

الأسطول العثماني في عهد السلطان سليمان القانوني

ساره عادل عيد عبدالسلام (*)

المقدمة

تعدُّ بداية فترة حكم السلطان سليمان القانوني نقطة تحول في التاريخ العثماني؛ حيث تولى عرش الدولة العثمانية فترة بلغت ستة وأربعين عاماً (١٥٢٠م-١٥٦٠م)، وقد وصف عهده من قبل المؤرخين العثمانيين بأنه "العصر الذهبي" وكان السلطان سليمان القانوني أكثر السلاطين معرفة بأهمية البحار بين سلاطين السلالة العثمانية؛ حيث أولى اهتماماً كبيراً بالفتوحات البحرية بقدر ما أعطى أهمية لحروبه البرية.

وعززت الإمبراطورية العثمانية - التي زادت من قوتها البحرية - علاقاتها بالدول الأخرى، ليس فقط سياسياً، ولكن أيضاً اقتصادياً. ونتيجة لذلك فقد سيطرت الإمبراطورية العثمانية وقتئذٍ على وسط البحر الأبيض المتوسط وغربه، وتم ضمان أمن خط الأنماضول لسوريا ومصر من خلال الاستيلاء على رودس، وبالتأكيد بعد الانتصار العظيم في معركة بروه زه البحرية، قد تم السيطرة على وسط البحر الأبيض المتوسط أيضاً.

(*) هذا البحث من رسالة الماجستير الخاصة بالباحثة، وهي بعنوان: [البحرية العثمانية في عهد السلطان "سليمان القانوني" من خلال كتاب "بارباروس خير الدين باشا" للكاتب "علي رضا سيفي" دراسة وترجمة]، تحت إشراف أ. د/ أحمد محمد محمد سالم- أستاذ بقسم اللغة التركية - كلية اللغات والترجمة -جامعة الأزهر & أ. د. حازم سعيد محمد منتصر - الأستاذ بقسم اللغة التركية - ورئيس قسم اللغة التركية- كلية اللغات والترجمة -جامعة الأزهر.

أولاً: أنواع السفن في الأسطول العثماني في عهد السلطان سليمان القانوني:
من الممكن دراسة تطور بناء السفن في تاريخ البحرية العثمانية على ثلاثة فترات مختلفة:

أولاً: فتره السفن ذات المجداف (جكديري أو قاديرغه) (çekdiri veya kadirga)، والتي استمرت منذ قيام الدولة وحتى منتصف القرن السابع عشر

وثانياً: فتره السفن الشراعية (kalyon)، والتي استمرت حتى أواسط القرن التاسع عشر

وثالثاً: فتره السفن البخارية أو البواخر والتي استمرت حتى سقوط الإمبراطورية العثمانية^١.

وستناول في هذا البحث السفن العثمانية التي استخدمت في القرن السادس عشر في عصر السلطان سليمان القانوني:

وهي تنقسم إلى قسمين ذات المجداف والشراعية.

أولاً : السفن ذات المجداف :

تتميز من حيث مقاعدها، وتسمى وفقاً لذلك^٢

ومن أهم هذه السفن:

١- قاديرغه (Kadirga) :

منذ قيام الدولة وحتى أواخر القرن السابع عشر كانت سفن القادرغا هي السفن الحربية الأكثر استخداماً داخل الأسطول العثماني^٣، وهي سفينة ذات ٢٥ مقعداً، ويجدف بكل مجداف من مجاديفها أربعة أشخاص^٤.

أما عن رجالها، فقد كان قديماً هناك على كل سفينة ربان ماهر يحكم الكل، ويستطيع أن يفهم الخريطة ويجيد استخدام البوصلة، وعشرون رجل لاستخدام

¹ Özen Tok, Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı, Ed: Tufan Gündüz, Grafiker Yay. , Ankara 2012, s.204.

^٢ تحفه الكبار في اسفار البحار ، للكاتب حاجى خليفه ، الطبعه الأولى ، مطبعه دار البشير ص ٢٣٨

³ BOSTAN, İdris, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Amire, TTK Yay. ,Ankara 1992.

^٤ ٢٣٨. تحفه الكبار في اسفار البحار ، للكاتب حاجى خليفه ، الطبعه الأولى ، مطبعه دار البشير ص

الحوال والأشرعة، ورجلان ماهران في استخدام دفة السفينة، ورجل ماهر في أمور الأشرعة وتحت إمرته رجلا يعرفان باسم (كومى)، ونجاران لصناعه المجاديف، ورجلان لسد شقوق السفينة، ويبلغ عددهم جميعا خمسة وثلاثين شخصاً^٥.

وقد لعب خير الدين بارباروس دوراً مهماً في هذه الفترة مستخدماً هذه السفينة التي لم يكن من الممكن الاستغناء عنها لفترة طويلة في الأسطول العثماني، وبالنسبة لحجم السفن في الأسطول العثماني كانت هذه السفينة بالتأكيد في المقدمة^٦.

2 – باشرتدا (Baştarda):

وهي الأهم بعد سفينة قاديرغ (kadirga) ، وهي من بين سفن الأسطول التي تتحرك بالمجاديف، وهي السفينة الحربية التي كان يستخدمها كبار القادة البحريين، وتم كتابه كلمة باشرتدا أيضاً في بعض المصادر العثماني (bastarda) أو (baçtarda)، وهي أكبر من سفينة قاديرغ^٧، والسفن الحربية من نوع باشرتدا واحدة من أفضل السفن الحربية على الإطلاق^٨. ويتم تقسيمهم من حيث حجمهم إلى ثلاثة أنواع: الباشتردا الأوسط، والباشتردا باشا، وباشتردا السلطان

(orta baştarda, paşa baştardası , padişah

baştardası)

ولهذه السفن ما يتراوح من ٢٦-٣٦ مقعداً ، ومن ٥-٧ مجاديف في كل جانب، وهي أكبر من جكديرى وأصغر من السفينة ماوونا، وعلى الرغم أنه من غير المعروف على وجه اليقين متى تم استخدام سفن باشرتدا لأول مرة في الأسطول العثماني، فإنه قد ثبت أنه في عام ١٥٢٢م قد شاركت ٣٥ سفينة من

^٥ تحفه الكبار في اسفار البحار ، للكاتب حاجى خليفه ، الطبعة الأولى ، مطبعة دار البشير ص ٢٣٩.

^٦ İdris Bostan, Osmanlılar ve Deniz. Küre Yay. , İstanbul 2007 , s. 116.

^٧ Ertuğrul Düzdağ, Gazavat-ı Hayrettin Paşa, C.1, Tercüman Yay. , İstanbul, s. 41

^٨ على رضا سيفي ، بارباروس خير الدين ، در سعادت ، شمس مطبعة سي ، ص ١٧٠.

نوع باشرتدا في حصار جزيرة رودوس في عهد السلطان سليمان القانوني، وكان من بينهم باشرتدا باشا.⁹

٣- مانوا (Manva) :

وهي سفينة حربية من نوع جكديري، وهي أعرض وأعلى من سفينة باشرتدا ، ولكنها أقصر منها ، وبها ٢٦ مقعدا ، وغالبا ما يتم بناؤها على اثنين من السواري أو الأعمدة، وأحيانا ثلاثة، ومكونة من طابقين، وهي النوع الوحيد من السفن في الأسطول العثماني التي لا يأتي أصل تسميتها من الغرب؛ من حيث الكلمة أو الشكل، وعلى الأرجح فإن الكلمة من أصل تركي أو عربي، وكانت تستخدم في الأسطول العثماني بداية من القرن الخامس عشر، ويبلغ طولها ٤٩ متراً، وارتفاعها ٥ أمتار، ومقدمة السفينة ٣ أمتار، وارتفاع الحزام مترين. وتوافرت هذه السفينة بكثرة داخل الأسطول العثماني المكون من ٣٠٨ سفينة أثناء حصار رودوس عام ١٥٢٢م.^{١٠}

٤- كالياتا (Kalyata) :

وتسمى كالياتا أو فوستا، وهي سفينة من نوع جكديري، ويبلغ طولها من ٤٢-٤٨ متراً، وبها من ١٩-٢٤ مقعدا، وكان بها مدفعا، ويوجد على متنها غالبا ما يقارب ٢٢٠ محارباً.^{١١}

٥- بركندا ((برجنده)) (Pergende) :

وهي سفينة حربية طولها من ٣٣-٤٠ متراً، وبها من ١٨-١٩ مقعدا، وكانت تسير بالمجداف، وبمساعده الشراع.^{١٢}

٦- فِرْقَاطَةٌ (firkata) :

⁹ İdris Bostan, "XVI. XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersaneleri Ve Gemi İnşa Teknolojisi", s. 618. İdris Bostan,

Osmanlılar ve Deniz. , s. 107.

¹⁰ İdris Bostan, Osmanlılar ve Deniz... , s. 124

¹¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı... , s. 460.

¹² Kâtip Çelebi, Tuhfetü 'l-Kibar fi Esfari'l-Bihar, Haz: Orhan Şaik Gökyay, C.1, Ofset Yay. , İstanbul 1980, s.

وهي سفينة حربية كانت في القرن السادس عشر، وكان طولها يبلغ من ٢٥-٣٠ متراً، وبها من ١٨-١٩ مقعداً، وقديماً استخدمت من قِبَل دول البحر الأبيض المتوسط.^{١٣}

وعلى كلِّ، فقد أولى العثمانيون - متأثرين بطراز بناء السفن التجارية البندقية - السفن المجدافية اهتماماً، والتي اتسمت بقابليتها للإبحار إلى مسافات قصيرة محدودة عند حدود السواحل، في حين أهملوا الاهتمام ببناء السفن الشراعية حتى وقت متأخر.

ثانياً: السفن الشراعية:

أما السفن الشراعية فلها تاريخ طويل أيضاً في البحر المتوسط، لكونها كانت المراكب القياسية للتجار اليونانيين والفينيقيين. ولكن استخدام العثمانيين لها كان نادراً، بحيث إننا لا نجد لها في مفرداتهم مصطلحاً مميزاً. كما إن التعبير العام لكلمة سفينة (gemi) لم يكن يُستخدم لتمييز المراكب الشراعية عن المراكب المجدافية، لكن ثمة إشارات عن استخدام أنواع من تلك السفن، مثل: الباركة (بارجة) (barca)، والكركة (قراقة) (karaka)، والكايلون (قاليون) (kaylon).^{١٤}

١- سفينة قاليون (Kalyon) :

كانت سفينة قاليون واحدة من أعظم السفن الحربية ذات الأشرعة الثلاثة، كان طولها يتراوح من ٤٣ إلى ٦٤ متراً؛ حيث صُنعت سفينة القاليون لأول مرة من قبل العثمانيين في عهد بايزيد الثاني^{١٥}، في الواقع تم استخدام سفينة القاليون من قِبَل أسطول الإمبراطورية العثمانية، ولكن نظراً لأنه لم يكن من

¹³ İdris Bostan, Osmanlılar ve Deniz. , s. 128

^{١٤} وهذه كلها كانت كلمات مستعارة من اللغات الأجنبية، الإيطالية تحديداً. فالباركة، المشتقة من كلمة barza البندقية، تشير إلى السفن التجارية الكبيرة الحجم، الطويلة، ذات الأشرعة المربعة. وهي من الأنواع السهلة الإقتناص، بحيث كانت تشكل "غنيمة كبرى" للبحارة العثمانيين، الذين كانوا عادة ما يبيعونها هي وحمولاتها، أو يضمونها أحياناً إلى أساطيلهم. ويبدو إن كلمة (بركة) قد اكتسبت هذه الدلالة بالتركية العثمانية، لاسيما بصيغة (parka):

Soucek, The Ottomans and their Rivals Galleys and Galleons, Portolan Charts and Isolarii, The Khalili Portolan Atlas, Nour Foundation, 1995, p. 16.

¹⁵ Uzunçarşılı, Bahriye Teşkilatı, s.469.

الممكن استخدام السفن من نوع قاليون في الطقس العاصف، فقد تم إيقافها بعد فترة.^{١٦} وتم استخدامها كثيرا في القرن السادس عشر بعدها سفينة نقل^{١٧}، وأخيراً في بداية حملة كريت تم تطويرها وانضمت إلى الأسطول البحري بعدها سفينة حربية.^{١٨}

٢- سفينة بارجة (Barça) :

هي سفينة من نوع قاليون، وهي سفينة بها عمودان أو ثلاثة أعمدة، وقد تم استخدامها ما بين القرنين الخامس عشر والتاسع عشر؛ فقد تم تصنيع ثماني سفن من نوع بارجة في ترسانة عامرة (Tersane-i Amire) بين عامي ١٥٢٧-١٥٢٨م^{١٩}، وكان يطلق هذا الاسم وقتئذٍ على السفن التجارية الكبيرة، وليس على السفن الحربية، والتي كانت تنقل أيضاً الأشياء التجارية من البلاد البعيدة، وقد فكرنا كثيرا في سبب تسمية هذه السفن التجارية باسم بارجة، وطبقا لما نظنه فإن هذا الاسم قد اشتق من كلمه أجنبيه هي (بارقو، بارق ، باج)، أي: السفينة الكبيرة^{٢٠}. ثم استخدمت بعد ذلك على أنها سفينة نقل أو سفينة حربية؛ حيث إنها تحتوى على خصائص النوعين^{٢١}، وأيضاً في عام ١٥٢٧م تم تصنيع ثماني سفن من نوع بارجة في ترسانة غلطة، وقد توافرت بكثرة، وتم استخدامها كثيرا في الأسطول العثماني في القرن السادس عشر^{٢٢}.

٣- سفينة قارقا: karka

وهي أيضاً من نوع سفينة قاليون، وهي مختلفه الأنواع، وتعد من سفن إسبانيا الحربية^{٢٣}. وكانت هناك عشر سفن منها مع أسطول التحالف الأوروبي

¹⁶ Ahmet Güteryüz, Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken Mikyas-ı Sefain, İstanbul 2004, s.59.

¹⁷ Özen Tok, Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı, s. 208.

¹⁸ Bostan, Bahriye, s.94-95.

¹⁹ İdris Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilatı. , s. 96.

^{٢٠} على رضا سيفي ، بارباروس خير الدين ، در سعادت ، شمس مطبعه سي ، ص ١٠٩ .

²¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı... , s. 469.

²² İdris Bostan, Osmanlılar ve Deniz... , s. 141.

^{٢٣} ٢٣٨. تحفه الكبار في اسفار البحار ، للكاتب حاجي خليفة ، الطبعة الأولى ، مطبعه دار البشير

أثناء حرب بره وزه، وهي سفن ضخمة مشهورة في القرون الوسطى، وتحمل كل واحدة منها ما يقارب ٢٠٠٠ محارب^{٢٤}، وهي سفن عملاقة تسير مثل الجبل في ساحة الحرب حتى عند هبوب رياح شديدة^{٢٥}.

٤- السفن النارية Ateşli gemiler

وتعرف أيضًا باسم "borlot" (Brulot) ويتم تصنيفها من حيث حجمها، وبشكل عام، تكون السفن النارية مجهزة بمواد قابلة للاشتعال، وتم فتح مداخن ومسارات إضافية فيها للسماح للهب بالانتشار بسرعة، وعلى الرغم من أنها كانت من فئة المراكب الشراعية، فإنها كانت مزودة أيضًا بمجدفين^{٢٦}.

كانت المحاولة الأولى لاستعمال السفن النارية خلال سنوات حصار جزيرة كريت^{٢٧}، وتم تصنيفها كنوع جديد من أنواع السفن الشراعية، وعلى ما يبدو فإن السفن النارية قد تم العمل على تنظيمها وإصلاحها من جديد خلال هذه السنوات. في واقع الأمر خلال حصار جزيرة كريت، لوحظ أنه كان هناك سفينتان ناريتان تم استخدامهما؛ واحدة ضد القوات العثمانية، وواحدة داخل الأسطول العثماني^{٢٨}.

وكانت السفن النارية تستخدم منذ العصور القديمة، وهي سفن مليئة بالمواد الحارقة والمتفجرة، والتي يتم إطلاقها بسرعة لحرق سفن العدو، وكانت سفن الإطفاء تبحر نحو الهدف بوجود طاقم من البحارة داخلها، وكانوا يقومون أيضًا بالتجديف من أجل زيادة السرعة، وعند الاقتراب من الهدف وبسرعة شديدة

^{٢٤} علي رضا سيفي، بارباروس خير الدين، در سعادت، شمس مطبعه سي، ص ٢٢٦.
A^{٢٥} المصدر السابق، ص ٢٣٤.

^{٢٦} İlhan Ekinci, "Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları", History Studies, Volume 5, Issue 1, Ocak 2013, Sayı 37, s. 130-131.

^{٢٧} جزيرة كريت هي أكبر الجزر اليونانية وخامس أكبر جزيرة في البحر الأبيض المتوسط. وهي تطل جنوباً على بحر إيجه، استمرت الحرب عليها بين الدولة العثمانية ودولة البندقية من عام ١٦٤٥ إلى عام ١٦٦٩ وانتهت بانتصار العثمانيين.

كان الطاقم يضرم النار في السفينة ويقفز منها، ويركب قوارب صغيرة ويهرب^{٢٩}.

ثالثاً: السفن البحرية الخفيفة:

غالبًا ما تستخدم السفن البحرية الخفيفة في الأنهار، خاصة في نهر الدانوب، وتكون في محيط السفن الكبيرة عندما تبحر في البحار الواسعة؛ لأنها تستطيع أن تدخل بسهولة إلى الأماكن الضحلة، تتحرك بشكل أساسي بالمجاديف، وفي بعض الأنواع تُستخدم الأشرعة أيضًا^{٣٠}، مثل: سفينة قيرلانغيتش (Kirlangıç).

وهي سفينة حربية صغيرة من سفن الأسطول الخفيفة، وفي الغالب يتم استخدامها مركزًا للاتصالات، وتم استخدامها في نهر الدانوب، وعلى الشواطئ المصرية أيضًا^{٣١}.

ثانيًا: الترسانات (أحواض بناء السفن) في عهد السلطان سليمان القانوني: في أوائل القرن السادس عشر استخدم العثمانيون كلمة ترسانة؛ للدلالة على المكان الذي تجهز السفن فيه وتُبنى، واستخدمت هذه الكلمة في كتاب البحرية (لبيري رئيس)^{٣٢} بمعنى العيون التي تبنى فيها السفن^{٣٣}، وكان الهدف من بناء الترسانات هو إنشاء قوة بحرية من أجل تحقيق أهداف عدّة، من بينها: تعزيز الأسطول البحري، وتأمين السواحل الغربية، والتوسع شرقًا في البلقان،

²⁹ İdris Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilatı, s. 96.

³⁰ İdris Bostan OSMANLI DENİZCİLİK TARİHİ ,2010... , s. 132.

³¹ İdris Bostan, Osmanlılar ve Deniz... , s. 136

³² هو قبطان بحري وراسم خرائط عثماني مسلم وهو مكتشف أمريكا الحقيقي ، ولد خلال ١٤٦٥ - ١٤٧٠. نشأ بحاراً، واشترك مع عمه كمال رئيس (المتوفي في ١٦ شوال ٩١٦ هـ / ١٦ يناير ١٥١١ م) في بعض المعارك البحرية، ثم جرى تعيينه قائداً على أسطول السويس، واستطاع الاستيلاء على مسقط عام ١٥٥١ م، واشتبك في البصرة مع الأسطول البرتغالي وهُزم في تلك المعركة، ثم عاد إلى مصر، ونتيجة لدسائس والي البصرة قياد باشا تم إعدامه في مصر عام ٩٦٠ هـ (١٥٥٢ م) أو عام ٩٦٢ هـ (١٥٥٥ م) في عهد السلطان سليمان القانوني . انظر كتاب : منصور عبد الحكيم ، امير البحار خيرالدين بربروس (ذو اللحية الحمراء) ، الطبعة الأولى ٢٠١٩ ، ص٦٧.

³³ BOSTAN, İdris, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", İstanbul 1988, s.125.

والاستيلاء على الجزر القريبة من البلقان ومن بحر إيجه والبحر الأيوني^{٣٤}، والقضاء على البقية الباقية من ممتلكات البيزنطيين كذلك، وطرد البنادقة والجنوبيين من المناطق التي كانوا يتغلغلون فيها، أو تلك التي امتلكوها منذ الحروب الصليبية^{٣٥}، وأهم هذه الترسانات:

١- ترسانة غلطة (عامرة) Galata tersanesi (Tersane-i Amire) (ترسانة عامرة- غلطة ترسانة سي):

بعد غزو السلطان محمد الفاتح لاستانبول، تم استخدام ميناء كاديرجا كحوض لبناء السفن لفترة من الوقت، وبعد ذلك تم بناء أول حوض لبناء السفن في غلطة، هذه الترسانة استمر تطويرها في عهد السلطان سليمان القانوني خلال فترة خير الدين باشا والبحارة المشهورين الذين كانوا معه، وفي هذه الفترة تضمنت وظائف الترسانة إصلاحات السفن وبناءها، وكانت تحتوي على ما يقرب من ٢٠٠ مستودع ذخيرة؛ من الذخائر المهمة والمتنوعة، والذخائر الصناعية، وكذا تضمنت إنشاء المباني الإدارية والمساجد والسجون والحمامات والصنابير، ووجدت واحدة مشابهة لها فقط في البندقية.^{٣٦}

٢- ترسانة كليبولي - (جليبولي ترسانة سي) (Gelibolu Tersanesi):

كانت ترسانة كليبولي أول ترسانة عثمانية كبيرة ومنظمة تم انشاؤها^{٣٧}. وعلى الرغم من إنشاء ترسانة جديدة في غلطة مع فتح استانبول، فإن ترسانة كليبولي ظلت محافظة على هيمنتها حتى أواخر عصر السلطان سليم الأول، وكانت ترسانة كليبولي مقر إقامة رئيس القباطنة، والذي كان يطلق عليه

^{٣٤} هو بحر ينقرع من البحر البيض المتوسط غرب اليونان . انظر: الموسوعة العربية العالمية ، المجلد ٣ ، مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع ،الرياض ، ط٢ ، ص٣١٢.

^{٣٥} هاملتون جب و هارولد بوون، المجتمع الإسلامي والغرب، ترجمة احمد عبد الرحيم مصطفي، ج١، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٠، ص١٢٩

^{٣٦} BOSTAN, İdris, "XVI. XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersaneleri Ve Gemi İnşa Teknolojisi", Osmanlı, C.6, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999, s. 613.

^{٣٧} BOSTAN, İdris, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", İstanbul 1988, s.127.

اسم (قبطان دريا) في عام ١٥٣٣م^{٣٨}، وأصبحت السنجق المركزي لولايات جزائر بحر سفيد، وفي النصف الأول من القرن السادس عشر ومع تطوير ترسانة غلظه نزلت مرتبة ترسانة كليبولي إلى المرتبة الثانية، واستمر إنشاء السفن فيها عند الحاجه فقط^{٣٩}. وفي عام ١٥٢٦م في عصر السلطان سليمان القانوني تم تطويرها وأصبح بها ثلاثون حوضاً لبناء السفن^{٤٠}.

٣- ترسانة سينوب (Sinop tersanesi) سينوب ترسانة سي:

أما ترسانة سينوب فكانت الميناء الوحيد الطبيعي على ساحل البحر الأسود، وكانت المكان المثالي لبناء السفن؛ فقد كانت الأخشاب والزيت والنيبذ متوفرة بشكل خاص في سينوب والمناطق المحيطة بها^{٤١}، وفي القرن السادس عشر تم بناء الكثير من السفن الحربية التي احتاجتها الدولة في ترسانة سينوب، ومن بين السفن التي بنيت هناك، كان هناك ١٥ سفينة قادرغه، و٣ سفن من نوع مانوا عام ٩٧٣ (١٥٦٦)، و٢٥ قادرغه أخرى في عام ٩٧٩ (١٥٧١)، ونظرا لكم السفن التي تم بناؤها داخل هذه الميناء، فمن المفترض أنها ثالث أكبر ترسانة لبناء السفن بعد ترسانة غلظه وجاليبولي^{٤٢}.

٤- ترسانة ازميد (İzmit tersanesi) ازميد ترسانة سي:

كانت ترسانة ازميد^{٤٣} عبارة عن حوض لبناء السفن كما كانت أيضاً بها مخازن للأخشاب. وتقع بالقرب من قصر في ازميد، وتم تطويرها من وقت لآخر

³⁸ Halil Inalcık, The Ottoman Empire, The Classical Age 1300-1600, London 1973, s106.

³⁹ BOSTAN, İdris, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", İstanbul 1988, s.127.

⁴⁰ C.H. İmber, "The Navy of Süleyman The Magnificent" Archivum Ottomanicum[^], VI, Belgium 1980, s236.

⁴¹ . C.H. İmber, "The Navy of Süleyman The Magnificent", VI, Belgium 1980, s244.

⁴² BOSTAN, İdris, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", İstanbul 1988, s.128.

^{٤٣} مدينة ازميت izmit عاصمة لمقاطعة كوجالي Kocaeli وهي من اجمل مدن تركيا والتي تقع على بعد ١٠٠ كم تقريبا شرق مدينة اسطنبول ، للمدينة خليج يدعى خليج ازميت على بحر مرمره.

في القرن السادس عشر، على سبيل المثال: في ٩٦١ (١٥٥٤)، تم دفع ١٥.٠٧٥ قطعة نقدية لتكاليف الإصلاح في عام ٩٧٣ (١٥٦٦) ^{٤٤}.

٥- ترسانة السويس (سويس ترسانة سي) (Süveyş tersanesi) :

قبل وقت طويل من غزو مصر بدأ العثمانيون في إنشاء أسطول في السويس بهدف مساعدة الأسطول المملوكي ضد البرتغاليين الذين جاءوا إلى البحر الأحمر عام ١٥١٣م، وتم انشاؤها تحت إشراف القبطان سليمان رئيس، وتم افتتاحها في عصر السلطان المملوكي ^{٤٥} قانصوه الغوري ^{٤٦}.

مع فتح مصر عام ١٥١٧م تولى العثمانيون حماية البحر الأحمر وخاصة الحجاز، ولكن مع غزو اليمن عام ١٥٢٦م وعدن عام ١٥٣٨م، عمل العثمانيون على فرض سيطرتهم على المنطقة، وتحولت السويس والترسانة التابعة لها إلى قاعدة بحرية للبحر الأحمر والمحيط الهندي ^{٤٧}.

وفي عام ١٥٢٥م كان الأسطول العثماني الموجود في البحر الأحمر يمتلك ٦ سفن من نوع باشرتدا، و٣ من نوع قاليته، و ٨ من نوع قادرغه ^{٤٨}، وفي عام (١٥٣١-١٥٣٢م) تم إنشاء ٨٠ سفينة منها ٣٠ سفينة من نوع قادرغه في ترسانة السويس؛ لمحاربه البرتغاليين في مياه الهند واليمن ^{٤٩}.

٦- ترسانة بيرجيك ((بيره جك ترسانة سي)) (Birecik Tersanesi):

⁴⁴ BOSTAN, İdris, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", İstanbul 1988, s.128.

^{٤٥} السلطان قانصوه الغوري هو اخر سلاطين دولة المماليك في مصر، قتل في معركة دابق بين العثمانيين والمماليك، حيث قضى على المماليك وحل محلهم العثمانيون في إداره البلاد التي كانت خاضعة لهم انظر:

محمد دراج، مذكرات خير الدين باشا، ص ٤١.

⁴⁶ Yakub Mughul. "Portekizlilerle Kızıldeniz'de mücadele ve Hicazda Osmanlı Hâkimiyyetinin yerleşmesi Hakkında Bir Vesika; Belgeler, 11/3.4, Ankara 1967, s39.

⁴⁷ BOSTAN, İdris a.g.e , s128

⁴⁸ Salih Özbaraa , "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu". Thrih Dergisi, (T D) 31, İstanbul 1978, s.89.

⁴⁹ Cengiz Orhonlu, Osmanlı İmparatorluğunun Güney Siyaseti, Habeş Eyaleti, İstanbul 1974, s,15,

على الرغم من أن تاريخ إنشاء ترسانة بيرجيك غير معروف تحديداً، فإنه من المعروف أنها كانت لها فعاليات في النصف الأول من القرن السادس عشر^{٥٠}.

٧- ترسانة البصرة ((بصره ترسانة سي)) ((Basra Tersanesi)):
مع فتح مصر عام ١٥١٧م وامتلاك العثمانيين ترسانة السويس والبحر الأحمر والمحيط الهندي، بعدها تم إنشاء ترسانة البصرة في عام ١٥٣٨م، وقامت بنشاطات بحرية قوية^{٥١}.

٨- ترسانة روس شوك ((روس جق ترسانة سي)) (Rusçuk Tersanesi):

مع فتح الدولة العثمانية لدولة المجر كان لابد من وجود أسطول عثماني في نهر الدانوب؛ حيث ازدادت أهميته هذه الترسانة، وقاموا بإنشاء كثير من السفن القوية^{٥٢}. وتم بناء سفن الأسطول البحرية الخفيفة في هذه الترسانة^{٥٣}، كما تم بناء سفن كثيرة متنوعة هناك، مثل: فرقاطة، قاليتة، وسفن القيرلانغيج^{٥٤}.

٩- ترسانة كفكن (كفكن ترسانة سي) (Kefken Tersanesi) :
يوضح كم السفن التي تم بناؤها في ترسانة كفكن أنه كان هناك نشاط كبير في هذه الترسانة التي تم بناؤها بفرمان سلطاني^{٥٥}.

⁵⁰ BOSTAN, İdris a.g.e , s128.

⁵¹ BOSTAN, İdris a.g.e , s129.

⁵² Ayşe Pul, “Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri”, Tarih Okulu Dergisi (TOD), Haziran 2014, Yıl 7, Sayı XVIII, s. 303.

⁵³ BAK . İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı... , s. 404-405

⁵⁴ BOSTAN,

⁵⁵ BOSTAN, İdris, “XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları”, İstanbul 1988, s.129.

نتائج البحث

منذ قيام الدولة وحتى أواخر القرن السابع عشر كانت سفن القادرغا هي السفن الحربية الأكثر استخداما داخل الأسطول العثماني، وقد لعب خير الدين بارباروس دورًا مهمًا في هذه الفترة مستخدمًا هذه السفينة التي لم يكن من الممكن الاستغناء عنها لفته طويلة في الأسطول العثماني. كان للسفن الشراعية تاريخ طويل أيضًا في البحر المتوسط، لكونها كانت المراكب القياسية للتجار اليونانيين والفينيقيين. ولكن استخدام العثمانيين لها كان نادرًا، بحيث إننا لا نجد لها في مفرداتهم مصطلحًا مميزًا. كانت المحاولة الأولى لاستعمال السفن النارية خلال سنوات حصار جزيرة كريت.

بعد غزو السلطان محمد الفاتح لاستانبول، تم استخدام ميناء كاديرجا كحوض لبناء السفن لفترة من الوقت، وبعد ذلك تم بناء أول حوض لبناء السفن في غلطة، هذه الترسانة استمر تطويرها في عهد السلطان سليمان القانوني خلال فترة خير الدين باشا والبحارة المشهورين الذين كانوا معه.

المصادر والمراجع

تحفه الكبار في اسفار البحار ، للكاتب حاجى خليفه ، الطبعة الأولى ، مطبعة دار البشير.

على رضا سيفي ، بارباروس خير الدين ، در سعادت ، شمس مطبعة سي.
محمد دراج ، مذكرات خير الدين باشا، مطبعة الأصاله للنشر ، الطبعة الأولى
الموسوعة العربية العالمية ، المجلد ٣ ، مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر
والتوزيع ، الرياض ، ط٢.

منصور عبد الحكيم ، امير البحار خيرالدين بربروس (ذو اللحية الحمراء)
، الطبعة الأولى ٢٠١٩.

هاملتون جب و هارولد بوون، المجتمع الإسلامي والغرب، ترجمة احمد عبد
الرحيم مصطفى، ج ١، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٠.

المراجع التركية والأجنبية

**C.H. İmber, 'The Navy of Süleyman The Magnificent',
VI, Belgium 1980**

**Ahmet Gülerüz, Kadırgadan Kalyona Osmanlıda
Yelken Mikyas-ı Sefain, İstanbul 2004.**

**Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık
Gemileri", Tarih Okulu Dergisi (TOD), Haziran 2014,
Yıl 7, Sayı XVIII.**

**BAK . İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin
Merkez ve Bahriye Teşkilâtı.**

BAK:CEMAL TÜKİN, GİRİT, TDV İslâm Ansiklopedisi.

**BOSTAN, İdris, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve
Gemi İnşa Tezgâhları", İstanbul 1988.**

BOSTAN, İdris, "XVI. XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersaneleri Ve Gemi İnşa Teknolojisi", Osmanlı, C.6, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999, s. 613.

BOSTAN, İdris, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Amire, TTK Yay. ,Ankara 1992.

Cengiz Orhonlu, Osmanlı İmparatorluğunun Güney Siyaseti, Habeş Eyaleti, İstanbul 1974.

Ertuğrul Düzdağ, Gazavat-ı Hayrettin Paşa, C.1, Tercüman Yay. , İstanbul.

Halil Inalcık, The Ottoman Empire, The Classical Age 1300-1600, London 1973, s106.

<https://www.urtrips.com/turkey/tourism-in-izmit/> /

İdris Bostan OSMANLI DENİZCİLİK TARİHİ ,2010... , s. 132.

İdris Bostan, "XVI. XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersaneleri Ve Gemi İnşa Teknolojisi".

İlhan Ekinci, "Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları", History Studies, Volume 5, Issue 1, Ocak 2013, Sayı 37, s. 130-131.

İlhan Ekinci, "Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları", History Studies, Volume 5, Issue 1, Ocak 2013, Sayı 37

Kâtip Çelebi, Tuhfetü 'l-Kibar fi Esfari'l-Bihar, Haz: Orhan Şaik Gökyay, C.1, Ofset Yay. , İstanbul 1980, s.

Özen Tok, Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı, Ed: Tufan Gündüz, Grafiker Yay. , Ankara 2012.

Özen Tok, Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı, s. 208.

Salih Özbaraa , "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu". Thrih Dergisi, (T D) 31, İstanbul 1978.

Soucek, The Ottomans and their Rivals Galleys and Galleons, Portolan Charts and Isolarii, The Khalili Portolan Atlas, Nour Foundation, 1995.

Yakub Mughul. "Portekizlilerle Kızıldeniz'de mücadele ve Hicazda Osmanlı Hâkimiyyetinin yerleşmesi Hakkında Bir Vesika; Belgeler, 11/3.4, Ankara 1967.