

Bir Osmanlı Kalyonunun Yapım Teknolojisi ve Şehbâz-ı Bahrî Örneği



Şehbaz-ı Bahrî

“XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları” adlı teziyle İstanbul Üniversitesi Akdeniz Dünyası Araştırmaları Yüksek Lisans Programı mezunu Sinan Dereli tarafından Osmanlı gemi inşa teknolojisine dair bir sunum yapıldı.

Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğünce düzenlenen ve “Bir Osmanlı Kalyonunun Yapım Teknolojisi: Şehbaz-ı Bahrî Örneği” başlığını taşıyan sunum, Prof. Dr. İdris Bostan’ın açılış konuşmasıyla 15.03.2011 tarihinde saat: 15.00’te Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantı Salonunda gerçekleşti.

Programa, Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürü Mehdi Gönülalçak, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden öğrenciler katıldı.



Prof. Dr. İdris Bostan

Sunumdan Özetler...

Bir Osmanlı Kalyonunun Yapım Teknolojisi: *Şehbaz-ı Bahrî Örneği.*

XVIII. yüzyıl yelkenli gemilerin, özellikle de kalyonların en parlak dönemlerinden biridir.

Kalyonların donanmanın bel kemiğini oluşturmasına karar verilmesiyle başlayan yeni dönemde bahriyenin bu yeniliğe göre tanzim edilmesi gerekmişti. İlk ciddi düzenleme 1701 tarihli *Bahriye Kanunnâmesi* ile hayata geçirilmiş oldu.

Binlerce kerestenin ve yüzlerce topun bir arada uyumlu olacak şekilde tasarlanıp denizlerde seyreden Osmanlı kalyonlarının gövde yapılarının nasıl olduğu konusu bugün hala gizemini

korumaktadır. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde konuyla ilgili dönemde her hangi bir teknik çizime rastlanmamıştır. Fakat Arşivde kalyonlara ait mevcut kereste listeleri ve boyutlarla ilgili kayıtlar kalyonların gizemine büyük ölçüde ışık tutmaktadır.



M. Sinan Dereli

Şehbaz-ı Bahrî kalyonunun gövdesinin gerçekte nasıl olduğunu aydınlatacak herhangi bir plan bulunmadığı için gövdenin şekli ve kalyonun özellikleri ancak 1737'de Keyfiyet-i Rusya adlı eserde minyatür şeklinde olan görüntüsünden ve mevcut kereste listelerinden yapılan çıkarımlarla ifade edilebilir. Şehbaz-ı Bahrî kalyonu 1758'de fesh edildiği bilinmektedir. Ortalama kalyon ömrünün yirmi ila yirmi beş sene arası olduğunu kabul edildiğinde geminin yapımına 1733 ya da 1734 tarihinde başlanmış olabileceği düşünülebilir.

Kalyonların gövdelerini tasarlayanlar ve planlayanlar Tersâne-i Âmire mimarları adı altında örgütlenen mimarlardı.

İlk etapta kurulan parça omurgaydı. Omurgada ve gemi yapımında kullanılan en sert kerestelerden biri meşe ağacıydı. Bu ağacı omurga yapımı için elverişli olan karaağaç izlerdi. Baş bodoslama, kış bodoslama ve omurga bileşimi geminin omurgasını formüle ederdi. Omurganın üzerine binen kaburgalar ıskarmoz olarak adlandırılırdı. Kalyonlarda kullanılan borda keresteleri ortalama 5 ila 7 m arasında değişmekteydi. Kaburgalar bu kerestelerle birbiriyle örtüşecek şekilde montelenirdi.

Tüm kalyonlarda olduğu gibi Şehbaz-ı Bahrî kalyonu da direkleri sağlama almak için sabit donanıma, yelken ve serenlere kumanda edebilmek için hareketli donanıma sahipti.

Sabit donanım sisteminin direklerin gerilimini emen bir fonksiyonu vardı. Bunlar genel olarak çarmıklar, ıstralyalar ve patrisalardı. Bu halatlar her zaman gergin ve sabit bir pozisyondaydı. Şehbaz-ı Bahrî'nin toplam 16 çarmığı vardı. Patrisalar tam olarak kestirilmese de 10 tane ana ıstralyası bulunmaktaydı.

Hareketli donanım sisteminin fonksiyonu ise seren direkleri ve yelkenler arası kumandayı sağlamaktı. Mevcut liste ve belgelerde bu halat sistemleri hakkında bilgi olmadığı için Şehbaz-ı Bahrî'nin minyatüründen çıkarım yapmak gerekmektedir. Minyatürde iskota yakaları, gradinler ve camadan halatları son derece doğru çizildiği görülmektedir. Bu halatlar 9 yelkene kumanda etmekte olup bu geminin en az 9 yelken açabileceğini göstermektedir.

Sonuç olarak Şehbaz-ı Bahrî 44 toplu karavele kalyon sınıfına dahil bir kalyondu. Döneminin en güçlü gemilerinden olmasa da gemi donanmadaki diğer ana harp gemilerinden çok daha hızlı ve kıvraktı. Şehbaz-ı Bahrî'nin yirmi senelik ömrünü 1758 tarihinde tamamladığı görülmektedir.

Kaynak: M.Sinan DERELİ