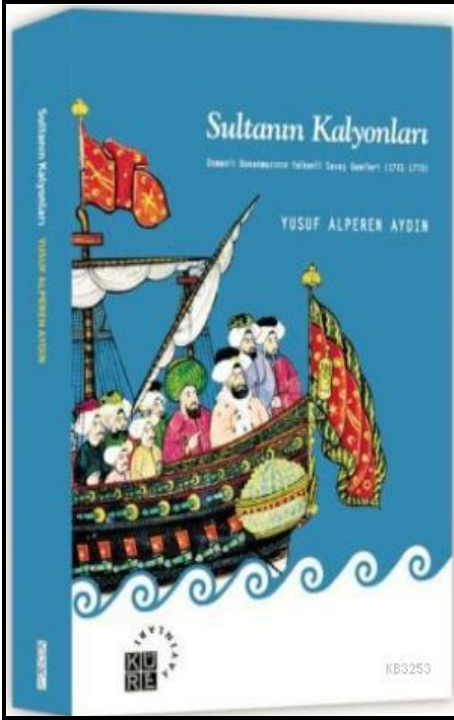


Yusuf A. Aydın, *Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul 2011, 430 s.



Osmanlı tarihçiliği, nereden bakılsa son otuz yıldır, gitgide artan bir hızla geçmişle hesaplaşmakta ve bir zamanların hâkim paradigmaları yerini son ana değin sürdürdüğü inatçı bir tutuculuğun ardından gönülsüzce yeni fikirlere bırakmaktadır. Sultanın Kalyonları, kökleri görülmeyecek denli derinlere inen fikr-i sabitlere ve gelenekselleşmiş kalıplara, belki de mümkün olabilecek en fazla rakam, belge ve tarihî bulguyla meydan okuyan yeni nesil

çalışmalar arasındaki gözü pek yerini almıştır.

Yazarın araştırmasının başında şikâyetçi olduğunu dile getirdiği üç unsur, bir bakıma, Osmanlı denizcilik tarihini konu alan kitabın temel argümanlarını daha en baştan gözler önüne serer. XVIII. yüzyıl, eser sahibinin serzenişle belirttiği gibi, Osmanlı tarihinin bir önceki asırla birlikte öksüz bırakılmış zamanlarından biridir. Osmanlı tarihçileri, uzun yıllardır sırtlarını döndükleri bu yüzyılın meselelerini layıkıyla anlayabilmek için göz korkutucu belge yığınlarının arasına korkusuzca dalıp ihmalkârlıklarını telafi etmelidirler. Müellifin özellikle Osmanlı denizcilik araştırmalarında hâlâ çok kuvvetli olduğunu hatırlattığı gerileme paradigması, XVII. ve XVIII. yüzyıl Osmanlı tarihinin yeni bir yaklaşımla derinlemesine ele alınmasıyla kadim mevzilerini biraz daha kaybedecek gibidir. Ne var ki, yazarın kitabını kaleme alırken karşılaştığı güçlükleri tarif ederken itiraf ettiği üzere, Osmanlı tarihinin belli başlı alanlarında gerileme paradigmasının haksızlığını kanıtlayan kayda değer araştırmalar yayımlanmış olsa da, Osmanlı deniz tarihçiliği yolun henüz başındadır.

Osmanlı tarihinin akademik araştırmalarına aşina olmayan okuyucunun Sultanın Kalyonları'nı eline ilk aldığı anda şaşkınlıkla karışık bir korku duymasını anlayışla karşıla-

mak gerekir. Kitap, neredeyse ilk satırından sonuna değin muazzam yoğunluktaki Osmanlı arşiv belgelerinin sabır isteyen ağırlığını hissettirir. Bu belgeler, eserin ana eksenini oluşturduğu gibi, Osmanlı tersanesi, gemi yapımı, teknelerin teknik donanımı gibi konuların tafsilatlı incelenmesine yönelik tablo ve şemaların oluşturulması için kullanılmıştır. Bir tarih çalışmasından daha fazla kuramsal zenginlik ve teorik çözümleme bekleyenler için arşiv dokümanlarının baş döndürücü ağırlığı biraz hayal kırıklığı yaratabilir. Bununla birlikte, unutulmamalıdır ki, Osmanlı deniz tarihçiliği, son on yıldaki kıpırdanma bir yana bırakılırsa, henüz emekleme aşamasındadır ve ampirik bulgularla yüklü, ana kaynakların tanıklığını esas alan bu cinsten dökümlere duyulan ihtiyaç elzem derecesindedir.

Sultanın Kalyonları, XVIII. yüzyılda Osmanlı donanması için imal edilen yelkenli savaş gemilerinin üretim süreci ve kalyon teknolojisine geçişin Osmanlı tersanelerinde yol açtığı yapısal değişimlerle ilgilidir. Osmanlı kalyonunun teknik tanımı, kalyon inşa sürecinde devreye giren işgücünün tavsifi, yelkenli savaş gemilerinin talepleri doğrultusunda kurulan yelken bezi ve lenger

imalathaneleri, kalyonların donatılmasında kullanılan alet edevat ve yine suya indirilen kalyonlarda hizmet eden personel ve geminin mühimmatı sırasıyla ele alınan konular arasındadır. Bu haliyle, kitabın Osmanlı iktisat tarihini epeyce ilgilendirdiğini iddia etmek yanlış olmaz.

Bununla birlikte Sultanın Kalyonları, temel bakış açısı olarak Osmanlı siyaset penceresinden bir değerlendirilmeyi esas alır. Bunun en bariz göstergelerinden biri, kitabın açılış sayfalarının Osmanlı deniz kuvvetlerini iç işleyişte özerk bir konuma getirmeyi amaçlayan 1701 Bahriye Kanunnamesi'ne tahsis edilmiş olmasıdır. Bu andan itibaren kitabın ana dayanağı olan Osmanlı askerî modernleşmesinin kara ordusundan önce deniz kuvvetlerinde başladığı iddiası kendini gösterir. Kanunnameleri ve kalyonun teknik özelliklerini konu alan ilk bölümü takip eden sayfaları dolduran belge yığınları, eninde sonunda bu temel iddianın etrafında dönen ve yazarın kanaatini pekiştirmeye yarayan kanıtlar işlevini görmektedir. 1701 Kanunnamesi'ne göre, Osmanlı siyasî karar alma mekanizması, bundan böyle intisap ve tepeden tayinler yoluyla denizcilik eğitiminden geçmemiş kişileri

deniz kuvvetlerinin yönetimine getirmemeyi taahhüt ediyordu. Kanunnamenin hazırlanmasına önyak olan Mezemorta Hüseyin Paşa, çevre bölgelerin, yani Garp Ocakları'nın Osmanlı merkezî iktidarını baştan şekillendirme hususunda yenilikçi bir rol üstlenme yeteneğini sergilemiş oluyordu. 1706-1707 ve 1714 düzenlemeleri, Osmanlı deniz kuvvetlerindeki meslekî uzmanlığı daha ileri seviyelere taşıdı.

XVIII. yüzyılın başında yürürlüğe giren denizcilik kanunname ve düzenlemeleri aynı tarihlerde sistematik hale sokulan kalyon üretimi ile birlikte düşünüldüğünde, Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü çağın askerî ihtiyaçlarına yanıt verebilecek bir düzeye çıkarmak için bilinçli bir çaba içine girdiğini gözler önüne serer. Kitapta belirtildiği gibi, yelkenli ve yüksek bordalı savaş gemileri Osmanlılara yabancı bir teknoloji değildir; Osmanlı yönetimi, XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren imparatorluk sınırları içinde ürettiği kalyonları askerî gayelerle seferber etmiştir. XVIII. yüzyılın başından itibaren kanunnamelerle düzenli hale getirilen kalyon üretimi, gemi mürettebatının vasıflarına ilişkin önceden belirlenmiş kuralların kabulü sayesinde Osmanlı iktidarının

tepeden aşağı bir yenileşme hamlesine girmesinin açık kanıtlarını oluşturur. Ne var ki, Sultanın Kalyonları, aynı zamanda, bu iyi niyetli girişimlerin her zaman aynı başarıyla sonuçlandırılmadığını gösteren örnekler vererek siyasetin toplumsal yapıyı değiştirme yeteneğinin sınırlarını tayin etmeye giden bir yol açar. Örneğin, XVIII. yüzyılın ilk yarısında birbirinin peşi sıra yayımlanan kanunname ve düzenlemeler, devlet merkezli yenileşme hareketinin birçok durumda insan faktörüne takıldığı intibahı yaratmaktadır. Yine de, kitabın ana argümanına dönmek gerekirse, Osmanlı idaresinin XVIII. yüzyılın başında çağdaşı batılı devletlerle aşağı yukarı aynı teknoloji mahsulü savaş kalyonlarını öz imkânlarıyla imal edebilme kapasitesi, revizyonist Osmanlı tarihçiliğinin Rönesans ve XVII. yüzyıl Avrupası ile Osmanlı toprakları arasındaki kültürel alışveriş ve etkileşimin büyük kopmalar yaşamadığı tespitiyle anlamlı bir bütünlük oluşturmaktadır.

Sultanın Kalyonları, ismine yakışır surette, imalatının ilk aşamasından aldığı Osmanlı kalyonunu bütün teknik özellikleriyle tarif etme yolunda yürekli adımlar atar. Kalyon türlerinin top ve ambar sayısına göre

tasnif edildiği kısımlar, Osmanlı denizcilik tarihiyle öyle ya da böyle hemhal olmuş meraklılar için yeni olmaktan ziyade destekleyici bilgilerle doludur. Bununla birlikte kalyon ebatlarının hesaplanmasında batılı mühendislerle Osmanlı mimarlarının kullandığı farklı yöntemlere dikkat çeken yazar, bu sayede hevesli ama donanımsız okuyucunun düşebileceği tuzaklardan birine işaret eder. Kitabın alabildiğine yüklü ve zengin muhtevası içinde eriyip gitme ihtimali olan bu saptama, yazarın XVIII. yüzyılda inşa edilen kalyonlarla ilgili öne çıkardığı örneklerde görülebileceği gibi, bir Osmanlı kalyonunun gerçek uzunluğunun belgelerde kayıtlı olan rakamların ötesine geçtiğini göstermesi bakımından epeyce önemlidir. Kalyon inşasına dair sayfalar, gemi yapım sürecini betimleyen teknik terminolojinin XVIII. yüzyıla özgü Osmanlıca karşılıklarıyla beraber veren emek mahsulü bir uğraşın meyvesidir. Bu satırlardan çıkan çarpıcı sonuç, XVIII. yüzyıl Osmanlı askerî denizciliğinin, Osmanlı askerî tarihine dair son dönemde neşredilen çalışmaları teyit eder nitelikte, batılı emsalleriyle aşağı yukarı aynı teknoloji havuzundan beslendiğidir.

Sultanın Kalyonları, Osmanlı sultanı namına denize indirilen her bir kalyonun inşa aşamasında ihtiyaç duyulan malzemeden bu işte görev alan uzman ve işçilerin çeşitlilik ve sayısına, teknesi tamamlanan geminin çetin sulara seyrüsefer edebilmesini sağlayan teçhizatla donatılmasından gemiyi yüzdüren mürettebatın kimlerden oluştuğuna kadar muazzam genişlikte meselelere yine muazzam kapsam ve derinlikte sayfalar ayırır. Kitabın en ilgi çekici bölümlerinden birini teşkil etmesine rağmen erken modern gemi yapımının temel maddesi olan kerestenin denizcilik teknolojisindeki işlevine göre isimlendirilmesine dayanan terminoloji içinden çıkılamayacak denli karmaşık görünüyor. Öte taraftan kitap, Osmanlı iktidarının savaş donanmasını çağın ihtiyaçları doğrultusunda yenilemek adına belirli sayıda kalyonun inşa edilmesi ve mevcutların hizmet ömürlerini uzatmak amacıyla düzenli olarak bakıma alınmasını talep etmesi, başlı başına yüksek maliyetli bir iş olan kalyon üretiminin başkentteki merkezî tersane başta olmak üzere, tersanelerde istihdam edilen işçi ve teknik uzman sayısını önemli miktarda yukarı çektiğini ikna edici bir şekilde ortaya koyar.

Birçok erken modern devlette olduğu gibi, tersanelerde yoğunlaşan ve farklı iş kollarının bir arada çalışmasını zorunlu kılan imalat süreci, imparatorluğun erken tarihlerinden itibaren Osmanlı sanayisinin öncü sektörlerinin başında geliyordu. Ne var ki, XVIII. yüzyılın başlarında artan maliyet ve kitapta yeri geldiğinde arşiv belgelerine atıfla aktarılan imparatorluğun epeyce uzak köşelerinden İstanbul'daki tersanede istihdam edilmek üzere celp edilen usta ve işçilerin hikâyesi, bu dönemde, Osmanlı modern devlet oluşumunun ana basamakları arasında yer aldığı söylenebilecek bir teknik uzmanlaşma ve kurumsal bir organizasyon becerisinin maddî dayatmaların zoruyla şekillendiği izlenimini güçlendirmektedir. Yine de, Sultanın Kalyonları, kantarın topuzunu nerede durdurmasını çok iyi bilen bir ustanın ellerinde, kitap boyunca bolca istifade edilen muhasebe defterlerinin ışığında, XVIII. yüzyılın ilk yarısında tebellür eden merkezileşme eğiliminin belli sınırları olduğu uyarısında bulunur. Ne de olsa, devletin çığ gibi büyüyen harcamaları kayıt altına almak adına gösterdiği onca hassasiyete rağmen tek başına bir kalyonun bile ne kadara mal olduğunu tespit etmek

üretimin dağınık doğası nedeniyle neredeyse imkânsızdır.

Kalyon, belki de, o zamana değin görülen en talepkâr gemiydi. Kalyon inşaatının yüksek maliyeti, devleti kolları sıvamaya ve Tersane-i Amire içinde yeni tesislerin kurulmasına yol açmıştı. Sultanın Kalyonları, devlet güdümlü sanayilerin en belirginlerinden iki tanesini, yelken bezi ve lenger imalathanelerini enine boyuna inceleyerek Osmanlı Devleti'nin öz kaynaklarını değerlendirme biçimleri üzerine faydalı bilgiler temin eder. Bu imalathanelerde üretilen malları belli bir seviyede tutma çabası, Osmanlı erken sanayileşmesi hakkında çok daha uzun boylu tartışmalara katkı sağlayacak niteliktedir. Bunun yanı sıra, Osmanlı yönetiminin yelken ve lenger temin etmek için çeşitli müteahhitlerle kurduğu ilişkiler, devlete hizmet satan araçlar üzerinden Osmanlı piyasasına açılan pencereler işlevini görmektedir. Kitaptaki tarifi esas almak gerekirse, yelkenli savaş gemisi inşasında bilgi ve tecrübesine başvurulmuş mimar, marangoz, burgucu ve oymacı gibi zanaatkârlar, bazı hallerde, Galata esnafından gündelik usulü kiralanan usta ve işçilerle destekleniyordu. Özel teşebbüs gemilerinin imalatıyla uğraşan bu zanaatkârlar, Osmanlı

devleti adına iş üstlenmek yoluyla tersaneyi bir anlamda devlet dışı üretim sektörleriyle de buluşturuyorlardı.

Sultanın Kalyonları, Osmanlı iktisat dünyasının doğasına dair uzun süredir tekrarlanan gelen basmakalıp bilgilerin gerçek anlamlarının sorgulanmasında çığır açıcı bir rol üstleniyor. Üstelik bunu, ilk bakışta hayli paradoksal görünen bir şekilde, Osmanlı denizciliğinin en köklü klişelerini teyit ederek yapıyor. Müellifin sayısız Osmanlı belgesine dayanarak ifşa ettiği gibi, gemi inşa sürecinde görev alan rençber, marangoz ve kalafatçıların arasında gayrimüslim Rum ahali hakikaten de sayısal ağırlıklarıyla öne çıkıyor. Gelgelelim, hikâyenin bundan ibaret olduğunu ve Osmanlı gemi tezgâhlarında ter döken zimmilerin Osmanlı Türklerinin sahip olmadığı teknik bilgeliği aktaran araçlar olarak ele

alınmasının sakıncaları da bu arada kendiliğinden ortaya çıkıyor. Çünkü aynı belgelerle bu kez XVIII. yüzyıl Osmanlı denizciliğinin üst katmanları incelendiğinde, kalyon alıp satan, büyük taşıma kapasitesine sahip kalyonlarla ticaret yapan, Mısır-İstanbul arasındaki yükte ve pahada ağır ticareti üstlenen, devlet hesabına yelken bezi üretimi ve lenger imalatına yatırım yapan isimlerin neredeyse tamamen Müslüman Türkler olduğu gözler önüne seriliyor. Demek ki, sosyal tabakalaşmada hâkim sınıf olan sermayedar Müslümanlar, emek yoğun işlerden ziyade yatırım, ticaret ve endüstriyel organizasyonu deruhte ederek Osmanlı tarihçisine anlamaya çalıştığı geçmişe dair önemli bazı ipuçlarının Osmanlı denizciliğinin bağrında gizli olduğunu hatırlatmış oluyorlar.

Özgür KOLÇAK\*

---

\* Yrd. Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü; ozgurkolcak@gmail.com.