



ISSN: 1309 4173 (Online) 1309 - 4688 (Print)
Volume 5 Issue 1, p. 129-156, January 2013

Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları *The Usage of Fire Ships in Ottoman Seas*

Doç. Dr. İlhan Ekinci
Ordu Üniversitesi - Ordu

Öz: Düşman donanmalarını yakmak için icat edilen ateş gemileri veya farklı biçimleri, deniz savaşlarının bir aracı/silahı olarak dünyada farklı zaman, mekan ve kültürlerce üretilmiş ve kullanılmışlardır. Avrupa'da yeniçağda yelkenli gemiler, donanma savaş usulleri ve taktikleri, ateşli silahların gelişimi ve değişimi ile birlikte ateş gemilerinin önemi artmıştır. Bu yazı, on dokuzuncu yüzyılın başlarından itibaren ortadan kalkmaya başlayan ateş gemilerinin Osmanlı Devleti'ndeki izlerini sürmekte, Osmanlı donanmasındaki kullanımlarından ziyade kendisine karşı kullanılan ateş gemileri ve olayları araştırılarak bunların sonuçları incelenmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ateş gemisi, Osmanlı donanması, Rum isyanı, Çeşme Baskını, Navarin Deniz Savaşı

Abstract: Fireships that were designed to burn down the enemy ships had been used in naval warfare since ancient times. As the global naval rivalry intensified in the early modern period the importance of fireships increased in naval warfare strategies. This article tracks down the incidents where fireships were used against the Ottoman navy in the 19th century and concludes that after series of naval defeats the Ottomans found fireships useless and gradually abandoned them.

Key Words: Fireship, Ottoman navy, Greek War of Independence, Battle of Chesma, Battle of Navarino

1-Ateş Gemileri

Ateş gemileri, düşman gemisini ya da donanmasını yakmak için içi yanıcı ve patlayıcı maddeler dolu, özel olarak yapılmış gemilere verilen addır¹. Bu gemiler çok eski zamanlardan itibaren imal edilmiştir. Eskiçağın deniz savaşlarında, Uzakdoğu'da, Avrupa'da özellikle Akdeniz'de farklı tarihlerde çeşitli biçimleri kullanılmıştır. Çin'de nehirler üzerindeki gemileri yakmak için ateş sallarını kullanılmıştı ve hafif anti personel toplar taşıyan yelkenli savaş gemileri bulunsa da ateş gemileri, 1630'larda bile imparatorluk donanmasının temel silahı durumundaydı². İskender'in Tir kuşatmasından³, ortaçağda Doğu Roma'nın Rum ateşini

¹ İdris Bostan , *Osmanlılar ve Deniz*, İstanbul 2007, s.171; Mehmed Şükrü, *Musavver Esfar-ı Bahriyye-i Osmâniyye*, Birinci Cild, İstanbul 1306, s. 201 vd.; M. Zeki Pakalınlar, "Ateş Gemisi" *Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, I, s.104.

² Uzak doğuda Korelilerin Japonlara karşı kullanım örneği için bkz, Geoffrey Parker, *Askeri Devrim, Batı'nın Yükselişinde Askeri Yenilikler 1500-1800*, Çev. Tuncay Zorlu, Nisan 2006, s.154, 188.

³ Büyük İskender Tir şehrini kuşattığı zaman Fenikeliler ateş gemisi kullanmışlardı. Bir adacık üzerinde bulunan Tir şehrine ulaşmak için ahşap bir iskele inşa ettirmeye çalışan İskender'e karşı Fenikeliler ellerindeki en büyük kalyonlardan birisini seçerek kış tarafını taş ve sair ağırlıklarla doldurup baş tarafını deniz seviyesinden olabildiğince yukarı kaldırmışlar, içini yanıcı maddelerle doldurduktan sonra uygun bir rüzgar beklemişlerdi. Uygun rüzgar ve kürekle İskender'in büyük çabalarla yaptırmış olduğu ahşap mendireği yakmayı başarmışlardı. Çok daha sonraki yıllarda (M.Ö 190) Rodoslular da

kullandığı örneklerle kadar pek çok savaşta kullanılmıştır. Romalılar tarafından çeşitli deniz savaşlarında kullanılmaya devam ettiği belirtilen ateş gemileri Doğu Roma imparatorları döneminde Rum ateşi denilen silahla birlikte kullanılmaya devam edilmişti. Araplar, Basra’da bir tür gemi çeşidi olan ve içinde düşmana atılacak ateşi taşıyan gemilere “harraka” demişlerdir⁴.

Ateş gemilerine “borlota” (Brulot) da denilmiştir ve büyüklüklerine göre değerlendirilmişlerdir. Genel hatlarıyla ateş gemileri şalope⁵ ebad ve ölçülerinde olurdu fakat ondan farklı olarak yanıcı maddelerle donatılmıştı. Alevlerin hızlı yayılmasını sağlamak için ekstra bacalar ve yollar açılmıştı. Yelkenli gemi sınıfındaydı, ancak ek olarak kürekleri de vardı⁶. Bunlar, sağlamlıkları istenilmediğinden, (genellikle eski, yıpranmış ticaret veya savaş gemileri amaca uygun bir şekilde dönüştürülerek ateş gemisi yapılırdı) gayet hafif ve narin olarak yapılırlar ve kıç tarafında iki adet büyük cankurtaran lombarları bulunurdu. Bu gibi bir geminin tekne, arma ve sairesi, ambar dahil yanıcı ve patlayıcı maddeler ile, (zift-ateş fıçıları, katranlanmış çırpı demetleri, terementi yağı, ateş kapları, brandon denen kükürt hamuruyla güherçile ve kömür, bezir yağında ısıtılmış kafirudan yapılan yanıcı bir madde-ki su üzerinde yanmaya devam ederdi-, vardafugo, plot denilen çam şeritleri, çam sakızı, humbara gibi daha pek çok yanıcı madde olabilirdi) yüklenildikten sonra düşman donanması üzerine gönderilir, gerisinde bir de sandalı bulunurdu. İçi yanıcı ve patlayıcı maddelerle dolu bu gemiler özellikle gece, fırtınalı veya sisli havalarda düşman donanması üzerine sevk edilirdi. Ateş gemileri, içlerinde mürettebatı olduğu halde hedefe doğru yelken açarak giderken, aynı zamanda içindeki tayfalar da hızı arttırmak maksadıyla kürek çekerlerdi. Hızla hedefe yaklaşıldığında ise, mürettebat gemiyi ateşe verir ve cankurtaran lombarlarından sandallara binerek uzaklaşırlardı. Bu durumda ateş gemisi çok tehlikeli olup, engellenmesi son derece güçtü. Ancak terk edildikten sonra, karşı taraftan gönderilecek süratli deniz vasıtalarıyla gideceği hedeften uzaklaştırılması da mümkün olmaktadır⁷. Ateş gemilerinin diğer çeşidi “kik” (bir tür yarış kayığı) biçiminde ve fakat daha büyük ve büyüklüğüne oranla hafif kayıklardı. Bunların da bazıları kendileri yanmak üzere yapılırlar ve içlerine kürek çekmekte ve gemicilikte mahareti olan gemiciler seçilirdi. Arkalarından da bunların kurtarılması için basit bir sandal ve kayıklar gönderilip yakılması istenilen gemiye yaklaştıklarında bindikleri kayıkları tutuşturarak denize atarlar ve arkalarında bulunan sandallara çıkarlardı. Bu kayıkların bir kısmı içlerine yeterince yakıcı maddeler aldıktan sonra düşman gemileri üzerine hücum ederek yanlarına sokulabildikleri gemilere (bazen kancalarla kendilerini bağlayarak)

kullandıkları gemilerde hayli tadilat yaparak ateş gemisi imal etmişler ve bunu denizlerde kullanmışlardı. Hatta bazı tarihçiler bundan dolayı ilk ateş gemisini Rodosluların yaptığı ve kullandıklarını iddia etmişlerdir. Pakalınlar, age, s.105.

⁴ Mehmed Şükrü, age, s. 201 vd; Pakalınlar, age, s.105-107; *Vakanüvis Es’ad Efeni Tarihinde* de “harraka tabir olunan ateş gemileri” ifadesiyle geçmektedir. Yay, Ziya Yılmaz, OSAV, Eylül 2000, s. 345.

⁵ Küçük yelkenli ve ambarsız gemilerdendir. Büyük ve küçük iki ayrı ölçüde yapıldığı için uzunlukları farklıydı. Bostan, age, s.169; “iskona” (iki direkli yelkenli savaş gemisi) büyüklüğünde gemilerdi. Mehmed Şükrü, age, s. 201 vd; Pakalınlar, age, s.105-107.

⁶ Tuncay Zorlu, *Innovation And Empire In Turkey, Sultan Selim III and theModernisation of the Ottoman Navy*, London 2008, s.127.

⁷ Bostan, age, s.171

bazı hafif aletler ile ateşlerini gönderirlerdi. Bunlardan bazılarının baş taraflarından bir tür lav silahı olduğu anlaşılan, daimi ateş püskürten birer madeni boru bulunduğu ifade edilmektedir. Yangın dışında büyük patlama yaratarak etrafındaki gemi, köprü gibi askeri hedefleri yok etme amaçlı biçimleri de mevcuttu⁸.

Ateş gemileri, ateşe verildikten sonra mümkün olduğu kadar hızla ve güvenli bir şekilde terk edilebilmesi üzerine planlanırdı. Faydalı, amaca uygun, ucuz ve gerektiği kadar dayanıklı olması gerekiyordu. Eski ve Ortaçağdaki örneklerine karşın on yedinci yüzyıldaki ateş gemilerinin farkı, yeni ve çeşitli yanıcı maddelerin ortaya çıkması, bunların gemiye yerleştirme ve düzenlenme biçimlerinden kaynaklanıyordu. Ateş gemisinin tasarımındaki temel unsur, “ateş odası” denilen merkez ve onun etrafından geminin diğer alanlarına doğru yapılan düzenlemeler olduğu anlaşılmaktadır. Geminin merkezinde -ana direk kış arasına yerleştirilen ve üst güverteye kadar uzatılan- içinde yanıcı maddeler olan, tabanı tuğla gibi yanmaz maddelerle sağlamlaştırılmış merkezi bir ateş odası (kalbi) bulunurdu. Nemden ve yağmurdan etkilenmemesi için branda ile çevrili/muhafazalı bu ateş odasından geminin diğer ahşap kısımlarına doğru ateşin hızla yayılmasını sağlayan kanallar bulunurdu. Eritilmiş zift ve reçine ile kaplanmış güverte ve doğru yapıldığı takdirde gemi tutuşturulduktan sonra ateşin tüm gemiyi sarması birkaç saniye alırdı. Yanmanın uzun sürmesi için ateş odasının etrafı ekstra perdeler ve direklerle sağlamlaştırılırdı. Tayfaların, ateşe verildikten sonra gemiyi terk edebilmesi için en çok beş dakikaları olurdu. Ateş gemilerinin tasarımı ile plan ve bilgiler, daha ziyade on sekizinci yüzyıldaki örneklerinden elde edilmektedir. Ancak temel ve basit bir tasarımları olması sebebiyle on yedinci yüzyıldakinden fazla bir değişiklik olmadığı anlaşılmaktadır. İngilizlerin ateş gemisi tasarımının diğer devletlere de yayıldığı ve kullanıldığı ifade edilmiştir⁹.

Ateş gemileri, taktiksel olarak hem hücum hem de savunma için kullanılmışlardır. Ateş gemileri, yanmaya başladıktan sonra yönlendirilmeleri çok zor olduğundan açık denizden ziyade özellikle hareket kabiliyeti sınırlanmış, birbirine yakın bir düzende, kıyıda, limanda demirlemiş durumda bulunan gemilere/donanmalara karşı etkili ve yıkıcı bir tehditti. Bu sebeple ateş gemileri daha ziyade bir limanda demirli bulunan gemileri yakmak için ani, şaşırtıcı, sürpriz unsurlarıyla hareket ederek saldırı yapmak üzere planlanmış ve kullanılmışlardır. Açık denizde düşman gemileri üzerine sevk olundukları nadirdi. Ateş gemisi rüzgarın, akıntının etkisi ile hedef gemi veya gemilerin üzerine gönderilirdi, fakat açık denizde gemiler kolayca manevra yapabilir, yangın gemisinden kaçabilirdi. Ayrıca top atışı ile batırılma imkanına da sahiptiler. Panik yaratmak, hatları bozmak veya düşman hatlarını yarmak gibi taktiksel yan amaçların yanında bir donanmanın ya da filonun tamamını, özellikle komuta/sancak gemilerini yakmak gibi daha büyük-ana amaçlar için de kullanılmışlardır. Bunların dışında demirlemiş donanmaları korumak amacıyla liman ağzlarına, geçişleri kontrol etmek amaçlı olarak boğaz ve nehir ağzlarında, savunma amaçlı ateş gemileri bulundurulmuştur. Ateş gemilerinin yapıtlarının ve donanmada bulunduruluşlarının arkasındaki amaçlara bakıldığında ve gemilerin savaşlarda kullanılan örneklerinden hareket edecek olursak, saldırıdan ziyade savunma amaçlı oldukları söylenebilir. Zayıfların, zafiyetlerini örtmek ya da güçlü görünenlerin güçlü yönlerini ortadan kaldırmaya yönelik bir yan/stratejik/ silah olarak kullanılmış olduğu anlaşılmaktadır. Ateş gemileri daha ziyade güçlü görünen, büyük donanmalara karşı zayıf tarafın kullandığı taktiksel bir silahtır.

⁸ Mehmed Şükrü, *age*, s. 201 vd; Pakalınlar, *age*, s.104.

⁹ James Lowell Coggeshall, *The Fireship And Its Role In The Royal Navy*, Master's Thesis, Texas A&M University, August 1997, s.21 vd.

2-Yelken Çağı ve Avrupa’da Ateş Gemilerinin Kullanımı

Ortaçağda ateş gemileri, Akdeniz dünyasında “Rum ateşi” olarak da adlandırılan savunma silahıyla beraber kullanılmıştı. Haçlı seferlerinde ordular, donanmalarında geçici olarak ateş gemisi haline dönüştürülen gemiler bulundurmışlardı. Bu dönemde donanmada ihtiyaç halinde ticaret gemilerinden dönüştürülen ateş gemileri bulundurmak daha ekonomikti. Kullanılmadıkları takdirde yeniden ticaret gemisine dönüştürülebiliyorlardı. Büyük donanması olmayan devletlerin donanmalarında ateş gemileri bulundurmaları ekonomik ve faydalı görünmüyordu. Etkili bir silah olmalarına rağmen, ateş gemilerinin yararlılıklarının sınırlı kaldığı ve bu gemilere pek itibar edilmediği anlaşılmaktadır. Ancak ateşli silahlar yaygınlaştıkça deniz subayları, gerektiğinde gemilerin kendisini bir bütün olarak ateşli bir silah haline dönüştüren, ateş gemilerinin çok etkili bir şekilde kullanabileceklerini fark ettiler.

Hiç kuşkusuz ateş gemilerinin önemlerinin artmasına sebep olan hususlardan birisi ateşli silahların çeşit, önem ve kullanımlarının yaygınlaşmasıyla ilgilidir. Ateşli silahlar on altıncı yüzyılda önemlerini artırdı. Yalnız karada değil gemilerde de elle, çeşitli araçlarla atılan ateşli silah veya yanıcı ve yakıcı madde atan silahlar çoğaldı. Yelken dönemi savaş gemileri ise, özellikle yelkenler, ateşe karşı oldukça hassastı. Katran ve yağ ile yağlanmış halatlar, gemide depolanmış barut gibi gemideki pek çok yanıcı madde sebebiyle birçok gemi kaza sonucu çıkan yangınlarla yok olmuştu. Gemilerin bu hassas durumu ateş gemilerinin düşman tarafından donanmalara/gemilere karşı bir karşı silah olarak geliştirilmesi ve kullanılması fikrini güçlendirmişti. On yedinci yüzyılda denizciliğin geçirdiği değişim ve gelişmeyle birlikte, ateş gemilerinin de donanmalar içindeki fonksiyonu değişti ve denizlerdeki önemi arttı.

Ateşli silahların yanında gemicilik teknolojisi ve savaş taktiklerinin değişmesi de ateş gemilerinin donanma içindeki önemlerini artırmasına sebep oldu. Yeniçağda, Avrupa’da standart savaş tekniği toslamak, borda yanaştırmak olmasına rağmen, gemi topları kabul görmeye başladı. Fakat ağırlığını hissettirmesi uzun zaman aldı. On altıncı ve on yedinci yüzyıl boyunca, Akdeniz’deki yelkenli gemiler, silah donanımları yüksek kadirgalar tarafından düzenli olarak ele geçirilmişler ya da batırılmışlardı. Bu sebeple 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. Kalyonların başlangıçtaki olumsuz tarafları bertaraf edilip, top teknolojisindeki gelişmelerle birleşince ana savaş taktiği değişti¹⁰. Yakın borda savaşından vazgeçilip uzaktan yelkenleri ve serenleri kırıp parçalayarak kontrolsüz kalan geminin bir biçimde savaş dışı bırakma usulü ağır basmaya başladı. Dolayısıyla ateş gemileri, uzak dövüş stratejisinin bir parçası olmaya daha uygun olarak yeni donanma stratejilerinin taktiksel bir uzantısı haline geldi, uzaktan savaşın taktik yardımcıları oldular. Safları parçalama, dağıtma, panik yaratma ve özellikle toplu bir şekilde demirli donanmaları yakma gibi taktiklerle beraber ateş gemilerinin önemi arttı.

¹⁰ Bostan , *age*, s.38; Parker, *age*, s.154.

Ateş gemilerinin gelişmesi ve yaygınlaşması yeniçağın donanma doktrininin değişmesi ile de ilgiliydi. İstanbul'un düşüşü ile 1815'te Napolyon Savaşlarının sona erdiği dönem arasında, deniz, Avrupa açısından eşi görülmemiş bir önem kazandı. Deniz ticaretinin ve savaşlarının etkileri tanınmayacak ölçüde değişti. Deniz faaliyetleri ve finansmanında devlete ya da hükümdarlara düşen rol artmış, Avrupalı devletler deniz güçlerini sürdürmek ve geliştirmek için büyük paralar ayırmaya başlamışlardı. Devletlerin ve ulusların daha istikrarlı ve güçlü bir mali yapıya kavuşmaları, merkezileşen Avrupa devletleri donanmalarındaki gemi sayılarını artırmalarına ve kalıcı hale dönüşmesine sebep oldu¹¹. Kralların/Ülkelerin mali durumlarının güçlenmesi, merkezi krallıklarla birlikte daha büyük donanmaların ortaya çıkışı, bu sınıf gemilerin daimi bir şekilde donanmada bulundurulmasını kolaylaştırmış hatta gerekli kılmıştı. Devletler ve krallar ihtiyaç halinde çoğu defa ticaret gemilerinin savaş gemilerine dönüştürüldüğü geçici değil, büyük ve kalıcı, daimi donanmalar bulundurmaya başlamaları bir savaş taktiği ve aracı olarak donanmada ateş gemilerinin de bulundurulması ihtiyacını da artırdığı anlaşılmaktadır. Yeniçağda ihtiyaca binaen ticaret gemileri geçici olarak ateş gemilerine dönüştürülerek kullanılmaya devam edilmişti. Fakat on altıncı yüzyılın sonlarında, özel olarak bu fonksiyonu yerine getirmek için hazırlanmış, bir filoya ya da donanmaya kalıcı olarak ve onun bir parçası olarak bulundurulmak üzere yangın gemileri yapılmaya başlanmıştır. Dolayısıyla ateş gemileri on yedinci yüzyıldan sonra büyük donanmaların ortaya çıkmasıyla bulundurulması zorunlu bir silah ya da gemi çeşidi olmaya başladı¹².

Ateş gemilerinin Avrupa donanmalarındaki işlevlerinin değiştiğine işaret eden olay, on yedinci yüzyılın sonlarında İngiliz donanmasının İspanyol Armadasını yendiği büyük savaş (1588) olarak görülmektedir¹³. İngilizlerin, ateş gemilerinin de yardımıyla büyük ve yüksek gemilerden kurulu, güçlü İspanyol donanmasını yenmesi, ateş gemilerinin önemini ortaya koymuştu. Bu savaş, geçici olarak değil, yalnızca ateş gemisi olarak düzenlenen ve daimi olarak donanmalarda görev yapan, modern ateş gemilerinin de ortaya çıkmasını sağlamıştı. İngiliz donanması modern ateş gemilerini 1630'larda daimi olarak bulundurmaya başladı. Hollanda filosu 1632 yılında süratli ve tam tekmil silahlanmış gemileri, ateş gemilerinin de yardımıyla Ekim 1639'da büyük bir İspanyol filosunu Downs limanında yok etti¹⁴. Yangın gemilerine karşı büyük savaş gemileri daha hassastı. Çok sayıda küçük düşman teknesinin kıstırdığı büyük savaş gemisi, bir yangın gemisi tarafından tuzağa düşürülüp yakılabiliyordu. 1638'de İspanyol filosu Gueterias'ta demirlemişken Fransızların baskınına uğradı ve yangın gemileri tarafından ağır bir biçimde tahrip edildi¹⁵. Arkasından İngiliz iç savaşında (1643) kullanıldıktan sonra, on yedinci yüzyılda Hollandalılar ve İspanyollar süregelen savaşlarda daha yoğun bir şekilde kullanılmaya devam etmiştir. İngilizler, ateş gemilerini farklı tarihlerde gerek savunma amaçlı gerekse saldırı amaçlı olarak Portekiz, İspanyol, Brezilya, İrlanda, İran körfezi, Çin ve Cezayir korsanlarına karşı kullandı¹⁶.

Ateş gemilerinin düşman donanmalarını yok etmek için başarılı bir şekilde kullanılmaları onların Avrupa donanmalarının bir parçası haline gelecek şekilde

¹¹ Savaş filolarının Avrupa devletleri donanmaları için hayati bir önem kazanması konusunda ... Richard Harding, "Deniz Savaşları 1453-1815", *Top, Tüfek ve Süngü, Yeniçağ'da Savaş Sanatı 1453-1815*, İstanbul 2003, s.105, 118.

¹² Coggeshall, *age*, s.6.

¹³ Parker, *age*, s.196.

¹⁴ Parker, *age*, s.172.

¹⁵ Harding, *agm*, s.112.

¹⁶ Coggeshall, *age*, s.12.

yaygınlaşmasına ve tüm büyük Avrupa donanmalarının bulundurduğu bir gemi türü haline getirdi. Daha önce devletler donanmalarında sınırlı sayıda (6-7) yangın gemisi bulundururken on yedinci yüzyılın sonlarından itibaren (özellikle 1672 Solebay Savaşından sonra) bazı donanmalar filolarında 20-30 kadar ateş gemisi bulundurmaya başladılar. Öyle ki bazı devletler on yedinci yüzyılın sonlarında donanmalarının, gemi sayısı olarak, neredeyse üçte birini ateş gemilerine ayırmışlardı. Bir dönem Hollandalıların donanmalarında 75 savaş gemisine karşılık 22 ateş gemisi, İngilizlerin 92 savaş gemisine karşılık 28 ateş gemisi bulundurmalarına kadar vardı¹⁷.

Ateş gemilerinin savaşlarda kullanımı on sekizinci yüzyılda da devam etmişti. Fakat bu gemilerin yoğun bir şekilde kullanımı, diğer taraftan onlara karşı gelişen farklı tepkileri de beslemişti. Yakın dönemlerde bile “*Yelken çağının terör silahı*¹⁸” olarak betimlenmiş olan ateş gemilerinin kullanımı öyle anlaşılıyor ki batı askeri savaş sanatı için de tam anlamıyla meşrulaşamamıştır. Bu silahın kullanımı asker ve siyasetçilerin vicdanını, diğer bir deyişle meşruiyetin sınırlarını zorlarken, yelken çağında modern bir savaş silahı olarak İspanyol armadasına karşı kullanılmasına ön ayak olan Sir Francis Drake’in yarı korsan kimliği dikkati çekmektedir. Ateş gemilerinin biraz da ortaçağın şövalyelik ruhu dışında yeniçağ değerlerinin geliştirdiği, “amacın aracı meşrulaştırdığı” bir anlayışın ürünü olduğu anlaşılmaktadır. Günümüzde “insanlık/hukuk dışı” olarak değerlendirilen mayın, biyolojik, kimyasal silahlar ve atom bombası tartışmalarına benzer biçimde Avrupa, şövalyelik/ centilmenlik dışı olarak gördüğü, yeni teknolojik gelişmelerin ve değişimlerin sonucu olarak ortaya çıkan bu etkili silaha karşı tereddütlü bir tavır göstermiştir. Elbette bu tereddüt, bu silahın veya geminin Avrupa donanmalarında etkili ve yoğun bir biçimde kullanımına engel olmamıştır. Fakat savaşlarda ateş gemileri kullanımı Avrupa’da da tartışmalara sebep olmuştu. Karşı çıkanlar, uygar toplumların düşmanlarına karşı böyle bir silah kullanmaması gerektiğini ve yüksek maliyetli olduğu görüşünü ileri sürmüşlerdi. Diğerleri ise etkin olmak isteyen bir gücün, düşük maliyetli böyle bir yıkıcı gücü savaşlarda kullanmamasının saçma olacağı görüşünü savunmuştu. Bu görüşler içinde Avrupa’da karşılıklı olarak yasaklanması konusunda bazı devlet adamları teşebbüslerde bulunmuşlarsa da ateş gemilerinin diğer silahlardan daha az ya da çok öldürücü olduğuna dair ahlaki (*şeytani bir savaş*) tartışmalar içerisinde kaybolup gitmişti¹⁹.

Ateş gemileri onyedinci yüzyılın sonlarından itibaren kullanımdan kalkmaya başlamıştır. Avrupa’da ateş gemilerinin kullanımından vazgeçilmeye başlanmasında bu tartışmaların etkisi şüphelidir. Ortaya çıkışında olduğu gibi kullanımdan kalkmaları da yine askeri, ekonomik ve pratik sebeplerden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Zira bu gemiler taktiksel anlamda süratli ve daha organize olabilen ve hatt-ı harp gemilerine ayak uyduramamıştır²⁰. Ateş gemileri düşman donanmaları için yıkıcı etkileri olan savaşlarda yer aldıkları gibi, kullanıldıkları halde büyük bir zarar veremedikleri bir çok mücadele de olmuştu. On sekizinci yüzyıldan sonra ateş gemilerini bulundurmamak, bunları çekmek, idare etmek donanma için zor ve külfetli bir iş olduğundan açık denizlerde kullanımından vazgeçilerek

¹⁷ Coggeshall, *age*, s.III.

¹⁸ Bu deyim Peter Kirsch’in, *Fireship, The Terror Weapon of The Age of Sail*, 2009 adlı eserine aittir.

¹⁹ Coggeshall, *age*, s.75.vd.

²⁰ Parker, *age*, s.196.

daha ziyade sahil savaşlarına tahsis olundular. İngilizler bu silaha karşı daha ölçülü yaklaşım, donanmalarında ateş gemisi sayısını azalttılar. Ancak donanmalarında her zaman 5-6 ateş gemisi bulundurmaya da ihmal etmediler²¹.

Ateş gemileri, sadece en uygun şartlar altında, (ki bu şartlar hayli fazlaydı), başarılı olabilecek potansiyele sahip bir silahtı ve bu onun dezavantajıydı. Rüzgarsız havalarda, ağır top ateşi altında veya açık denizde gemiler yelken üzerindeyken (harekete hazır bir haldeyken), ateş gemileri düşmana bir zarar vermeden yanıp gidiyorlardı. Ayrıca top teknolojisi gittikçe güçlendi. İsabetli, yoğun atışlar yapabilen, etkili toplar üretilmeye başlandı. Gemilerin hareket ve manevra kabiliyetleri arttı. Dolayısıyla savunmasız durumdaki gemiler hariç, ateş gemilerinin kullanılabilceği alanlar azaldı. Eski ve yıpranmış gemiler arasından seçtikleri için bakım ve onarım masrafları fazlaydı. Yanıcı maddelerin nem ve yağmurdan korunması zordu ve sık sık değiştirilmeleri gerekiyordu ki bu da ateş gemilerinin daimi ve etkili bir biçimde bir donanmada bulundurulmaları maliyetini artırıyordu. Yeterince pratik olmaktan çıkmaları ve insanlık dışı kullanım fikri ateş gemilerine olan ilgiyi azalttı. Ateş gemilerine olan bu bakış onların tayfa ve personeline olan bakışı da etkiledi. Ve ele geçirilenlerin savaş esiri değil normal tutuklu muamelesi görmeleri tartışılmaya başlandı²².

Ateş gemileri bir silah sistemi değildi²³. Halbuki gelişen savaş teknolojisi silah sistemlerinin gelişmesi üzerine yönelmişti. 180 yıl boyunca İngiliz kraliyet donanmasında 320 civarında ateş gemisi yer almıştı. Donanmanın en alt seviyesindeki gemilerden birisi olarak görülmüşlerdi²⁴. Gelişen savaş taktikleri ve toplu/donanmalar yerine daha küçük ve dikkatli filolar şeklinde gelişen örgütlenmeler, ateş gemilerinin etkisini ve gücünü iyice azalttı²⁵. Ateş gemileri donanmaların en önemli unsuru ya da gemisi değildi. Ama doğru şartlar altında uygun biçimde kullanıldıklarında savaş gemilerinden daha önemli roller oynayabiliyorlardı. Bu sebeple ateş gemilerinden hemen vazgeçilmedi. Daha az sayıda da olsa on sekizinci yüzyılda devletler donanmalarında ateş gemileri bulundurmaya devam ettiler. Ancak on dokuzuncu yüzyılın başlarından itibaren eski bir savaş aracı ve taktiği olarak kabul edilmeye başlandı. Ve bu tür gemilerin donamlarda bulundurulması ve kullanılması azalarak kayboldu. İngiliz donanması için bir teknenin ateş gemisine dönüştürüldüğü son tarih 1808 yılıdır. Yelkenli (ahşap) gemiler çağının bir ürünü olan ve düşman gemilerini ateşe verebilmek için yapılmış olan ateş gemilerinin Avrupa donanmalarındaki etkinliklerini tamamen kaybettiği savaş ise 1827 yılındaki Navarin Savaşı olarak kabul edilmektedir²⁶.

On dokuzuncu yüzyılın başından itibaren buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması ve ahşaptan demire geçişle, ateş gemileri bir tehdit olmaktan çıkıp gittikçe daha az kullanılarak ortadan kalktılar. Bu kalkışta gelişen top teknolojisi, torpiller ve savaş usul ve taktikleri de önemli rol oynadı. Gerçi ateş gemileri imalindeki zihniyet aynı kalmak şartıyla torpil, intihar gemileri vs gibi daha sonraki dönemlerde farklı biçim ve teknolojilerle kullanılmaya devam ettiler fakat klasik ateş gemileri artık yoktu. Zırhlıların icadından sonra ateş gemileri etkili

²¹ Coggeshall, *age*, s.75.vd.

²² Coggeshall, *age*, s.75vd.

²³ Bir geminin kendisinin topyekun bir ateşli silah haline dönüştürülmesiyle ortaya çıkan ateş gemisinin bir silah mı yoksa gemi olarak mı görülmesi gerektiği tartışmalıdır. Fakat tek kullanımlıktı. Bir kez hedefe kilitlenip sevk edildi mi geri dönüşü yoktu. Dolayısıyla bir gemi değil tamamı silaha dönüştürülmüş bir gemi olarak düşünmek daha doğru olacaktır.

²⁴ Coggeshall, *age*, s.81 vd.

²⁵ Coggeshall, *age*, s.81 vd.

²⁶ Coggeshall, *age*, s.III.

olamayacağı için büsbütün terk olundu. Modern usulde bunların yerini torpido ve torpido istimbotları aldı. İngiltere’de bir aralık buharla işleyen ateş gemileri de ihdas edilmişti. Fakat daha sonra bunlar da terk olunmuştu²⁷. Doğuya doğru gidildikçe ateş gemilerinin üretilmesi ve kullanılmasının bir müddet daha devam ettiği anlaşılmaktadır. On dokuzuncu yüzyılın başlarına kadar önemlerini koruyan ateş gemileri, kullanımları ve istihdamları açısından Avrupa’da sona ermeye başladığı bir sırada Osmanlı Devleti’nde en parlak dönemlerini yaşadılar.

3-Osmanlı Devleti’nde Ateş Gemileri

Osmanlı donanmasında ateş gemilerinin ilk defa nerede ve nasıl düzenlendiği ya da kullanıldığına dair bir bilgi yoksa da, Osmanlı’ya karşı kullanımına dair ilk bilgi İstanbul kuşatmasına aittir. Haliç’e indirilen Osmanlı donanmasına karşı Bizanslılar ve Venediklilerin bunları yok etmek üzere ateş gemileriyle hücum ettikleri ancak Türk topçusunun açtığı ateşle Venedik kadırgasının batırıldığı ifade edilmektedir²⁸. Bundan sonra ateş gemilerinin varlığı ve kullanımına dair bilgiye Girit kuşatmasıyla ilgili olarak rastlanılmıştır.

1645-1669 seneleri arasında yaklaşık yirmi beş yıl süren Girit seferi, Osmanlı denizciliğinde önemli bir dönüm noktası teşkil etmiştir. O zamana kadar donanmanın bel kemiğini oluşturan kürekli gemiler/kadırgalar ile ilgili kanaatler değişmeye ve Akdeniz’de görülmeye başlayan yelkenli gemilerin/kalyonların şöhreti artmaya başlamıştı. Güçlü merkezi krallıkların ve donanmaların ortaya çıkışı, ateşli silah teknolojisinin gelişmesinin yanı sıra ateş gemilerinin kullanımının ve donanmalarda daimi bir şekilde bulundurulmaya başlanmasının bir sebebi de, gemicilik teknolojisindeki gelişme ve yelkenli çağının yani kalyonların ortaya çıkmasıyla ilgili olduğu anlaşılmaktadır. Kürekle hareket eden kadırgaların liman içinde olsalar dahi ani bir baskın unsuru olmadığı sürece ateş gemilerine yakalanmaları zordur. Kadırgaların liman ve kıyıdaki hareket ve manevra kabiliyetleri, onları ateş gemilerinin daha az hedefi haline getirmektedir. Kaldı ki ateş gemilerinin yakmayı hedeflediği ana unsurlardan birisi olan yelkenler kadırgalarda bir yan unsurdur. Kalyonların ortaya çıkışı ve özellikleri, onlara karşı ateş gemilerinin bir silah olarak kullanılmasını artırmıştı. Yalnızca yelkenle/rüzgarla hareket eden kalyonların liman içinde hareket ve manevra kabiliyetleri sınırlı olduğu gibi yanmaya müsait yelkeni de çoktu. Yelkenleri yandıktan sonra bir kalyon tamamen hareketsiz kalıyordu. Ateş gemilerinin varlığı ve artışı biraz da kadırgadan kalyona geçerken yeni gemi tiplerinin ve taktiksel zayıflıklarının üzerine geliştirilmiş bir silah olduğunu düşündürmektedir. Dolayısıyla kadırgadan kalyona geçmeye çalışan Osmanlı Devleti’nde bu konudaki ilk teşebbüsün Girit kuşatması yıllarında yapılması, bu sistemin bir parçası ve uzantısı olan ve yine yelkenli²⁹ bir gemi türü olarak kabul edilen ateş gemilerinin de yine bu yıllarda düzenlenmeye başladığını düşündürmektedir. Nitekim Girit kuşatması sırasında hem

²⁷ Pakalınlar, age, s.104.

²⁸ Bostan , age, s.7.

²⁹ Ateş gemileri yelkenle hareket ettiğinden, içinde kimse olmadan da rüzgar kuvvetiyle düşman gemileri üzerine sürülebilirdi. Ateş gemilerini yelkenleri sebebiyle kalyon sınıfından saymak mümkündür. Nitekim, Haziran 1699’da kaptanı derya Mezemorta Hüseyin Paşa’nın Kılburun Kalesi’nin tamirine göndereceği iki kalyondan biri ateş gemisiydi. Buradan bu dönemde ateş gemilerinin aynı zamanda nakliye için de kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bostan , age, s.171; *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, Ankara 1992, s.97.*

Osmanlı kuvvetlerine karşı ateş gemilerinin kullanıldığı hem de Osmanlı donanması içerisinde ateş gemilerinin bulunduğu görülmektedir. Bu konudaki öncelikli bilgi Osmanlı donanmasına karşı kullanılmasına aittir. 14 Ağustos 1646'da Hanya dışında bulunan Cezayir gemilerine ve diğer gemilere düşman tarafından, içi barut ve kumbara dolu beş ateş gemisi gönderilmişti. Donanmaya yaklaşınca ateş gemileri olduğu anlaşılmış bunun üzerine karadan gönderilen on kadar palaşkermelerle (hafif yelkenli filika) , gidenlerin kancalarla uzaklaştırması sayesinde engellenebilmişti³⁰. Osmanlı donanmasında ateş gemilerinin bulunduğu ile ilgili bilgi ise yine bu döneme aittir. Keza, Osmanlı donanmasında Girit seferi esnasında İstanbul'da donanmanın hazırlanıp Girit'e gönderildiği sırada (23 Cemâziyel-âhir 1061-13 Haziran 1651) sayı belirtilmemişse de "*bir mikdar ateş gemisinin müretteb*" bulunduğu görülmektedir³¹.

Ateş gemilerinin Avrupa devletleri donanmalarında yoğun bir biçimde kullanılmaya başlandığı on yedinci yüzyıl ortalarında Osmanlı donanmasında da bulunduğu görülmektedir. Yüzyılın sonlarına doğru Avrupa donanmalarında sayıca çok miktarda bulundurulmuş ve adeta en parlak devirlerini yaşamış olduğu dönemde Osmanlı donanmasındaki ateş gemilerinin sayı, konum ve durumları ile bilgi bulunamamıştır. Ancak, on sekizinci yüzyılın başlarında ilk Rus Büyükelçisi olarak görev yapan Tolstoy, raporlarında Osmanlı donanma kalyonlarını taşıdıkları top sayısına göre tasnif etmişti. Tolstoy, aynı dönemde *sayısı az olmakla birlikte* donanmada ateş kalyonlarının varlığından da bahsetmektedir. Keza belgelerde *kalyon-ı ateş* olarak geçmekte olan bir diğer kalyon türü daha vardı. 1701'de donanmada mevcut kalyonlara gereken personel sayılarını içeren listede, Tersane'de kalan ateş kalyonunun bir günde toplam 1350 akçe alacak 50 personelinin olması uygun görülmüştü. 1714-15'te ise Mahmud ve Hacı Ali Kaptanların idaresinde sefere çıkan iki ateş kalyonuna 30'ar kantar (1693,47 kg) peksimed verilmişti. Bu gemilerin, 1712'de Ruslardan satın alınan dört kalyondan ikisi olduğu ifade edilmişti. Zira 1716'da denize açılan donanmada 25-26 zira uzunlukta *kalyon-ı mosko sağır ateş* ve *kalyon-ı ateş mosko sağır* olarak adlandırılan iki kalyon bulunmaktaydı³². Ayrıca 1715 Nisanı'nda Canım Hoca Mehmed Paşa komutasında Akdeniz'e çıkan Osmanlı Donanmasında yüz yirmi yedi gemi bulunduğu, bunlardan ikisinin ateş kalyonu olduğu bilinmektedir³³.

Gerek Tolstoy'un ifadelerinden gerekse belgenin verdiği sayıya bakılırsa Osmanlı donanmasında, çağdaşı Avrupa donanmalarına göre daha az ateş gemisi olduğu söylenebilir.

³⁰ Bostan , *Osmanlılar ve Deniz*, s.171;Katip Çelebi, *Tuhfetü'l Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr* adlı eserinde Girit kuşatması sırasında yaşanan bu olayı anlatmaktadır. İstanbul 2007, s.144.

³¹ " ... Cemâziye'l-âhirin yirmisinde Girid seferine sipâh ve silâhdârdan sekiz yüz sipâhi yazılıb ... mezkûr donanma teveccühi mâh-ı mezbûrun yirmi üçüncü günü yevm-i pazarertesi otuz kalyon ve otuz sekiz firigada ve altı firkatun ve altı mavna ve bir mikdâr ateş gemisi müretteb ve mükemmel alay ile donanub tersâne önünden kalkub şenlikler iderek Sarayburnu önüne gelüb Kapudân 'Ali Paşa cümle kırmızılar giyüb saffet celâl üzere el öpüp selâmlayub Beşiktaş önüne varub temür bıraktılar... gemiler yeniçeri ve sâ'ir cenk alâtı ile memlu ve enva'-ı alât ile müheyyâ cümleden bir gemi yakacak şişeli tob gülleleri ve cengalli şişeler bu makûle 'ucube tedârikler görülmüş idi iki günden sonra ol yerden kalkub bahr-ı sefide doğru revâne oldılar vezirin yaptığı gemi dahi mümkün mertebe termim donanmış idi çarşamba günü Gelibolıya varub andan dinlenüb mâh-ı Recebin on ikinci Sakıza varub cümle beğ gemileri dahi anda gelüb cem' oldılar mecmu'ı sefineler yüz elli kıt'a gemi olub ve Recebin on yedisinden orasından kalkub 'azîmet-i Girid deyû revân oldılar..."Ayşe Pul, *Girit Savaşı İle İlgili Bir Türk Kaynağının Tahlihi (TTK Kütüphanesinde Bulunan Girid Fethi Tarihi Başlıklı Yazma)*, A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2004, s.114.

³² Yusuf Alperen Aydın, *Sultan'ın Kalyonları*, İstanbul 2011, s.59,66.

³³ Yirmi çekdiri, kırk bir kalyon, iki humbara ve iki ateş kalyonu, yirmi kalyata, on firKate ve otuz iki kancabaş olmak üzere yüz yirmi yedi gemi bulunduğu...Bostan , *age*, s.53.

Bunun sebebi Akdeniz devletlerinin gemicilikte eski geleneklere bağlı kalmaları olabilir. Dolayısıyla kalyon donanmalarının gemisi olan ateş gemileri geleneği daha geç girmiş olması muhtemeldir. Osmanlı yelkenli deniz geleneğinin, ateş gemilerine karşı gerekli tedbirleri alamamasının arkasında bu geleneksel değişimi gecikmeli takip etmesi olduğu düşünülebilir. Denizcilik geleneği kadırgaya dayalı Osmanlı denizcileri ateş gemileri tehlikesine karşı açık denizde daimi hareket halinde olmak veya yelken üzerinde beklemek yerine, limanlarda, kıyılarda bir çok defa saldırıya uğramıştır. Bir başka husus ise ateş gemilerinin Avrupa'da bile tartışılan meşruiyetleri konusu olmalıdır. Avrupa'daki centilmenlik dışı silah algısının, *batı denizcilik geleneğine, (kadırgadan kalyona) geçmeye çalışan Osmanlı donanması için mertlik dışı-itici bir savaş aracı olarak algılandığı tahmin edilebilir*. Bu algının izlerine, çok daha sonraki bir tarihte bile, isyanları sırasında ateş gemilerini çok yoğun bir şekilde kullanan Rumlarla ilgili olarak Osmanlı yetkililerince belgelerde sık sık dile getirilmiştir. Osmanlı donanmasında az sayıda da olsa ateş gemilerinin bulunduğu on sekizinci yüzyılın ilk yarısında fazla belgeye sahip değiliz. Dolayısıyla donanmadaki yerleri hakkında tam bir kanaat edinemiyoruz. Ancak, ateş gemilerinin yapımı ve kullanımı ile ilgili Osmanlı belgeleri, 1770 Çeşme baskını sonrası başlamakta ve III Selim dönemi, Rum isyanı ve Navarin olayının hemen sonrasına kadar yoğunlaşarak devam etmektedir. Osmanlı'da ateş gemileri ile ilgili belgelerin yoğunlaştığı dönem, Avrupa donanmalarının yeni gelişen teknoloji ile bu savaş silahından yavaş yavaş vazgeçmeye başladıkları döneme rastlamaktadır.

a-Çeşme Faciası ve Sonrası Ateş Gemileri

Osmanlı Deniz Tarihi'nde donanmanın maruz kaldığı ikinci büyük yenilgi Çeşme'de yaşandı. 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşı devam ederken Ruslara ait bir donanma Baltık denizinden yola çıkarak İngiltere'ye uğramış, personel ve mühimmat eksikliklerini giderdikten sonra İngiliz subaylarının rehberliğinde Akdeniz'e gelmişti. Osmanlı donanması Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa'nın komutasında Çanakkale Boğazı'ndan Ege denizine açıldı. İki donanmanın Koyunadaları önündeki ilk çatışmasından sonra Osmanlı donanması Çeşme limanına çekilmek zorunda kaldı. Çeşme limanı, Osmanlı donanmasının tamamı için çok elverişsiz bir limandı. Gemiler bu nedenle limana girdikleri zaman üst üste demirlemek ve bağlamak zorunda kaldılar. Sıkışık düzende olan gemiler bu durumda hareket, manevra ve rahatça top kullanmak imkânı olmadığı gibi, düşman için de iyi bir hedef teşkil ediyordu. Osmanlı donanması, yapmış olduğu bu stratejik hata üzerine Rus donanmasının ani saldırısına uğradı³⁴. İngiliz subayı Elphinstone'un tavsiyesiyle dört kalyon, iki fırkateyn, bir humbara gemisi akşam karanlığı bastırdıktan sonra Çeşme limanı ağzına gelip limanı muhafaza eden dört kalyon üzerine top ateşi açtı, bu surette iki taraf arasında top ateşi olurken bundan istifade eden dört ateş gemisi top dumanlarının arasından limana sızarak birbirlerinin yakınında bulunan Osmanlı gemilerini yaktığı gibi bundan başka yağlı paçavra ve humbara ile Osmanlı donanmasına ateş edildi. Ateş bir kalyona isabet ettiğinden gemidekiler kendilerini denize attılar ve ateş diğer gemilere de sıçradı ve donanma yandı³⁵. Bu savaşta Osmanlı komutasının hataları yanında, donanmanın yanmasında etkili olan ateş gemilerinin, özellikle İngiliz deniz subaylarının tavsiyesiyle kullanımı dikkati çekmektedir. Ateş gemilerinin yeni bir anlayışla yapımı ve kullanımı konusunda İngiliz geleneği çok güçlüydü. Rus donanmasına her türlü

³⁴ Bostan , age, s.55.

³⁵ İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi, C/IV.I*, Ankara 1988, s.400.

yardımı yapan İngiliz subayların, taktiksel olarak da ateş gemilerinin kullanımı konusunda Rusları etkilediği anlaşılmaktadır³⁶.

Osmanlı Donanmasının Çeşme’de yakılması, İmparatorluk merkezinde ve halk arasında büyük bir üzüntü ile karşılandı ve gelişmelerde pek dahili olmadığı halde Kapudan-ı Derya Hüsameddin Paşa görevinden azledildi. Donanmanın Çeşme limanına girmesinde asıl sorumlu olan Riyale kumandanı Cafer Bey ise, merkezde durum iyi bilinmediği için kısa bir süre Kapudan-ı Deryalığa getirildi. Ancak donanmanın uğrayacağı bu felaketi önceden görüp Çeşme limanına girilmemesi için ısrar eden, Kapudane kumandanı Cezayirli Hasan Bey bir süre sonra bu göreve tayin edildi ve Osmanlı bahriyesinde yeni bir dönem başladı. Çeşme yenilgisi Osmanlı devlet adamları üzerinde bahriyenin modernleşmesi gerektiği konusunda uyarıcı bir rol oynadı. Donanmanın eksikliğini gidermek amacıyla bazı tedbirler alınmasına çalışıldı³⁷.

Osmanlı belgelerinde ateş gemileri yapımı ve faaliyetleri ile ilgili bilgilere 1770 sonrasında çok daha bol miktarda ulaşıyor olabilmesi bir rastlantı olmasa gerek. Osmanlı donanmasının ateş gemileriyle yakılması, Osmanlı yetkililerini de derinden etkilediği ve ateş gemilerine olan yaklaşımın değiştiği tahmin edilebilir. Donanmanın modernleştirilmesi ve her alanda geliştirilmesi konusundaki çabaların Ateş gemilerinin taktiksel anlamda daha aktif bir biçimde kullanılması fikrini güçlendirdiği anlaşılmaktadır. Donanmada ateş gemilerinin yapılmasına ve bulundurulması konusundaki hassasiyet artmış olmalıdır³⁸. Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa’nın, ki kendisi Çeşme de uyarıları dinlenilmeyen ve ateş gemilerinin saldırısıyla Osmanlı donanmasının yakılmasına tanık olmuş olan komutandı, ateş gemilerinin inşalarını ve bulundurulmasında etkili olmuş olması muhtemeldir.

Çeşme’de yok olan Osmanlı donanmasının yeniden inşası için önce Fransız gemi mimarlarından arkasından da İsveç, İngiliz mimar ve mühendislerinden faydalandı. Gemi inşa teknolojisi oldukça geri bulunan Osmanlı bahriyesi bu dönem getirilen yabancı askeri misyonların çalışmalarıyla yenilendi. 1784 yılından sonra Tersanedeki modernleşme çalışmaları sonucunda yeni gemi inşa teknikleri yanında yeni (nev-icad) gemiler de yapılmaya başlandı. 1793’de İstanbul’a gelen gemi mimarı Brun ile beraberindekiler ve daha sonra onun yerine görevlendirilen Benua Osmanlı denizciliğinin gelişmesini başlatmada önemli roller oynadılar³⁹. Donanmanın modernleşmesi hizmetinde çalışmış olan Fransız mimarları, ateş gemileri de düzenlemişlerdi. 1788 Şubatında Osmanlı donanması için dört adet ateş gemisi hazırlamışlardı. Sadrazam, Fransız mühendislerin istedikleri malzemeleri göndererek ateş gemisi yapımı için elinden gelen teşviki yapmıştır⁴⁰.

Osmanlı-Rus ve Avusturya savaşına gidilirken Osmanlı devlet adamları ve askerlerinin Çeşme faciasının izlerini taşıdıkları düşünülebilir. Bu yılda devlet muhtemel tekrar böyle bir olay yaşamamak için özellikle savunma amaçlı olduğu anlaşılan ateş gemileri yapımına önem

³⁶ Cevdet Paşa, *Tarihi’nde* “İngiliz amirellerinin düzeni ile birkaç kıta ateş kayıkları liman içine sokuldu” diye yazmaktadır. C.I, s.220-21.

³⁷ Bostan, *age*, s.55.

³⁸ Akdeniz’e çıkarılan Ukab-ı Bahri, Peleng-i Bahri, Nasır-ı Bahri, Seyyar-ı Bahri, Nasır-ı Cenk ve Hüma-yı Bahri nam kalyonlar ile 2 pergandı, 2 ateş gemisi mürettebatı, divanhane çavuşları ve Yeşil Kancabaş neferatının me'kulüti. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Cevdet Bahriye, (C.BH), 3862, 17.B .1186, 14 Ekim 1772.

³⁹ Bostan, *age*, s.55-57.

⁴⁰ Zorlu, *age*, s.127.

ve hız verildiği anlaşılmaktadır. Ateş gemileri genelde donanmanın eski gemilerinden uygun olanlarının dönüştürülmesiyle yapılıyordu. Devlet bir taraftan ateş gemileri inşa ettirirken diğer taraftan uygun tüccar gemilerini rayiç bedel üzerinden satın alarak uygun olanlarına top koydurarak uygun olmayanların ise yani daha çürük ve küçüklerin ise Tersane'de ateş gemisi haline dönüştürülmesi yoluna gidiliyordu⁴¹.

Ateş gemilerinin savaşlar sırasında, donanmalarla beraber hareket ederek onların korunması hizmetinde bulunduruldukları gibi, Çanakkale, İstanbul, Tuna boğazları gibi stratejik yerlerde savunma ve koruma hizmetlerinde de kullanılıyorlardı. On sekizinci yüzyıl sonlarında ve on dokuzuncu yüzyıl başlarında boğazların İngiltere, Fransa ve Rusya donanmalarının boğazları ablukaya alma veya geçme teşebbüsleri sebebiyle güvenlik kaygıları artmıştı. Ateş gemilerinin donanmalar için bir tehdit unsuru olarak boğazlardaki koruma işlevleri sebebiyle, boğazlarda istihdamlarına önem verildiği anlaşılmaktadır. 1807 yılında Çanakkale boğazına gönderilmesi için ateş gemilerinin hazırlanması ve mürettebatının bulunup görevlendirilmesi emredilmişti. Yalnız Boğaza koruma için gönderilen ateş gemilerinin içine yerleştirilmesi gereken yanıcı maddeler ve personeli tamamlanamamıştı. Boğazları korumakla görevli bu ateş gemilerinden dikkatli olunması ve *gaflet içinde bulunulmaması* istenilmişti⁴². Ayrıca ateş gemilerinin, tek başına hareket etmek durumunda kalan büyük kalyonların yanında yine onları koruyan çeşitli roller üstlendiği de anlaşılmaktadır⁴³. Bunun yanında hizmet edemeyecek duruma gelen ateş gemileri ise özel kişilere satılarak taş, kiremit ve sair gibi hassas olmayan ve nakliye maliyeti düşük malları taşımak üzere kullanıldıkları görülmektedir⁴⁴.

⁴¹ Örneğin İbrail'de olan on bir tüccar gemisinden top koyulmasına uygun olan beşine top koydurulması istenmişti. Kalan çürük ve küçük altı teknenin de kontrol ve keşfinin yapıp, kıymetleri belirlendikten sonra ateş gemisi haline konması istenmişti. BOA, C.BH, 11419, 29.Z.1205, 30 Temmuz 1791.

⁴² Daha önce Karadeniz boğazına gönderilip sonra Akdeniz boğazına gönderilmesi ferman buyurulan ateş gemilerine Boğaz Nazırı Muhammed Paşa ve Bostancıbaşı ağa taraflarından hazırlanılması istenilen 225 neferin 177'sinin Bostancıbaşı ağa tarafından henüz gönderilmediği ...gemilerle ilgilenilip mürettebatını içine koyup Ortaköy'e çektilmiş oldukları, fakat içine koyulacak yanıcı maddelerin (ecza-yı ateş) henüz tamamlanamamış olduğu, üç dört gün içinde tamamlanacak yanıcı maddelerin arkalarından başka bir gemi ile gönderilebileceği belirtilmişti. BOA, Hatt-ı Hümayun (HAT), 7605, 07.M.1222, 17 Mart 1807.

⁴³ Karadeniz boğazında kötü hava şartları sebebiyle bekleyen ateş gemisiyle Tevfikullah adlı kalyonun, uygun hava ile boğazdan dışarı çıkıp memuriyetlerine gittiği, Boğaz muhafızı Mustafa ağa şukkasında ve tersane emini takririnde ifade ettikleri; bin kantar peksimet ile donanmayı hümayuna ulaştıracak olan sekiz kayığın da boğazdan çıkmak üzere oldukları beyan edilmişti. BOA, HAT, 16052, 29.Z.1205, 29 Ağustos 1791.

⁴⁴ Tersane-i Amire önlerinde köhne ve lazım olmayıp satılması emredilmiş gemilerden iki ateş gemisi kiremitçi esnafından zımmi Orlo tarafından satın alınmıştı. Takımsız bir şekilde liman reisi Ahmed kaptan marifetiyle bila-takım tanesini biner kuruştan toplam iki bin kuruşa satılan gemilerin bedeli hazineye teslim edilmiş, Tersanei Amire'den liman defterine kayıt için ilmühaber verilmesi istenmişti. BOA, C.BH, 8469, 22.Z.1207, 31 Temmuz 1793.

b-Rum İsyanı ve Ateş Gemileri

Denizlerde çok sayıda ticaret gemisine sahip Rumların, korsanlığa karşı güvenlik gerekçesiyle gemilerinin silahlandırılmasına izin verilmişti. Bundan faydalanan Rumlar, isyan sırasında ticaret filolarını küçük çaplı bir donanma şekline dönüştürdüler. Yine de Rumların ticaret gemilerinden bozma deniz güçleri, Osmanlı savaş donanması karşısında çok zayıftı. Bunun üzerine bu zafiyeti güce dönüştürebilecek organizasyon , metot ve araçlara yöneldiler. Osmanlı deniz kuvvetlerine karşı gayri nizami (korsan/gerilla) bir savaşa giriştiler. Gemilerinin küçük oluşlarını sayıca çokluklarıyla gidermeye çalıştılar. Aynı anda birden fazla yerde hareketlerde bulunarak Osmanlı deniz gücünün topyekün gücünden kaçındılar. Özellikle küçük adalar, resifler ve sığ sular ve körfezlerde kolayca saklanabilen küçük tekneleriyle, buralara giremeyen Osmanlı gemilerine karşı uyguladıkları korsanlık faaliyetleri ile ciddi bir tehdit oluşturdular. Büyük Osmanlı savaş gemilerinin giremedikleri sahil ve koy savaşları ve askeri hareketlar yaparak bu zayıf tarafı güce dönüştürdüler. Güçlü denizcilik geleneklerini ve yerel coğrafi bilgilerini kullanarak Osmanlı donanmasını ve askeri güçlerini zaman zaman zor duruma düşürdüler. Osmanlı donanmasının yılın belli zamanında aktif olabilen durumundan faydalanan Rumlar, askeri faaliyetler açısından bütün bir yılı kullandılar.

Rum isyanı çıktığında, Çeşme'de Osmanlı donanmasının ateş gemileri kullanılarak yakılması ve ardından Osmanlı kamuoyu ve devlet adamları üzerindeki olumsuz etkilerinin hatırası henüz canlı bir şekilde yaşıyordu. Bu olayın Rum isyanı sırasında isyancılar tarafından da hatırlanıp hatırlanmadığına şüphe yoktur. Nitekim, Rum isyanında Osmanlı donanmasına karşı en çok kullanılan ve zarar verdirilen silahtan/metottan birisi de ateş gemilerinin kullanılmasıydı. Bu taktiksel kullanımda isyan sırasında Rumlara yardım eden İngilizler (subaylar) in etkili oldukları anlaşılmaktadır. Ateş gemileri gizlilik, kurnazlık, sürpriz ve cesaret unsurlarıyla hareket eden asiler tarafından başarılı bir şekilde kullanılmış, bazen kanca ve halatlarla Osmanlı gemilerine bağlanılarak bir çok savaş gemisi yakılmıştı⁴⁵.

Osmanlı donanmasına karşı ateş gemilerini yoğun bir şekilde kullanması, Osmanlı yetkililerini bu ateş gemilerine karşı tedbirler almaya, harekât tarzı ve taktiklerini bunlara göre ayarlamaya ve nihayetinde Osmanlı donanmasında da bu gemilerden çok miktarda bulunmaya itmiş görünmektedir. 1820 yılında, gerektiğinde kullanılmak üzere on beş ateş gemisinin tanzimi istenilmişti. Tersane-i Amire'de mevcut olanların dışında gerektiği kadar geminin değer bahalarıyla –piyasa fiyatıyla- tüccardan satın alınması hususunda irade çıkmıştı. Tersane-i Amire, ateş gemisine dönüştürülebilecek mevcut iki gemiden başka, yedi gemi daha satın almıştı. Düzenlenecek çok sayıda ateş gemisi bulmak bir problemdi. Sayının on beşe çıkarılması için ateş gemisine dönüştürülebilecek yeni gemiler aranmaya devam ediliyordu⁴⁶.

Ateş gemilerinin düzenlenmesi ile ilgili bir diğer problem ise geminin içine yerleştirilecek olan yanıcı maddelerin çeşit ve oranlarını, yerleştirilecek yerlerini ve ne şekilde yerleştirilmesi gerektiğini bilen teknik elaman bulunmasındaki zorluktu. Daha önce

⁴⁵ Rumlar, Ateş gemileri ile çeşitli yerlerde bir çok defa saldırılarda bulundular. Yunan kaynaklarına göre 59 defa ateş gemileri ile saldırıda bulunmuşlar ve bunun 39'unda Osmanlı donanmasına çeşitli zararlar verdirilmeyi başarmışlardı. (Dar Boğaz (iki defa), Gerontas (Dört defa) ve Samos (üç defa), Bozcaada (iki defa), Souda, Methone (dört defa), Midilli (iki defa), Ag. Marina, Sakız(iki defa), Ithaca, Messolonghi(dört defa), Cavo D'Oro (üç defa) , Karpathos, Milet, İskenderiye, Eresos, , Athos, Spetses... http://en.wikipedia.org/wiki/Greek_War_of_Independence#War_at_sea, 15.09.2012.

⁴⁶ BOA, HAT,28541, 29.Z.1235, 7 Ekim 1820.

düzenlenmiş olanların yabancı uzamanlar (özellikle Fransız oldukları) tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır. Bunların içine yerleştirilmek üzere gerekli olan yanıcı maddelerin (ecza-yı nâriye) cins ve miktarının Humbarahane-i Amire'den maharetli bir halife getirtilerek tespit edilmesi istenmişti. Ancak “*Tersane-i Amire’de bu ana kadar ateş gemisi tanzim olunmadığından ve bu usulün nasıl yapıldığını layıkıyla bilen kimse olmadığından*” şikayet edilmekteydi. Hatta *İstanbul dışından da maharetli kimseler araştırılmış fakat bulunamamıştı*. Halbu ki, 1794 yılında III. Selim donanmanın inşa faaliyetleri sırasında vezirine yazdığı bir hatt-ı hümayunda gerekli malzemelerin bir an önce karşılanmasını isterken “*gidecek salları ve ateş gemilerini Fransız mühendisleri vaz’ ve tertib etsinler ve tarik-i isti’ mâlini gereği gibi öğrensinler*” diyerek ateş gemilerinin düzenleniş biçimlerinin ilgili teknik adamlar tarafından da öğrenilmesini istemişti⁴⁷. Gerekli bilgiye sahip mühendis bulunamayınca, kaptanlara başvurulmuştu. Hüsrev Paşa, Rum eşkıyası ile yaptığı Halik muharebelerinde ele geçirdiği bir ateş gemisini bazı kaptanlara göstermiş, yapılış tarzı ve tekniğini anlamalarını istemişti. Bu kaptanlar çağrılmış ise de onlar da Tersane-i Amire reislerinden olup üç sene ateş gemisi reisliği yapmış olan Mustafa reisi işaret etmişlerdi. Bunun üzerine Mustafa reis marifetiyle ateş gemileri hazırlanmaya başlanmıştı⁴⁸. Tersane-i Amire’de daha sonraki tarihlerde de ateş gemileri düzenlenmesi ile ilgili denemelerin yapılmaya devam edildiği görülmektedir⁴⁹. Osmanlı yetkililerinin bir ateş gemisinin modern usulde düzenleniş bilgi ve becerisine sahip teknik eleman bulmakta zorluk çekerken, Rum asilerin çok sayıda ateş gemilerine sahip olmaları dikkati çekmektedir. Onların bu işi bilen uzmanlardan (özellikle İngiliz subaylardan) yardım aldıkları anlaşılmaktadır. Rumlar, bazı İngiliz ve Fransız subaylar tarafından örgütleniyor ve destekleniyordu. Osmanlıya karşı ateş gemilerinin hazırlanması ve kullanılması ile ilgili altyapı ve bilgi birikimi bunlar tarafından yapılmıştı⁵⁰.

Ateş gemileri düzenleme işi maliyetli bir işti. Tüccardan satın alınan gemilere, içine konulacak yanıcı maddelere ve gemileri idare edecek neferler/mürettebat için hayli masraf yapılmıştı. Hazırlanan gemiler kontrol edilmişlerse de Tersane-i Amire’de daha önce ateş gemisi üretiminin örneği olmadığı için mutlaka bir deneme yapılması istenmişti. Dolayısıyla mistefelerden birinin ateş gemisi olarak hazırlanıp Sadabad halicinde yakılarak bir deneme yapılmasına karar verilmişti. II. Mahmut, bu denemenin kimseye haber verilmeden gizlice

⁴⁷ BOA, HAT,14011, 29.Z .1208, 28 Temmuz 1794.

⁴⁸ BOA, HAT, 28541, 29.Z .1235, 7 Ekim 1820.

⁴⁹ Başarılı olamayan bir deneme ile ilgili “...*ecza-yı merkumeden mukaddem yapılan iki bin vukiyye yağlı paçavra ve beş delikli eczası olarak numunesi tecrübe buyurulmuş ve alevi sürgülü ve kuvvetli olmadığından muahharan gelen irade-i seniyyeye mebni tutulan numuneye göre kusuru dahi yapılmakda ise de ecza-yı merkume telef olur makuleden olmayub...*” BOA, HAT, 27948, 29.Z .1240 (Hicri)14 Ağustos 1825.

⁵⁰ Örneğin Navarin öncesinde Rumların Ege’deki faaliyetlerine dair alınan bir haberde; İngilizli Kohran (Thomas Cochrane) adlı kişi kendi gemisiyle Rum teknelerinden seçmiş olduğu 20 savaş ve 10 ateş gemisini yanına alarak donanmanın bulunduğu Moton ve Koron taraflarına hareket ettiği...; Keza, ... *Kolozi hainine Fransa tarafından seksenbin riyal gediği , kendinin ikibin askeriyle ve daha önce dağılmış olub yanına topladığı Sakız Rumlarına ve Ceneral Corci külliyyetli huşratle Eğriboz adasına ve Kumı taraflarından ve Kapudan Nikola ve Vaşu, takımlarıyla Eşkatos ve İskplos adalarında olan Karataşu adlı haydutlar eşkıyasıyla müttetfiken Bilbilce ve Golos körfezine Zadağra nahiyelerine gitmişler ve her biri müretteb olduğu tarafa gitmek üzere hareket etmişlerdi...*BOA, HAT, 44276-F, Selh S.124, 21 Eylül 1827.

yapılmasını istemişti. Buna gerekçe ise hayli dikkat çekiciydi. İstanbul ahalisinin mizacının bilindiği, ateş gemisi yakılacağını duyan kadınların ve çocukların bunu seyirlik manzara olarak görüp burada toplanabileceğine dikkat, çekerek denemenin gizli yapılması konusunda yetkilileri uyarmıştı⁵¹.

Rum isyanı çıktığında Osmanlı yetkilileri bölgedeki tüm faaliyetleri izlemeye almışlardı. Gelen haberler arasında sık sık Rumların ateş gemileri hazırlıkları ve saldırı planları ile ilgili olanlarına rastlanmaktadır. Değirmen adasında bulunan Fransız konsolosunun, İzmir konsolosuna yazdığı bir mektupta, Rumların içinde birkaç ateş gemisinin de bulunduğu büyüklerinden seçerek seksen altı gemi hazırladıkları ve Osmanlı donanması üzerine gitmek niyetinde oldukları bilgisi elde edilmişti⁵². İster bilgi kargaşası yaratmak için isterse doğru bir haber olsun Osmanlı kuvvetlerini etkilemek isteyenlerin donanma gemilerinin diğer çeşitlerini saymadan doğrudan ateş gemilerine atıfta bulunmaları, onların Osmanlı kuvvetleri için ne kadar bıkırtıcı/yıldırıcı/korkutucu bir düzeyde algılandıklarına işaret olabilir.

Nitekim Rum isyanı sırasında Yunanlıların ateş gemileriyle yaptıkları ilk saldırılardan birisi Sisam önlerinde olmuştu. 1821'de (1236 ortaları) Riyale-i Hümayun kumandanı Tömbekzade Ali Bey, Sakız ve çevresindeki adalarda ortaya çıkan ve etrafına zarar veren Çamlıca, Suluca ve diğer adalardan olan Rum eşkiyasının faaliyetlerini engellemekle görevlendirilmişti. O da Sisam Adası karşısına gelerek maiyetinde bulunan dokuz tüccar gemisiyle asker sevk etmişti. Donanma Preveze'ye görevlendirilince, Sisam'ın karşı kıyısına çıkarmak üzere içinde asker bulunan tüccar gemileri geride kalmıştı. Bu dokuz gemiye karşı Rum gemileri tarafından bir saldırı yapılmış ve biri dışında hiçbirisi kurtulamamış, yanmıştı⁵³.

Rum asiler üzerlerine gelen güçlü Osmanlı donanmasından kaçabilmek için de bir taktik olarak ateş gemilerini kullanmışlardı. Donanma kendisine katılan Mısır gemileriyle elli gemiye ulaşmıştı. İstanköy önlerinde irili ufaklı 105 gemilik Rum eşkiyasına rastlanmıştı. İstanköy kalesinden atılan toplarla zor durumda kalan Rum gemiler diğer tarafta hareket halinde (rüzgar üstünde) olan Osmanlı donanması tarafından sıkıştırılmış ve savaşa zorlanmıştı. Bunun üzerine Rumlar, donanma üzerine altı ateş gemisi göndermişlerdi. Osmanlı donanmasının ateş gemileriyle uğraşmasını fırsat bilip savaşımdan uzaklaşmışlardı⁵⁴.

Rum asilerin ateş gemileriyle yaptıkları en önemli saldırılardan birisi 1822 yılında yaşanmıştı. Rum isyanı sırasında Sakız adasında gerekli tedbirler alınmaya çalışılmıştı. Donanma, 1822 yılında, Mora tarafına gitmek niyetiyle Çeşme ile Sakız arasında demirlemiş

⁵¹ ...inhası vechle mistefelerden? birinin ateş gemisi usulü vechle tanzimiyle liecli't-tecrübe sadabad halicininde ihraki hususunda ne vechle emrü ferman)...kapudanın işbu inhası vecle tecrübe edilmek üzere müstefelerden birinin olvechle mahal-i mezburda imha olunmasında beis yoğ ise de tevatür olunmayarak bihaffen icra olunsun ki ahali-i istanbulun mizacı malum olan halatdan olmasıyla filan mahalde ateş gemisi yakacaklar imiş diyerek bayağı taife-i nisvanın dahi tecemmu' etmeleri melhuz olduğundan ana göre müşahadesinden ihtiraz birle icrasına dikkat eylesesini müşarüliyleh tahrir ve ihtar eylesesün...BOA, HAT, 28541, 29.Z .1235, 7 Ekim 1820.

⁵² BOA, HAT, 40417-A, 14.S.1237, 10 Kasım 1821.

⁵³ Vak'a-nüvîs Es'ad Efendi Tarihi, s. 31.

⁵⁴ "Donanma-yı Hümayun'un galib geleceği me'mul iken süfun-ı İslamiyye üzerine ihrak-ı bi'n-nâr edüp, imrar eyledikleri şeş kıt'a ateş gemilerinin telaşından fırsat-yâb-ı muharebe olamayup, Balyabadra'ya revan..."Vak'a-nüvîs Es'ad Efendi Tarihi, s. 31.

iken⁵⁵ ansızın Avusturya'ya ait bir ateş gemisinin saldırısına uğrayan Kapudan-ı Derya Nasuhzade Ali Paşa'nın bindiği kapak ile yanındaki kapak yanarak telef olmuş ve kapudan-ı derya hayatını kaybetmişti⁵⁶. Vakanüvis Esad Efendi Tarihine ve Osmanlı belgelerine göre olay şöyle gelişmişti; Donanma Akdeniz'e gönderildiğinden beri gemiler talimatlara uygun bir şekilde hareket etmekteydiler. Ramazan'ın yirmi dokuzuncu gecesi akşam ezanı vaktinde Avusturya bandırasıyla seyreden üç gemi görülmüştü. Bunlar demirlemiş bir halde bulunan Osmanlı donanmasının yakınına gelip demirlemişti. Bunun üzerine karakol gemisi gönderilerek kontrol ve denetim yapılmıştı. Avusturyalı olduklarına dair pasaportlarını göstermişler ve "ertesini gün gideceklerini" beyan etmişlerdi. Pasaportlarına bakıldıktan sonra, dost gemileri olarak görülüp bırakılmışlardı⁵⁷.

Bu arada, Kaptan paşanın gemisinde bulunan mühendislerden birisi dürbün ile gemileri gözlerken "savunma amaçlı olarak koyulmuş toplarının büyüklüğü dikkatini çekmişti. Gemilerin ebadına göre büyük olan bu topların ahşaptan yapılmış olabileceklerini ileri sürmüştü⁵⁸. Araştırmak üzere üzerine gidildiği bir sırada tekneler hareket etmiş ve limandan ayrılmıştı. (Korsan gemilerden korunma amaçlı olarak tüccar gemileri silah taşırdı. Ateş gemilerine zaten feda edilecekleri için top koyulmazdı. Rum eşkıyasının gemileri kamufle etme ve kendisini koruma maksadıyla güvertesinde top koyulmuş bir ticaret gemisi görüntüsü verdiği anlaşılmaktadır.)

Gece yarısına kadar rüzgara karşı yol almaya çalışarak oyalanan bu gemilerin⁵⁹, içini ot ve barut ile doldurup üç ateş gemisi haline getiren Rum asiler, siyah yelkenler açıp, kendileri de küçük sandallara binerek bayram gecesi saat altı sularında donanmaya yaklaşmışlardı. Hava sert ve karanlık olduğundan kıyı boyu gelerek donanmaya gizlice yaklaşmayı başarmışlardı. Donanmaya ulaştıkları anda ateş gemilerine birer el tabanca ile ateş etmişler ve gemiler bir anda ateş kesilmişti...⁶⁰. Kaptanı Derya, gemisinde tulumba bastırmış ve söndürmeye uğraşmışsa da mümkün olmamış ve kazaya uğrayıp yanmıştı. İçinde paşanın takımından ve diğerlerinden 200 kişi kurtulmuş kalanı ise telef olmuştu. Gemileri demirlerini keserek uzaklaşmaya çalışmışlarsa da, yanan geminin topları da ateş alıp donanma gemilerinden Fatih-i Bahr'in serenine ve gabya çubuklarına isabet etmişti. Kuh-i Revan ve Kara Ali kaptanın gemilerine ve bazı gemilere sıçrayan ateş ise söndürülebilmişti⁶¹. Kapudan Paşa filika ile Sakız'a giderken vefat etmişti⁶².

⁵⁵ Vak'a-nüvis Es'ad Efendi Tarihi, s. 105-106.

⁵⁶ Bostan , age, s.166.

⁵⁷ BOA, HAT, 40668-G, 13, 03.L .1237, 23 Haziran 1822; HAT, 38582-G, 07.L .1237, 27 Haziran 1822.

⁵⁸ Vak'a-nüvis Es'ad Efendi Tarihi, s. 105-106.

⁵⁹ BOA, HAT 38582-B, 29Z1237, 16 Eylül 1822.

⁶⁰ BOA, HAT, 40668-G, 13, 03.L .1237, 23 Haziran 1822; HAT, 38582-G, 07.L .1237, 27 Haziran 1822.

⁶¹ BOA, HAT, 40668-H, 5.L.1237, 25 Haziran 1822.

⁶² Kıymetli olan eşyası kendi yanında olduğundan yanmış, kurtarılan eşyası kethüdaları Ahmed efendi ve patrona-i hümayun kapudanı ve sair kapudanlar marifetiyle mühürlenip kayıt altına alınmıştı. BOA, HAT, 38582-I, 29 N 1237, 19 Haziran 1822; Kaptan paşa bir sandala bindirilmiş, kurtulmak üzere iken bu da tutuşmuş, ve boğulmuştu. Vak'a-nüvis Es'ad Efendi Tarihi, s. 105-106.

Esad Efendi tarihinde “*Vürud-ı Donanma-yı Hümayun be-Pişgah-ı Sakız*” başlığı altında bilgi verilirken Osmanlı donmasının uğradığı zarardan pek bahsetmediği, Bahir Efendi zeylinde ise bu konudan ayrıntılarıyla bahsedildiği görülmektedir. Sakız adasında yaşananlarla ilgili olarak Esad efendi’den hayli farklı şeyler anlatan Bahir Efendi’nin anlatımıyla Osmanlı donmasının yakılması ise şöyle olmuştur⁶³: Donanma Sakız limanında demirlemiş ve memurları safa ve gaflet içindeyken ecebi bandırasıyla bir brik limana girmişti. İkinci vaktine yakın donanmaya yakın bir yere demirlemişti. Donanma yetkilileri Kaptan paşaya gidip geminin Fransız bandırası (belgelerde ve Esad Efendi Tarihinde Avusturya olarak geçmektedir) da çekmiş olsa şüpheli oluşuna dikkat çekmişlerdi. Geminin mutlaka kontrol edilmesini, Fransız teknesi olmadığı anlaşılır ise akşam olmadan mutlaka ele geçirilmesi gerektiğini belirtmişlerdi. Osmanlı donmasının uzun zamandır Sakız limanında demirlemiş halde bulunduğu, düşman tarafından ateş gemisi gönderilmesi tehlikesi olduğu belirtilmişti. Bu tehlikeyi bertaraf etmek için mutlaka demirlerin çekilip harekete hazır (yelken üzerinde) olmak gerektiği hatırlatılmıştı. Kaptanın “*Muhanneslik ediyorsuz. Kâfir pür-areş olsa yine çirminden ziyade hareket edemeyeceği aşıkardır. Ne haddine ki habasete cür’et etsün. Anı şöyle yapar ve böyle berbad ederim*” diyerek uyarıları dikkate almadığı belirtilmiştir. Kaptanlar bunun üzerine gemilerine dönerek bazıları çekilmiş bazıları tedbir alma yoluna gitmişlerdi. Kaptan Paşa gemisinde olan büyük, küçük rübeli askerler gaflet içinde iken gece yarısı düşman tarafından bir ateş gemisi şiddetli rüzgar altında gönderilmişti. Kaptan paşanın gemisine borda eden ateş gemisinin içindekiler sandallara binerek uzaklaşmışlardı. Kapak kalyonu yanmaya başlamış ve hemen yanındaki diğer kapak kalyona da sıçramıştı. Diğer gemi kaptanları durumu görür görmez demir iplerini keserek uzaklaşmışlar ve kurtulmuşlardı. Ateş alan kalyonların mürettebatı yangınla baş edemeyince kendilerini denize atarak kimisi sahile çıkmayı başarmış kimisi de boğulmuştu. Kaptan paşa yakınlarıyla sandala bindiği sırada geminin cephanesi patlamış, serenlerden birisi koparak kaptan paşanın başına düşmüş ve ölmüştü. Diğer kapak gemisi de daha sonra ateş almasına rağmen söndürülemediği ve yanmıştı.

Esad efendi Kaptan Paşa’nın ölümünü yüzeysel bir biçimde geçmesine rağmen Bahir efendi zeylinde Kaptan-ı Derya’nın ve subayların hatalı davranışları ve tedbirsizliklerini vurgulaması dikkati çekmektedir⁶⁴.

Yaşanan bu olay donanma üzerinde hayli olumsuz etkiler yapmıştı. Osmanlı yetkilileri olaya sebep olanların “*hangi ada eşkıyasından olduklarını öğrenememiş*” ve ele geçirememişti. Öyle anlaşılıyor ki, Osmanlı yetkilileri bu isyanı, genel bir Rum/milliyetçilik isyanından ziyade kendi bürokratik geleneğinde oluşmuş teamüller gereği her adayı ve halkının sınırları, idaresi belli, ayrı bir birim/ünite olarak değerlendiriyor ve bunların münferit eşkıyalığı/korsanlığı gibi yaklaşıyordu. Donanmadaki Müslüman askerlere hastalık bulaştığından, bir kısmının öldüğü ve bir kısmının hasta olduğu için donanmayı idare edecek sayıda asker olmadığından yakınılıyordu. Gemilerde olan asker izin isteyip gitmek istemiş, dışarıda (karada-kıyıda) olanlar ise gemilere dönmek istememişlerdi. Hatta Çeşme’de karaya çıkmış olanlardan bir kısmı firar etmişlerdi⁶⁵.

Kaptan-ı Derya’nın kalyonunun yakılması ve ölümü karşısındaki çaresizlik ve şaşkınlık, olaydan sonra alınan duyularla yerini endişeye bıraktığı anlaşılmaktadır. Rum

⁶³ Vak’a-nüvîs Es’ad Efendi Tarihi, s. 706.

⁶⁴ Vak’a-nüvîs Es’ad Efendi Tarihi, s. 105-106.

⁶⁵ BOA, HAT, 38582-G, 07.L .1237, 27 Haziran 1822.

asilerin yeniden 25-40 kadar kayık ve filikadan ateş gemisi düzenledikleri haber alınmıştı. Ayrıca Koyunadaları ve İbsala adası taraflarından uygun hava şartlarında ve gece, hazırlanacak 50-60 ateş gemisi ve filikası ile yapılabilecek bir saldırıda donanmanın tamamen ortadan kaldırılabileceğinden korkuluyordu. Dahası “*vuruşma leyl ü nehâr hile ve hudadan hâli olmayacağı*” denilerek Rumların Akdeniz’de yürüttükleri gayri nizami savaş usullerinden şikayet edilmekte⁶⁶ ve her yere *İzbandid eşkiyasının kullandığı lağım ve ateş gemileri maddesi* konusunda uyarılar gönderilmekteydi⁶⁷. Bu sebeple donanmayı korumak için son derece dikkatli hareket edilmiş ve Sakız adasındaki dar mahalde demirmesi uygun görülmemişti. Yelken üzerinde gezilmesinin ise gece şartlarında Sakız gibi dar mahallerde gemilerin çarpışma ve hasar görme riskini artıracaktı. Böyle bir durumda gemilerin tamirleri için mutlaka İstanbul’a dönmeleri gerekecekti. Bu sebeplerden dolayı donanmanın Sakız önlerinde kalmasının uygun olmayacağı belirtilmişti. Donanmanın Sağrı açıklarına hareket ederek Rum gemilerini aramak üzere daima yelken üzerinde hazır olacağı belirtilmişti...⁶⁸.

Bu olay bir başka meseleyi daha gündeme getirmişti. Rum gemileri farklı yer ve zamanlarda çeşitli devlet bandıraları çekiyorlardı. Bu sebeple ticaret için gelen gemilerle, düşman gemileri birbirlerinden fark edilemez hale gelmişti. Son yaşanan olayda Rum gemileri Avusturya bandırası çekerek gerçek kimliklerini gizlemeyi başarmışlardı. Donanma Akdeniz’e çıktığında gemiler kontrol edilmekte ve pasaportları gözden geçirilmekteydi. Ancak bu olay örneğinde olduğu gibi bir şekilde atlatabilmekte ve en azından casusluk faaliyetlerini yabancı bandıralar altında kolaylıkla yürütebilmekteydiler. Bu sebeple hangi bandırayı taşırsa taşırsın, dost-düşman devlet gemilerini donanmaya yaklaştırılmamaları ve mevcut durumun mutlaka konsololar tarafına da bildirilmesi istenmişti⁶⁹.

Ateş gemileri saldırıları, hatta saldırı yapılacağı duyuları bile, Osmanlı donanmasının ve kara askerinin askeri harekâtlarını etkiliyordu. Suluca ve Çamlıca adaları asilerinin otuz kadar ateş gemisi hazırlayıp Badre körfezinde iken saldırmayı planladıklarına dair alınan duyum üzerine donanma Hurşid Paşa’nın görüşünü beklemeden limandan ayrılmak zorunda kalmıştı. Osmanlı donanması, stratejik önemi de olsa ateş gemileri saldırısı olabileceği şüphesiyle bu gibi dar limanlarda uzun süre kalamıyordu⁷⁰. Donanma daha güvenli limanlar arasında gidip gelmeye zorlanıyor, bu da sığ liman ve uzak koylar arasında daha serbest ve rahat hareket etmekte olan asilerin işine geliyordu⁷¹.

Bütün tedbirlere rağmen Rum isyanı sırasında Osmanlı donanması, ateş gemilerinin saldırılarına uğramaya devam etti. Osmanlı donanması 12 Kasım 1822 tarihinde Bozcaada

⁶⁶ BOA, HAT. 38582-B, 29Z1237, 16 Eylül 1822.

⁶⁷ *İzbandid eşkiyası eline giriftar olub ber-takrib firar-birle halâs olan Nuri hasekinin oğlu bir nefe-ri sağirin eşkiyayı merkume hakkında vaki olan takriri beyanyla lağım ve ateş gemileri maddesinden haberdar olmalarıçün donanmanın kara askeri seraskeri Seraskeri Mehmed Paşa’ya gönderildiği bir emirname...* BOA, HAT, 39591, 03.Ca.1237, 26 Ocak 1822.

⁶⁸ BOA, HAT. 38582-B, 29Z1237, 16 Eylül 1822.

⁶⁹ BOA, HAT, 40668-H, 5.L.1237, 25 Haziran 1822.

⁷⁰ BOA, HAT, 39900-İ, 13.Z.1237, 31 Ağustos 1822.

⁷¹ Bu durumda hem donanmayı korumak hem de Osmanlı askeri kuvvetlerine zahire yetiştirmek için limandan ayrılmış zahire götürmek için görevlendirilmişti ..BOA, HAT, 39848-A 07.Z.1237, 25 Ağustos 1822; HAT, 39900-İ, 13.Z.1237, 31 Ağustos 1822.

önünde ikmal yaparken şiddetli bir lodos fırtınası altında ateş gemisi saldırısına maruz kalmıştı. Donanmayı beklemek üzere on altı gemi karakol hizmetiyle görevlendirilmiş, demirlemiş olan diğer gemiler de filikalarıyla karakol görevi yürütmelerine rağmen saldırı önlenememişti. Rum asiler on beş tekne hazırlamışlar ve şiddetli rüzgar ve fırtına altında donanmanın yakınına kadar gelmişlerdi. İlk planda üç ateş gemisini donanma üzerine göndermişlerdi. Bunun üzerine gemiler bir taraftan top atışıyla ateş gemilerini batırmaya çalışırken diğer taraftan demirlerinin iplerini kesip hemen yelken açarak uzaklaşmışlardı. Ateş gemilerinden birisi batırılmış ancak, Bezm-i Nusret adlı kapak açar kalyon, iki ateş gemisinin baş ve kış tarafına isabet etmesiyle yanmıştı. Yanan kalyonun ateşinin diğerlerine sıçramaması gemiler uzaklaşmış ancak Lodos rüzgarının muhalefeti sebebiyle Akdeniz'e doğru çıkamamış Nara Burnuna gelerek demirlemişlerdi⁷².

Ateş gemileriyle yapılan saldırılar ve son olarak donanmadan büyük bir geminin düşman ateş gemisiyle yanarak batması üzerine gelen haberden dolayı büyük üzüntü (*hadise-i mezkure millet-i islamiyata hazl ve melali mudi bir keyfiyet ise de*) duyulmuş ve Osmanlı deniz kuvvetlerine karamsarlık çökmüştü. Kaptan Paşadan gelen tahrirat üzerine donanmanın bu durumunun gizli olarak görüşülmesi kararlaştırılmıştı. Tersane memurlarından iş bilir olanlar ve tecrübeli kaptanlar durumu görüşmek üzere İstanbul'da toplanmıştı. Donanmanın kışın Akdeniz'de bir iş görmesinin mümkün olmadığına dair fikirler ortaya atılmıştı⁷³.

Rum isyanının en dirençli noktalarından birisi de Mora'da Mesleng (Misonik, Meselengion) kalesiydi. Osmanlı donanması Mora'ya gelince asiler Mesleng ve İnebahtı körfezinde olan iskelelerinden uzaklaşmak zorunda kalmışlardı. Sahiller gemilerle denetim ve kontrol altına alınınca Rum asiler zahire bulmakta zorluk ve sıkıntı çekmeye başlamışlardı. Bunun üzerine asi elebaşları ve şeflerinin toplanarak yardım ve imdat istedikleri ve çaresizlik sebebiyle donanmanın kuşatmasını kırabilmek için seksen savaş ve yirmi kadar ateş gemisi hazırlamakta oldukları haberleri ulaşmıştı⁷⁴. Keza bir müddet sonra Sisam civarında Büyükköy tabir olunan yerde Rum asilerin yetmişden fazla Çamlıca, Suluca, Mikenos, İbsara ve yüzden fazla Tarata denilen küçük tekneleriyle toplandıkları, bu kuvvetin içinde 20 ateş gemisinin bulunduğu öğrenilmişti. Fakat bunlar sığ ve kazıntı yerlerde gezindikleri için kalyonların buralara sokulması mümkün olmamaktaydı. Keza asi gemileriyle süren muharebede Tömbekzadenin korveti sığ sularda karaya oturmuştu. Küçük Ahmed kaptanın idaresindeki Tefikullah adlı firkateyn yardıma gitmiş ve onu kurtarmıştı. Fakat bu sefer o karaya oturmuştu. Bunun üzerine asiler birbirini takip eden şekilde üç ateş gemisi göndermişlerdi. Firkateyn ikisini top ateşiyle bertaraf etmişse de üçüncüsü gemiye ulaşmış ve yakmaya başlamıştı. Hareketsiz kalan firkateynin etrafı küçük kayıklarla çevrilince kaptan cephaneyi ateşleyip etrafındaki asilerle havaya uçurmuştu. İki Trablusgarp Ocağı teknesinin kaybedildiği, asilerin ise üç direkli büyük bir teknesiyle beş ateş gemisinin batırılıp bir çoklarının da hasara uğradığı bildiriliyordu. Sığ sularda irili ufaklı Rum teknelerinin vurkaç ve ateş gemileriyle yapmış oldukları saldırılar karşısında çaresiz kalan Osmanlı yetkililerinin durumlarını “*bu kafirler necatdan meysus olub reme-i hunzir gibi saldırmakda ve kıyı ve kazıntı sularından*

⁷² BOA,HAT, 40324, 26.S .1238, 12 Kasım 1822.

⁷³ Liman reisi Ahmed bey ve Haliç takımı başbuğu Ali bey ve Selimiye süvarisi Murabıt Osman kapudan ve Mukaddime-i Hayr süvarisi Mustafa bey kapudan, Badreli Mustafa kapudan, Nuri kapudan, Mehmed kapudanlar. BOA, HAT, 40324-A, 29.Z .1238, 6 Eylül 1823.

⁷⁴ BOA, HAT, 39964-G, 14 Za 1238, 23 Temmuz 1823.

*ayrılmayub kale ve tabyaları altında sığınub limanlık olarak kullanmakta oldukları..*⁷⁵ gibi ifadelerde görmek mümkündür.

Rumların ateş gemileriyle yapmış oldukları bu saldırılar, donanmada bulunan Cezayir gemileri kaptanlarını da yıldırıldığı görülmektedir. Merkezi hükümetin yeni yardım talepleri çeşitli sebeplerle geçirilmeye başlanmıştı. Dolayısıyla asilerin gerek Cezayir kıyılarında gerekse Mora çevresinde Cezayir gemilerine karşı giriştikleri mücadele, onları Osmanlı donanmasına yardım etmelerini önleme konusunda kısmen başarılı olmuştu⁷⁶.

Rum asilerin tekneleriyle dolaşarak Osmanlı iaaşe güzergahlarında saldırılar yaptıkları bilinmekteydi. Bunlardan birisi de Sakız adası ve onun iskelesi konumunda olan Çeşme idi. Adaya daha önce hava muhalefeti ve kış sebebiyle firkateyn gönderilememişti. Uygun şartlar olunca Sakız'a gitmek üzere yola çıkan iki tekneye, sahilden üç-dört mil açıktaki Fransız bandırası çekmiş bir tüccar gemisi (brik) görünümündeki tekneyle saldırmışlardı. Kayığı ele geçirmek üzere hareket etmesi üzerine duruma müdahale edilmiş, top atışıyla sereni kırıldığı için kaçmak istemişse de başarılı olamamıştı. Bunun üzerine kendi gemilerini ateşe vererek tekneyi batırmışlardı⁷⁷.

Osmanlı yetkililerini, saldırıların yanında saldırı haberleri ve duyumları da hayli meşgul etmişti. Muhtemel bazıları özellikle çıkartılmış olan büyük saldırı planlarıyla ilgili duyumlar merkezi derinden etkiliyordu. Özellikle de kışın İstanbul'a çekilen donanmaya karşı yapılacağı söylenen saldırı haberleri Osmanlı donanmasını yıpratma amaçlı çıkarıldığı anlaşılmaktadır. Altı ay Rum gemilerinde esir kaldıktan sonra kurtulup Boğaz'a gelen Mustafa ağanın Rum asilerin on iki adet ateş gemisi düzenleyip üzerlerine keçi boynuzu ve günlük koyup gemilerin içindeki adamların Fransız, Avusturyalı ve diğer bandıralarla boğazdan girecekleri, bunlardan dördünün Çanakkale boğazında Nara'daki gemiler üzerine kalan sekizi ise İstanbul'da Haliçteki Osmanlı donanması üzerine saldırmak niyetinde olduklarını bildirmişti. Boğazdan geçen gemileri yoklamakla görevli Mehmed Sırrı Efendinin elindeki kanunname ve deniz hukuku gereği yüklü tüccar teknelerinin genelde baş ve kış altlarını yoklamayarak, ellerinde devletlerinin patentesi olan gemilere geçiş izni vermek durumunda olduğu, belirtilmişti. Bu duyum üzerine kendisinin ifadesine başvurulunca beş-on gün önce gerekli evrakları tamam olduğu halde yükü keçi boynuzu olan beş-altı geminin boğazdan geçmesine izin verdiğini beyan etmişti. Bunun üzerine Osmanlı donanması komutan ve

⁷⁵ BOA, HAT, 40024, 25.R .1239, 29 Aralık 1823.

⁷⁶ Osmanlı Merkezi hükümetinin yardım isteğine karşı Cezayir beylerbeyi Hüseyin Paşa, “İngiltere ile olan anlaşmazlıkları sebebiyle gemilerin yanıcı maddelerle (ateş gemileri) yakılmasından korkulduğu... Derne ve Bingazi önlerinde birkaç Rum asi gemisinin gezdiği ve hasar vermeye devam ettiği.... Birkaç gün içinde çabucak donatılabilecek beş küçük gemiyle bu asilerin üzerine gidileceği.... Ancak gemilerini muhafaza için limana çekip içini boşalttıkları, top ve bütün aletleri sakladıkları... Sancak ve iskele taraflarını denizden küpeşteye varıncaya kadar ateşten korumak için sofla kapladıkları... gemilerinin çabuk bir şekilde donatamayacakları... denize inmenin yeni gemi yapımı gibi olacağı ve bunun da dört beş ayı bulacağı... bu sebeple ilkbaharda Mora'ya gemiler gönderilebileceği... ocakta adam sıkıntısı çekildiği bunun kaynağı da yeniçeriler olduğu mutlaka yeni adamlara ihtiyaç duyulduğu...” BOA, HAT, 39435-B, 23.Z .1239, 19 Ağustos 1824.

⁷⁷ BOA, HAT, 38805, 29.C.1239, 1 Mart 1824.

kaptanları muhtemel ateş gemileri saldırısı için uyarılmıştı⁷⁸. Ateş gemilerinin önceki başarılı saldırıları Osmanlı yetkililerini bu haberleri dikkate almaya ve tedbirli davranmaya zorluyordu. Dahası bu hareketler özellikle Rum isyanı sonrası, boğazların güvenliği, hukuku, bandıra meselesi gibi konuları Osmanlı devletinin gündemine gelmesini sağladığı anlaşılmaktadır.

Rumların ateş gemileriyle yapmış oldukları bir başka saldırı ise 1825 yılındaydı. Donanmanın Anavarin kalesi üzerine gittiği bir sırada, iyi olmayan ve yavaş hareket eden gemiler Moton limanında, kalenin önünde bırakılmışlardı. Ramazanın yirmi beşinde perşembe günü saat on buçuk sularından yirmi bir Rum gemisi Koron tarafından gelmişlerdi. Rum asiler limanda demirlemiş bir şekilde bulunan Osmanlı gemilerine altı ateş gemisi göndererek saldırmışlardı. Bu saldırıda Mısır gemilerinden Asya adlı firkateyn ile iki korvet, bir brik, altı tüccar gemisi ve birkaç gün önce Anavarin önlerinde düşmandan ele geçirilmiş iki pereze olmak üzere toplam on iki gemi yanmıştı. Kaptan Paşa, saldırının, kendisinin Anavarin kalesi için top tabyaları inşasıyla meşgul olduğu ve Moton'da bulunamadığı bir sırada yapıldığına dikkati çekmişti. Dahası gemi kaptanlarının düşman tekneleri görüldüğü anda demirlerinin iplerini kesip yelken üzerine hareket etmiş olsaydılar kurtulmalarının mümkün olacağını belirterek, Moton'daki olayın sebebini/suçunu gerekli dikkati ve önemi göstermeyen tecrübesiz kaptanlara ve bunları idare edecek komutanın bulunmayışına bağlamıştı⁷⁹.

Rum asilerin Osmanlı donanması üzerine ateş gemileri ile yaptıkları başarılı saldırıları donanma yetkililerini zor durumda bırakıyordu⁸⁰. Rumların kıyı ve sığ sularda kullandıkları ateş gemileri ile yapmış oldukları gayri nizami savaş yalnız askeri değil kaptan ve subayları da yıldırıyordu. Bu durum, kaptan ve subayların gayretsizliği olarak değerlendirilebilecekse de gerçekte bir savaş esnasında ateş gemisi gönderilmesi üzerine henüz gemilere isabet dahi etmeden mürettebatın dehşete kapılarak kendisini denize attığı ve “*beyhude gark oldukları*” bir çok olaya rastlanılmıştı. Öyle ki savaşa girmiş fakat ateş gemisi isabeti almamış bazı bomba ve Trablus teknelerinde adam kalmamıştı. Kaptanlar, ateş gemisi yanmadan geçse ve isabet etmese bile kendi kalyonunda da adam kalmayacağından şüphe eder duruma gelmişlerdi. Gemilerin cesaretsizlik sebebiyle/korunma amaçlı bakırla kaplanması konusunda görüş bildirilmişti. Dahası, Osmanlı askerlerinin, devrin klasik savaş usulünün dışında (*muharebe-i bahriye keyfiyeti malum olub düşman tekneleri meydana çıkub mukabele ve top ile cenke cesaretleri olmayarak*) farklı bir savaş taktiğiyle savaşan Rum asilere derin bir öfke duydukları anlaşılmaktadır⁸¹.

⁷⁸ BOA, HAT, 39847, 15.B .1238, 28 Mart 1823. Gemileri ve adamları tanıyabileceğini ifade eden Mustafa Ağa İstanbul'a gönderilmişti. BOA, HAT, 39880-B, 15.B .1238, 28 Mart 1823.

⁷⁹ Saldırı karşısındaki başarısızlığı örtmek için olsa gerek kalenin alınmasının yakın olduğunun bildirilmesi ise dikkati çekmektedir. BOA, HAT. 39453-K, 25 N 1240, 13 Mayıs 1825.

⁸⁰ Ateş gemilerinin saldırı ve etkilerine ait anlatımlara örnek olarak, Thomas Gordon, *History of the Greek Revolution*, Volume I, London MDCCCXLIV, s.218-219; *Greece in Evolution*, Edited by G.F.Abbot, New York 1910, s.225, 226.

⁸¹ Donanmadaki bazı gemilerin durumuna değinilen şukkada Mübtenî-i Nusret aşırı su alıyor, Benderkili'de yaptırılmış olan Asar-ı Nusret firkateyni ise denizde “kütük gibi yürüyüb” yalnız da bırakılamayacağından donanmanın ayağına bağ olmuştu. Geriye işe yarar durumda bir kalyon ve dört firkateyn kaldığı, ve bunları da ayırıp düşman tekneleri üzerine sevki mümkün değildi. “...*Bu kafirlerin gavga ile mukavemete yüzleri olmadığı misillü bizim donanma neferatının da ateş gemisini uzakdan gördükleri anda şaşırub tob endehatına varmaya bakmayub hiç memul etmedikleri ademin kaldırıb kendülerini deryaya ilka ve kapudan ve zabitanı kalub onun da ne hareket edeceklerinden aciz oldukları nemayandır...*” BOA, HAT, 40001-E, 25.B .1239, 26 Mart 1824.

Osmanlı kuvvetlerinin isyanı bastırma konusundaki yetersizliği, özellikle denizlere hakim olamayışı, II. Mahmut'u ve devlet adamlarını yeni çareler aramaya, Mısır valisi Mehmed Ali Paşa'dan yardım istemeye itti. Rum isyanında, Mehmet Ali Paşa'nın meseleye dahil olması ve oğlu İbrahim Paşa komutasındaki kuvvetleri Mora'ya göndermesi üzerine Mısır limanları ve denizleri de Rum isyancıların saldırı alanına dönüşmekten kurtulamadı. Ahmet Lütfi Efendi, "*Yunanlıların isyanlarının ne dereceye vardığını gösteren bir örnek olarak*" İskenderiye limanına ateş gemileriyle yaptıkları saldırıdan bahseder. Kapdan-ı Derya, Hüsrev Paşa'nın zahire almak için İskenderiye limanına gitmesinden birkaç gün önce ticaret gemisi görüntüsü ile Rusya bandırası çekmiş üç ateş gemisi İskenderiye limanına girmiş, birisi Salih Ağa Tabyası önünde fark edilmiş, top atışı ve bir çok filika gönderilerek savunma yapılabilmisti. Diğerleri ise liman ağzında bekleyen iki gemi ile açık denize kaçmayı başarmışlardı. Durumdan haberdar olan Mehmed Ali Paşa'nın "*can başına sıçrayıp tez elden damadı Muharrem Bey ile kethüdası Bilal Ağayı beş altı ceng gemisiyle takiblerine gönderdiğine kani olmayıp kendisi dahi bir korvet ve maiyetine dört ceng gemisi alarak arkalarına düşüb gitmiş olduğu*" asileri takip konusundaki ısrarı sebebiyle yanındaki gemileri de geride bırakarak Anadolu sahillerine kadar gittiği fakat eşkıya gemilerini bulamadan geri dönmek zorunda kaldığından bahsetmektedir. (Ağustos 1825)⁸².

Mehmed Ali Paşa'nın Yunan meselesi çıktığından beri donanmanın verimli ve gereği gibi kullanılmadığı konusunda bahriye ileri gelenlerini azarladığı ve Hüsrev Paşa'nın eşkıyanın "*yeni icad olunmuş gemileri var üzerlerine varılmak muhataralıdır*" şeklindeki savunmasına "*bak paşa birader gemilerden kangısı yanar ise yerine gemi veririm böyle korkaklık olmaz*" dediği rivayet edilmiştir⁸³. Bu olay Rum asilerin yeni gemi ve silahlarla yaptığı gayri nizami savaş karşısında Osmanlı yetkililerinin çaresizliğinin, Mehmed Ali Paşa'nın ise oğlu İbrahim Paşa ile Kaptan-ı Derya arasında ileride çıkacak olan anlaşmazlığın adeta habercisi gibidir. Keza Mora hareketi sırasında İbrahim Paşa ile Kapudan-ı Derya Hüsrev Paşa arasında anlaşmazlık oluşmuştu. Merkez aradaki anlaşmazlığı halledebilmek en azından büyümesini engellemek için donanmayı bölerek, yirmi kadar iyi gemiyi Çamlıca ve Suluca taraflarını vurmak üzere İbrahim Paşa maiyetine vermişti. Hüsrev Paşa'nın da maiyetinde kalacak gemilerle de Sisam'ı vurup oradan İstanbul'a gelmesi istenmişti. Bu arada Sisam adası çabalara rağmen asayişin yerleşmediği bir yerdi. Donanmanın Sisam sularına gelmesi üzerine etraftaki eşkıya gemileri orada toplanmış ve donamaya özellikle ateş gemileriyle çeşitli saldırı ve tacizlerde bulunmuşlardı. Fakat, Donanma bu sefer daha tedbirli davranarak yapılan birkaç saldırıyı uzaklaştırmışlardı. Rum asilerin, Ateş gemileri batırılınca diğer gemiler de kaçarak dağılmışlardı⁸⁴.

⁸² Ahmed Lütfi Efendi, *Vakanüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi*, Cilt I, İstanbul 1999, s.23-24.

⁸³ Osmanlı yetkililerinin asilerin kullandığı yeni tür gemilerden kasıt ateş gemileri yanında vapurların da kastedildiği anlaşılmaktadır. Osmanlı donanmasının Navarin'e ulaştığı tarihlerde; *O esnada bir kıta vapur ile beraber Yunan gemileri Mesleng civarında Vaşilaos tabyasını muhasara ile birkaç gemileri "Pervasalna" halindeki Devlet-i Aliyye gemilerinin üzerine hücum ederek müdafaalarına gayret olunmuş ise de topların çapı az olduğundan başka eşkıya tarafında vapur bulunmağla Osmanlı gemiler ihrak ve zahire sefineleri ahz olunduğunu İbrahim Paşa inha etmişti*. Ahmed Lütfi Efendi, *age*, s.33, 54.

⁸⁴ Ahmed Lütfi Efendi, *age*, s.35; Vak'a-nüvis Es'ad Efendi Tarihi, s. 345.

Rumların ateş gemisi kullanarak yaptıkları bir başka saldırı ise yine Ağustos 1825 yılındaydı. Sisam Adası Boğazı'nda darboğazı ağzında yapılan deniz muharebesi esnasında donanmadaki Trablusgarb Ocağı gemilerinden birisi saldırıya uğramıştı. Küçük Mehmed Kaptan'ın brikiyle hücum ettiği bir sırada gemisi, akıntı ve anaför sebebiyle Rum gemileri arasında kalmıştı. Etrafı çevrilen gemi uzunca bir süre top ve tüfikle saldırılara karşı koymuştu. Bunun üzerine Rumlar, üzerine ateş gemisi göndermişler ve kontra mizana direği tutuşan gemi hareketsiz kalmıştı. Gemideki yüzbeş asker onüç kişi kalıncaya kadar çarpışmış, bu durumdayken Rum asiler yirmi üç kayıkla gelerek gemisini sarmış, rampa etmişlerdi. Gemiye kurtaramayacağını anlayan Küçük Mehmed kaptan cephaneliği ateşleyerek sağ kalan arkadaşlarıyla denize atlamıştı. Cephanenin tutuşmasıyla havaya uçan tekneyle beraber yirmi Rum teknesi de batmıştı⁸⁵. Rumların ateş gemileriyle yaptıkları saldırılar karşısında Osmanlı kuvvetlerinin gittikçe daha tedbirli davrandıkları görülmektedir. 1241 yılı Ramazanında (1826 Nisan ortalarında) zahire vermek görüntüsüyle 40 gemi ve 15 ateş gemisiyle Osmanlı donanması savaş gemilerine saldıran Rum asiler, donanmanın tedbirli davranması sebebiyle zarar veremedikleri gibi büyük perişan olup dağılmışlardı⁸⁶.

Adalar denizinde yaşanan bu mücadeleler, boğazların güvenliğini de gündeme getirmişti. Her yıl kasımdan sonra donanmanın İstanbul'a dönüp Haliç'e çekildiğini Yunanlılar da iyi bildiği için 1241 (1825-1826) yılında Yunan gemilerinin hepsinin toplanıp Çanakkale boğazını geçerek İstanbul'da donanmayı ve sahilleri yakmayı planladıkları haberi ortaya atılmıştı⁸⁷. Sakız adasında kalenin Rum eşkıyası tarafından kuşatılması üzerine merkeze haber ulaştırmak bile büyük güçlük arz etmeye başlamıştı. Merkeze bilgi göndermek için teşebbüs edilmiş ise de adanın etrafı Rum tekneleriyle doluydu ve gönderilmek üzere hazırlanan gemi geri dönmek zorunda kalmıştı. Ayrıca asilerin yeni ateş gemileri düzenledikleri haberleri gelmeye devam ediyordu⁸⁸.

Bunun üzerine Osmanlı yetkilileri Rumların saldırabilecekleri veya saldırma söylentilerinin arttığı bir dönemde boğazların savunması konusuna daha ciddi bir şekilde eğilmek zorunda kalmışlardı. Bu endişe ile boğaz muhafazasıyla ilgili memurlar uyarılmış gerekli tedbirlerin alınması konusunda ikaz edilmişlerdi. Boğazları savunmak için tutulan sınırlı sayıdaki geminin Rum asilerin peşine gönderilmeleri gündeme gelmişti. Fakat on gemiden ibaret olan Boğaz'daki donanmanın başka yere gönderilmesinin Sakız'ın İslam ahalisine ve İzmir sahillerine kötü bir şekilde etkileyebileceği belirtilmişti. Dahası Osmanlı yetkilileri boğazları korumak için Rumların çok sık başvurduğu ateş gemilerine başvurulmasını teklif etmişlerdi. Tüccarlardan eski gemiler alınarak veya başka kaynaklardan gemiler bulunarak ihtiyaten on beş kadar ateş gemisi yapılmasına ve bunların Çanakkale boğazına veya bazı önemli yerlere yerleştirilmesine karar verilmişti⁸⁹. Devlet, bir savunma tedbiri olarak çok sayıda ateş gemisi düzenlenmesi yoluna gitse de ekonomik ve verimlilikleri

⁸⁵ Kaptan-ı Derya Hüsrev Mehmet Paşa, karada bulunan askerlerin gözü önünde yaşanan bu olaydaki dirayet ve kahramanlığından dolayı Küçük Mehmed Kaptanın taltif edilmesini istemişti. BOA, HAT, 32256, 29.Z.1240, 14 Ağustos 1825.

⁸⁶ Vak'a-nüvîs Es'ad Efendi Tarihi, s. 545.

⁸⁷ Ahmed Lütfi Efendi, *age*, s.29.

⁸⁸ Şire adasından gelen bir müstemem teknesinin kaptanına göre eşkıyanın doksan civarında savaş gemisi vardı. Bunun yirmi altı adedinin ise ateş gemisi olduğunu ifade etmişti. Yapılan gözlemlerde ise altmış civarında teknenin Sakız civarında dolaştığı, otuz kadarının ise Sakız'ın arkasından geçmiş olabileceği haber alınmıştı. BOA, HAT, 39019, 6.S.1242, 9 Eylül 1826.

⁸⁹ BOA, HAT, 40011, 29.Z.1240, 14 Ağustos 1825.

konusunda tereddüt etmişti. Bu gemilerin dönüştürülürken bakım, koruma ve maliyetleri konusunun dikkate alınması, israftan kaçınılması yolundaki kaygılar özellikle padişah tarafından hatt-ı hümayunda dile getirilmişti. Bunun üzerine Tersane emininden sadarete gönderilen tezkerede içine koyulacak yanıcı maddelerin (eczanın) bozulma ihtimalinin olmadığı, gemilerde istihdam edilecek neferlerin aylıklarının taksitle verilip ihtiyaç kalmadığı zaman kesileceği, gemilerin yanlarında açılan lombar ve güvertelerinden açılan lombozların koşmalarla kapatılıp, iskarmoz ve güverteleri tamir edilerek tekrar kullanılabilceği veya talimata göre ticaret amacıyla başkalarına satılabileceği belirtilmişti⁹⁰.

c-Navarin Olayı ve Ateş Gemileri

Mısır ve Osmanlı kuvvetlerinin Rum isyanını hızla bastırması üzerine, Rum İsyanına verdikleri diplomatik desteğin yetersiz kaldığını gören, İngiltere, Rusya ve Fransa aralarında anlaşarak duruma müdahale ettiler. Mora'yı kuşattılar ve Osmanlı-Mısır donanmasının bulunduğu Navarin'e geldiler. Osmanlı İmparatorluğu ile bir savaş durumu olmadığı halde İngiliz, Fransız ve Rus müttefik donanmasına ait gemiler 20 Ekim 1827 günü limana girdiler. Bu esnada Türkler hiçbir düşmanlık belirtisi göstermemişti ve bir saldırı ise beklenmiyordu. Limana girişlerin önlenmesi maksadıyla yerleştirilmiş olan kara bataryaları da gemiler gibi suskun kalmıştır. Müttefik donanması gemileri, Osmanlı gemilerinin demirlediği hatta paralel olarak demirlemişlerdi. İngiliz, Fransız ve Rus donanmaları, Navarin limanını derhal ablukaya alarak, Yunanlılar üzerine bir harekette bulunulursa, karşı koyacaklarını bildirdiler.

Müttefikler için savaş öncesi donanmaları için en tehlikeli durumu Osmanlı ateş gemileri yaratıyordu. Müttefik Donanma hazırlığını bitirdikten sonra Dartmouth firkateyni, Osmanlı donanmasının koruma amaçlı yerleştirilmiş olan birkaç Türk ateş gemisinin demir alarak uzaklaşmasını istedi. (Bu dönemde Osmanlı donanmasında 5-6 ateş gemisi olduğu belirtiliyor.) Ateş gemisinin çekilmesini isteyen müttefiklerin teklifi Osmanlı kaptanları tarafından reddedildi. Dartmouth firkateyni taciz ve tehdit edici tutumunu sürdürmesi üzerine Türk ateş gemisinden tüfek ile ateş edildi. Dartmouth da toplarıyla bu harekete karşılık verdi. (Müttefik donanması Dartmouth firkateyni ile İngiliz ve Fransız küçük gemilerinden bazılarını ateş gemilerinin saldırılarını önlemek için kullanmıştı). Bu atışları Müttefik donanmanın amirallerinin verdiği emirle donanmanın diğer gemilerinin hep birlikte ateş açmaları izleyince, Osmanlı donanması sonuçta büyük bir bozguna uğramıştı. Navarin faciasının sonucu Osmanlı donanması için elli iki gemi ve 6000 denizcinin kaybedilmesi idi. Yanarak ve batmak suretiyle kaybedilen gemilerden üç kalyon, on üç firkateyn, on yedi korvet, dört brik olmak üzere toplam otuz yedi gemi, merkezi Osmanlı donanmasına, üç firkateyn, üç korvet, dört brik ve iki golet ve üç ateş gemisi de Mısır donanmasına ait idi⁹¹.

Çeşme'de Osmanlı donanmasının ateş gemileriyle yakılmasıyla başlayan ve bağımsızlık mücadeleleri sırasında, Yunanlıların, Osmanlı Devleti'nin büyük deniz üstünlüğünü, ateş gemileri kullanarak nötralize etmeleri ve yaklaşık kırk Osmanlı savaş gemisini yok etmeleriyle devam eden ateş gemilerini Osmanlı Devleti Navarin'de savunma amaçlı olarak kullanılmaya çalışmıştı. Ancak donanmayı koruma amaçlı olarak yerleştirilmiş olan ateş gemisi, donanmanın topa tutularak ortadan kaldırılmasına engel olamamıştı. Osmanlı

⁹⁰ BOA, HAT, 27948, 29.Z .1240, 14 Ağustos 1825.

⁹¹ Bostan , *Osmanlılar ve Deniz*, s.61; Ahmed Lütfi Efendi, *Vakanüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi*, s.63.

donanmasının Navarin'de yok edilmesi ve arkasından çıkan Osmanlı-Rus savaşı, Boğazların güvenliği kaygılarını en üst düzeye çıkarmıştı. Bu aşamada boğazlarda emniyeti sağlamak isteyen Osmanlı Devleti her türlü çareye başvurdu. Bunlardan birisi de güvensizlik beslese de, düşman donanmaları için boğazlarda ateş gemileri bulundurmaktı.

d-Navarin Sonrası Ateş Gemileri

1828 Temmuzunda “şimdilik” kaydıyla onbeş ateş gemisinin hazırlanması için piyasa fiyatı üzerinden tüccardan gerektiği kadar gemi satın alınması için irade çıkmıştı. Ayrıca Tersane-i Amire'de ateş gemisine dönüştürülebilecek eski gemilerden bir korvet ve bir brikin mevcut olduğu belirtiliyordu. Bunların dışında on bir adet geminin tüccardan satın alınarak toplam 13 teknenin ateş gemisi olarak tanzim olunmaya başlandığı bildirilmişti. Geri kalan iki ateş gemisi içinse boğazdan gelen briklerden tamire ihtiyaç duymayacak iki tanesinin ayrılarak ateş gemisi olmak üzere düzenlenmesi istenmişti. Osmanlı padişahı, eski ve yıpranmış savaş gemilerinin bozularak ateş gemileri haline dönüştürülmesine izin vermiş olsa da “*bu gemilerin beyhude telef nevinden olmağla*” diyerek teklife isteksiz yaklaştığı anlaşılmaktadır. Osmanlı kuvvetlerine karşı etkili bir biçimde kullanılan ateş gemileri, Osmanlı donanması tarafından aynı oranda etkili ve verimli bir biçimde kullanılmadığı görülmektedir. Bu durumu fark eden padişah, ateş gemisi sayısının ille de on beşe çıkarmak kastıyla tamiri mümkün olan teknelerin bozulup ateş gemisi haline getirilmemesi hususuna dikkat çekmişti⁹².

Osmanlı-Rus savaşı devam ederken Çanakkale boğazı Ruslar tarafından ablukaya alınmıştı. Osmanlı yetkilileri, boğazda çok sayıda ateş gemisi bulundurarak Rusların hareketlerini kısıtlamak yoluna gitmişlerdi. Bozcaada ve Midilli arasında gidip gelen Rus gemileri zahire gemilerinin boğazdan girmemesi için kontrol ve denetim yapıyorlardı. Osmanlı donanması Rus donanmasının önce boğazlardan girişini önlemek ardından da ateş gemileri göndererek Rus donanmasına zarar vermek, bölgeden uzaklaştırmak istemişti ve ablukayı kaldırmak istemişlerdi. Boğazda bulunan on üç ateş gemisinin tamir ve eksikliklerinin giderilerek hazır biçimde bekletilmesi için emir gönderilmişti. Fakat eski gemiler seçilerek ateş gemisi haline dönüştürüldüğü için gemiler bakımsızlıktan iyice çürümüşlerdi. On üç geminin yedisini kalafat ve tamir göremeyecek durumda eski ve çürüktü. Kalan altı geminin tamirleri yapılarak kullanıma hazırlanmıştı⁹³. Emrindeki ateş gemilerini tamir ettirip hazırlayan Patrona-i Hümayun Kaptanı Mustafa bey boğaza gelerek harekete geçmek için uygun zamanı beklemeye başlamıştı⁹⁴. Cemaziyelevvelin 24'ünde (02.12.1828) gece hareket edilmiş, boğazdan dışarı hiçbir geminin çıkmaması hususunda kale muhafızları uyarılmıştı⁹⁵. Seddülbahir kalesi önünde iki gün boyunca beklenilmiş fakat devamlı lodos estiği için uygun hava şartları oluşmamıştı. Bu arada yapılacak hareket için Çanakkale boğazı ticarete kapatılmış ve hiçbir geminin geçmesine izin verilmemişti. Bunun üzerine tüccar gemileri konsoloları vasıtasıyla boğazdan çıkmalarına engel olunmasına itiraz etmeye başlamışlardı⁹⁶. Belli bir bölgede uzun süre demirlemeyen ve devamlı gidip gelen Rus

⁹² BOA, HAT, 27787, 29.Z .1243, 12 Temmuz 1828.

⁹³ BOA, HAT, 28143, 29.Z .1244.2 Temmuz 1829; HAT, 28125-F, 07.Ca.1244, 15 Kasım 1828.

⁹⁴ Ateş gemilerinin gönderilmesinin bir zamanı vardı ve bu ayın olmadığı karanlık döneme rastlaması gerekiyordu. Ateş gemilerinin gönderilebilmesi için Rus gemilerinin konumuna göre havanın mutlaka şiddetli poyraz olması gerekiyordu, ayrıca ateş gemilerini kullanan mürettebat işini yaptıktan sonra sandallara bindiğinde düşman tarafından takip ve savaşa zorlandığında, karşı koyabilecek silahlarla da donatılmasına çalışılmıştı. BOA, HAT, 43704, 20.C.1244, 28 Aralık 1828.

⁹⁵ BOA, HAT, 42862, 5 B. 1244, 11 Ocak 1829.

⁹⁶ BOA, HAT, 42868-B, 08.B .1244, 14 Ocak 1829

gemilerine karşı ateş gemilerini açık denizde kullanabilme fırsatı bir türlü doğmamıştı. Ancak Ruslar, ateş gemilerine karşı son derece dikkatliydi ve gerekli önlemleri almışlardı⁹⁷.

Ruslara karşı bu hareket hiçbir zaman yapılamadı. Ancak Navarin sonrası ateş gemilerinin özellikle boğazların korunması hizmetine tahsis edildikleri görülmektedir. Rum asilerin daimi bir biçimde gemilerle boğazı geçerek İstanbul'a hücum edeceklerine dair bilgiler geliyor bu da Osmanlı yöneticilerini ve kamuoyunu korkuttuğu anlaşılmaktadır. Bu arada Çanakkale boğazında bulundurulmuş ateş gemilerinden altı tanesi çıkan şiddetli bir fırtınada demir tarayarak fırtınada kaybolmuşlardı⁹⁸. Tersane-i Amire'de yeni ateş gemileri tanzim edilmeye devam edildiği görülmektedir⁹⁹. Ancak daha önce yapılmış olan bir denemede yakılmış olan teknenin ecza-yı nariyesi layıkıyla uydurulamamış olduğundan ateş gemilerinin tekniğe uygun olup olmadığını anlayabilmek için deneme yapılması istenmişti¹⁰⁰.

Osmanlı yetkilileri yakın Rus ve Rum tehdidi geçtikten sonra ateş gemileri düzenlemeye devam etmişler fakat bunların maliyet, konum ve durumlarını, gerekliliklerini sorgulamaya başlamışlardı. 1830 haziranında Tersane-i Amire'de ateş gemileri olarak tanzim olunmak üzere on beş tüccar teknesinin gerekli bedellerinin verilerek satın alınması istenmişti. Tersane de on birini almış, ikisinin durumu iyi olan mevcutlardan kullanılmasına karar vermişti. Geriye on beşe tamamlamak için iki tekne satın alınması kalmıştı. (Verilen emirlerde daimi olarak on beş ateş gemisinin düzenlenmesi isteklerine bakılırsa Osmanlı donanmasında en azından on beş ateş gemisi bulundurulmasına dair bir teamül olduğu anlaşılmaktadır.) Bu gemilerin asker aylıkları ve diğer masrafları (toplam 310 neferd, her nefere aylık yüz kuruştan ve peşin verilmesi gereken üç aylıkları toplamı) 186 keseye varıyordu. II. Mahmud bunu onaylasa da ateş gemilerine verilecek parayı ve dolayısıyla ateş gemilerinin gerekliliğini sorgulamıştı¹⁰¹.

⁹⁷ Ateş gemilerinin boğaz dışarı çıkmamaları için daima boğaz yakınlarında bir iki işkanpavyenin gece gündüz hareket halinde olduklarına dair BOA, HAT, 43680, 24.Ca.1244, 2 Aralık 1828.

⁹⁸ Bunlardan birisi Kala-i Sultaniye önünde değirmenler önünde kumsalda, bir diğeri direkleri kırılmış biçimde batmış olarak Kilibahir kalesi önünde karaya oturmuştu. Diğer bir ateş gemisi ise Giz adlı yerde demirlemiş olarak sağlam bir şekilde bulunmuş ve kurtarılmıştı. Diğer üçünün ise battığı tahmin ediliyordu. Bu üç ateş gemisinden başka boğazda dokuz ateş gemisi daha mevcuttu. Batan üç ateş gemisinin neferleri diğer ateş gemilerinde istihdam edilmişti. BOA, HAT, 42589-A, 29. Ca. 1244, 7 Aralık 1828.

⁹⁹ Tanzim olunmakta olan ateş gemilerinde istihdam olunacak neferatın ve gerek donanma bakiyesi askerinin gerekli aylıklarının verilmesi için Tersane-i Amire emini tarafından bir kıta pusula takdim edilmişti. Ateş gemilerinde istihdam edilecek neferatın miktarı ve kararlaştırılmış olan yüzer gurus aylıkları hususu belirtilmişti. BOA, HAT, 27927-B, 29.Z.1244, 2 Temmuz 1829.

¹⁰⁰ Havanın rutubeti sebebiyle tamamen icrası mümkün olmayabileceği, bu sebeple Ramazan'dan sonraya bırakılmasının uygun olacağı ifade edilmişti. “.. Kapudan paşanın işbu tezkeresi manzur-ı hümayunum olmuştur. İnhası vecele ateş gemisinin şimdiden Kabataş önüne çekdirilib işbu Salı veya ertesi Çarşamba gününden hangisi uygun gelir ise tecrübe ettirilmesi... BOA, HAT, 28502, 29.Z. 1245, 21 Haziran 1830.

¹⁰¹ “ancak bu ateş gemilerinin ilerüde imalleri icab eylemediği taktirdce bu akçeler beyhude telef olunacak bu suretdir imallerine hacet eylemediği halde telef ve sarfdan vikayesinin çaresi bulunsa münasib olur idi” BOA, HAT, 28503, 29.Z. 1245, 21 Haziran 1830.

Olağanüstü durumlarda ihtiyaç duyulan ve sadece belirli şartlar altında kullanılabilen ateş gemileri normal zamanlarda bakımsızlıktan harap olmaya başlıyorlardı. Nitekim düzenlenmelerinden vazgeçilmeye başlanmadan önce bu konudaki son belgeler de Çanakkale boğazında Nara Burnu'nda terk edilen ateş gemilerinin su almakta ve batmakta oldukları ile ilgiliydi. Bu durumdaki teknelerin boğazda bulundurulmaları bile abes olacağından İstanbul'a gönderilmeleri için izin istenmişti. Limanda bekleyen ve devamlı su alan gemilerin kaptanlarının uyarısına rağmen geri çekilmediği belirtilmişti. Ateş gemilerinin geri çekilmesini sağlamak için olsa gerek “*bunların batmasının uluslararası arenada devletin onurunu (namus-ı saltanat-ı seniyyeyi) zedeleyeceği*” ne dikkat çekilmişti. II. Mahmud’un hattı ise gittikçe güvensizleşen ateş gemilerinin Osmanlı açısından şimdiye kadar kullanımlarını özetleyen bir nitelikteydi “*Bu ateş gemileri en işe yarayacak vakitte yaramadı da şimdi mi yarayacaklar beyan olunduğu vechle kapudan paşaya işar olunarak celb ittirülsün*”¹⁰².

Kaynakça

Arşiv Belgeleri*

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Cevdet Bahriye, (C.BH), Hatt-ı Hümayun (HAT)

Kitap ve Makaleler

Ahmet Cevdet Paşa, *Cevdet Tarihi*, C.I, Dersaadet 1309.

Aydın, Yusuf Alperen, *Sultan'ın Kalyonları*, İstanbul 2011.

Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara 1992.

-----, *Osmanlılar ve Deniz*, İstanbul 2007.

Coggeshall, James Lowell, *The Fireship And Its Role In The Royal Navy*, Master's Thesis, Texas A&M University, August 1997.

Gordon, Thomas, *History of the Greek Revolution*, Volume I, London MDCCCXLIV, s.218-219; *Greece in Evolution*, Edited by G.F.Abbot, New York 1910.

Harding, Richard, “Deniz Savaşları 1453-1815”, *Top, Tüfek ve Süngü, Yeniçağ'da Savaş Sanatı 1453-1815*, İstanbul 2003, s.105-118.

Kirsch, Peter, *Fireship, The Terror Weapon of The Age of Sail*, 2009.

Mehmed Şükrü, *Musavver Esfar-ı Bahriyye-i Osmâniyye*, Birinci Cild, İstanbul 1306.

Pakalınlar, M. Zeki, “Ateş Gemisi” *Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, I, s.104-107.

Parker, Geoffrey, *Askeri Devrim, Batı'nın Yükselişinde Askeri Yenilikler 1500-1800*, Çev. Tuncay Zorlu, Nisan 2006, s.154, 188.

¹⁰² BOA, HAT, 28171, 29.Z.1245, 21 Haziran 1830.

* Belge numaraları dipnotlarda verilmiştir.

Pul, Ayşe, *Girit Savaşı İle İlgili Bir Türk Kaynağının Tahlihi (TTK Kütüphanesinde Bulunan Girid Fethi Tarihi Başlıklı Yazma)*, A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2004.

Uzunçarşılı, İ.H, *Osmanlı Tarihi*, C/IV.I, Ankara 1988, s.400.

Vakanüvis Es 'ad Efendi Tarihi, Yay, Ziya Yılmaz, OSAV, Eylül 2000.

Zorlu, Tuncay, *Innovation And Empire In Turkey, Sultan Selim III and theModernisation of the Ottoman Navy*, London 2008.