



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi

The Journal of International Social Research

Cilt: 10 Sayı: 49 Volume: 10 Issue: 49

Nisan 2017 April 2017

www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

GELİBOLU YELKEN BEZİ CANVAS OF GALLİPOLİ

Ebru ÇATALKAYA GÖK*
Zahide İMER**

Öz

17. yy'da Osmanlı devletinin himayesinde yerli yelken bezi üreticileri, Avrupa sanayicileri ile rekabet edebilecek seviyede idiler. Özellikle Fransız gemicileri, kendi yelken bezlerinden % 25 nispetinde daha pahalı olmasına rağmen, Gelibolu bezini tercih ediyor ve boğazdan geçerken bez almadan çıkmıyorlardı. Çünkü Gelibolu bezi daha kaliteliydi. Gelibolu halkı, devletin desteğinin azalmasına ve Avrupa sanayiinin gelişen teknolojisine rağmen yelken bezi dokumacılığını yüzlerce sene devam ettirmiş; maliyeti yüksek olmasına rağmen bu sahada Avrupalılarla rekabet etmiştir. Çalışmamızda üstünlüğünü bu şekilde kabul ettirmiş olan Gelibolu Yelken bezlerinin bölgeye gelişi, gelişimi ve yok oluşu gibi tarihsel gelişimi üzerinde durulmuştur. Ayrıca Osmanlı döneminde yelken bezlerinin kullanıldığı gemiler hakkında bilgi verilmiştir. Çalışmanın amacı; Gelibolu'da dokunan yelken bezlerini kaynaklardan elde edilen bilgilerle değerlendirmek ve önemine bir kez daha dikkat çekebilmektir.

Anahtar Kelimeler: Gelibolu, Yelken Bezi, Keten Bez, Kumaş, Dokuma.

Abstract

In the 17th century, local canvas producers under the auspices of the Ottoman state were in a position to compete with European industrialists. The Gallipoli people have maintained have woven canvas for hundreds of years despite the diminishing state support and the technological advances of European industry. They competed with the Europeans in this site in spite of the high cost. In this study, canvas of Gallipoli which accepted that superiority analyzed in terms of its historical development including its first appearance in the town, development and disappearance. In addition, information was given about the vessels which canvas were used during the Ottoman period. Purpose of working; it is to evaluate the canvas woven in Gelibolu with the information obtained from the sources and to point to attention once again to the importance.

Keywords: Gallipoli, Canvas, Linen Cloth, Fabric, Weaving.

1. GİRİŞ

Çanakkale Boğazı'nın Avrupa yakasında bir yerleşim merkezi olan Gelibolu, XIV. yüzyılda Rumeli'den Anadolu'ya geçişte bir üs olarak kullanıldığı için (Kıvrak, 1989: 26) Türk denizcilik tarihi bakımından önemli bir yere sahipti. İsmi Yunanca Kalliopolis, Kalliopolis veya Kallipolis'ten gelmektedir (İnalçık, 2002: 99). 1356 yılında Osmanlı Devleti topraklarına katılan Gelibolu'da Rumeli ile Anadolu arasındaki ticaret trafiği ve gümrük vergileri denetlenmesine rağmen (Şahin, 2006:177), İmparatorluğun mühimmat kaynakları, bir donanmanın muhafazasını devam ettirmek için yeterliydi. Böylelikle Osmanlılarda *Tersane-i Amire*'nin ihtiyacı olan hiçbir mal ithal edilmediği gibi, imal edilen bazı mallar ihraç bile edilmekteydi (Bostan, 1992: 253). Balmumu, şarap ihracatının yapıldığı Gelibolu'da (Kıvrak, 1989: 26), halk iplerini kendileri eğirerek donanma için bezler dokurdu. Bu bezler Donanma'nın ihtiyacı dışında ticarî gemilerin de ihtiyacını karşılamak için tercih edilmekteydi (Genç, 1991: 118). Son derece kaliteli olan bu bezler Fransız gemicilerinin yelken bezlerinden %25 nispetinde daha pahalı olmasına rağmen ihraç edilmekteydi (Sahillioğlu, 1968:53-57).

İlk Osmanlı savaş tersanesi Yıldırım Beyazid (1389-1402) idaresinde Gelibolu'da inşa edilmişti (Grant, 2011: 61-62). Gemi yapım imkânları on beşinci yüzyıldan on altıncı yüzyıla kadar çarpıcı bir biçimde artmış (Grant, 2011: 61-62) olan Osmanlı donanmasında gemiler; kürekli ve yelkenli olarak iki gruba ayrılmaktaydı. Kürek ve yelkenle yürüyen gemilere *çekdiri*, *çekdirir* veya *çektirme*, yalnız yelkenle yürüyen gemilere ise, *yelkenli* veya *kalyon sınıfı gemiler* denilmekteydi (Bostan, 2009: 83). Kürekle yürüyen gemiler sınıfından olan Kadırğa türü gemilerde, sürekli güvertede durmak zorunda kalan askerleri korumak amacıyla güvertelerin üzerine 1 topu 15 *zirâ*¹ olan 130 top yelken bezinden yapılmış tentelerle gerilmişti (Bostan, 2009: 330). Birbiri üzerine çekilmek üzere kullanılan iki tenteden biri her yıl değiştirilip, yerine

* Arş. Gör., Gazi Üniversitesi, Sanat ve Tasarım Fakültesi, Geleneksel Türk Sanatları, catalkayaebru@gmail.com

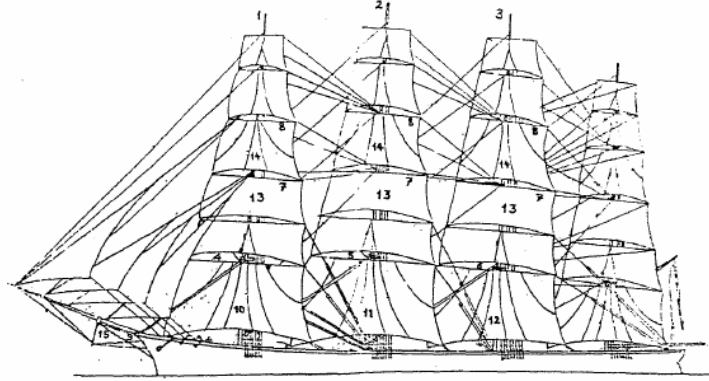
** Prof., Antalya Akev Üniversitesi, Sanat ve Tasarım Fakültesi Dekanı, imerzahide2@gmail.com

¹ *Zirâ*: Türk halklarının kullandığı eski ölçümü birimi. (Devellioğlu, Ferit (2002). *Osmanlıca -Türkçe Ansiklopedik Lugat Eski ve Yeni Harflerle*, Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları, ss.1188).

yenisi verilmekteydi. XVII. yüzyılın başlarında bu konuyla ilgili kanun, asrın sonlarına kadar her sene iki yeni tente verilerek devam etmişti (Bostan, 1992: 163).

“Rüzgar gücünden yararlanarak geniş bir yüzey oluşturacak biçimde yan yana dikilen ve teknenin direğine uygun bir biçimde takılarak onu hareket ettiren kumaş (TDK)’a yelken denilmektedir. Grandi direğinin en altında bulunan ve ait olduğu direktteki yelkenlerin en uzun olan yelkene mayistra, geminin pruva direğinin birinci serenine bağlanan yelkene tirinkete, mancana direğinin birinci serenine ait olup, fırtınalı havalarda kullanılan yelkene mancana, gabya serenleri üzerine acılan yelkenlere gabya, babafingo serenleri üzerindeki yelkene babafingo, gemilerin baş taraflarından eğik olarak uzatılan ve pruva direği ile çubuklarının yuvalarına bağlanan serene ait yelkene cıvadora yelkeni denirdi. Bir kadirgada üçü üçgen, biri dörtgen olmak üzere toplam dört yelken kullanılmaktadır. Üçgen yelkenler için 1400 zira bez, dörtgen biçimindeki yelkenler için ise 600 zira bez gerekirdi. Bir kadirga yelkeni üç dört yılda bir yenilenmekteydi. Kalyon sınıfı gemilerde kullanılan yelken çeşitleri; mayistra, tirinkete, mancana, gabya, babafingo, cıvadora ve alborta” idi (Bostan, 1992: 165).

Şekil 1: Yelkenli Bir Gemideki Direk, Seren ve Yelkenler (Bostan, 1992: 164).



- | | |
|--------------------|----------------------|
| 1 Pruva direği | 9 Cıvadora sereni |
| 2 Grandi direği | 10 Tirinkete yelkeni |
| 3 Mancana direği | 11 Mayistra yelkeni |
| 4 Tirinkete sereni | 12 Mancana yelkeni |
| 5 Mayistra sereni | 13 Gabya yelkeni |
| 6 Mancana sereni | 14 Babafingo yelkeni |
| 7 Gabya sereni | 15 Cıvadora yelkeni |
| 8 Babafingo sereni | |

Şekil 2: Yelkenli Gemi (http://old.geltag.com/databank.asp?text_id=100, Erişim Tarihi:04.04.2017).



Tersane-i Amire, bu yelken ve tente bezi ihtiyacını, istihsal edildikleri bölgelerden ocaklık olarak veya aynı yerlerden satın almak suretiyle belli ağırlık ve ölçülerde temin ediyordu. Bu bezler Tersane’den verilen ölçülere uygun olarak *cüllah*² denilen dokumacılar tarafından dokunuyor, sonra *sabbağlar*³ denilen

² *Cüllah*: Dokumacı, çulhacı (Arapça). (Devellioğlu, Ferit (2002). *Osmanlıca –Türkçe Ansiklopedik Lugat Eski ve Yeni Harflerle*, Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları, ss.147).

Tersane-i Amire'de vazife yapan sanatkarlar (Bostan 1992:80) tarafından boyanıyor, terziler tarafından da istenilen ölçülere göre dikiliyordu (Bostan 2004:85).

2.YELKEN BEZLERİNDE KULLANILAN HAMMADDE

Kimi kaynakta pamuktan, kimi diğer kaynaklarda ketenden üretildiği söylenen yelken bezleri sonuç olarak bir doğal elyaf ürünüdür. Bu yüzden her iki doğal lif özellikleri açısından karşılaştırılacak olursa keten lifinin pamuk lifine göre yelken bezi için daha artı değerlere sahip olduğu görülür. Pamuk havadan kolaylıkla nem absorbe eder⁴. Standart şartlarda, (20 derecelik sıcaklık ve %65 relatif nemde) %8,5 nem absorblamasına rağmen, elle tutulduğunda kuru hissedilebilir. Bütün selülozik materyallerde görülen, boyca ve ence kısalma, ıslandığında pamuklu materyalde de gözlenir. Pamuk ıslatıldığında ağırlığının %70'i kadar su çekerken, dayanıklılığı %30 civarında artar (Başer, 2002: 41-42). Öte yandan pamuğun polimer yapısı, güneş ışığındaki UV ışınları, hava oksijeni, nem ve kirli hava koşulları altında kaldığında bozulma gözlenir. Doğrudan güneş ışığı, özellikle sıcak ve çok nemli hava da pamuklu materyali etkileyerek dayanıklılığını azaltır.

Sağlamlığından dolayı yelken bezinin dokusunda kullanılan keten ise, dünyanın tüm tropikal bölgelerinde yetişir. Keten lifi bitkinin sap ve gövdesinden elde edilir. Nem çekme özelliği pamuktan daha yüksektir, nemli havayı da çok sever, bu yüzden ıslakken dayanıklılığı %20 daha artar. Keten lifleri, kimyasal reaktiflere karşı pamuk lifinin göstermiş olduğu özellikleri gösterse de, kaynar su, güneş ve deterjandan fazla etkilenmez ancak 120 °C 'nin üstündeki sıcaklıklarda bozulur (Başer, 2002: 50-52). Bu yüzden uzun süre güneş ışığına maruz kaldığında ancak dayanıklılığında azalma görülür. Keten, pamuklu kumaşa göre çok daha dayanıklıdır.

Keten, ince dokumalar olarak daha çok giysilik ve dekoratif amaçlı kullanılırken, kaba dokumaları yelken bezi ve çadır bezi yapımında kullanılmıştır. Keten dokumaların yelken bezlerinde tercih edilmesinin en önemli iki sebebi; sak (gövde) lifleri arasında en sağlam lif olması ve rutubetten etkilenmemesidir. Ayrıca kullanışlı ve rüzgarı daha iyi tutmasından dolayı keten lifinin daha çok rağbet görmesinde büyük etken olmuştur.

Gelibolu ile ilgili ilk tahrir defteri 1475, ikincisi ise 1530 tarihlidir. 1475 ve 1530 tarihli bu tahrir defterlerinden Gelibolu'nun kır iskan merkezleri olan Doğan Arslan, Ereğlice, Mesih Bey Çiftliği (Sarı Hasan Çiftliği), Esterane, Arablu, Kerasye, Mürefte, Umurbeylü, Kadı, Milan köylerinde keten ve *seyrek* (zeyrek)⁵ ziraatı yapıldığı görülmektedir (Sezgin:1991:42-56). Aynı tahrir defterlerinde Gelibolu'da Keten dışında pamuk ziraatının yapıldığı da yer almaktadır. Ancak pamuk daha çok giysilik olarak kullanılmış, Eceabat (Maydos)'da üretilen ala ve sade *dimi*⁶si buna örnek oluşturmaktadır (Kütükçüoğlu, 1983: 171).

On sekizinci yüzyılın sonları ile on dokuzuncu yüzyılın başlarında, Osmanlı İmparatorluğu'nda pek çok bölgede iplik eğirenler, hem kişisel kullanımları için, hem de ülke içindeki ve dışındaki müşterilere satmak için önemli miktarlarda iplik üretmişlerdir. Bu iplikçiler devlet siparişiyle parça başı ücret karşılığında çalışmışlardır. Özellikle Gelibolu yarımadasında önemli miktarlarda iplik üretmişlerdir (Quataert, 1993: 62-63). Edirne ve çevresinde de keten ziraatı önemli yer tutmuş ve her dönem bölge halkına kazanç temin etmiştir (Kıvrak, 1989:113)

On dokuzuncu yüzyılda Osmanlı iplik fiyatları, düşen fiyatlara, değişen teknolojilere ve modalara, yabancı üreticilerin kıyasıya rekabetine rağmen canlılığını korumuş ve keten kumaş tüketimi artış göstermiştir (Quataert, 1993:47-48).

Ülkemizde Birinci Dünya Savaşından önce Karadeniz kıyısı boyunca canlı bir keten kumaş ticareti hakimdir. Dokunan bu ketenler Suriye, Mısır, Irak gibi gibi ülkelere ihraç edilirken Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Suriye ve Irak'ın elimizden çıkması keten üretim ve dokumacılığının gerilemesine neden olmuş ve ihraç edilmemeye başlamıştır. Bu nedenle de Keten yalnız tohum üretimi ile aile gereksinimlerini gidermeye yönelik olarak ekilmeye başlamış ve yerini pamuğa bırakmıştır (Dölen, 1992:106-107). Ayrıca ipliklerin makineyle eğrilmesi, sentetik boya maddelerinin piyasaya sürülmesi de iplik fiyatlarındaki gerilemeyi tetiklemiştir (Quataert, 1993:47-48).

Günümüzde sınırlarımız içerisinde aktif olarak keten dokumacılığı, Rize, Ayancık (Sinop), İnebolu (Kastamonu) ve Kandıra (Kocaeli)'da devam etmektedir. Saptanan işletmeler ise; Taşköprü (Kastamonu), Gediz-Abide köyü- Soylu Kendir İplik Sanayi (Kütahya), İstanbul / Anadoluhisarı Kendir - Keten San. T.A.Ş., Gümüşhacıköy -Gümüşsan A.Ş.(Amasya) 'dır (Ayrıntılı bilgi için bakınız İmer; 1999, 421-428).

³ *Sabbağ*: Boyayan, boyacı (Osmanlıca) (Devellioğlu, Ferit (2002). *Osmanlıca -Türkçe Ansiklopedik Lugat Eski ve Yeni Harflerle*, Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları, ss. 904).

⁴ *Absorbe etmek*: Soğurmak, emmek (TDK, <http://www.tdk.gov.tr/> [Erişim: 09.08.2016].

⁵ *Segrek (zeyrek)*: Keten tohumu (TDK, <http://www.tdk.gov.tr/> [Erişim: 19.08.2016].

⁶ *Dimi*: Gemicilerin iç çamaşırı ve gömlek ihtiyacını karşılamak için dokunan verevine dokunmuş kaba bir pamuklu kumaş türüdür. (Özen, M. Esiner (1982). "Türkçede Kumaş Adları", *İstanbul Üniversitesi, Tarih Dergisi*, Mart:1980/81, S.33, Fatih Sultan Mehmed'e Hatıra Sayısı, ss. 311).

Şekil 3: Yelkenli Bezi (https://www.kalyeta.com/?pnun=131&pt=Yelken+Kumaşları, Erişim Tarihi:04.04.2017).



3. GELİBOLU'DA YELKEN BEZİ ÜRETİMİ

Çanakkale boğazı sahilinde yer alan Gelibolu iskelesi ticareti yolunda olup, Karadeniz ve Adalar denizinden gelip giden gemiler için uğrak yerdir (Özey, 2002: 25). Deniz üssü olarak gelişme gösteren bu limanda (Başkan, 1996:4) gerçekleşen ihracat mamulleri; buğday, pamuk, balık, şarap, rakı, ok, yay ile yelken bezi ve halat gibi denizcilik malzemeleridir (İnalçık, 2002 :105).

475, 1519, 1530, 1569 ve 1601 tarihli beş ayrı tahrir döneminde dokumacılığın Gelibolu'daki meslek grupları arasında önemli bir yer teşkil ettiği görülmektedir. Hatta ilçe sınırlarında bulunan Eceabad civarında da dokumacılık faaliyetlerinin yoğun olduğu ve donanma için her iki bölgeden de sağlandığı kaynaklarda gözlemlenmiştir gözlemlenmiştir (Sezgin, 1998: 70-78).

Kaliteli bezleri ile dünyaca meşhur olan bu bölgede, tente ve yelken bezleri hem donanmanın hem de sivil gemilerin ihtiyacını karşılamıştır (Genç, 2000:248). Yelken bezi kaynaklarda "kirpas-ı bâdbâni" olarak geçmektedir. Buradaki Kirpas⁷a; keten bezi, bâdbâni⁸ ise yelken denilmektedir.

Genellikle kıt'a hesabı ile istenilen yelken ve tente bezinin fiyatı, kalitesine ve ölçüsüne göre değişim göstermektedir. Kaynaklarda on altıncı yüzyıl ortalarında Gelibolu'dan İzmit'te yapılan at gemileri için 600 pare, yüzyıl sonlarında ise 749 kıt'a yelken bezi satın alındığı görülmektedir (Sezgin, 1998:-79- 80). On yedinci yüzyılda Gelibolu'dan istenen yelken bezinin miktarı ihtiyaca göre yıldan yıla değiştiği saptanmıştır (Tablo 1) (Bostan, 1992: 156).

Tablo 1: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire İçin Temin Edilen Yelken Bezinin Miktarı (Bostan, 1992: 156).

Sene	Yelken Bezi (top miktarı)
1637	300
1648	-
1650	6400
1654	250
1655	2190
1656	7500
1657	8000
1659	6000
1692	2000
1696	10000
1700	9000

On yedinci yüzyılın ortalarında donanmada yelkenli büyük gemilerin ve kalyonların kullanılmaya başlamasıyla kaliteli ve dayanıklı yelken bezlerine olan talepte önemli ölçüde artış göstermiştir. Ancak esnaf üretim kapasitesi bu yeni ihtiyaca cevap vermede çok esnek değildir (Genç, 2000:248). Devlet, on yedinci yüzyılın sonuna kadar Tersane-i Amire için gerekli bez ihtiyacını kendi üretim bölgelerinden temin etmekteyken, yüzyıl sonunda ihtiyaçların bazen yabancı tüccarlardan karşılandığı görülmüştür (Bostan, 1992:159). Devlet tarafından talep edilen miktar ve kalite arttığında esnaf tarafından ihtiyaca cevap vermek

⁷ **Kirpas:** Keten bezi. (Özen, M. Esiner (1982). "Türkçede Kumaş Adları", İstanbul Üniversitesi, Tarih Dergisi, Mart:1980/81, S.33, Fatih Sultan Mehmed'e Hatıra Sayısı, ss.323).

⁸ **Bad-bani:** Yelken. (Devellioğlu, Ferit (2002). *Osmanlıca -Türkçe Ansiklopedik Lugat Eski ve Yeni Harflerle*, Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları, ss.62).

zorlaştığı için ilk defa bu yıllarda yelken bezi ithalatına ait kayıtlara rastlanmaktadır. Karşılaşılan bu zorluğun çaresi olarak İstanbul'da on sekizinci yüzyılın başında 34 tezgah kapasiteli Devlet manifaktürü (tersanesi) faaliyete geçirilmiş, böylelikle de daha kaliteli ve daha çok sayıda yelken bezi ihtiyacı sağlanmıştır (Genç, 2000:248-250) (Tablo 2).

Tablo 2: Çanakkale, Gelibolu ile İstanbul'daki Devlet Manifaktüründen talep edilen Yelken Bezi miktarlarının karşılaştırması (Genç, 2000:225).

Yıllar	Yelken Bezi- I (Çanakkale ve Gelibolu'dan top olarak)	Yelken bezi- II (İstanbul'daki Devlet Manifaktüründen)
1651	6,021	
1655	6,000	
1656	8,000	
1696	10,000	
1698	10,000	
1732		
1734/1735		
1737		
1740	10,000	104,000
1756		
1760	6,000	30,000
1769	20,000	135,745
1770		
1775	13,000	162,000
1777	14,150	143,000
1781	11,000	218,000
1787		
1789		
1796		
1797	12,000	
1800	16,000	200,000
1802	18,000	300,000
1803	15,000	300,000
1812		

Tersane-i Amire tarafından istenen yelken ve tente bezlerinin hazırlanması görevi, Gelibolu, Kal'a-i Sultaniye, Kılıdu'l-bahr, Eceabad, Semadirek ve Maydos kadılarının, bezleri teslim almak ve ücretlerini ödemek ise kirpas emini veya bir mubaşirin göreviydi (Bostan, 1992: 158). Kalyonlar için yelken bezi gerektiğinde bunlar Seddülbahir ve kumkale'den sağlanırdı (Arı, 2009: 130). On yedinci yüzyılın ikici yarısından itibaren Gelibolu ve Boğazhisarı kadılıklarından kalyonlar için mayıstra, tirinkete, cıvadora, mancana, gabya ve babafingo'luk yelken bezleri istenildiği görülmektedir (Bostan, 1992: 158).

On sekizinci yüzyılın ortalarında İstanbul ve çevresine tanınan tekel alanı İzmir'i de içine alacak şekilde genişletilmiştir (Genç, 2000:251). Tersane-i Amire yelken bezi ihtiyacını Gelibolu sancağı dışında, İğriboz sancağı, Mısır eyaleti, Ege bölgesindeki Saruhan ve Menteşe sancakları, Benefşe kazası, Kıbrıs eyaleti'nden temin etmiştir (Bostan, 1992: 159-162). Ayrıca yine on sekizinci ve on dokuzuncu yüzyıllarda yelken bezlerinin Kastamonu'da üretilen keten ipliğinden dokunduğu da kaynaklar içerisinde yer almaktadır (İmer; 1999, 421-428)

On sekizinci yüzyılın sonlarına doğru devletin yelken bezine olan talebinin daha da artmasıyla iplik fiyatı ve dolayısıyla maliyetinde de yükselmeler olmuştur. Yelken bezi imali için gerekli olan iplik Batı Anadolu'daki üretim merkezlerinden karşılanmaya çalışılmış, yeteri kadar iplik bulunamayınca da imalatta düşüşler yaşanmıştır. İplik ithal etmekten başka çare kalmayınca da devlet kontrolünde on dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreğinde İstanbul'da filatür (iplik çekim fabrikası) kurulmuştur (Genç, 2000: 253).

Gelibolu halkı, devletin desteğinden mahrum ve Avrupa sanayiinin gelişen teknolojisine rağmen yelken bezi dokumacılığını yüzlerce sene devam ettirmiş; maliyeti yüksek olmasına rağmen bu sahada Avrupalılarla rekabet etmiştir (Sahillioğlu, 1968: 61-66). Çeşitli iniş ve çıkışlarına rağmen yaşamayı başarılmasında bir çok faktör etkili olmuştur. Bunlardan birincisi; gerekli teknoloji ve kalifiye elemanı bulmakta zorlanmaması, ikincisi; donanma için dokuduğu bezleri maliyetin altında kalan fiyatla vermesine rağmen talep garantisi ile piyasaya normal fiyattan yaptığı satışlar ile bunu karla telafi edebilmesi, üçüncüsü; işletmeyi kar ve zararı kendine ait olacak yönetici sorumluluğuna bırakarak serbest pazarda satış yapma imkanı bulabilmesidir (Genç, 2002:254).

SONUÇ

Gelibolu, Anadolu'ya geçişi sağlayan iskelesi, şehirdeki esnaf kolları, İstanbul'a gelen ürünlerin transit limanlarından biri olması ve gümrüğü ile ticari yönden canlı bir yerdi. Kaynaklarda Gelibolu köylerinde yaşayanların en önemli gelir kaynağı ziraat olduğu ve özellikle keten ve seyrek gibi endüstri bitkilerinden geçimlerini sürdürdükleri görülmektedir. Aynı zamanda Gelibolu'da ziraat dışında dokumacılığın da önemli meslek grupları arasında yer aldığına rastlanılmıştır. Böylelikle halk kendi

ipliklerini kendileri eğirerek keten dokuma yapmaktaydılar. Hammaddeler bölümünde bahsedildiği gibi keten kumaşlar kaliteli ve rüzgara karşı dayanıklı olma özellikleri ile yelken bezi üretiminde tercih edilmiştir. Üstünlüğünü bariz bir şekilde kabul ettirmiş olan bu yelken bezleri, donanma ihtiyacı dışında ticari gemilerin ihtiyacını karşılamak için de ihraç edilmişlerdir.

Hammadde olarak ketenle dokunulduğu düşünülen yelken bezlerinin çeşitli kaynaklarda pamuktan yapıldığı ifadeleri yer almaktadır. Pamuk ipliğinin keten kadar sağlam ve dayanıklı olamadığından bu ifadelerin yanlış olduğu düşünülmektedir. Ayrıca “keten” ve “coton” veya “cotton” kelime benzerliklerinden dolayı çeviri işlemlerinde karıştırılmış olabileceği düşünülmektedir.

Gelibolu’da gerek kumaş, gerekse yelken bezi imalatı, on sekizinci yüzyılın sonu, on dokuzuncu yüzyıl başında da önemini devam ettirmiştir. Yelken bezi üretimi iniş ve çıkışlarına rağmen tesisin devlet tarafından doğrudan değil özel bir şahsın sorumluluğunda işletilmesi, yeterli teknik bilgi ve tecrübe ile daha ucuz ve kaliteli hammadde sağlanabilmesi ve garanti talep düzeyine sahip olması gibi faktörler dikkate alınırsa bu başarısını uzun yıllar sürdürmüş olmasının olağan olduğu söylenebilir. Ancak on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında bile, işlevini sürdüren Gelibolu tersanesi savaşlar nedeniyle devletin donanma için artan kaliteli yelken bezi talebi ihtiyacına cevap verme konusunda zorlanmıştır. Böylelikle de ilk kez dışarıdan keten ipliği ithalatı yapılmaya başlanmıştır. Zaman içerisinde bu fazla maliyetli geldiği için devlet denetiminde gerek İstanbul’da, gerekse imparatorluğun diğer yerlerinde ek tersaneler açılarak tekrar yelken bezi talebi karşılanmaya çalışılmıştır. Donanma dışında üretim yapması ve dış pazara satışın yasaklanması da mali açıdan gerilemelerin yaşamasına sebep olmuştur.

KAYNAKÇA

- ARI, Kemal (2009). “Yelkenliden Buharlıya Geçiş”, *Türk Denizcilik Tarihi 2, Cilt 2: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla kadar*, Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yayınları.
- BAŞER, İnci (2002). *Elyaf Bilgisi*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayın No:687, Teknik Eğitim Fakültesi Yayın no:21
- BOSTAN, İdris (1992). *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- BOSTAN, İdris (2004). “Kadırga’dan Kalyon’a, XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi’nin Değişimi”, *Osmanlı Araştırmaları*, S. XXIV, ss. 65-86.
- BOSTAN, İdris (2009). “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, *Cilt 1: Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, İstanbul: Türk Deniz Komutanlığı yayınları, 1. Baskı.
- DEVELLİOĞLU, Ferit (2002). *Osmanlıca -Türkçe Ansiklopedik Lugat Eski ve Yeni Harflerle*, Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları.
- DÖLEN, Emre (1992). *Tekstil Tarihi*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Teknik Eğitim Fakültesi Yayınları No:92/1 Matbaa Eğitimi Bölümü Yayın No:6.
- EMECEN, Feridun M. (1989). *XVI Asırda Manisa Kazası*, Ankara: TTK Yayınları, ss.251-252.
- GRANT, Jonathan (2011). “Osmanlı ‘Gerilemesini’ Yeniden Düşünmek: Osmanlı Devleti’nde Askeri Teknolojinin Yayılması (15. Yüzyıldan 18. Yüzyıla kadar)”, Çev. Salim Aydüz, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, S.10 ss.19-20.
- GENÇ, Mehmet (1991). “18. yüzyılda Osmanlı sanayii”, *Toplum ve Ekonomi Dergisi*, S. 2.
- GENÇ, Mehmet (2000). *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul: Ötügen Yayınevi.
- İMER, Zahide (1999). “Sayısız Özellikleriyle Göze Çarpan Bir Doğal Elyaf Kendir’in, Dünyada Ve Türkiye’de, Geçmiş Ve Bugünü”, *Tekstil ve Konfeksiyon*, Aralık, S:6, ss.421-428.
- İNALCIK, Halil (2002). “Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu”, “Gelibolu, Encyclopaedia of Islam” (çev. Aslantaş, Selim). *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara, ss. 99-105.
- KIVRAK, Güler (1989). *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Edirne Gümrüğü*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- KÜTÜKÇÜOĞLU, Mübahat, S. (1983). *Osmanlıda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri*, İstanbul: Enderun Kitabevi.
- ÖZBİLGİN, Erol (2003). *Bütün Yönleriyle Osmanlı; Adab-ı Osmaniye*, İstanbul: İz Yayıncılık.
- ÖZEN, Mine Esiner (1982). “Türkçede Kumaş Adları”, *İstanbul Üniversitesi, Tarih Dergisi*, Mart:1980/81, S.33, Fatih Sultan Mehmed’e Hatıra Sayısı.
- ÖZEY, Ramazan (2002). “19. Asırda Edirne Vilayeti Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Temmuz, S.6, ss. 23.
- QUATAERT, Donald (1993). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- SAHİLLİOĞLU, Halil (1968a). “1763 İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, II, S. 8, ss.53-57.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, (1968b). “XVIII. Yüzyılda Sanayi Bölgelerimiz ve Ticari İmkanları”, *BTTD*, S. 13.
- SEZGİN, İbrahim (1991). *1475-1530 yıllarında Gelibolu Kazası*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- SEZGİN, İbrahim (1998). *XV. ve XVI. Asırlarda Gelibolu Kazasının Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- SEZGİN, Nazan (2008). “Denizlerdeki Osmanlı”, *Ufuk Ötesi*, Kasım, S.79.
- ŞAHİN, Reyhan (2006). *Edirne Gümrüklerine Göre XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Edirne’de Ticari Hayat*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Edirne: Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- TUNCEL, Metin (1993). “Çanakkale Boğazı”, *DİA*, S.8, ss. 198.
- _____ (2012). “Cumhuriyet öncesi Türk tersaneleri”, *TSE Standard Ekonomik ve Teknik Dergi*, Şubat, S. 597, ss.21.
- TDK; www.tdk.gov.tr [Erişim: 09.08.2016].

Görsel Kaynakça

Şekil 2: http://old.geltag.com/databank.asp?text_id=100 (Erişim Tarihi:04.04.2017).

Şekil 3: <https://www.kalyeta.com/?pnum=131&pt=Yelken+Kumaşları> (Erişim Tarihi:04.04.2017).