www.turkishstudies.net/history

Turkish Studies - Historical Analysis

eISSN: 2667-5552

Research Article / Araştırma Makalesi

INTERNATIONAL
BALKAN
UNIVERSITY

Sponsored by IBU

Sayyad-ı Bahri Kalyonu Üzerinden Ticaret Kalyonlarını Okumak

Reading Trade Galleons Through Sayyad-ı Bahri Kalyon

Mehmet Taş*

Abstract: The ships named galleon were used in Europe at the beginning of the era of geographical discoveries in the 15th and 16th centuries. These ships differed from ships such as galleys, knights, charks, or brigades, as they used wind as both a tonnage difference, volume and a source of movement. The galleons used larger sails than others, heavier tonnages, and sails instead of paddles as a means of movement. For this reason, due to its weight, it could not approach shallow waters such as the mouth of the river, but it could travel on large water bodies such as the ocean and the sea, it could carry many people and passengers because it was large in volume, and it could travel for months in the oceans when it caught the appropriate wind because it was able to move by sailing. The fact that traditional ships such as galleys do not need the paddles used by them to move and the rowers that will use them has expanded its internal volume by allowing it to save manpower and has enabled it to use many cellars and rooms. In addition to the gunners in the gun slots in their portholes, the fact that he had a high side board allowed him to defend himself against the pirates.

Although the ships named galleon were discovered by the Spaniards, they were widely used by Northern European countries such as Britain, the Netherlands and France for both military and commercial purposes. These ships served as the main means of transportation in the New Age between the mentioned Northern European countries and their colonies. The galleons belonging to the aforementioned states have traveled in the Mediterranean for trading purposes. In the Middle Ages and the New Age, the high transition between military ships and civilian ships allowed the galleons to be easily converted into merchant ships or to make the gallions produced for reverse trade easily into a military ship. The large inner volume of the galleons has made it a favorable vehicle for the Mediterranean trade.

In this article, information about the equipment of a galleon will be given over the galley called Sayyad-ı Bahri, which is a warship of the Ottoman navy in the 18th century. The building materials that compose it, the items used by the ship's crew, the equipment that the ship has to perform its function will be explained and interpreted according to the conditions of the period. Understanding galleon will contribute to a better understanding of maritime trade in the Mediterranean.

Structed Abstract: The Ottoman navy entered a structural transformation in the 18th century with the force of external dynamics. The basis of this transformation is the transition from galley type ships, the basic warship of previous centuries, to galleon type ships. This transition included both increasing the number of galleon type ships in different shipyards such as Istanbul, Sinop, Mytilene and Rhodes, and using them effectively in wars with rival states. With the age of geographical discoveries, the fact that the use of galleon

* Dr., Öğretmen, Millî Eğitim Bakanlığı, Hatay İl Millî Eğitim Müdürlüğü, Dörtöl Fen Lisesi.
Ph.D., Teacher, Hatay Provincial Directorate of National Education Dörtöl Science High School
ORCID 0000-0003-1794-9629
mehmet-tas@msn.com

Cite as/ Atıf: Taş, M. (2020). Sayyad-ı Bahri Kalyonu üzerinden ticaret kalyonlarını okumak. *Turkish Studies - History*, 15(3), 985-1000. <https://dx.doi.org/10.47846/TurkishStudies.41852>

Received/Geliş: 19 February/Şubat 2020

Accepted/Kabul: 20 September/Eylül 2020

Copyright © INTAC LTD, Turkey

Checked by plagiarism software

Published/Yayın: 25 September/Eylül 2020

CC BY-NC 4.0

became dominant in Europe and that the European states used these ships extensively in their activities such as war, transportation and trade made this transformation obligatory for the Ottoman Empire. Especially the 1645-1669 Cretan Wars with the Venetians made this imperative urgent.

The success of the state in the struggle against Venice and Russia in the Mediterranean and Black Sea in the 18th century was due to the fact that the freezing evolved from the galley to galleon through a structural transformation. During the 1645-1669 Cretan wars, which took place in the second half of the 17th century, the state understood this. With the Navy Order of 1701 issued by the efforts of Mezomorto Hüseyin Pasha, the transformation became a systematic state policy and many gallions built both in Tersane-i Âmire in Istanbul and shipyards such as Kastamonu, Sinop and Rhodes were launched. This transformation continued during the captain of Canım Hoca Mehmet Pasha and gave its fruits during the 1715-1718 Ottoman Venetian Wars and the 1736-1739 Ottoman-Russian War. In these wars, the Turkish galleons performed important services both in the struggle with the enemy ships in the open seas, in the recovery of the cities adjacent to the sea, and in the reinforcement and transport of the Ottoman army.

Sayyad-ı Bahri is one of the war galleons of the Ottoman navy. The galleon-type ships that he belonged to could be used not only for military purposes, but also for commercial purposes, in the 18th century and earlier. It was possible to transform a war galleon into a trade galleon, both in height and width and as equipment. This pass-through between ship types has made galleon an important means of transportation and a weapon for many communities. Ottoman Empire, Spain, Venice, France, England and the Netherlands tried to keep up with this change since the 17th century with the transition to galleon technology. In the military sense, the wars of Crete in 1645-1669 required the state to make a choice between galley and galleon in this regard, and the state acted realistically and used it in favor of galleon.

The Ottoman Empire traditionally preferred the types of ships, which were traditionally used as ships in the maritime trade. However, the fact that these ships were unable to defend themselves against pirates with galleon-type ships forced the state to make a preference in this regard with the initiative of the merchants and ultimately adopted the policy of encouraging the construction of the galleons. In this regard, vehicles were provided to the traders by lending or selling them in the construction of the galleon. Therefore, the orientation of the state and the society to the galleons in maritime trade occurred not because of the nature of the trade but because of external forces.

The galleon named Sayyad-ı Bahri is a warship and equipped by the state. He served in the navy in 1791. When all the tools and equipment, including the ball and sailing suits, are evaluated together, it is seen that it does not fall behind the galls of European origin. The gallstones built by countries such as the British, the Netherlands, France, Russia or Sweden also have roughly the same features and equipment materials. Moreover, the Ottoman state has equipped these ships with their own local facilities to a large extent. This shows that the Ottoman State was at a level to compete with its European rivals in terms of ship technology at least in the late 18th century.

Keywords: Galleon, Ottoman Navy, Ottoman Empire, 18th Century, Hardware, Sayyad-ı Bahri.

Öz: Kalyon isimli gemiler, coğrafi keşifler çağının başında 15. ve 16. yüzyılda Avrupa’da kullanılmaktaydı. Bu gemiler kadirga, uskuna, şalopa veya brik gibi gemilerden gerek tonaj farkı gerek hacim ve gerekse de hareket kaynağı olarak rüzgârı kullanması nedeniyle farklı noktalardan ayrışmaktaydı. Kalyonlar hacim olarak diğerlerinden daha büyük, tonaj olarak daha ağır ve hareket aracı olarak kürekler yerine yelkenleri kullanmaktaydı. Bu sebeple ağırlığı dolayısıyla nehir ağzı gibi sığ sulara yanaşamamakta ancak okyanus ve deniz gibi büyük su kütleleri üzerinde yol almakta, hacim olarak geniş olduğu için çok sayıda insan ve yolcu taşıyabilmekte ayrıca yelkenle hareket edebildiği için uygun rüzgârı yakaladığı zaman okyanuslarda aylarca yol alabilmekteydi. Hareket edebilmek için kadirga gibi geleneksel gemilerin kullandığı küreklere ve bunları kullanacak olan kürekçilere ihtiyaç duymaması onun insan gücünden tasarruf etmesini sağlayarak iç hacmini genişletmiş ve çok sayıda mahzen ve odayı kullanabilme imkânına onu kavuşturmuştur. Lombardlarında bulunan top yuvalarındaki topçular yanında onun yüksek bir bordaya sahip olması korsanlara karşı ona kendisini savunma imkânı vermiştir.

Kalyon isimli gemiler İspanyollar tarafından keşfedilmelerine rağmen İngiltere, Hollanda ve Fransa gibi Kuzey Avrupa ülkeleri tarafından gerek askeri gerekse de ticari amaçlarla yaygın biçimde kullanılmıştır. Bu gemiler adı geçen Kuzey Avrupa ülkeleri ile onların sömürgeleri arasında Yeniçağ’da ana ulaşım aracı

işlevi görmüşlerdir. Adı geçen devletlere ait kalyonlar Akdeniz’de ticaret amacıyla seyr ü seferde bulunmuşlardır. Ortaçağ ve Yeniçağ ’da askeri gemiler ile sivil gemiler arasındaki geçişkenliğin fazla olması kalyonların kolayca ticaret gemisine dönüştürülmesine ya da tersine ticaret amacıyla üretilmiş olan kalyonların kolayca askeri bir gemi haline getirilmesine imkan tanımıştır. Kalyonların geniş iç hacmi onu Akdeniz ticareti için de elverişli bir vasıta haline getirmiştir.

Bu makalede, Osmanlı donanmasının 18.yüzyılda bir savaş gemisi olan Sayyad-ı Bahri isimli kalyon üzerinden bir kalyonun donanımı hakkında bilgi verilecektir. Onu oluşturan inşa malzemeleri, gemi mürettebatının kullandığı eşyalar, geminin işlevini yerine getirebilmesi için sahip olduğu donanım anlatılacak ve dönemin koşullarına göre yorumlanacaktır. Kalyonun anlaşılması ise Akdeniz’deki deniz ticaretinin daha iyi anlaşılmasına katkı sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kalyon, Osmanlı donanması, donanım, Sayyad-ı Bahri.

Giriş

Osmanlı deniz ticaretinde kalyonların kullanımı, 18. yüzyıla kadar yaygın değilken bu yüzyılda tüccar kalyonlarının sayısı bilinçli bir tercihin sonucunda artmaya başlamıştır. Çünkü düşman korsanlarının sahip olduğu ve 10 kadar topa sahip kalyonlar karşısında bir çözüm olarak kalyonların kullanımının yaygınlaşması zarureti hâsıl olmuştur. Bu durum bir dizi idari ve askeri gelişmenin sonucunda aşama aşama gerçekleşmiştir. Osmanlılar öncelikle donanma kalyonlarının gemi ve mürettebat rejimini düzenleyen 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesinden sonra 1708 yılında tüccar gemileriyle ilgili bir takım düzenlemeler yaptılar. (Taş, 2019:91). Bu düzenleme ile tüccar gemilerinin kalyonlardan oluşması ve kalyon inşa edecek kaptanlara Tersane-i Âmire’nin ödünç usulüyle malzeme desteği sağlaması esası benimsendi. Bu esasın benimsenmesini zorunlu kılan husus ise, Mısır’a giden Osmanlı ticaret gemilerine düşman korsanların kalyonlarla saldırması ve bu gemileri yağmalaması üzerine Osmanlı tüccar gemilerinin kendilerini savunmada aciz kalmalarıydı. Bu saldırılardan sadece tüccar gemileri değil yolcu gemileri de etkilenmekteydi. Üstelik Mısır’a gidip gelen ve buğday, pirinç, yağ gibi yiyecek malzemeleri taşıyan gemilerin saldırıya uğraması İstanbul’un iâşesi konusunu sorunlu bir hale getirmişti. Büyüyen bu sorun karşısında ilk adım tüccarlardan gelmiştir. Mısırlı tüccarlardan Sabuncuzade Ömer, Pervizzade Hacı Ahmet, Hacı İbrahim, Hacı Mustafa, Şerif Hacı Hüseyin gibi gemi sahibi birçok tüccar padişahın huzuruna çıkarak Mısır’a gidip gelen tüccar gemilerinin tamamının kalyon olmasını talep ettiler. (Aydın,2011:138). Bu maksatla askeri kalyonlar için kereste kesimi yapılan İznikmid, Sinop, Çayağzı, Biga ve Kemer’in dışında Akdeniz ve Karadeniz sahillerinde diledikleri yerlerden kaptanıderya ya da vekilinin ilamı ve liman reisinin aracılığıyla 19,19 metreden 33,35 metreye kadar uzunluğa sahip kalyonlar inşa etmelerine izin verilmesini, sünbeki ve fırkate ile ticaret yapan tüccara müsaade edilmesi ancak bundan sonra yapılacak gemi inşaatlarının kalyon olması yönünde ilgililerin uyarılmasını talep ettiler. (Bostan, 2003:44). Padişah bu talepleri kabul ederek tüccarlara kalyon dışında gemi yaptırılmaması ve kereste kesimi konusunda engel olunması hususunda ferman yayımladı. (Aydın, 2011:139.)

Fermanı müteakib, padişah adına düzenlenen şenliklerde donanma kalyonları gibi tüccar kalyonlarına da top atışı yapmaları için siyah barut verildi. Geri getirmeleri şartıyla Tersane-i Âmire’deki eski ve kullanılmış malzemeler ya ödünç verildi ya da mîrî fiyatı üzerinden tüccara satıldı. Geri teslim edilmesi şartıyla tüccara verilen ya da mîrî fiyatı üzerinden malzemeler arasında su fiçileri, top arabaları, gomina Fatsa teli, yelken bezi ve lenger gibi malzemeler bulunmaktaydı. Kalyon kerestesi ile sütun ve seren de onlara temin edilen malzemeler arasındaydı. Geri getirmeleri şartıyla top da verilmekteydi¹. 1755 yılında Mısırlı tüccarlardan Ahmet Kaptan’a taşınmış olduğu

¹ Konu bağlamında 21 Rebiyülahir 1186 (22 Temmuz 1772) tarihinde tüccar gemilerinden birisine kaptan olan Süleyman Kaptana verilen malzemeler şu şekildeydi; 500 adet misket yuvarlak, 800 adet top yuvarlağı, 40 adet zincir top, 3 adet nühas kanca top, 60 kavalıye, 2 büyük fiçi ve 20 adet varil. Aynı tarihte Şileli Osman Kaptan’a verilen malzemeler ise şu şekildeydi; 4 adet tunç top, 4 büyük fiçi, 20 varil,10 vukiyye Mısır fitili, 2 adet bakır top kancası,1 kantar kullanılmış

hacıların can güvenliğini sağlaması amacıyla ve talebi üzerine arabalarıyla birlikte 14 top kendisine emaneten ve temessük karşılığında teslim edilmiştir. (Aydın, 2011:143-144). Değişik tarihlerde tüccar kalyonlarından devlet “isticar” usulüyle belli bir ücret karşılığında askeri amaçlarla yararlanmaktaydı. Kiralamış olduğu tüccar kalyonlarından tamire muhtaç olanları Tersane-i Âmire’nin imkânlarını kullanmak suretiyle tamir ettirmektedir. 3 Cemaziyülevvel 1186 (2 Ağustos 1172) tarihinde Karadeniz tarafına gönderilmek için tüccar kalyonlarının kaptanları olan İstanköylü Ahmet Kaptan ve el-Hac Mehmet Kaptan ile Mağribli Ahmet Kaptanın kalyonları devlet tarafından kiralandığında, bunların tamir, kalafat ve donatıma muhtaç olduğu anlaşılmıştı. Bunun üzerine bu kalyonlar Tersane Emini tarafından tamir ve kalafat edilip donatılmıştı².

Bu desteğe karşılık devlet tarafından tüccar kalyonlarının denetlendiği ve alınan kararların uygulanmasına çalışıldığı görülmektedir. Örneğin 1714 yılında Zağra İskeleyi’nde Yenişehirli Hüseyin Reis ile Zağra Kazası sakinlerinden Manol ve Yanni isimli zımmilerin birer tane üç direkli bir gemi inşa etmekte olduklarının haber alınması üzerine Kaptanıderya Mehmet Paşa’ya durumu incelemesi emredilmiş ve onun vasıtasıyla ilgililere uzunlukları 18,1 metre ile 33,3 metre arasında değişen kalyonlar yaptırmaları emredilmiştir. Devlet kalyon kaptanlarına destek sağlayarak maddi imkânlarını onların ihtiyaçlarına seferber etmiştir. Öyle ki kazaya uğrayan³ tüccar kalyonlarının kırılan, tahrip olan ya da yok olan malzemelerini bile karşılamaya çalışmıştır⁴. Devletin bu konudaki kararlı tutumu sonucunda inşa edilen tüccar kalyonlarının sayısı 1719 yılında 30’u bulmuştur. Ayrıca bu kalyonların uzunluk ve hacim olarak donanma kalyonlarıyla benzer nitelik taşımaları nedeniyle devlet tarafından askeri amaçlarla⁵ kiralanabileceği belirtilmiştir. (Aydın, 2011:140-141).

Konu bağlamında Sayyad-ı Bahri, 18. yüzyıl donanma kalyonlarından bir gemidir. Yusuf Alperen Aydın, bu gemiyi Hediye-i İsveç isimli geminin başka bir ismi olduğunu kaydetmiş ve 1746’lardan sonra hakkında fazla bir bilgi olmadığını bildirmiştir. (Aydın, 2011:124.) 5 Cemaziyülevvel 1205 (10 Ocak 1791) tarihli bir kayıta yer alan “...donanma-yı hümayun sefinelerinden Sayyad-ı Bahri nam firkatenin takımı virülmek...” ifadesi onun hem Hediye-i İsveç isimli gemiden farklı olduğunu hem de kalyon sınıfına dâhil bir firkate gemisi olduğunu göstermektedir⁶.

Kalyon gemileri 18. yüzyılda Osmanlı donanmasında sıkça kullanılmakta olup 1791 yılında bunların sayısı 24’ü bulmaktaydı. 18. yüzyılın sonlarına doğru Kemer-i Biga, Ereğli, Rodos, Limni ve Midilli’de 40 metre uzunluğunda 8 kalyonun inşası devam etmekteydi.

alet,400 adet top yuvarlağı ve 150 adet yuvarlak misketi. (bk.Başbakanlık Osmanlı Arşivi,Maliyeden Müdevver Defterler, (BOA).MAD.d.3014.70.)

² Tüccar kalyonlarının tamir, kalafat ve donatım masrafları sahiplerinden tahsil olunmaktaydı. Örneğin, bahsedilen olay bağlamında İstanköylü Ahmet Kaptanın gemisine 854 kuruş, el-Hac Mehmet Kaptanın kalyonuna 1120 kuruş, Mağribli Ahmet Kaptanın kalyonuna 1250 buçuk kuruş sarf edildiğinde bu harcamalar onların navl masraflarına mahsup edilmiş,bu yetmeyince ise kendilerinden tahsili cihetine gidilmiştir.(bk.BOA.MAD.d.3014.71.)

³ Devletin askeri amaçlar için kullanmış olduğu gemilerin olumsuz hava ve deniz koşulları nedeniyle batması halinde sadece kalyon sahiplerinin değil ama diğer tür ve evsafa gemi sahiplerinin de zararlarını karşılamaya çalıştığı görülmektedir. Örneğin bir tüccar gemilerinden birinin kaptanı olan Hüseyin Reis Yenikale’den Azak’a Yeniçeri ortalarından birinin mühimmatını taşımış, yeniden Yenikale’ye döndüğü zaman gemisi olumsuz deniz koşulları nedeniyle batmıştır. Bunun üzerine kendisine bir adet kolik türü geminin verilmesi Azak muhafızı Mehmet Paşa tarafından arz edilince kendisine bir adet kolik gemisi padişah fermanıyla 1 Cemaziyülevvel 1124 (6 Haziran 1712) tarihinde verilmiştir. (bk.BOA.MAD.d.2883.36.)

⁴ Tüccar kalyonu kaptanlarından olan Korfuzade Mustafa Kaptan, İstanbul’a dönerken denizde fırtınaya yakalanmış ve kaptanı olduğu kalyonunun direkleri kırılmış ve gemiye gerekli olan sütunların başka yerlerden sağlanmasının mümkün olmadığı anlaşıncı Tersane-i Amire mevcudundan verilmesi cihetine gidilmiştir. Bu cümleden olarak kendisine 4 adet sütun miri fiyatı olan 304.000 akçe üzerinden Tersane Emini tarafından 12 Rebiyülevvel 1155 (17 Mayıs 1742) tarihinde verilmiştir. (bk.BOA.MAD.d.9950.28.)

⁵ Tüccar kalyonlarından Ganimoğlu kalyonunun Canik dağlarından kesilen 90 adet karaağaç ve 45 adet meşe kerestesini İstanbul’a taşınması için 8 Safer 1168 (24 Kasım 1754) tarihinde kiralanması istenmiştir. (bk. BOA.MAD.d.103.58.)

⁶ BOA.KK.d.5726.1.

(Bostan,2010:163). Bu geminin sıkça inşa edilmesi donanmanın amaç ve hedeflerine ulaşmada etkili bir savaş aracı olduğunu göstermektedir. 1787-1792 Osmanlı-Rus-Avusturya savaşları bu gemilere Akdeniz ve Karadeniz’de duyulan ihtiyacı artırmıştır. İdris Bostan tarafından 1801 yılında yayımlanan gemi listesinde, Sayyad-ı Bahri’nin isminin yer alması bu geminin en azından 1791’den 1801 yılına kadar Osmanlı donanmasına hizmet verdiğini göstermektedir. (Aydın, 2011:121).

1791 yılında Sayyad-ı Bahri’nin *süvarisi* Fettah Kaptan olup geminin sevk ve idaresinden o sorumludur⁷. Donanma geleneği ve kanun icabı Ruz-ı Hızır ayında savaş gemileri Tersane-i Âmire’den sefere çıkarken kendilerine gemideki taşınır ve taşınmaz demirbaş malzemeleri içeren bir defter gemi kaptanlarına teslim edilmiştir. Bu defterde gemide bulunan malzemelerin cins, adet ve isimleri ayrıntılı olarak kayd edilmiştir. Donanma geleneği gereği ruz-ı Kasım’da gemi seferden dönüp kıışlamak üzere Tersane-i Âmire’ye çekildiğinde içinde bulunan malzemeler eldeki defterlere göre teslim alınmakta ve *Mahzen-i Sürb’te* muhafaza edilmekteydi. Böylece gemilerin yüklü bulundukları malzemeleri ne kadar kullandıkları ya da kullanmadıkları anlaşılmaya çalışılmaktaydı. Bu şekilde bir uygulamaya gidilmesinin nedeni ise gemi mürettebatının gemi demirbaşlarını zimmetlerine geçirmelerini ya da gereksiz ve keyfi olarak kullanarak bunlara zarar vermelerini önlemektir.

Geminin Yönetim Ve Sevki İle İlgili Malzemeler

Geminin idaresinde gemi kaptanına yardımcı olması amacıyla Sayyad-ı Bahri’de 6 adet *pusulula* ile 7 adet *saat ve mekik* bulunmaktaydı. *Pusulula*, geminin denizde yön bulmasını sağlarken saat ve *mekikler* gerek gemi içindeki işleyişin dakiklığı için ve gerekse geminin belirlenen zamanlarda tayin olmuş koordinatlarda olması için önem arz etmekteydi. Ancak sefer dönüşü *pusululardan* 2’sinin ve saatlerden 6’sinin kırılmış olduğu görülmüştü. Bu durumun, Sayyad-ı Bahri’nin düşman gemileriyle girmiş olduğu bir mücadele sonucunda gerçekleşmiş olması ihtimal dâhilindedir. Geminin kimliğini ortaya koymak içinse bir adet yeşil bezden *sancak* gemide muhafaza olunmaktaydı. Bu sancak için ahşaptan bir tane *gönder direği* bulunmaktaydı. Geminin *kıç* tarafında bulunan bir tane bakır *fanus* aydınlatma işlevini yerine getirerek gemide işlerin kapalı ya da gece vakti de yürütülmesini sağlamaktaydı. Bakır *fanusun* yanında 5 adet küçük *fanus* geminin muhtelif yerlerine yerleştirilmişti. 8 kadar da cephane *fanusu* vardır. Bu cephane *fanusları* da sefer dönüşü kırılmıştı. Acil durumlar ya da geminin sefer sırasında yanaşamayacağı sahillerde ikmal için 1 adet *filika* ve 1 adet *sandal* gemiye eşlik etmekteydi⁸. *Filika* ve *sandallar* için 2 adet *suzen* dümen takımı hazır bulundurulmaktaydı⁹.

Geminin hem dengesini sağlayabilmesi hem de yelkenlerini kullanabilmesi için gerekli olan *sütunlara* Sayyad-ı Bahri’nin sahip olduğu görülmektedir. Sayyad-ı Bahri’de *seren makarasıyla* birlikte ve sair aletleriyle birlikte 1 takım *mayistra sütunu*, 1 takım *trinkete sütunu* ve 1 takım *civadra sütunu* bulunmaktaydı. 1’er adet ise küçük ve büyük *gabya sereni* kullanılmaktaydı. Kullanıldıktan sonra artan halatların güverte üzerinde uzunlamasına yatırılmasını sağlayan 3 kantar ağırlığında 1 adet *salya aleti* geminin donanımı arasında yer almaktaydı. Gemide halat dikme işlerinde kullanılmak amacıyla büyük ve küçük olmak üzere birer adet *kavalıya* takımı vardı¹⁰.

Gemide farklı miktarlarda *mismar* tabir olunan çiviler bulunmaktaydı. Örneğin 22 vukıyye (28,2 kg) *filika* çivisi, 15 vukıyye (19,2 kg) *miyane* çivisi, 20 vukıyye (25,6 kg) *Zağra* çivisi, 3 vukıyye (3,8 kg) *tulumba* çivisi ve 44 vukıyye (56,4 kg) *baskı* çivisi bunların başında gelmekteydi. Ancak bu çivilerin büyük kısmı sefer sırasında sarf edilmişti. Bu durum Sayyad-ı Bahri’nin girmiş

⁷ BOA.KK.d.5726.1.

⁸ BOA.KK.d.5726.1.

⁹ BOA.KK.d.5726.4.

¹⁰BOA.KK.d.5726.1.

olduğu mücadeleler sırasında zarar gördüğü ve ufak çaplı tamiratlar geçirdiği ihtimalini akla getirmektedir¹¹. Büyük ve küçük sandal çivisinden toplam 2000 adet bulunmaktaydı. 2 vukıyye (2,5 kg) kadar da cıvata vardı. Bu malzemeleri kullananlar ise geminin kadrolu çalışanları olan marangozlardı. Onlar bu iş için keski aleti ile *varyözler* kullanmaktaydılar ki gemide bir adet demir keski ve bir adet demir *varyözün* bulunması bu hususu doğrulamaktadır. Geminin malzeme indirip yüklemede kullanmış olduğu *makara* takımları da bulunmaktaydı. Bunlar ahşaptan imal edilmişti. Örneğin *bezelye* makarasından 2, *salya* makarasından 2, *iskota* makarasından 4, *çarmıh palanga* makarasından 4, *fıraşkon* makarasından 2, *babafingo* makarasından 10 ve *yastık* makarasından 2 adet makaraya gemi sahiptir. Makaraların demir yerine ahşaptan imal edilmiş olmasının nedeni makaraların gemiye olan ağırlığını hafifletmek ve geminin manevra yeteneğini korumaktır. Gemide top makaraları önemli bir yer tutmaktaydı. Örneğin 14 adet topu taşımak amacıyla kullanılan çok sayıda *palanga makarası* mevcuttu. Gemiye refakat eden sandal ve filikalar için de 1'er takım sandal ve filika makarasına yer verilmişti. Gemide büyük küçük ve orta ölçekte ahşap *zibanlar* bulunmaktaydı ki bunların sayısı 30'du¹².

Geminin temizliği hem mürettebatın can güvenliğini tehdit eden salgın hastalıkların ortaya çıkması için hem de gemide taşınan gıda ve mühimmatın zarar görmemesi için önem taşımaktaydı. Geminin günlük temizliği için *gerdel* tabir olunan ve su taşımak için imal edilmiş olan ağaç bakraçlardan 30 adet bulunmaktaydı.

Gemi Mürettebatıyla İlgili Malzemeler

Kalyonların mürettebat sayısı onların büyüklük ve hacimlerine göre değişmektedir. Örneğin 17. yüzyıl sonlarında kapudane sınıfı bir kalyonda 418 mürettebat bulunmakta iken riyale kalyonunda 393 mürettebat görev yapmaktaydı. 1693 yılında üç ambarlı bir kapudane-i hümayun kalyonunda görev yapan mürettebatın sayısı 600 ü bulmaktaydı. Bu minvalde Yılan Başlı kalyonda 750, Gül Başlı kalyonda 700, Akrep Başlı kalyonda 650 Yıldız Bağçeli kalyonda 450 mürettebat görev yapmaktaydı. Bu mürettebat ise reislerden, kalyon ağasından, kalyon hocasından, kalyon imamından, levent çavuşundan, kandil çavuşundan, badbani (yelkenci), vardıyan, topçular ve kethüdalardan, cephe muhafızından, dümencilerden, topçulardan, sandalcılardan, kalafatçılardan, marangozlardan, varilcilerden ve cerrahtan oluşmaktaydı. (Aydın, 2011:298-299).

Gemi mürettebatını sınıflandırmak icap ederse geminin teknik hizmetlerini görenler, savaşçı unsurlar ve miri esirler olmak üzere üç gruba ayrılmaktaydı. Gemide bulunan 18 adet demirden mamul esir zinciri, Sayyad-ı Bahri'nin savaş esiri taşıdığını göstermektedir¹³. Gemideki mürettebatın denizde susuz kalmaması için 32 adet demir çemberli *mancana* fıçısı bulunmaktaydı. Mürettebatın beslenme ihtiyacı da düşünülerek buna uygun malzemeler gemiye yerleştirilmişti. Örneğin 13 adet tencere, 14 adet tabak ve bir adet yemek kevgiri bulunmaktaydı. Bu malzemelerin hepsi de bakırdan imal edilmişti. Yemekler 2 tane bakır kazanda pişirilmekteydi. Ayrıca 1 adet bakırdan mamul el tavaşı bulunmaktaydı. Sayyad-ı Bahri'nin 1791 yılındaki sefer dönüşünde bu el tavaşı zayi olmuştu. Gemiye 3 vukıyye (3,8 kg) kadar zeytinyağı yüklenmişti ki bu miktarın tamamı sefer sırasında mürettebat tarafından tüketilmişti. Gemide yemek kazanlarından başka geminin kalafatlanmasında kullanılan kazanlar da vardı. Örneğin 1 adet bakır zift kazanı ve bir adet bakır zift kevgiri ile bir adet yağ tulumbaşı Sayyad-ı Bahri'nin demirbaşı arasında bulunmaktaydı. Mürettebatın istirahat esnasında kullanılması için 10 adet kaba hasır vardı¹⁴. Kaba hasıra ilave olarak 10 adet koyun postu ile 25 adet beyaz keçe de gemide bulunmaktaydı¹⁵. Ayrıca 10 kadar da

¹¹ BOA.KK.d. 5726. 4.

¹² BOA.KK.d.5726. 4.

¹³ BOA.KK.d.5726.2.

¹⁴ BOA.KK.d.5726.1.

¹⁵ BOA.KK.d.5726.6.

siyah harar (büyük çuval) bulunmaktaydı. Hararlar buğday, elbise, halat, kargo vs. eşyaların taşınması için gemiye yüklenmişti¹⁶.

Geminin karaya oturması ihtimali ya da başka düşüncelerle gemide 4 adet demir kazma bulunmaktaydı. Gemide yapılacak ufak çaplı tamirler içinse 4 adet balta bulunmaktaydı. Ayrıca 2 adet demirden mamul *kaşkavala* yer verilmişti. Gemiye malzeme yüklemek ya da gemiden ağır malzemeleri indirmek için 2 kantar (112,8 kg) ağırlığında 4 *fıraşkon* ile 2 adet demirden *fıraşkon* kancası kullanılmaktaydı. Geminin düşman gemilerinin saldırısına uğraması durumunda kendini savunması ya da düşman gemisine saldırı amacıyla 15 kadar demirden yapılmış koçboynuzu bulunmaktaydı. Yine yelken ve halat takımlarının idaresi amacıyla 20 adet demirden mamul *keçiboynuzu halkası* vardı ve bunların hepsini Sayyad-ı Bahri 1790'da kullanmıştı¹⁷.

Gemide mürettebatını güvertede istirahat ederken güneş, yağmur ve rüzgârın olumsuz etkilerinden korumak amacıyla geminin kış kısmında 2 adet kalyon *tentesi* bulunmaktaydı. Gemiye eşlik eden filikanın da bir adet *tentesi* vardır. Ancak filikanın *tentesi* denize düşmüştü¹⁸. Geminin güvertesi dâhil bazı bölümleri sık kullanıldığı için sık sık temizlenmekteydi. Bunun için *gerdel* adı verilen ve gemi temizlemek için su taşımaya mahsus ağaçtan bakraçlar kullanılmaktaydı. Hacimlerine göre bu bakraçlar *gerdel-i kebir* ve *gerdel-i sağır* olmak üzere ikiye ayrılmaktaydı. Sayyad-ı Bahri'de bu bakraçlardan 30 kadar bulunmaktaydı¹⁹.

Geminin Yelken Takımları

Yelkenler rüzgârı tutarak rüzgâr enerjisi ile gemilerin hareket etmesini sağlamaktadır. Bu itibarla geminin en önemli paçaları arasındadır. Kalyonlar rüzgârla hareket ettikleri için onlar için vazgeçilmez donanımlardır. Akdeniz, uzun yaz mevsimlerinde okyanus koşullarına kıyasla nispeten rüzgârsız havası dolayısıyla kalyon türü gemiler için bazen elverişsiz bir deniz halini alabilmekteydi. Esasen kalyonun Akdeniz'e geç gelmesi ve sahnenin uzun süre kadırgalar tarafından doldurulmasının bir nedeni de buydu. Kalyonlar kürek kullanmamakta, bu ise onu hava koşullarına bağlı kılmaktaydı. Kadırgalar ise hem kürekle hem de yelkenle yol alabildikleri için kalyonlara göre hava koşullarına daha az bağılıydılar.

Kalyon türü bir gemi olması sebebiyle Sayyad-ı Bahri, rüzgâr gücünden yararlanarak yol almasını sağlayacak çeşitli yelken takımlarına sahipti. Örneğin *mayistra*, *gabya*, *babafingo* ve *balkon* türü yelkenler kullanılmaktaydı. (Taş, 2019:93.). Onun 2 adet *mayistra* yelkeni, 2 adet büyük ve 2 adet küçük *gabya* yelkeni, 2 adet *mizana* yelkeni, 1 adet *kontra mizana* yelkeni, 1 adet *büyük ve küçük babafingo* yelkeni ile 1'er adet büyük ve küçük balkon yelkeni bulunmaktaydı. Gemiye eşlik eden birer adet filika ve sandal için de 1'er adet yelken bulunmaktaydı. Ancak Sayyad-ı Bahri'ye ait filika yelkeni denize düşmüştü²⁰.

Gemi yelkenlerinin rüzgâr ya da savaş koşullarında zarar görerek kullanılamaz hale gelmesi durumunda ise gemide yedek yelken bezi bulundurulmaktaydı. Çünkü yelkenleri olmayan bir kalyon hareket yeteneğini tamamen kaybederek düşmanları için rahat bir av haline gelebilmekteydi. Onun takip, ricat ya da saldırı gibi savaş manevralarını yerine getirebilmesi için hareket yeteneğini koruması icap etmekteydi. Bu cümleden olarak Sayyad-ı Bahri'de 60 top Bezhane bezi, 10 top Boğaz bezi ve 30 top kadar da *kirbas beyaz* olarak tabir olunan yelken bezi yedekte muhafaza edilmekteydi²¹.

¹⁶ BOA.KK.d.5726.4.

¹⁷ BOA.KK.d. 5726.2.

¹⁸ BOA.KK.d.5726. 2.

¹⁹ BOA.KK.d.5726.3.

²⁰ BOA.KK.d.5726.2.

²¹ BOA.KK.d.5726.3.

Geminin Savaş Malzemeleri

Sayyad-ı Bahri, her şeyden önce bir savaş gemisiydi. Onun varlık gayesi Akdeniz ve Karadeniz’de düşman devletlere ait savaş gemileriyle mücadele etmek, Osmanlı tüccar ve hacılarının denizlerde güvenliğini sağlamak ve kara ordusunun ikmal ve takviye edilmesini sağlamak idi. Buna uygun olarak varlık gayesini gerçekleştirmesini sağlayacak silah araç ve gereçleriyle donatılmıştı. Bu araç gereçler arasında toplar, *hartuçlar*, top arabaları, *lombalar* ve *yuvarlak* tabir olunan cephaneler bulunmaktaydı. Gemide, 3 vukıyyelik (3,8 kg) 26 adet ve 1 vukıyyelik (1,2 kg) 8 adet olmak üzere toplam 34 adet top bulunmaktaydı. Topları hareket ettirmek içinse 34 adet top arabası ile 70 adet top *palangası* vardır. Top arabalarına ilave olarak 104 adet *kavalya* arabası da bulunmaktaydı. Topları etkili biçimde kullanmak üzere 1700 adet madeni *yuvarlak* gemiye yüklenmişti. Ancak sefer dönüşü Sayyad-ı Bahri’de bunlardan ancak 300 kadarı kalmıştı. Muhtemelen geri kalan 1400 adet *yuvarlağı* Karadeniz’de düşmanla savaşırken sarf etmişti. Topları ateşlemek için gemide 30 vukıyyelik (38,4 kg) Mısır *fitili* gemiye yüklenmişti. Top güllerinin hedefine ulaşması için *hartuçlar* kullanılmaktaydı ve bunların sayısı 1100’ü bulmaktaydı. Sayyad-ı Bahri, seferden döndüğünde bu *hartuçlardan* 150’si kalmıştı. Geri kalan *hartuçlar* muhtemelen yine düşmanla yaşanan bir mücadelede sarf edilmişti²².

Topların muhafaza edildiği *lomb* kapaklarından ikisinin halkası demirdendi. Lombadaki topların atış anında hareketini kısıtlamak amacıyla onların kundaklarından mapalarına kilitlenen kalın halatlar kullanılmaktaydı. Buna *brago* denmekteydi ve Sayyad-ı Bahri’de bu halatlardan 34 kadar bulunmaktaydı. Aynı şekilde topların geminin ani manevraları sonucunda yuvalarından fırlamaması için 150 adet top zincirine gemide yer verilmişti²³. Ayrıca düşman gemilerindeki mürettebata zarar vermek amacıyla 70 adet içi cıvata, çivi ve buna benzer demir parçaları ile doldurulmuş ve *sakuleta* tabir olunan mühimmat bulunmaktaydı. Gemide 34 adet kurşun *falye* de bulunmaktaydı. Bunlar ağızdan dolma toplarda hartucu ateşlemek üzere topların kuyruk kasımındaki hazneler üzerine açılmış deliklerdi. Sayyad-ı Bahri’nin su alması halinde ise suyu tahliye etmek amacıyla tulumbarlar mevcuttu. Bu tulumbalardan 2’si *kaşkaval* tulumbaydı. Tulumbarların etkin kullanılması için tulumba haznesinin içinde aşağı yukarı hareket eden ve *piston* işlevi gören *çalparalardan* 15 adet bulunmaktaydı²⁴.

Düşman gemileriyle yakın mesafede bir çatışma ihtimaline binaen Sayyad-ı Bahri üzerinde 7 adet *metris* adı verilen toprak siper oluşturulmuştu. Bu siperlerin büyük kısmı sefer dönüşü yok olmuştu. Bu durum Sayyad-ı Bahri’nin düşman gemileriyle çetin bir mücadeleye girmiş olduğunu göstermektedir²⁵. Sayyad-ı Bahri’ye ait demirbaş defterinin tutulmuş olduğu tarih Osmanlı-Avusturya ve Rusya savaşlarının sürdüğü yıllara denk geldiğine göre galip ihtimal Karadeniz’de Rus donanmasına karşı adı geçen kalyon bir mücadeleye girmişti. Nitekim Osmanlı donanması bu savaş esnasında Kaptan-ı Derya Giritli Hüseyin Paşa idaresinde Karadeniz’e açılmış ve 3-4 defa Rus donanmasıyla mücadele etmiştir. Bu mücadelelerde her iki taraf karşılıklı olarak gemiler kaybetmişler ve birbirilerine karşı üstünlük sağlayamamışlardır. (Mustafa Nuri Paşa, 2008:438.)

Sonuç

Sayyad-ı Bahri Osmanlı donanmasının savaş kalyonlarından birisidir. Mensubu olduğu kalyon türü gemiler, 18.yüzyıl ve öncesinde sadece askeri amaçlarla değil ticari amaçlarla kullanılabilmekteydi. Gerek yükseklik ve genişlik olarak ve gerekse donatım olarak bir savaş kalyonunu ticaret kalyonuna dönüştürmek mümkün olduğu gibi tersi bir uygulama ile bir ticaret kalyonunu da savaş kalyonuna dönüştürmek mümkündü. Gemi türleri arasındaki bu geçişkenlik birçok toplum için kalyonu önemli bir nakliye aracı ve savaş silahı haline getirmiştir. Osmanlı

²² BOA.KK.d.5726.3.

²³ BOA.KK.d.5726. 3.

²⁴ BOA.KK.d.5726.3

²⁵ BOA.KK.d 5726.2.

Devleti, İspanya, Venedik, Fransa, İngiltere ve Hollanda gibi Avrupalı devletlerin kalyon teknolojisine geçmesiyle birlikte bu değişime 17. yüzyıldan itibaren ayak uydurmaya çalışmıştır. Askeri anlamda 1645-1669 Girit savaşları devletin bu konuda kadirga ile kalyon arasında bir tercih yapmasını zorunlu kılmış ve devlet gerçekçi davranarak kalyon lehine bu tercihi kullanmıştır.

Osmanlı Devleti, geleneksel olarak deniz ticaretinde gemi olarak daha çok kürek ya da kürek ve yelkenle hareket eden gemi türlerini tercih etmiştir. Ancak bu gemilerin kalyon türü gemilere sahip korsanlar karşısında kendini savunmakta aciz kalması tüccarların girişimiyle bu konuda devleti bir tercih yapmaya zorlamış ve neticede kalyonların yapımını özendirme politikasını benimsemiştir. Bu minvalde devlet imkânlarıyla tüccarlara, kalyon inşasında ödünç ya da satım yoluyla araçlar temin edilmiştir. Dolayısıyla deniz ticaretinde kalyonlara devletin ve toplumun yönelmesi, ticaretin doğasından kaynaklanan nedenlerle değil dışarıdan gelen zorlamaların neticesinde gerçekleşmiştir.

Sayyad-ı Bahri isimli kalyon bir savaş gemisi olup devlet tarafından donatılmıştır. 1791 yılında donanmada görev yapmaktadır. Sahip olduğu top ve yelken takımları dâhil bütün araç ve gereçleri birlikte değerlendirildiğinde onun Avrupa kökenli kalyonlardan geri kalmadığı görülmektedir. İngiliz, Hollanda, Fransa, Rusya ya da İsveç gibi ülkelerin inşa etmiş oldukları kalyonlar da aşağı yukarı aynı özelliklere ve donatım malzemelerine sahiptir. Üstelik Osmanlı devleti bu gemileri çok büyük ölçülerde kendi yerli imkânlarıyla donatmıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'nin en azından 18. yüzyıl sonlarında gemi teknolojisi anlamında Avrupalı rakipleriyle rekabet edebilecek düzeyde olduğunu göstermektedir.

Kaynakça

A-Osmanlı Arşivi

- 1.Kâmil Kepeci Kataloğu'ndaki Tahvil (Nişan) Kalemi Defterleri (KK.d): 5726.
- 2.Maliyeden Müdevver Defterler: 103, 2883, 3014, 9950.

B-Araştırma-İnceleme Eserler

- Aydın, Y. A. (2011). *Sultanın Kalyonları*, Küre Yayınları.
- Bostan, İ. (2003). *Osmanlı Bahriye Teşkilatı, XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk tarih Kurumu.
- Bostan, İ. (2010). *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, 3. Baskı.
- Develioğlu, F. (2008). *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi, 25. Baskı.
- Karayazgan, M. (1981). *Denizci Sözlüğü (Gemici Dili)*, Karşıyaka.
- Mustafa Nuri Paşa, (2008). *Netayicü'l-Vukuat, Kurumlarıyla Osmanlı Tarihi I-IV*, Hazırlayan: Yılmaz Kurt, Birleşik Yayınları.
- Nutki, S. (2011) *Kamus-ı Bahri, Deniz Sözlüğü*, Hazırlayan: Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası, Kültür Yayınları.
- Taş M. (2019). *Osmanlı Donanmasında Yelken ve Yelken Bezi*, Basılmamış Doktora Tezi.

Ekler (BOA.KK.D.5726.0.1-2-3-4-5.)

Sayyad-ı Bahri'nin Malzeme Listesi (Adet/Takım)

1. Nühas fanus(Kıç) 1
2. Kirpas-ı yeşil 1
3. Cub gönder (sancak maa alat) 1
4. Sütun-ı mizana maa seren makara alat-ı saire 1 takım
5. Sütun mayistra maa seren makara alat-ı saire 1 takım
6. Sütun trinkete maa seren makara alat-ı saire 1 takım
7. Sütun civadıra maa seren makara alat-ı saire 1 takım
8. Alat-ı gomina-ı kalyon 30 kantar
9. Alat-ı kavalya-i kebir 1 adet(4 kantar)
10. Alat-ı kavalya-i sağır 1 adet(3 kantar)
11. Alat-ı salya-i palanga 1 adet(3 kantar)
12. Alat-ı girare 2 adet(12 kantar)
13. Ahen-i lenger sandal 1
14. Ahen-i lenger filika 1
15. Ahen-i zincir 7
16. Ahen-i kanca-i firaşkon 2
17. Ahen-i kanca-i palanga 8
18. Ahen-i takım-ı İskele 1
19. Ahen-i varyöz
20. Demir çemberli mancana-i ab 32
21. Cub tulumba kalyon maa takım 2
22. Pusula-i kalyon 6
23. Saat ve mekik 7
24. Mükemmel sandal 1 kıta
25. Mükemmel filika 1 kıta
26. Tuc ziban 1
27. Dilme ispiralya 2
28. Badban filika 1(deryaya gitmiş)
29. Badban sandal 1
30. Tente-i kalyon 2(kıç)
31. Nühas tencere 13
32. Nühas tabak 14
33. Nühas karavana 14
34. Nühas kevgir-i aş 1
35. Nühas kazgan 2
36. Nühas kepçe 1
37. Nühas kazgan-ı zift
38. Nühas kevgir-i zift
39. Nühas tabe-i dest 1 (zayi)
40. Nühas tulumba-i revgan 1(mevcut)
41. Suzen dümen-i kalyon 4
42. Ahen-i zincir üsera 18
43. Ahen-i koç boynuzu 15
44. Ahen-i kurabiye 13
45. Ahen-i halka-i caruba 20 (sarf)
46. Ahen-i kanca-i borine 2
47. Ahen-i menteşe i lombar 6(sarf)
48. Halka-i dümen 2

49. Ahen-i kanca-i firaşkon 2
50. Hamut-ı ırgat 2
51. Ahen-i kazma 5(2/3 ü mevcut)
52. Ahen balta 4
53. Badban-ı mayestra 2
54. Badban-ı gabya-i kebir 2
55. Badban-ı trinkete 2
56. Badban-ı gabya-i sağır 2
57. Badban-ı mizana 2
58. Badban-ı kontra mizana 1
59. Badban-ı babafingo-i kebir 1
60. Badban-ı babafingo-i sağır 1
61. Balkon-ı kebir 1
62. Balkon-ı sağır 1
63. Suzen dümen sandal filika takımı 2
64. Tabe-i ırgat 1
65. Ahen-i halka-i lombar 1
66. Ahen-i halka-i gomina 1
67. Ahen-i cıvata 2
68. Ahen-i takım-ı mace-i koniye 1
69. Ahen-i varyöz 1
70. Ahen-i metris 7
71. Ahen-i livaniye 2
72. Ahen-i çember sütun 2 (sarf)
73. Fanus top 6
74. Fanus-ı sağır 5
75. Fanus-ı cebehane 8 (şikest olmuş)
76. Ahen-i çember fıçı 20
77. Kantar-ı vezn 1(şikest)
78. Top 26 kıtaa (3 vuvukıyyelik)
79. Top 8 kıtaa (1 vuvukıyyelik)
80. Mükemmel arabaha-i top 34
81. Alat-ı palangaha-i top 70
82. Müstamel brago-ı top 34
83. Nühas huni 1
84. Nühas kepçe-i top 5
85. Nühas havye-i top 4
86. Ahen burgu top 5
87. Ahen kavalıya araba 104
88. Kalb hartuç 3
89. Madeni yuvarlak 1700(300ü mevcut)
90. Fitol-i mısri 300 vukıyye
91. Ahen-i halka-i carube 50
92. Ahen-i cıvata-i araba 4
93. Ahen-i halka-i lombar 2
94. Kirpas karhane 60 ziraa
95. Kirpas beyaz 30 ziraa
96. Kurşun falye 34
97. Şişe-i kandil maa takım 120
98. Pembe-i ham 2 vukıyye
99. Keçe-i beyaz 20

-
100. Varil- kalyon 15
 101. Nim fiçı 25 (6 sı mevcut)
 102. Gerdel revgan 10
 103. Kaşkaval tulumba 2
 104. Zincir-i top 150
 105. Mamul sakuleta 70
 106. Manivela-i top 50 (17'si mevcut)
 107. Çalpara 15
 108. Gerdel-i sağır 30
 109. Katran 6 kantar
 110. Suzen badban 12(sarf)
 111. Pusula-i kalyon 2(şikest)
 112. Saat ve mekik 6 (şikest)
 113. Çember fiçı 200 (sarf)
 114. Çember varil 100
 115. Harar-ı siyah 10
 116. Halka-i sağır-i filika 30(sarf)
 117. Carube 20
 118. Post-ı ganem 10
 119. Halka-i caruba(5 vukıyye)
 120. Cub deste 10
 121. Kürek 10
 122. Mismar-ı baskı 44 vukıyye(sarf)
 123. Mismar-ı filika 22 vukıyye
 124. Misamr-ı miyane 15 vukıyye
 125. Mismar-ı zağra 20 vukıyye
 126. Mismar-ı tulumba 3 vukıyye
 127. Fanus top 5
 128. Fanus-ı cebehane 5(3'ü mevcut)
 129. Mismar-ı sandal-ı kebir 1000
 130. Mismar-ı sandal-ı sağır 1000
 131. Alat-ı müstamel 20 kantar(sarf)
 132. Ahen kurabiye 10
 133. Elvah fiçı 30
 134. Elvah koğuş çam 10
 135. Cub gönder sandal filika 4
 136. Seren-i cunda 2
 137. Seren-i kadirga 2
 138. Cub makara-i bezelye-i sandal 2
 139. Cub makara-i salya-i palanga 2
 140. Cub makara-i ıskota 4
 141. Cub makara-i palanga-ı çarmıh 4
 142. Cub makara-i firaşkon 2
 143. Cub makara-i yastık 2
 144. Cub makara-i babafingo 10
 145. Cub ziban-ı kebir 10
 146. Cub ziban-ı evsat 10
 147. Cub ziban-ı sağır 10
 148. Cub bifurta-i mayistra 3
 149. Cub makara-i sandal 1 takım
 150. Cub makara-i filika 1 takım

-
151. Cubuk gabya-i kebir 1
 152. Cubuk gabya-i sağır 1
 153. Seren gabya-i kebir 1
 154. Seren gabya-i sağır 1
 155. Kağıt hartuç 200 vukıyye
 156. Rişte-i hartuç 3
 157. Post-ı ganem 10
 158. Keçe-i beyaz 25
 159. Alat-ı cedid 12 kantar
 160. Fitol-i Mısri 1 kantar
 161. Fanus-ı cebehane 2 adet
 162. Mismar-ı mütenevvia 2 vukıyye
 163. Mismar-ı tulumba 1 vukıyye
 164. Ahen-i kanca-i palanga 2
 165. Makara-i palanga-i top 14
 166. Ahen-i kanca-i lombar 3
 167. Kalb hartuç 1
 168. Suzen hartuç 25
 169. Burgu-ı top 1
 170. Alat-ı müstamel 10 kantar

Sözlük

Babafingo Yelkeni: Babafingo sereni üzerine açılan yelkendir.

Babafingo: Yelkenli gemilerde direklerin ve gabyanın üstünde bulunan en yüksek parçadır.

Bahriye Kanunnamesi: Kaptan-ı Derya Mezemorta Hüseyin Paşa tarafından hazırlanmış ise de kendisi bu kanun yayımlanmadan öldüğü için uygulanması sadrazam olan Amcazade Hüseyin Paşa ile yeni Kaptan-ı Derya Abdülfettah Paşa'ya nasip olmuştur. Abdülfettah Paşa zamanında ilan edilen ve uygulamaya giren bu kanunname Osmanlı donanmasına bir düzen ve intizam getirmiştir. Çektiri yani kürekli donanma usulü terk edilmiş, kalyon usulü kesin olarak kabul edilmiş, tayin ve terfi işlemlerinde liyakat, tecrübe ve bilgi ön plana çıkarılmıştır.

Bezhane: Mülkiyeti devlete ait olan ve Osmanlı donanması için düzenli olarak bez dokuyan kuruluşun adıdır. Bu kuruluş, önceki yüzyıllarda olmayıp yelken devrine geçişle birlikte 18. yüzyılda ortaya çıkmıştır. Donanma alanında ülke içinde ve dışında yaşanan bir dizi değişim ve dönüşümün sonucunda Tersane-i Amire bünyesinde 1709'da bir Bezhane kurularak 1718'e kadar burada yüksek miktarda üretim gerçekleştirilmiştir. Devleti, Bezhane gibi bir kuruluşu meydana getirmeye zorlayan çeşitli nedenler vardır ki bunların başında kalyon dönemi ile birlikte yelken bezine duyulan ihtiyacın artması sonucunda bez üretimini kendi bünyesindeki imkânlarla gerçekleştirmeyi devletin kendi çıkarlarına daha uygun bulması gelmektedir. Bunda devletin serbest piyasadan dilediği zaman ve miktarda yelken bezi tedarik edememesi, tedarik ettiği bezlerde kalite standardının düşük olması, navlun, işçilik ve gümrük gibi üretim maliyetlerinin toplam maliyetleri yükseltmesi etkili olmuştur. Yani esasında yelken bezi sektöründe, arz güvenliğini sağlamak ve kaliteyi koruyarak maliyetleri düşürmek Bezhanenin kurulmasının asıl nedenidir.

Brabo: Savaş gemilerinde topu bordaya bağlayan halattır.

Carube: Keçiboynuzu.

Civadra: Yelkenli teknelerin baş taraflarından 25 dereceye kadar eğik olarak uzatılan ve pruva direği ile çubuklarının ıstralyaları bağlanan serendir.

Çalpara: Tulumba haznesinin içinde aşağı yukarı hareket eden pistondur.

Çapa: Zincire bağlı olarak denize atılan ve çamura ya da kuma gömülerek gemiyi istendiği yerde deniz üstünde tutan demirlerdir. Farklı cinsleri olduğu gibi ağırlıkları gemilerin büyüklüklerine göre tayin edilirdi.

Dümen: Gemi ve tüm deniz taşıma araçlarının kıç bodoslamalarına erkek ve dişi iğneciklerle geçirilen ve gemiyi istenilen yöne çevirmeyi sağlayan ağaç ya da saçtan yapılmış levhadır.

Falya: Hartucu ateşlemek üzere topların gerisinde haznelerin üstünden veya kamaların merkezinden açılan deliktir.

Fanus: İçinde mum yakılan büyük fener, camlı hafaza ya da abajurdur.

Filika: Savaş ve ticaret gemilerinde bulunan hem kürek hem de yelkenle yürütülen güvertesiz küçük tekne.

Fıraşkon: Üçer dilli iki makaradan oluşan palangaya verilen isimdir.

Firkate: Osmanlı donanmasında buharlı gemilerden önce kullanılmış 10 ile 17 oturaklı firkateyn tipi, yelken ve kürekle yürütülen savaş gemisidir

Fitil: Tel halatların kolları arasına konulan kendirden bükülmüş iptir.

Gabya Yelkeni: Gabya serenleri üzerine açılan dört köşeli yelkendir.

Gerdel: Gemilerde temizlik amacı ile içlerinde sürekli su bulundurulan ağaç kovalardır.

Gomina: Gemi demirinin zinciridir.

Hamut: Araba koşumlarında atların boyunlarına geçirilen ağaç veya üstüne meşin geçirilmiş çemberdir.

Hartuc: Topa merminin arkasından barut koymaya yarayan barut kesesidir.

Irgat: Demir atıp alma işlemlerinde ve manevra sırasında kullanılan baş ve kık taraftaki kuvvetli makinelerdir.

Iskota: Yelkeni bordada tutmaya ve ve rüzgar altına düşen yandaki uçlarından birisini tutturmaya yarayan halattır.

İstiralya: Bir gemide sabit donanımın direğini, baş-kık doğrultusunda destekleyen parçasıdır.

Kaşkaval: Gabya ve babafingo çubuklarının topuk taraflarında açılan deliklerden geçirilerek uçları mavnalara dayatılan demir ya da ağaç takozlardır. Böylece gabya ve babafingo çubuklarının mavnalara bindirilmesi ve kımıldamaması sağlanır.

Kavalya: Kasa ve halat dikişlerinde daha çok kolları açmak amacıyla kullanılan ucu sivri, ağaç veya demirden yapılmış konik kamadır.

Kıç: Geminin en arka kısmıdır.

Kirpas: Bez, kumaş ve pamuk bezdir.

Küpeşte: Güverte hizasından iskarmoz başlarına çivilenen dikmelerin dış yüzeylerine kaplanan kaplamaların teşkil ettiği siperlere denir.

Lenger: Geminin açık sulara akıntıya karşı sabit durmasını sağlayan ucu sivri kancalı demirden yapıp uzun bir halata bağlanmış olan araçtır. Lombar: Bir geminin bordalarına açılmış olan ve top namlularının geçmesine ya da kamaralarla bataryaların havalandırılmasına yarayan dört köşe delik.

Mahzen-i Sürb: Tersane-i Âmire'nin levazım ambarıdır. Sürb, Farsça kurşun anlamına geldiği için halk arasında burası Kurşunlu Mahzen olarak da bilinmekteydi. Tersane eminine bağlı olan bu deponun başında emin adında bir memurun bulunmasının yanında, defter ve hesaplarını tutmakla görevli eminin halifesi ve kâtipleri de bulunmaktaydı. Mahzen emininin başlıca vazifesi ise bu depoya konan malzemeleri teslim almak ve çıkarılan malzemelerin kaydını tutmaktır. Mahzen emininin konu bağlamında asıl vazifesi ise buradaki yelken bezlerini en iyi koşullarda muhafaza etmektir.

Makara: Ortasında dönen bir disk bulunan, metal veya tahtadan yapılma, gemide donanım halatlarının yönünü değiştirme veya bir palanga içinde kullanıldığında mekanik yükü azaltmak için kullanılan parçadır.

Mancana: Gemilerde içine içme suyu konulan büyük yassı fiçilerdir.

Mavna: Osmanlı donanmasında kullanılmış olan yüksek bordalı, geniş gövdeli, bazen iki güverteli, pupası yuvarlak, başarda tipi bir savaş gemisidir.

Mayistra Yelkeni: Mayistraya açılan yelkendir.

Mayistra: Grandi direğinin en altındaki uzun serendir.

Mizana Yelkeni: Mizana ya da kontra mizana direği serenlerine açılan yamuk biçimli yelkendir.

Palanga: İki makaradan geçirilmiş bir halattan oluşan ve ağır cisimleri kaldırmaya ya da döndürmeye yarayan alettir.

Pruva: Geminin baş tarafının ötesinde, ufuk yönündeki alandır.

Pusula: Bir gemide önceden belirlenmiş bir istikamette gitmeye veya geminin haritadaki yerini bulmak için görünen objelerin kerterizlerinin alınmasına yarayan alettir.

Sakuleta: Silindir biçimde bir demirin içine çivi, cıvata vb. malzemelerin doldurulması ile yapılan bir tür mermidir.

Salya: Fiil olarak bir taraftan öteki tarafa aşırarak çekmeyi ifade etmektedir.

Seren: Yelkenli gemilerde, direkler üzerine yelken açmak ya da işaret kaldırmak için kullanılan yatay olarak bağlanmış uçları ince gönder.

Sönbeki: Bir cins küçük gemi veya büyük kayıktır.

Tente: Gemilerde güneş ve yağmurdan mürettebatı korumak amacıyla güvertelerin üstüne gerilen yelken bezinden yapılmış örtüdür.

Trinkete: Pruva direğinde en altta bulunan serendir.

Vardıyan: Savaş gemilerinde, gemi içindeki haber ve komutların ulaştırılmasıyla görevli kişidir.

Varyöz: Farklı büyüklüklerde imal edilmiş olan ağır çekiçlerdir. Daha çok demirden ve bakırdan üretilmektedir. Bakırdan varyözler geminin makine aksamı gibi hassas aksamaları sökmek için üzerine vurulan kısmı ezmemesi için imal edilmektedir.

Yelken: Rüzgârı yakalayıp, bir geminin ilerlemesini sağlayacak şekilde kesilen ve gerilen, yelken bezi gibi uygun bir maddeden yapılan bez parçasıdır.

(Bu Sözlük İdris Bostan'ın 2010 Yılında İstanbul'da Küre Yayınları Tarafından Baskısı Gerçekleştirilen "Osmanlılar Ve Deniz" İsimli Eseri Ve Metin Karayazgan'ın "Denizci Sözlüğü" (Gemici Dili) İle Mehmet Taş'ın "18.Yüzyılda Osmanlı Donanmasında Yelken Ve Yelken Bezi" İsimli Eserinden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.)