazla keresteye ihtiyaç duyulması yanında kalyonlarda bulunması gereken sütun ve seren direklerinin varlığı ve çeşitliliği bu konuda ayrı tedbirler alınmasını gerektirmiştir ve kalyon aksamına göre kereste çeşitleri ortaya çıkmıştır⁹². Bir kalyonun sütun ve serenlerinin çeşitliliği geminin büyüklüğüne göre de değişiyordu. Meselâ 1082 (1672)'de inşa edilen bir kalyonda yirmi sütun ve seren bulunuyordu ve büyük direğin uzunluğu 37 zira (28 m.), tirinkete sütünü 33 zira (25 m.), cıvadora 32 zira (24 m.) idi ve diğer serenler 24-30 zira arasında değişiyordu⁹³ ki, bu ölçülerin kalyonların uzunluklarına yakın oldukları görülmektedir. Sütun ve serenlerin uzunlukları daha sonra inşa edilen kalyonların büyüklüklerine göre farklı oluyordu. Kalyon kerestesinin temin edildiği en önemli bölgeler, Bolu bölgesi, Sinop ve Samsun havalisi idi. Bu bölgelerdeki yetkililere gönderilen fermanlarda kalyon kerestelerinin düzgün ve işe yarar olması, kavak kerestesinin kullanılmaması ve kalyon direklerinin mutlaka köknar çamı olması şart koşuluyor, her sene tamire muhtaç olmaları halinde masraflarının tazmin ettirileceği bildiriliyordu⁹⁴.

Kalyonlarda kadırgalardan farklı olarak en önemli ihtiyaç malzemesi yelken idi. Bir kadırgada üçgen biçiminde cankurtaran, orta ve borda adında üç, dörtgen biçiminde tirinkete denilen bir olmak üzere toplam dört yelken

⁸⁸ 1066 (1656)'da yapılan kalyonlar ile ilgili bu bilgiyi Karaçelebizâde vermektedir (*Ravzatü'l-ibrâr Zeyli*, s. 266).

⁸⁹ Bu miktar tüccar hesabıyla 1.364.571 akçe idi (*MAD*. 6616, s. 204).

⁹⁰ *MAD*. 18274.

⁹¹ 1054(1644)'de inşa edilen ve ölçüleri sonrakilere oranla daha küçük olan bu ilk kalyonun sadece ahşap tekne olarak inşa masrafı ve çalışan ücreti olarak maliyeti 756.330 akçe idi (Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 94-95).

⁹² Kalyonlarda kullanılan kereste çeşitleri konusunda bk. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 117-120.

⁹³ Kalyon sütun ve serenlerinin temin edildiği yerler arasında Sinop, Çayağzı ve Kitroz bulunuyordu (*MAD*. 6572, s. 69).

⁹⁴ *MAD*. 2714, s. 187. Geniş bilgi için ayrıca bk. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 116, 119.

kullanılıyordu. Kalyonlarda ise mayıstra, tirinkete, mancana, gabya, baba-fingo, civadora ve alborta denilen ölçüleri büyük yelkenler bulunuyordu. Yelken bezi Gelibolu, Eğriboz, Benefşe, Ege Bölgesi, Mısır ve Kıbrıs gibi yerlerden belli ağırlık ve ölçülerde temin ediliyordu. Bu bezler Tersane'den verilen ölçülere uygun olarak cüllah denilen dokumacılar tarafından pamuk ipliği ile dokunuyor, sonra boyanıyor ve terziler tarafından istenilen ölçülere göre dikiliyordu⁹⁵.

Kalyonlarda diğer önemli malzeme ise top idi. Normal büyüklükteki (45-50 zira/34-38 m) bir kalyonda 56 top bulunuyordu ve bu sayı kalyonların büyüklüklerine göre değişiyordu. XVIII. yüzyılın başlarında üç anbarlı bir kalyonda top sayısı 112, büyük kalyonda ise 130'a ulaşmıştı. Topa olan ihtiyacın çokluğu sebebiyle her zaman Tophane'nin bu ihtiyacı karşılaması mümkün olmamakta, bu yüzden eksik olan toplar tüccar gemilerinden kiralamak suretiyle karşılanmakta idi. Kalyonlardaki toplar için çok sayıda yuvarlak da gerekiyordu ve bunun için Pravişte'de yeni bir demir madeni açılarak yuvarlak döküldü. 1109 (1697)'da Pravişte'de 500.000 yuvarlak döküldüğü tesbit edilmektedir⁹⁶.

Kalyonlar büyük gemiler olduğu için taşıdıkları insan sayısı da kadırgaya oranla fazla idi. Normal büyüklükte bir kadırgada savaşçı ve mürettebât dahil ortalama 330 kişi bulunuyordu⁹⁷ 1101(1690)'de normal büyüklükteki bir kalyonda ise gemi mürettebatı olarak 289, riyalede 393, patrona ve kapudanede 418 kişi arasında değişiyordu. Üç anbarlı bir kapudâne-i hümayûnun mevcudu ise 600 ile 1001 idi⁹⁸.

Kalyonculuğun geliştirilmesi ve Osmanlı denizciliğine düzen vermek amacıyla yapılan en önemli düzenleme, 1113 (1701) tarihli Bahriye kanunnamesidir⁹⁹. Bu kanunnameye göre kalyon sayısı 40'a tamamlandığı halde bile eskilerin yerine birer ikişer yenilerini yapmak için kereste hazırlanması şarttı.

⁹⁵ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 154-165.

⁹⁶ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 175-177.

⁹⁷ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 86.

⁹⁸ Kalyonların mürettebatı büyüklüklerine göre farklı idi. Geniş bilgi için bk. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 181-186, 240.

⁹⁹ Bahriye Kanunnamesi BOA. MD. nr. 112, s. 18-22'de, bir sureti *Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116/1688-1704)*, Haz. A. Özcan, Ankara 2000, s. 167-171'de bulunmaktadır. Neşri ile ilgili bk. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1984, s. 523-527.

Ayrıca kanunnâmenin çıktığı tarihte yirmi olan kalyon sayısının en kısa zamanda kırka tamamlanması gerekiyordu. Kanunnâmenin diğer maddeleri arasında donanma ümeralığı için yapılacak tayinlerde silsile-i meratibin gözetilmesi ve kara paşalarının kapudanlığa getirilmemesi gibi hususlar önemli yer tutuyordu. Bunun gereği olarak da Kapudanpaşalığa kapudane-i hümayun kumandanlığından gelmesi prensibi getirildi.

Bu dönemden itibaren bütün XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı denizciliği kalyonların gelişmesi istikametinde bir seyir takip etti ve denizlerde yeniden varlık göstermeye başladı. Kadırgalar, diğer devletlerdeki örneklerine¹⁰⁰ paralel olarak yüzyılın ortalarından itibaren sahnedeki çekildi. Sadece kaptanıderyaların bindiği başlarda, yüzyılın sonlarında aynı zamanda bir merasim gemisi olarak mevcudiyetini koruyordu¹⁰¹. Özellikle Cezayirli Hasan Paşa ve Küçük Hüseyin Paşa'nın kaptanıderyalığı sırasında teknik yapılanma ve eğitim dikkate alınarak tersanede ve gemi inşa tekniklerinde düzenleme çihetine gidildi.

¹⁰⁰ Fransa ve İspanya, 1748'de kadırğa sınıfı gemileri terketti (Harding, *Deniz Savaşları*, s. 120).

¹⁰¹ Belki de son inşa edilen başlarda 8 Receb 1203(4.IV.1789)'de denize indirilmişti (Taylesanizâde, *İstanbul'un Uzun Dört Yılı (1785-1789)*, Yay. F. M. Emecen, İstanbul 2003, s.143, 147, 357, 375 vs. Küçük Hüseyin Paşa, 27 Şa'ban 1205 (1.V. 1791)'de donanma ile Karadeniz'e hareket ettiği sırada başlardaya binmişti (III. Selim'in Sırkatibi Ahmed Tarafından Tutulan Rîznâme, Yay. S. Arıkan, Ankara 1993, s. 10-11).