

## Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi

Yrd. Doç. Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ

Mersin Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

### ÖZET

*Bu çalışmanın amacı Osmanlı denizciliğinde donanmaya ait gemilerin denize indirilme işlemini açıklamaktır. Osmanlı donanmasına ait gemilerin denize indirilmesi işi gerek Tersane-i Amire'de gerekse taşra tersanelerinde gerçekleştirilsin, devlet tarafından dikkatle düzenlenmekteydi. Modern teknik ve araçların söz konusu olmadığı dönemlerde inşası karada gerçekleştirilen gemilerin inşa edildikleri yerden taşınarak denize indirilmeleri zorlu bir süreçti. Bu sürecin başarılı bir şekilde tamamlanabilmesi için gemilerin denize indirileceği bölgenin düzenlenmesi, gerekli malzemenin temini gibi ön hazırlıkların yapılması gerekmektedir. Gemilerin inşa yerlerinden denize taşınabilmesi için bir takım özel malzeme ve araç-gereçler kullanılmaktaydı. Tersane-i Amire personelinden görevlendirilen bir grup ise bir donanma kaptanının emri altında denize indirme işleminin çeşitli aşamalarında çalışmaktaydı.*

**Anahtar Kelimeler:** Denize İndirme, Osmanlı Donanması, Tersane, Kalyon, Gemi Yapımı

## The Ship Launching in The Ottoman Empire

### ABSTRACT

*The aim of this study is to examine the particular process of launching of the navy ships in the Ottoman naval history. The launching process (which occurred either in the Tersane-i Amire, or in the provincial shipyards) of the ships of the Ottoman navy was carefully regulated by the central authority. In the periods where the modern tools and technics were not accessible, the launching process was an open challenge due to the difficulties faced in the transportation of the ships from the construction places, to the particular place where they were to be launched. For a successful operation, this process necessitated some initial preparations such as the regulation of the place where the launching was to occur, and the provision of the necessary equipment. Certain equipments were to be used in the process of the transportation of the ships from their building places to their launching areas. A group of people assigned among the Tersane-i Amire personnel functioned within this operation under the command of a navy captain.*

**Key words:** Ship Launching, Ottoman Navy, Shipyard, Galleon, Ship Building.

## GİRİŞ

Bu çalışmanın konusu, Osmanlı Devleti'nde donanma için inşa edilen gemilerin denize indirilme sürecidir. Osmanlı donanmasına ait inşası tamamlanan gemilerin denize indirilmesi ile ilgili bazı çalışmalar mevcut olmakla birlikte bunlar konuyu sadece törensel yönü ile Osmanlı Devleti'nde teşrifat törenlerinin bir örneği olarak değerlendirmişlerdir.<sup>1</sup> Osmanlı devlet geleneği içinde önemli gün ve olaylarda yapılan teşrifat törenleri Osmanlı hanedanının gücünün ve zenginliğinin bir göstergesi olarak önemliydi. Osmanlı teşrifat kayıtları ve bu kayıtlara dayanan çalışmalardan *nasıl* gerçekleştiğini öğrendiğimiz gemilerin denize indirilmesi töreni bu çerçevede bize Osmanlı Devleti'nin *büyükliğini* sergilemeyi amaçladığı örneklerden bir tanesidir. Ancak törensel yönü dışında gemilerin denize indirilmesi işinin *nasıl* gerçekleştiği ise bize Osmanlı denizcilik teknolojisine dair bilgi verecek bir konu olup, bu yönüyle henüz incelenmemiştir. Nitekim Osmanlı'da özellikle devlet donanmasında kullanılacak gemilerin inşası hakkında ayrıntılı bilgi veren mevcut çalışmalar da konunun bu yönüne değinmemektedir.<sup>2</sup> Halbuki bir geminin denize indirilmesi işlemi bu iş için gerekli araç-gereç, malzeme ve personelin temin edilmesi, geminin denize indirileceği bölgenin hazırlanması, temizlenmesi... v.b. gibi aşamaları içeren bir süreç olup bu sürecin başarıyla tamamlanması inşası tamamlanan bir geminin kullanılabilmesi açısından önemlidir. Bu makalenin amacı da Osmanlı'da gemi inşasını bir bütün olarak ele almak olmayıp sadece gemilerin denize indirilmesi sürecini açıklayarak, gemilerin denize indirilmesi çerçevesinde Osmanlı denizcilik teknolojisi ile ilgili bilgilere bazı katkılar yapmaktır.

Çalışmamızda, gemilerin denize indirilmesi konusu Tersane-i Amire'de gerçekleştirilen törene dair kısa bir özetin ardından 18. yüzyılda Osmanlı donanması için inşa edilen yelkenli gemi tiplerine ait örneklerle dayalı olarak incelendi. Bu konuda, özellikle kürekli gemi teknolojisinin hakim olduğu daha önceki tarihlere ait örneklerle ulaşılamaması, Osmanlı denizciliğinin erken dönemine dair değerlendirmemizi eksik bıraktı. 19. yüzyıl başlarında Tersane-i Amire'de büyük havuz inşası ise gemilerin denize indirilmesinde farklı bir uygulamayı da beraberinde getirdi. Bu dönemde Tersane-i Amire'de gemicilik teknolojisindeki modern gelişmelere paralel olarak gemi inşası, bakımı ve tamirlerinin yapıldığı yer olarak *havuz* inşa edilerek, kullanılmaya başlanmıştı.<sup>3</sup> Havuzda inşa edilen gemilerin denize indirilme yöntemi ise karada kurulan gemilere göre farklı olup bunlar, havuzun kapaklarının açılarak içine su dolması yoluyla denize indirilmekteydiler. Nitekim karada ve havuzda inşa edilen gemilerin denize indirilmelerindeki farklılık belgelerin diline de yansımıştır. Karada inşa edilen gemilerin denize indirilmesi *tenzil*, *nuzul* gibi kelimelerle

ifade edilirken, havuzda inşa edilen gemilerin denize *ihrâcından*<sup>4</sup> bahsedilmektedir. Farklı bir teknik içermesinden dolayı havuzda inşa edilen gemilerin denize indirilmesine ait örnekler de bu çalışmanın kapsamı dışında bırakıldı.

### **Gemilerin Denize İndirilmesi Töreni**

Osmanlı'da gemilerin denize indirilmesi sırasında tören yapılmasının *Donanmâ-yı Hümayûn*'a ait gemiler için söz konusu olduğu görülmektedir. Donanma dışında özel kişilerin yaptırdıkları gemiler için basit de olsa bir tören yapılıp yapılmadığını bilmek bu tür törenlerin devlet için taşıdığından dışında başka anlamları olup olmadığını anlamak konusunda ipuçları verebilirdi. Ancak resmi törenlerin dışında sivil törenlerin varlığına dair bir veriye ulaşamadık. Donanma için yapılan törenler de İstanbul'da, Tersane-i Amire'de gerçekleştirilmekteydi. İstanbul dışındaki gemi inşa merkezlerinde Silistre'de inşa edilen bir firkateynin suya indirilmesi dışında tören yapılması örneğine rastlanmadı. 29 Temmuz 1793 tarihinde Silistre'de inşa edilen bir firkateyn için yapılan tören ise İstanbul'dakilere göre oldukça sade idi. Silistre yöneticisi ve halkın önünde yapılan törende duanın okunmasının ardından bir firkateyn suya indirilmişti. Ancak Tuna sularının şiddetinden gemi kızağıyla ve içindeki adamlarla birlikte yan yatarak sürüklendi.<sup>5</sup>

Bir geminin yapımına başlanacağı zamanı belirten *eşref saat*in belirlenmesinde olduğu gibi<sup>6</sup>, inşası biten gemilerin denize indirileceği gün ve saat de dakikasına kadar müneccimbaşı tarafından hesaplanmaktaydı.<sup>7</sup> Müneccimbaşının bir uğurlu saat tespit edebilmesi için önce kaptan-ı deryanın bu konuda bir takrir vermesi gerekmekteydi. Bu takrire göre müneccimbaşının hazırladığı zayıç bir hatt-ı hümayun ile birlikte tekrar kaptan-ı deryaya gönderilirdi.<sup>8</sup> Sadece geminin denize indirilme saatini değil, bu olay için yapılacak olan törene başta padişah olmak üzere katılacak olan görevlilerin tören alanına gelmeleri gereken saatler de önceden belirleniyor ve ilgili kişilere gönderiliyordu.<sup>9</sup> Taşra tersanelerinde inşa edilen gemilerin denize indirilmesinde bir eşref saate dikkat edilip edilmediğini kesin olarak tespit edemedik. Sinop'ta inşa edilen bir firkateynin denize indirilmesine "*şeref-i saat-i uğurlu*"da başlandığı belirtilse de bu saatin kaç olduğu ve kim tarafından belirlendiği belli değildir.<sup>10</sup>

Tören gününden önce padişah ve sadrazamın töreni izlemek için oturacakları yerler hazırlanıyordu. Bu yer, genellikle geminin denize indirileceği yerin yakınlarına demirli olan bir başka gemi idi. Bu geminin arka

tarafında padişah, orta direk yakınında da sadrazam için bir gölgelik hazırlanıyordu. Geminin denize indirilmesinden önceki gün tersanede pilav, zerde gibi yiyecekler hazırlanıp tersane amelesine ve fakirlere dağıtılıyordu.<sup>11</sup> Tören günü, geminin denize indirilmesi için belirlenmiş olan saatten 2-3 saat önce devlet görevlileri kendilerine gönderilmiş olan saate göre tersaneye gelmeye başlıyorlardı. Buna göre önce yeniçeri ağası, defterdar ve rikab-ı hümayun<sup>12</sup> ağaları, onlardan sonra şeyhülislam ve ondan kısa bir süre sonra da sadrazam, en son padişah gelmekteydi. Zaten tersanede bulunmakta olan kaptan-ı derya için bir saat belirlenmesi söz konusu değildi. Padişah iskeleye çıkıp gölgeğine gidince kaptan-ı derya ve tersane emini denize indirilecek kalyonun yanına gidip padişahın emrini bekliyorlardı. Belirlenmiş olan saat gelince padişahın müsaadesinin ardından dua ile kalyonun baş ve kış taraflarında kurbanlar kesiliyor ve dua eden şeyhe *çuka ferace*<sup>13</sup> giydirilerek geminin indirilmesine başlanıyordu.<sup>14</sup> Gemilerin denize indirilmesinin ardından çeşitli devlet görevlileri ile tersane çalışanlarına *hilat* verilmekteydi.<sup>15</sup> Padişah ve diğer devlet adamlarının *askı* adı verilen kumaş hediyeleri de teknenin üstüne asılır ve törenden sonra geminin mühendisi, ustası, mimarı ve işçileri arasında paylaşılırdı.<sup>16</sup> Gemilerin denize indirilmesinin ardından yapılan top ateşi de törenin bir parçasını oluşturmaktaydı.<sup>17</sup>

Tersane-i Amire'de inşa edilen her türden gemi için bir tören yapılmakta mıydı? Eldeki örneklerin önemli bir bölümü kalyon ve firkateyn gibi büyük hacimli savaş gemileri için yapılan törenlerle ilgiliyse de filika ve sandal gibi daha küçük gemiler için de tören yapıldığı görülmektedir.<sup>18</sup> Bu törenler oldukça sade olmakla birlikte büyük gemiler için yapılan törenlerin ana hatlarını (dua okuma, kurban, top atışı ve hilat merasimi) içermekteydi. Geleneğe göre padişah bütün törenlere değil, sadece kalyon gibi büyük gemiler için yapılan törenlere ve *bazen* katılıyordu. II. Mahmut, denize indirilecek olan bir geminin törenine katılıp katılmayacağı kendisine sorulduğunda padişah olmasından sonra denize indirilecek ilk gemi olması dolayısıyla katılacağını belirtmişti. Küçük gemilerde ise tören bazen sadrazamın katılımıyla gerçekleştiriliyor bazen de sadece kaptan-ı derya töreni gerçekleştiriyordu.<sup>19</sup> Törenler sırasında kaptan-ı derya İstanbul'da değilse onun görevini tersane emini üstlenmekteydi.<sup>20</sup>

### **Gemilerin Denize İndirilmesi Öncesinde Yapılan Hazırlıklar**

Bir geminin denize indirilmesi sadece inşasının bitmesi ile değil, denize indirilebilmesi için gerekli olan hazırlıkların tamamlanabilmesiyle ilgiliydi. 1789 yılında Tersane-i Amire'de inşa edilen bir çektirinin hazırlıkları uzayınca ancak tüm gece boyu sabaha kadar devam eden çalışmalar sonucu tören vaktine yetiştirilebilmişti.<sup>21</sup> Bu nedenle gemilerin yapımının bitmesine yakın denize indirme için gerekli olan hazırlıklara başlanılmaktaydı. İstanbul tersanesinde denize indirme işleminde kullanılacak kızak ve felenk dışında malzeme ve personel eksikliğinin fazla olmaması hazırlıkların gemilerin bitmesine oldukça yakın günlerde başlamasını sağlıyordu.<sup>22</sup> Tersane-i Amire'de inşa edilen ve bitim tarihi yaklaşan kalyonun kalafatlanması, kızakların yerleştirilmesi gibi hazırlıkların denize indirilme gününden yirmi gün önce yapılması gerektiğini belirten tersane emini bu işlerin tamamlanabilmesi için denize indirilme gününün tespitini istemişti.<sup>23</sup> Taşra tersanelerinde inşa edilen gemilerin denize indirilmeleri ise gerekli araç-gereç ve personelin İstanbul'dan gönderilmesine bağlıydı. Bu konuda İstanbul'a bağımlılık, taşra tersanelerinde gemi inşası ile görevli olan kişilerin gemilerin yapımının bitmesinden daha erken bir tarihte gerekli hazırlıklara başlamalarını, denize indirme işi için gerekli olanları İstanbul'dan istemelerini gerektiriyordu. Midilli'den İstanbul'a gönderilen bir yazıda, burada inşa edilen ve inşasının tamamlanmasına 40-50 gün kaldığı tahmin edilen kalyon için liman temizliğine başlandığı ve denize indirilmesinin Tersane-i Amire'den gönderilecek malzeme ve aracın buraya ulaşmasına bağlı olduğu belirtilmekteydi.<sup>24</sup>

Gemilerin indirileceği noktada denizin dip yapısı hazırlıkları etkileyen bir faktördü. Derinliğin fazla olmadığı bir noktadan denize indirilmeleri özellikle kalyon gibi iri gövdeli ve denizin altında kalan su kesimi bölümünün fazla olduğu gemilerde indirme işlemi sırasında geminin alt kısmının dibe çarpması riskini de beraberinde getirmekteydi. Bundan dolayı gemilerin inşa edileceği yer seçilirken dip yapısı da dikkate alınmaktaydı. Rodos limanının derinliğinin kalyon türünden büyük gemilerin denize indirilmesine el vermeyecek kadar sığ olması karşısında bu tür gemilerin inşasının gerekmesi halinde liman yerine alternatif olarak adada sahili derin olan ve kale topları tarafından korunabilecek durumdaki Murat Reis Türbesi'nin önü tespit edilmişti.<sup>25</sup> Gerek gemi trafiği gerekse yağmurla taşınan malzemelerin denize akması gibi nedenler sonucu liman bölgelerinin sığlaşması<sup>26</sup> gemi inşası açısından bir problem oluşturuyorsa da yine de olumsuz hava koşullarından<sup>27</sup>

veya saldırılardan korunmaya uygun olmalarından dolayı bu iş için genellikle liman kenarları tercih edilmekteydi. Gemilerin, derinliğin fazla olmadığı bölgelerde inşa edilerek buradan denize indirilmeleri zorunluluğu karşısında ise bu sorunu gidermek üzere iki temel yolun izlendiği görülmektedir. Bu yollardan bir tanesi geminin denize indirileceği bölgede dip temizliği yapılmasıydı. 1792 yılında denize indirilecek bir kalyon için temizlenen Bodrum limanının<sup>28</sup> 1796 yılında bir başka kalyonun denize indirilmesi için yeniden temizlenecek olması liman diplerinin kısa sürede dolduğunu ve liman temizliğinin gemilerin denize indirilmesinin ayrılmaz bir parçası haline geldiğini gösteriyor.<sup>29</sup> Gemilerin denize indirilebilmesi için liman diplerinin temizlenmesi gerektiğinde İstanbul'dan gönderilen personel bu işten de sorumluydu. Bu nedenle görevlendirilen kaptan bu konuda bilgisi olan kişilerden seçilmekteydi.<sup>30</sup> Yine liman temizliğinde kullanılan tombaz, dolap gibi kayıklar da İstanbul'dan gönderilmekteydi.<sup>31</sup> Rodos'ta ise limanın derinliğinin burada inşa edilecek büyük boyutlu kalyonların denize indirilmesine uygun olmaması, deniz dibindeki taşların lağımla patlatılarak derinliğin artırılması seçeneğini gündeme getirmişti.<sup>32</sup>

Deniz dibinin temizlenerek gemilerin indirilmesi, deniz dibini gemiye uygun hale getiren bir çözüm iken izlenen ikinci yol ise gemiyi denize indirileceği noktada dip yapısına uygun hale getirmektir ki bu çözüm geminin inşa sürecini etkiliyordu. Midilli'de inşa edilen iki kalyonun inşa edildikleri yerde deniz çöple dolduğu için bu gemilerin buradan denize indirilmeleri zor olacaktı. Bu sorun karşısında gemilerin güvertesi yapılmaksızın yani inşası tamamlanmadan denize indirilmeleri, kalan kısımlarının gemiler denizde iken inşa edilmeleri önerildi.<sup>33</sup> Bu sayede gemiler daha hafif iken denize indirilecek, böylece su altında kalan kesimi de daha az olacağı için dibe çarpma riski azalacaktı. Ancak belgeden bu çözüm yolunun uygulanıp uygulanmadığını tespit edemedik.

### **Gemilerin Denize İndirilmesi İçinde Görevli Personel ve Kullanılan Malzemeler**

İstanbul'dan taşra tersanelerine denize indirme sürecinin organizasyon ve gözetiminden sorumlu olan bir kaptan ve onun maiyeti altında bu süreçte görev alacak çeşitli personel gönderilmekteydi.<sup>34</sup> Bu personel geminin denize indirileceği bölgenin hazırlanmasından, geminin İstanbul'a götürülmesine kadar tüm aşamalardan sorumluydu. Rodos mütesellimi Mürabitzade Hasan Kaptan

inşa ettirdiği firkateynin “*kızaklarını rabt ve denize tenzili ve sonra teçhiz ve İstanbul'a gönderilmesi*”ni sağlamak üzere bir kaptan, birkaç reis ve gedikli personel talebinde bulunmuştu.<sup>35</sup> Mayıs 1796'da Mentеше mütesellimi Ömer Ağa tarafından Bodrum'da inşa edilen bir donanma kalyonunun denize indirilmesi ve limanın temizlenmesi için İstanbul'dan gönderilen Abdülkadir Kaptan'ın maiyeti arasında bir reis, bir oymacıbaşı ve bir dülger kalfası bulunmaktaydı.<sup>36</sup> Midilli'de inşa edilen iki donanma kalyonunun yapımlarının tamamlanarak denize indirilmeleri ve limanın temizliği işinde çalıştırılmak üzere Tersane-i Amire'den iki kaptan, 100 levent, 30 marangoz ve 5 burgucu istenmişti.<sup>37</sup> Bu belgenin devamı olduğunu düşündüğümüz bir başka belgeden de Midilli'de inşa edilen bu iki donanma kalyonunun denize indirilmesi hizmeti için ayrıca İstanbul'dan 2 reis, 2 badbani, 2 vardıyan, 150 evlâd-ı arap, 20 dalgıç ve 20 miri esir istendiğini öğreniyoruz.<sup>38</sup> Görüldüğü gibi gönderilen personel arasında marangoz, badbani, dalgıç ...v.b. uzmanlık gerektiren işleri yapacaklarla birlikte sadece kol gücü ihtiyacını karşılayacaklar bir aradaydı. İstanbul'dan gönderilen personel dışında ihtiyaç halinde bölge halkı da gemilerin denize indirilmesi işinde çalıştırılabiliyordu.<sup>39</sup>

Gemilerin inşa alanından başlayarak denize indirileceği noktaya kadar taşınması ve denize indirilmesi için çeşitli araç-gereç ve malzemeler kullanılmaktaydı. Bunlardan en önemlisi denizdeki gemilerin karaya çekilmesinde veya karadaki gemilerin denize indirilmesinde kullanılan felenk ve kızaklardı. *Kızaklar*, gemilerin inşa veya tamir edildiği tezgâhlardır.<sup>40</sup> Ayrıca geminin denize indirilmesi için ağaç döşeli meyilli yol üzerinde kaydırılan beşiğe de kızak adı verilmekteydi ki belgelerde denize indirme işlemi için gerekli malzeme arasında sayılan kızak, inşa tezgâhından çok bu ikinci işlevi karşılamaktadır.<sup>41</sup> *Felenk* ise genel olarak ağır cisimleri taşımak üzere kullanılan kısa kesilmiş silindirik ağaç kütüğüdür. Bu kütüklerin üzerine bindirilen gemiyi taşıyan kızak bunların yuvarlanarak hareket etmesi ile denize indirilir veya karaya çekilebilirdi.<sup>42</sup>

Gerek Tersane-i Amire gerekse taşra tersanelerinde ihtiyaç duyulan kızak ve felenkler genellikle Kocaeli ve çevresindeki ormanlardan temin edilmekteydi.<sup>43</sup> Midilli'de denize indirilecek iki kalyon için Kocaeli'den istenen kızak ve felenklerin<sup>44</sup> ve Midilli'de inşa edilen korvette kullanılmak üzere

İznikmid'den kesilmesi istenen kızakların gürgen ağacından olması istenmişti.<sup>45</sup> Ancak geminin inşa edildiği yere yakın olan ormanlardan da bu amaçla faydalanılmaktaydı. 1804 yılında Limni'de inşa edilen bir firkateynin denize indirilmesi sırasında kullanılacak 600 felenk Taşoz adasından kesilecekti.<sup>46</sup>

Kızak ve felenklerin denize indirilecek her gemi için özel olarak kesilmeleri, yeni olmaları gerekmiyordu. İyi durumda olanlar birden fazla geminin denize indirilmesinde kullanılabilmekteydi. Bunlar genellikle Tersane-i Amire'den gönderilmekteydi. Midilli'de Seyyid Ağa tarafından inşa ettirilen kalyonun denize indirilmesinde kullanılacak kızak, felenk ve diğer malzemeler tersaneden “*edevât-ı lâzime*” olarak ve “*ber-vech-i emâneten*” gönderilmişti. Midilli'deki gemilerin denize indirilmesinin ardından bu malzemeler tersanede inşa edilen bir kalyonda kullanılmak üzere yeniden buraya gönderilecekti.<sup>47</sup> Ancak kızak ve felenklerin farklı gemilerde kullanılabilmesi inşa edilen gemilerin cinsleriyle ilgili olarak her zaman mümkün olmayabiliyordu. Örneğin, Benderkili'de inşa edilip denize indirilen 53,5 zirâlık (40,66 mt) bir firkateynin kızaklık ağaçları yine burada inşa edilen 41,5 arşınlık (31,54 mt) firkateynin denize indirilmesinde de kullanılabilirdi<sup>48</sup>; Midilli'de inşa edilen bir korvet için Tersane-i Amire'den gönderilmesi istenen kızaklar ancak büyük kalyonlarda kullanılabilirdi türden olup, korvete uygun gelmeyeceğinden bu gemiye İznikmid'den uygun kızak kesilmesi istenmişti.<sup>49</sup> İstenen felenk ve kızakların sayısının belirlenmesinde geminin cinsi ve boyutları kadar inşa edildiği yerin denize olan mesafesi de önemliydi. Kemberbiga'da inşa edilen 53 zirâlık (40,28 mt) bir firkateyn için Biga sancağı kazalarından istenen 600 tane felenk, firkateynin altına ve gemi denizi buluncaya kadar sığ olan mahallere dönecekti. Kızak ve felenklerin ebatları gemi mimarının verdiği ölçülere göre kesilmekteydi.<sup>50</sup>

Felenk ve kızaklar dışında gemiler denize indirilirken hangi araç-gereçler kullanılmaktaydı? Bu soruyu cevaplamada 1729 yazında Midilli'de denize indirilecek olan 51 zirâlık (30,76 mt) donanma kalyonunun “*yalnız nuzûlüne iktîzâ eden*” ve İstanbul'dan istenen malzemeler listesi bize yardımcı olabilir (bkz. Tablo 1):<sup>51</sup>



**Tablo 1: Midilli’de Denize İndirilecek Kalyon İçin İstanbul’dan İstenen Malzemeler**

Malzemenin Cinsi	Aded	Kıyye	Kantar
Kızâk-ı kalyon kebîr	18		
Felenk-i kalyon	300		
Çûb babalık-ı kebîr		2	
Çûb boyunduruk-ı kebîr		1	
Çûb maymuncuk	kebîr 3 sagîr 6		
Çûb dümen-i kalyon	2		
Irgâd-ı kebîr		3	
Çûb manivela-i dümen		1	
Çûb yeke-i dümen		3	
Çûb ırgâd-ı zemin		8	
Iskara-i sütun-ı ...(?)		40	
Iskara-i seren-i cunda		30	
Döşek-i kalyon	10		
Üstübü			siyâh 100 beyâz 101
Esbâb-ı âhen-i ma'mûl	kebîr kızak timuru 16 makara timuru 10 ...(?) döşenecek dümen- i kalyon 18 timur ırgâd tákım 00		121 (be- hesâb-ı kantâr)
Lenger- i kalyon	4		
Tunus	1		
	5		420
Berây-ı bend-i kızâk ...(?)			250

Belgede, listede adı geçenlerin her ne kadar geminin “yalnız nuzûlü” için gerekli oldukları belirtilmişse de burada yer alan *maymuncuk*, *dümen*, *dümen manivelası*, *dümen yekesi*, *lenger* gibi parçalar aslında geminin temel donanımları arasında yer almaktadır. Bu durum bize geminin “yalnız nuzûlü” için istenen malzeme listesinde yer alanların bir kısmının geminin bünyesine ait teçhizattan olduğunu göstermektedir. Bu çerçevede listede dikkat çeken bir araç da *ırgad* ‘tır. Ağır cisimleri hareket ettirmeye yarayan demir veya ağaçtan yapılmış silindirik şeklinde bir alet olan ırgad, geminin demir almasında kullanılabildiği gibi bir yere sabitlenmiş halatların çekilip dolanmasıyla geminin

hareket ettirilmesinde de kullanılmaktaydı.<sup>52</sup> Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından Limni'de inşa edilen kalyonun denize indirilmesi için gereken ve İstanbul'dan gönderilen malzeme defterinde de özellikle yine cisimleri hareket ettirmek veya indirip-kaldırmak gibi amaçlar için kullanılan makara, Manti Kapan ve bunların aksamaları dikkati çekmektedir (bkz. Tablo 2).<sup>53</sup>

Denize indirilirken geminin hareketini kolaylaştıracak önemli bir malzeme ise don yağıydı. Hayvanların iç organlarındaki yağlardan elde edilen don yağı, gemilerin gövdelerinin ve bazı aksamının yağlanması için kullanılmaktaydı.<sup>54</sup> Buna ek olarak geminin inşa yerinden denize kadar döşenmiş olan kızak ve felenklerin yağlanması için taşrada inşa edilen gemilerin don yağı ihtiyacı İstanbul kadısı tarafından İstanbul *Yağ Kapanı*<sup>55</sup>ndan satın alınmaktaydı. Ergili'de inşa edilen firkateynin felenk ve kızaklarının yağlanması için daha önce verilen 690 vukye ( 833,3 kg) ton yağı yeterli olmayınca 300 vukye (384,6 kg) daha istenmişti.<sup>56</sup>

**Tablo 2: Limni'de Denize İndirilecek Firkateyn İçin İstanbul'dan Gönderilen Malzeme Listesi**

Kapûdân-ı Deryâ sa'âdetli Gazi Hasan Paşa hazretleri ma'rifetiyle Limni cezâresinde inşâ ve tekmi'l olunan firkateyn-i cedîdin nuzûliçin bu def'a irsâl olunan mühimmâtın defteridir. Fî 15 B sene 196	
<p>'An mevcûd-ı Tersâne-i Âmire alât-ı parile-i beyâz</p> <p>Kıyye</p> <p>'An tâkım-ı Şehr-i Zafer 6</p> <p>'An tâkım-ı Darağacı 3</p> <p>Toplam 9</p> <p>Kantar 250</p> <p>(Beher kantar 25)</p>	<p>'An mevcûd-ı Tersâne-i (Âmire) 'an tâkım-ı Darağacı</p> <p>Makarahâ Tunç Zebân</p> <p>Kıyye Kıyye</p> <p>3 3</p> <p>3 2</p> <p>3 1</p> <p>1 3</p> <p>1 2</p> <p>11 Toplam 0(?)</p>
<p>'An mevcûd-ı âlat-ı maş'a (?) kıyye</p> <p>'An tâkım-ı Şehr-i Zafer 2</p> <p>'An tâkım-ı Darağacı 2</p> <p>Toplam 4</p> <p>Kantar 72</p> <p>(Beheri kantar 18)</p>	<p>'An mevcûd-ı Tersâne-i (Âmire) Manti Kapana</p> <p>Makarahâ Tunç Zebân</p> <p>Kıyye Kıyye</p> <p>4 4</p> <p>2 3</p> <p>3 3</p> <p>4 1</p> <p>14 Toplam 0(?)</p>

‘An mevcûd-ı Tersâne-i (Âmire) Âhen-i Kaşkavâl Parile Kıyye 13	
Def’a irsâl olunan mühimmât fi 7 S sene 196	
Müceddeden i’ mâl ve irsâl olunan parile beyâz Kıyye 8 Kantar 272 (beheri kantar 34)	‘An mevcûd-ı Tersâne-i (Âmire) Manti Kapana Makarahâ Kıyye 10 6 4 20 Toplam Tunç zebân Kıyye 2 4 1 0 (?)
‘An mevcûd-ı Tersâne-i (Âmire) Âhen-i Kaşkavâl Parile Kıyye 9	

### Gemilerin Denize İndirilmesi

Yukarıda verilen listelerde yer alan malzemeler bir geminin denize indirilme işleminin nasıl gerçekleştiğini anlamamızda bize yardımcı olacak önemli kaynaklardır. Bununla birlikte bu listelerde sıralanan malzeme, araç-gereçlerin geminin denize indirilmesi işleminin hangi aşamasında, hangi amaçla kullanıldığı, veya örneğin felenk ve kızakların nasıl bir düzenek oluşturdukları ...v.b. tespit noktasında kaynaklarımız yetersiz kalmaktadır. Bununla birlikte gemilerin denize nasıl indirildiklerine dair kaba bir tablo çizebiliriz. Karada inşa edilen gemilerin teknelerinin yapımı belli bir seviyeye geldiğinde denize indirmek için gerekli olan hazırlıklara başlanıyordu. Bu işte kullanılacak personel, malzeme, araç-gerecin tamamlanmasının ardından geminin denize indirileceği yol hazırlanmaktaydı. Bu yol, geminin inşa edildiği noktadan denizde yüzüncüye kadar olan uzunluğa döşenen kızak ve felenklerden oluşmaktaydı. Don yağı da geminin bu ahşap yol üzerinde daha rahat hareket etmesini sağlamaktaydı. Tersane-i Amire’de inşası tamamlanan bir geminin denize indirilmesine dair *Raşit Tarihi*’nde yer alan kısa bir anlatıma göre tören sırasında dua okunmasının ardından geminin etrafına halat bağlanmakta ve ardından geminin kızığı üzerinde dik durmasını sağlayan sütunlar parça parça kesilerek denize indirime işlemi başlatılmaktaydı.<sup>57</sup> Nitekim, 18. yüzyılda Amerika’da bir geminin denize indirilmesinde kullanılan malzeme, araç-gereç ve teknik açıdan büyük bir benzerlik olmasından anlaşıldığı üzere bu yöntem sadece Osmanlıya özgü olmayan genel bir uygulamaydı.<sup>58</sup>

Gemiler, ana gövdenin inşasının tamamlanmasının ardından henüz tüm donanımı tamamlanmamışken denize indirilmekteydi. Bu sayede şüphesiz gemi felenk ve kızaklar üzerinde daha kolay hareket edebiliyor, işgücü ve zamandan tasarruf sağlanıyordu. Ama daha da önemlisi geminin daha hafif iken denize indirilmesiyle suya çarpmanın yaratabileceği olumsuz etkiler en aza indirilmeye çalışılıyordu. Ortaya çıkabilecek olumsuzluklardan bir tanesi yukarıda da belirtildiği gibi denizin sığ olduğu durumlarda dibe çarpma riskiydi. İkinci olarak ise denize indirilen bir geminin gövdesinin ağırlığı denize çarpma şiddetini de arttırdığından, *Bahr-ı Zafer* kalyonunda olduğu gibi gemide çeşitli zararlara neden olabilmekteydi. Bu olayda, *Bahr-ı Zafer* kalyonu denize indirildikten sonra su almaya başlamıştı. Suyun tahliye edilmesinin ardından sorunun yinelemesi üzerine tersane görevlileri, mimarlar ve kalafatçı ustaları gemide bir inceleme yaptılar. Sonuç olarak problemin denize indirilme işlemi sırasında geminin sert bir şekilde denize çarpmasından kaynaklandığı anlaşıldı. Bu sorunu gidermek için geminin darağacına çekilerek 15-20 gün sürecek olan yeniden kalafatlanma işlemine tabi tutulması gerekecekti.<sup>59</sup> Osmanlı donanmasında gemi inşasında görev alan Fransız gemi mühendisi Le Brun, gemilerin denize indirilirken kıçlarının ağırlığından dolayı hızla suya oturmalarının yol açabileceği sıkıntıları gidermek üzere gemilerin bordasına kadar inşa edilerek denize indirilmeleri ve kalan bölümlerinin denizde iken tamamlanması yöntemini önerdi.<sup>60</sup> Le Brun'un tavsiyesinden önce de Osmanlı gemi yapım ustalarının Midilli'de denize indirilecek gemi örneğindeki gibi, gemiyi hafif tutmak üzere bazı bölümlerinin tamamlanmadan denize indirilmesi yöntemini bildikleri anlaşılmaktadır. Osmanlı denizciliğinde bir geminin (veya cinslerine göre gemilerin) ilk tahtasının konulmasından son aşamaya kadar inşasının adım adım nasıl ilerlediğini gösteren çalışmalara henüz sahip olmamız ise maalesef Le Brun'un yöntemi ile daha önceki uygulamalar arasındaki benzer ve farklı yönleri ortaya çıkarmamıza olanak vermiyor.<sup>61</sup>

Geminin kızak ve felenkler üzerinde denize kadar olan mesafeyi kat etmesini sağlayacak hareket gücünün kaynağının ne olduğuna dair belgelerle herhangi bir şekilde hayvan gücünden bahsedilmemesinden dolayı bu sürecin tamamında insan gücü kullanıldığını düşünüyoruz. Nitekim, denize indirme işlemi sırasında yaşanan sorunlar bu süreçte görev alan personelin yaralanması veya ölmesiyle sonuçlanabilmekteydi. Bodrum'da inşa edilen *Anka-yı Bahri* adlı kalyonun denize indirilmesi sırasında İstanköylü İlya veled Yorgi adlı marangozun belgede açık bir şekilde belirtilmeyen bir iş kazası sonucu kolu kırılmıştı.<sup>62</sup> 1651 yılında Sadrazam Melek Ahmed Paşa'nın yaptırdığı kalyonun

denize indirilmesi sırasında yan yatması sonucu ise geminin ambarında bulunan birçok kişi ölmüştü.<sup>63</sup>

Tüm hazırlıkların tamamlanmasının ardından bir geminin denize indirilmesi ise kısa sürede tamamlanmaktaydı. Gemlik'te inşa edilen 51 zirâlık (30,76 mt) bir kalyonun 19 Temmuz 1791 tarihinde saat 11'de başlayan denize indirilme işlemi İstanbul'a gönderilen yazıya göre 26 dakika sürmüştü.<sup>64</sup> Bu ve diğer birkaç örnekten anlaşıldığı kadarıyla bir geminin denize indirilmesi genellikle bir saatte tamamlanmaktaysa da<sup>65</sup> bazen çeşitli aksilikler bu süreyi uzatabiliyordu. Nitekim Tersane-i Amire'de inşa edilen bir kalyon denize indirilirken bilinmeyen bir nedenden ötürü kızakları üzerinde oturup kalmış ve bir türlü yerinden hareket ettirilememişti.<sup>66</sup> Sinop'ta inşası tamamlanan bir firkateynin denize indirilmesi 9 Mayıs günü başlamış ve ancak ertesini gün tamamlanabilmişti.<sup>67</sup> Gemilerin denize indirildikleri tarihlere bakıldığında, özellikle taşra tersanelerinde deniz koşullarının daha uygun olduğu bahar ve yaz aylarının tercih edildiği görülmektedir.<sup>68</sup> Bunun nedeni bu dönemlerin deniz mevsimi olması, deniz ve hava koşullarının gemilerin hem denize indirilmelerinde hem de İstanbul'a nakledilmelerinde kolaylık sağlamasıydı. Nitekim Sinop'ta inşası tamamlanan bir kalyonun denize indirilmesi için gerekenlerde bazı eksiklikleri olup "*nuzûl mevsimi*"nin de geçmiş olmasından dolayı bu eksikliklerin giderilmesinin ardından ancak ilkbaharda denize indirilecekti.<sup>69</sup> Yine de Tersane-i Amire'ye kıyasla gemilerin kışlama olanaklarının yetersiz olduğu taşra tersanelerinde kış mevsiminde denize indirilen gemi örneklerine de rastlamak mümkündür.<sup>70</sup>

Taşra tersanelerinde inşa edilerek, başarıyla denize indirilen gemiler eksik kalan kısımlarının tamamlanmasının ardından İstanbul'a gönderilmekteydi. Bu gemilerin eksiklerinin bir kısmı denize indirilmesinden sonra bulunduğu bölgede, bir kısmı da İstanbul'da tamamlanmaktaydı. İnşa edildiği tersanede özellikle sütun, seren, gomana ...v.b. gibi geminin İstanbul'a kadar denizde yol almasını sağlayacak temel parçaların ve aletlerin donanımı yapılmaktaydı.<sup>71</sup> 1794 Ekim'inde İznikmid'de inşası tamamlanarak denize indirilme aşamasında olan iki şalopenin donanımı olarak İstanbul'dan gönderilmesi istenenler arasında sütun, seren gibi geminin gövdesine ait parçalar kadar yolculuk için gerekli olan pusula, saat, lenger, dümen...v.b de bulunmaktaydı.<sup>72</sup> Bu temel donanım dışında kalan ve geminin yolculuk

yapmasını engellemeyecek eksik parça ve bölümler ise Tersane-i Amire'de donatılabiliyordu. Nitekim, 1787 yılında Midilli'de inşa edilerek Tersane-i Amire'ye getirilen kalyonun burada tamamlanan bölümlerinin kaptan ve diğer personelin kamaraları, cebehane ve kumanya ambarları ...v.b. gibi geminin gövdesinin iç kısımlarını oluşturan bölümler oldukları görülmektedir.<sup>73</sup>

Yelkenli gemilerin donatılmasında önemli bir problem geminin yelken donanımının bağlanacağı direklerin monte edilmesi idi. Çok büyük ve ağır olan bu parçalar gemi denize indirildikten sonra yerleştirilmekteydi. Osmanlı'da basit makara düzeneklerinin dışında bu işi yapmak üzere tasarlanmış bir aletin izine ancak 18. yüzyılın sonlarında rastlanmaktadır. Mustafa Kesbi, 1768-1774 Osmanlı Rus Savaşı sırasında Osmanlı Devleti için çalışan Tott'un Tersane-i Amire'de bir taş iskele inşa edip, buraya büyük bir dikerek etrafına da çarımık ve makaralar koyarak hazırladığı büyük maçunadan (vinç) bahsetmektedir.<sup>74</sup> Denize indirilen gemi *darağacı* denilen bu maçunanın altına çekilerek gerekli donanımı buradaki makaralarla yapılmaktaydı.<sup>75</sup> Taşra tersanelerinde bu işi yapacak darağacı gibi sabit bir aletin izine rastlayamadık. Ancak yukarıda belirtilen malzeme listelerinde yer alan çeşitli makaralar ve özellikle Limni'de denize indirilecek firkateyn için hazırlanan listedeki darağacı takımlarından anlaşıldığı gibi bu araçlar İstanbul'dan gönderilmekteydi. Taşra tersanelerindeki gemileri İstanbul'a götürecek kaptan ve diğer gemi personeli de Tersane-i Amire'den gönderilmekte, bunlar yeterli olmazsa eksik personel geminin inşa edildiği bölgeden tamamlanmaktaydı.<sup>76</sup> Rodos'ta denize indirilen korveti İstanbul'a götürmek üzere görevlendirilen personelin yeterli olmaması üzerine Rodos'tan 20 kalyoncu yazılmıştı.<sup>77</sup> Bazı durumlarda gemilerin Tersane-i Amire'ye getirilebilmesi için İstanbul'dan gemi de gönderilmekteydi ki bunun özellikle donanımı tamamlanmamış gemiler için olduğunu düşünüyoruz.<sup>78</sup>

## SONUÇ

Gemilerin denize indirilmesi esnasında tören yapılması her ne kadar sadece Tersane-i Amire'de inşa edilen gemiler için söz konusu görünmekteyse de denize indirilmelerinde kullanılan malzeme, araç-gereç, personel ve yöntem açısından Tersane-i Amire ile taşra tersaneleri arasında uzun bir dönem önemli bir fark olmadı. Merkez ve taşra tersanelerinde kıyılarda kurulan gemiler inşa edildikleri yerden kol gücüne dayalı basit mekanizmalarla taşınarak denize indirildiler. Bu uygulama gemilerin inşa, tamir edilmeleri amacıyla geliştirilen modern bir yöntem olan havuzların kullanılmaya başlamasına kadar karada inşa edilen gemilerin denize indirilmesinde kullanılan geleneksel bir yöntemdi. Bu çerçevede denize indirme uygulaması çerçevesinde Osmanlı denizcilik

teknolojisinin dönemin diğer denizcilik bölgeleri ile benzer düzeydeydi. Nitekim bu konuda modern teknoloji olan, gemilerin inşa ve denize indirilmesinde havuz kullanılması Tersane-i Amire'de 19. yüzyıl başlarından itibaren söz konusudur. Ancak bu yeniliğin İstanbul dışında taşraya ulaşması hemen mümkün olmadı ve 19. yüzyıl boyunca taşradaki gemi yapım merkezlerinde gemilerin inşa ve denize indirilmelerinde geleneksel yöntem mevcudiyetini sürdürdü.

Gemilerin denize indirilmesinde 18. yüzyıl boyunca Tersane-i Amire ile taşra arasında bir karşılaştırma yapıldığında kullanılan yöntem açısından bir farklılık olmadığı görülmektedir. Gemi inşasında gerekli malzeme ve personel açısından tam donanımlı olan Tersane-i Amire'de gemilerin denize indirilmesi işlemi (bu işlemde kullanılan felenk ve kızakların temini dışında) bu tersanenin olanakları içerisinde tamamlanmaktaydı. Ancak gemi inşa olanakları açısından taşradaki tersane ve gemi yapım tezgâhlarının durumu farklı olup buraları personel, malzeme ve inşa sürecinin planlanması açısından büyük ölçüde merkez tersanesine bağlıydılar.

Denize indirme işleminde kullanılan malzeme listelerinde belirtilenlerden ve bu işle görevlendirilen personelin sorumluluklarından anlaşıldığı üzere Osmanlı'da bir geminin denize indirilmesi bu ifadenin düz anlamı ile sadece denize indirildiği anı kapsamamaktadır. Genel olarak geminin denize indirileceği bölgenin hazırlanması ve indirildikten sonra eksik kalan kısımların tamamlanması, gemi eğer taşra tersanelerinde inşa edilmişse İstanbul'a gönderilmesi de bu süreç içinde bir bütün olarak düzenlenmiştir. Bu sürecin başarı ile sonuçlanması ise geminin inşa aşaması kadar önemliydi. Denize indirme sırasında yaşanan aksaklıklar, yapılan hatalar gemilerin kullanımını engelleyebiliyordu. Bu çerçevede denize indirme işlemi bir geminin yapım aşamalarının bir parçası olarak kabul edilmelidir.

### **SÖZLÜK**

**Badban:** Yelken.

**Çektiri:** Kürekli gemilerin diğer adı.

**Donanma-ı Hümayun:** Osmanlı deniz gücü.

**Filika:** Güvertesiz küçük tekne.

**Firkateyn:** Kalyondan küçük, yelkenli bir savaş gemisi.

**Gomana:** Gemi demirlerinin bağlanıp denize atıldıkları zincir.

**Kalafatlama:** Gemilerin kaplama ve güverte tahtalarının zift denilen kaynatılmış katranla kaplanması.

**Kalyon:** Yelkenli bir gemi türü.

**Kaptan-ı Derya (Kaptan Paşa):** Osmanlı deniz kuvvetlerinin başı ve Cezayir-i Bahri Şefid Eyaletinin beylerbeyi.

**Korvet:** Üç direkli yelkenli savaş gemisi.

**Lenger:** Denize atılarak gemiyi bir noktada sabitlemeye yarayan demir, çapa.

**Manivela:** Kol gücü ile ağır cisimleri hareket ettirmek üzere kullanılan sistemlerde bulunan, meşe, gürgen ağacından veya demirden yapılan kol.

**Manti Kapan:** hareketli bir makara ve bir ucu palanga takılacak şekilde halkalı bir halattan oluşan, gemilere yük indirme ve bindirmede kullanılan düzenek.

**Maymuncuk:** Geminin güvertesinde direklerin etrafına ip, halat bağlanmak üzere yerleştirilen donanma verilen isim.

**Parile:** Üçten fazla dilli makaralardan teşkil olunan palanga; iki ağacı yekdiğerine eklemek için uçlarını yontup birbirine geçirme işi; filika armozlarını kalafatlamak için kullanılan kalafatçı aleti.

**Seren:** Gemi direkleri (sütunları) üzerinde güverteye paralel bağlanan ve üzerinde yelken açılan veya işaret flamaları bağlanan bölümler.

**Sütun:** Gemilerin güvertelerine dik olarak monte edilen direkler.

**Şalope:** İki direkli küçük bir gemi çeşidi.

**Tersane-i Amire:** İstanbul'da Haliç kenarında yer alan Osmanlı denizcilik teşkilatının merkezi ve donanma üssü.

**Tombaz:** Nehirlerde nakliyat ve köprü dubası olarak kullanılan altı düz bir kayak çeşidi.

**Üstübü:** Paspas veya kalafatlamada kullanılan, katranlı halat parçaları.

**Vardiyan:** Savaş gemilerinde komutları iletmek üzere nöbet tutan personel.

**Yeke:** Dümenlerin başlarına takılan ve dümenleri istenilen tarafa yönlendirmeye yarayan ağaç veya demir manivelaya verilen isim.

## NOTLAR

<sup>1</sup> Özellikle Osmanlı'da gemilerin denize indirilme merasimini konu alan bir çalışma olarak bkz. Şakir Batmaz, "Tersâne-i Âmire'de Gemilerin Denize İndirilme Merasimi", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 10, S. 2, Yıl 2007, sf. 157-176; ayrıca bkz. Orhan Şaik Gökyay, "Osmanlı Donanması ve Kapudan-ı Derya İle İlgili Teşrifat Hakkında Belgeler", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sayı 12, Yıl 1981-1982, Sf. 25-83; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez Ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988, sf. 490-491; Yusuf Alperen Aydın, *Osmanlı Denizciliği (1700-1770)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi (Basılmamış), İstanbul 2007, sf. 92-94.

<sup>2</sup> XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire'deki gemi inşa faaliyetleri için bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992; XVIII. yüzyılda kalyon inşası için bkz. Aydın, *a.g.t.*; aynı dönem Sinop tersanesindeki gemi inşa faaliyetleri için bkz. Mehmet Ali Ünal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", *XIV. Türk Tarih Kongresi*, C. II/II, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2005, sf. 911-953; İbrahim Güler, "XVIII. Yüzyılda Sinop'ta Gemi İnşa Teknolojisinin Altyapı, İstihkam, İstihdam, Üretim Ve Pazarlama Sorunu", *Türk Teknoloji Tarihi, 1. Türk Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi Bildirileri (15-17 Kasım 2001)*, (Yay. Haz. E. Dölen-M. Kaçar), İstanbul 2003, sf. 29-60.

<sup>3</sup> Tersane-i Amire'de havuz inşası için bkz. İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri-I, Tersanede Büyük Havuz İnşası, 1794-1800", *Beylikten*

<sup>4</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Cevdet Bahriye, Belge No. 2187 (Aralık 1801); Belge No. 1336 (Ocak 1802); BOA, HAT Belge No. 571/27944; BOA, İ.DH, Belge No: 159/8286 (Kasım 1847); ayrıca bkz. Gökyay, *a.g.m.*, sf. 57.

<sup>5</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 1871, (Ağustos 1793).

<sup>6</sup> Ünal, *a.g.m.*, sf. 920.

<sup>7</sup> BOA, HAT, Belge No. 247/13956; Belge No. 1359/53408.

<sup>8</sup> BOA, HAT, Belge No. 115/4602; Belge No. 204/10608; Belge No. 205/10776; ayrıca bkz. Salim Aydın, "Osmanlı Devleti'nde Müneccimbaşılık Müessesesi", *Belleiten*, C. LXX, Nisan 2006, Sayı 257, sf. 238.



<sup>9</sup> 6 Nisan 1767 tarihinde Mesken-i Gazi adlı kalyon için yapılan törende padişahın geleceği saat 4.00 olarak tespit edilmişti. Yeniçeri ağası ve defterdar kendilerine bir gün önce ulaştırılan davete göre saat 2'de, şeyhülislam saat 3'te ve sadrazam'da 3.15'te geldiler, bkz. Gökyay, *a.g.m.*, sf. 53.

<sup>10</sup> BOA, HAT, Belge No. 570/27927-P, (Temmuz 1829).

<sup>11</sup> Gökyay, *a.g.m.*, sf. 51. 9 Ekim 1756 tarihinde töreni yapılan bir kalyon için bir gün önce pilav dağıtımından sonra ikindiden sonra sabaha kadar mehter çalınıp çengiller oynatılmıştı, *a.g.m.*, sf.57.

<sup>12</sup> Rikab-ı Hümayun Ağaları: Padişahın atının yanında yürüyenler için kullanılan tabir; padişahın maiyeti, bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. III, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul 1993, sf. 45; Necdet Sakaoğlu, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Tarih Sözlüğü*, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, sf. 109.

<sup>13</sup> Çuka Ferace: Yünden yapılmış bir üst elbisesi, bkz. Pakalın, *a.g.s.*, sf. 384.

<sup>14</sup> Gökyay, *a.g.m.*, sf. 51-52. Mesken-i Bahri adlı kalyonun töreninde gemi indirilirken kaptan-ı deryanın mehteri çalmaya başlamıştı, *a.g.m.*, sf. 54.

<sup>15</sup> Hilat: Padişah tarafından devlet görevlilerine giydirilen kaftan, bz. Pakalın, *a.g.s.*, sf. 833. Mart 1795 tarihinde denize indirilen filika için yapılan törende verilen hilatlar için bkz. Cevdet Bahriye, Belge No. 8847.

<sup>16</sup> Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, C. I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, sf. 618.

<sup>17</sup> Bu amaçla top atışlarında kullanılacak siyah barut Cebehane-i Amire'den istenmekteydi, bkz. BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 3647 (Ocak 1748); Belge No. 10844 (Kasım 1773); Belge No. 2882 (1792-93); Belge No. 2492 (Nisan 1787).

<sup>18</sup> Tersane-i Amire'de inşa edilerek denize indirilen filika ve sandalların şenliğinde atılacak toplar için birer kantar siyah barut istenmişti, bkz. BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 11170 (Mayıs 1760); Belge No. 12141, (Temmuz 1772).

<sup>19</sup> BOA, HAT, Belge No. 1359/53408, (Şubat 1809). Mayıs 1764 tarihli belgede Tersane-i Amire'de inşa edilen bir kalyonun denize indirilmesine padişahın gelmemesinden dolayı dağıtılacak olan hilatın parasının verilmesi istenmişti, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 12474.

<sup>20</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 3855, (Eylül 1734); Gökyay, *a.g.m.*, sf. 57. 4 Temmuz 1767 tarihli tören hakkında bilgi veren belgeye düşülen notta ise bu törene sadrazam gelmezse görevinin defterdar efendi tarafından yerine getirilebileceği yazılmıştı, Gökyay, *a.g.m.*, sf. 56.

<sup>21</sup> BOA, HAT 1382/54637 (20 Eylül 1789). Tersane-i Amire'de 31 Mart 1767 günü inşası tamamlanan Mesken-i Gazi adlı kalyon 6 Nisan 1767'de denize indirildi, Gökyay, *a.g.m.*, sf. 53.

<sup>22</sup> Tersane-i Amire'de inşa edilen ve denize inmelerine 10 gün kadar süre kalan kalyonların denize indirilme işlemi sırasında kullanılacak olan 150 felenk ve 15 kızığın 3-4 gün içinde Kocaeli ormanlarından kesilerek gönderilmesi istenmişti, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 11614, (tarihsiz). Yine Tersane-i Amire'de inşa edilen 3 ambarlı bir kalyonun kaplanması ve kalafatı bitmeye yakın olduğundan Kocaeli'nden kesilecek felenk ve kızıkların bir hafta içinde gönderilmesi istenmişti, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 4526, (5 Ağustos 1812).

<sup>23</sup> Gökyay, *a.g.m.*, sf. 64.

<sup>24</sup> Geminin inşa aşamasını öğrenmek üzere İstanbul'dan gönderilen yazıya verilen cevaba göre kalyon tamamen tahtalanmış, güverte ve kuşağa gelince kalafat ve palavrası yapılmış, kamaralara başlanmış olup geminin kalafatının 40-50 günde tamamlanacağı tahmin edilmekteydi, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 4168, (Eylül 1776).

<sup>25</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 10728, (Aralık 1795).

<sup>26</sup> Midilli'de bir önceki sene çok yağmur yağmasının ardından limanın *har ve hasan* ile dolmuş olmasından dolayı burada inşa edilen gemilerin denize indirilmesinin mümkün olmadığı belirtilmekteydi, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 1117, ( Temmuz 1790).

<sup>27</sup> Rodos limanının derinliğinin üç ambarlı kalyon inşası için yeterli olmadığı, inşası tamamlandıktan sonra denize indirilemeyeceği gerekçesiyle geminin liman dışında bir yerde inşası gündeme geldiye de liman dışında bir yerin denizin dalgalarından korunaklı olmadığından dolayı bu düşünceden vazgeçildi, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 7716, (Mart 1797); BOA, HAT, Belge No. 1408/57102.

<sup>28</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 3096, (Nisan 1792).

<sup>29</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 6025, (Mayıs 1796).

<sup>30</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 3096, (Nisan 1792). Sinop'ta inşa edilen kalyonun denize indirilmesinden önce limanın temizlenmesi için İstanbul'dan evlad-ı arap ve sömbeki istenmişti, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 9128, (Aralık 1776).

<sup>31</sup> Çeşitli tarihlerde Midilli'de limanın temizlenmesi için İstanbul'dan gönderilmesi istenen kayık çeşitleri: çektiri, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 6455, (Aralık 1772); bir dolap tombazı ve eski kalyon sandalları, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 11062, (Haziran 1776); tombaz, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 9152, (6 Temmuz 1786); dolap sandalı, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 1117, (Temmuz 1790).

<sup>32</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 7716, (Mart 1797); BOA, HAT 1408/57102.

<sup>33</sup> Bu yolla geminin indirildikten sonra denizde tamamlanması halinde yine de geminin Midilli Boğazı'ndan çıkıp çıkamayacağı belli değildi, bunun anlaşılabilmesi için derinliğin iskandille ölçülerek İstanbul'a bildirilmesi istenmişti, 61 No.lu Midilli Şeriyeye Sicili, Belge No. 1, (Mart 1735).

<sup>34</sup> Ergili'de inşa edilen firkateynin denize indirilme tarihi yaklaşık donanma kaptanlarından Ali, bu iş için atandı, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 2117, (Temmuz 1797); 1793 yılında Sinop'ta inşa edilen kalyonun denize indirilmesi için donanma kaptanlarından Selim beraberindeki 32 kişi ile birlikte görevlendirildi, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No.1850, (Ekim 1793).

<sup>35</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 4559, (Mart 1792).

<sup>36</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 867; Belge No. 6025 (Mayıs 1796); Belge No. 5887, (Kasım 1796).

<sup>37</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 5903, (Kasım 1735).

<sup>38</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 7313 (Mart 1736). 1776 yılında Rodos'ta inşa edilen 3 kalyonun denize indirilmesi ve teçhizi için ise rüesa, vardıyan ve mellah-ı evlad-ı araptan oluşan 120 kişi istendi, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 5129, (Mart 1776); 1777 yılında Midilli'de inşa edilen bir kalyonun denize indirilmesi için 40 mellah-ı evlad-ı arap istendi, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 7937, (Şubat 1777).

<sup>39</sup> Bolu sancağının Süren (?) kazası halkı bu amaçla zorla çalıştırıldıkları gerekçesiyle şikayette bulunmuştu, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 1239 (Ekim 1797).

<sup>40</sup> Üzerinde gemi inşa edilen kızaklara “yerli kızak”, tamir için karaya çekilen geminin altına sürülene ise “hareketli kızak” adı verilmekteydi, bkz. Süleyman Nutki, *Kamus-ı Bahri*, Matba'a-i Bahriye, 1917, sf. 330, Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Deniz Basımevi, İstanbul 1962, sf. 250.

<sup>41</sup> Şemseddi Sami, *Kamus-ı Türki*, sf. 1127.

<sup>42</sup> *Kamus-ı Bahri*, sf. 277; *Kamus-ı Türki*, sf. 104. Bu kütüklere “tırfil” de denmekteydi, bkz. *Gemici Dili*, sf. 161; ayrıca bkz. Henry and Renee Kahane, *The Lingua Franca in the Levant*, abc Kitabevi, İstanbul 1988, sf. 588.

<sup>43</sup> BOA, Cevdet Bahriye ,Belge No. 4526, (Ağustos 1812); Belge No. 11614, (tarihsiz); Belge No. 1815, (Eylül 1796); Belge No. 8883 (4 Mart 1840). Tersane-i Amire'de inşa edilen 45 zirâlık bir kalyon için kullanılacak 16 kızaktan deniz yolu ile gelirken yolda fırtına

nedeniyle denize batan ikisi için İznikmid'den iki kızak kesilmesi, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 4137, (22 Mart 1785).

<sup>44</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 10814, (Kasım 1735).

<sup>45</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 6212 (Temmeuz-Ağustos 1815).

<sup>46</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 1344, (Haziran 1804). Kemerbiga'da inşa edilen bir firkateyn için gereken felenklerin kesilmesi ve nakli Biga sancağı kazalarından istendi, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 8444, (7 Nisan 1819).

<sup>47</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 12224, (Mayıs 1764). Rodos'ta inşa edilen ve denize indirilmesi tarihi yaklaşan donanma kalyonunun *levâzımât-ı nuzûlü* olan kızak, felenk ve *alat-ı timur*, Bahr-ı Amik adlı firkateynle Tersane-i Amire'den gönderilecek ve Rodos'taki kalyonun denize indirilmesinden sonra tekrar bu firkateyne yüklenerek Bodrum'a götürülecekti, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 234 ve 6956 (Haziran 1804). Ekim 1797 yılında Sultaniye kalesi kıyısında denize indirilen kalyonun felenk ve kızakları Gemlik kıyısında denize indirilecek olan bir kalyonda kullanılmak üzere buraya gönderilecekti, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 9877.

<sup>48</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 2595, (Nisan 1823). Ancak buradaki kızakların 11 tanesi çürüdükleri için kullanılmaz hale gelmişti.

<sup>49</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 6212, (Temmuz/Ağustos 1815).

<sup>50</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 8444, (Nisan 1819). Midilli'de inşa edilen korvet için İznikmid'den kesilmesi istenen 10 gürgen kızığın boyu 16,5 zirâ ve kalınlığı çar köşe 18 boy olacaktı, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 6212, (Temmuz/Ağustos 1815).

<sup>51</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 8544, (Temmuz 1729).

<sup>52</sup> İrgad, elektrik ve buhar gücünden önce kol gücü ile döndürülmekte olup, buna "el ırgadı" denmekteydi, bkz. *Gemicî Dili*, sf. 216; *Kamus-ı Bahri*, sf. 54.

<sup>53</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 9336, (Ağustos 1782). 1776 yılında Midilli'de denize indirilmek üzere olan bir kalyon için İstanbul'dan tombaz dolabı, sandallar, kalafatçı, üstübü, süzen (?), dümen, kavastralya (?), ırgad, kızak demirleri, 9 adet tunç makara dili ve sütunlarına gereken karaağaç cinsleri ve İznikmid'den kesilecek olan 19 kebir kızak, 300 kıta felenk gönderilmesi istenmişti, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 11876, (Temmuz 1776). Ereğli'de inşa edilen bir firkateynin denize indirilmesinin ardından denizde kalan malzemeler şunlardı: 850 adet felenk ve bunlar üzerinde 500 vukye demir, 10 tane kıyas tarlibih (?) denilen 20 çift halat, 18 adet kızak, 6 adet ırgad ve evleri, 1 çivi ve 1 adet eğri tahtası. Denizde kalan bu malzemelerin aslında denize indirilen gemiye yüklenerek İstanbul'a gönderilmesi gerekiyordu. Ancak bu iş yapılıncaya kadar deniz mevsimi geçeceği için denizde kalanların bölge halkı tarafından çıkarılarak güvenilir bir yere konulması emredildi, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 5596, (Kasım 1799).

<sup>54</sup> Bostan, *Tersane-i Amire*, sf. 133.

<sup>55</sup> Yağ Kapanı: Yağın toptan olarak satıldığı yer, bkz. Pakalın, *a.g.s.*, C. III, sf. 600.

<sup>56</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 1020 (Nisan 1797); ayrıca bkz. BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 5002, (Aralık 1774); Belge No. 2643 (Ekim 1796).

<sup>57</sup> *Raşit Tarihi*, C.VI, Marbaa-i Amire, İstanbul 1282, sf. 50-51.

<sup>58</sup> Koloni döneminde Amerika'da ahşap gemilerin denize indirilmesini sağlayan düzeneği açıklayan bir çalışma için bkz. Louis F. Middlebrook, "The Ship Mary of Philadelphia, 1740", *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, Vol. 58, No. 2, 1934, pp. 137-139.

<sup>59</sup> BOA, HAT, Belge No. 1391/55521.

<sup>60</sup> Bostan, "Tersanede Büyük Havuz İnşası", sf. 222. Brun yakında ayrıca bkz. İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul, 2007, sf. 150-151.

<sup>61</sup> Le Brun'un Osmanlı hizmetine girmesinden kısa bir süre önce Rodos'ta inşası tamamlanmak üzere olan bir fırkateyn denize indirilmeden önce bordaları tahtalanmıştı, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 4559, (Mart 1792).

<sup>62</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 5852, (Eylül 1806).

<sup>63</sup> *Naima Tarihi*, C. 5, sf. 72-73.

<sup>64</sup> BOA, HAT, Belge No. 208/11025 (Ağustos 1791).

<sup>65</sup> Bodrum'da inşa edilen bir kalyonun denize indirilmesi 1 Şubat 1797 günü saat 5'te başlamış ve ikinci vakti nihayetinde (ba'del-'asr) tamamlanmıştı, BOA, HAT, Belge No. 272/15926-B (Şubat 1797); İznikmid'te inşası tamamlanan korvetin inşası ise 31 Mayıs günü saat 3'te gerçekleşmişti, BOA, HAT, Belge No. 571/27943, (Eylül 1823).

<sup>66</sup> Daha sonra bu gemiyi denize indirmeyi başaran bir zimmi usta cizyeden muafiyet ve gümrükte bir görev ile ödüllendirildi, bkz. *Raşit Tarihi*, C. 2, sf. 534, (M. 1702-1703).

<sup>67</sup> BOA, HAT, Belge No. 570/27927-P, (Temmuz 1829).

<sup>68</sup> Tersane-i Amire'de inşa edilen iki kalyon 23 Eylül 1734 tarihinde denize indirildi, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 3855; Gemlik'te inşa edilen kalyon 19 Temmuz 1791'de, BOA, HAT, Belge No. 208/11025; Ergili'de inşa edilen bir fırkateyn 31 Temmuz 1797 günü, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 4219; Midilli'de inşa edilen bir kalyon 18 Ağustos 1787'de, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 10822; Rodos'ta inşa edilen bir kalyon 20 Ağustos 'ta, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 9277, (Eylül 1804); yine Rodos'ta inşa edilen bir fırkateyn 2 Mart 1809'da, BOA, HAT, Belge No. 611/29987-D; Rodos'ta inşa edilen bir fırkateyn 7 Temmuz 1820'de, BOA, HAT, Belge No. 572/28042; İznikmid'te inşa edilen korvet 31 Mayıs'ta, BOA, HAT, Belge No. 571/27943; Sinop'ta inşa edilen fırkateyn 9 Mayıs 1829 günü, BOA, HAT, Belge No. 570/27927-P; 31 Mart 1767'de yapımı tamamlanan *Mesken-i Gazi* adlı kalyon 6 Nisan 1767'de denize indirildi, Gökyay, *a.g.m.*, sf. 52-53.

<sup>69</sup> Kalyonun ilkbaharda denize indirilmesine kadar Sinop kalesi askerleri tarafından korunması istenmişti, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 11703, (Ocak 1780).

<sup>70</sup> Mentеше mütesellimi Ömer Ağa tarafından Bodrum'da inşa edilen 60 arşınlık bir kalyon 1 Şubat'ta denize indirildi, BOA, HAT 272/ 15926-A ve B, (13 Şubat 1797).

<sup>71</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 8544 (26 Temmuz 1729). Rodos'ta denize indirilen fırkateynin sütunlarının yerleştirilmesine başlanıp, bunun ardından diğer donanımı tamamlanacaktı, BOA, HAT, Belge No. 611/29987-D (Nisan 1809); yine İznikmid'te denize indirilen korvet donatıldıktan sonra İstanbul'a gönderilecekti, BOA, HAT, Belge No. 571/27943, (Eylül 1823).

<sup>72</sup> İstanbul'dan istenenlerin tam listesi: şali sancak, sürb dümen takım, kum lonbozu, halka (?), nuhas boru, pusula, saat-i denk, lenger çengel, makaraha-yı çub-ı mütenevvia, çub boncuk, çub zeban, çub dolama ma' takım, badban, alat-ı cedid (gomana, pilmar, tramca, çarmıh), sütun ve serenler, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 7713, (Ekim 1794).

<sup>73</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 9020 (Tarihsiz). Mart 1762'de Sinop'ta inşa edildikten sonra İstanbul'a götürülen bir kalyonun, Tersane-i Amire'de tamamlanacak bölümleri için bkz. Ünal, *a.g.m.*, sf. 945.

<sup>74</sup> Mustafa Kesbi, *İbretnümâ-yı Devlet*, (Haz. Ahmet Öğreten), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi (Basılmamış), İstanbul 1996, sf. 98.

<sup>75</sup> Tezel, *a.g.e.*, sf. 618. Tersane-i Amire'deki darağacı ve bunun çalışma prensibine ilişkin görüşler için bkz. İbrahim Başak Dağgülü, "18-19. Yüzyıllarda Tersane-i Amire'nin Büyük Donanım Vinci 'Darağacı' ", *Bilim ve Ütopya*, Sayı 151, Yıl 3, Ocak 2007, sf. 44-51.

<sup>76</sup> Midilli’de inşa edilen kalyonun İstanbul’a götürülmesi için bir kaptan ve maiyeti olarak bir baş reis, 8 marinar İstanbul’dan gönderilirken, bunlar yeterli gelmeyeceği için 17 mellah ve 80 neferin de Midilli’den bulunması istendi, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 3310, (Mayıs 1787). Sinop’ta inşa edilen gemilerin İstanbul’a ulaştırılması için görevli personel için bkz. Ünal, *a.g.m.*, sf. 942.

<sup>77</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 2376, (Temmuz 1797).

<sup>78</sup> Sinop’ta inşa edilen ve denize indirilen bir donanma kalyonunun İstanbul’a götürülmesi için 2 korvet görevlendirilmişti, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 53, (Mart/Nisan 1807).

## **KAYNAKÇA**

### **Arşiv Belgeleri**

Cevdet Bahriye

Belge No. 53, 234, 867, 1020, 1117, 1239, 1344, 1336, 1815, 1850, 1871, 2117, 2187, 2376, 2492, 2595, 2643, 2882, 3096, 3310, 3647, 3855, 4137, 4168, 4219, 4526, 4559, 5002, 5129, 5596, 5852, 5887, 5903, 6025, 6212, 6455, 6956, 7313, 7713, 7716, 7937, 8444, 8544, 8847, 8883, 9020, 9128, 9152, 9277, 9336, 9877, 10728, 10822, 10814, 10844, 11062, 11170, 11614, 11703, 11876, 12141, 12224, 12474.

Hatt-ı Hümayun

Belge No. 115/4602, 204/10608, 205/10776, 208/11025, 247/13956, 272/ 15926-A, 272/15926-B, 570/27927-P, 571/27943, 571/27944; 572/28042; 611/29987-D; 1359/53408, 1382/54637, 1391/55521, 1408/57102,

İrade-i Dahiliye

Belge No. 159/8286

61 No.lu Midilli Şeriye Sicili, Belge No. 1.

### **Kitap, Makale ve Sözlükler**

AYDIN, Yusuf Alperen (2007), Osmanlı Denizciliği (1700-1770), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi (Basılmamış), İstanbul.

AYDÜZ, Salim (2006), “Osmanlı Devleti’nde Münecimbaşılık Müessesesi”, Belleten, C. LXX, Sayı 257, sf. 167-264.

BATMAZ, Şakir (2007), “Tersâne-i Âmire’de Gemilerin Denize İndirilme Merasimi”, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 10, S. 2, sf. 157-176.

BOSTAN, İdris (1992), Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire, Türk Tarih Kurumu, Ankara.

BOSTAN, İdris (2006), “Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri-I, Tersanede Büyük Havuz İnşası, 1794-1800”, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap Yayınevi, İstanbul, sf. 221-246.

BOSTAN, İdris (2007), Osmanlılar ve Deniz, Küre Yayınları, İstanbul.

DAGĞÜLÜ, İbrahim Başak (2007), “18-19. Yüzyıllarda Tersane-i Amire’nin Büyük Donanım Vinci ‘Darağacı’ ”, Bilim ve Ütopya, Sayı 151, Yıl 3, sf. 44-51.

GÖKYAY, Orhan Şaik (1981-1982), “Osmanlı Donanması ve Kapudan-ı Derya İle İlgili Teşrifat Hakkında Belgeler”, Tarih Enstitüsü Dergisi, Sayı 12, sf. 25-83.

- GÜLER, İbrahim (2003), “XVIII. Yüzyılda Sinop'ta Gemi İnşa Teknolojisinin Altyapı, İstihkam, İstihdam, Üretim Ve Pazarlama Sorunu”, Türk Teknoloji Tarihi, 1. Türk Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi Bildirileri (15-17 Kasım 2001), (Yay. Haz. E. Dölen-M. Kaçar), İstanbul, sf. 29-60.
- GÜRÇAY, Lütfi (1962), Gemici Dili, Deniz Basımevi, İstanbul.
- KAHANE, Henry and Renee (1988), The Lingua Franca in the Levant, abc Kitabevi, İstanbul.
- MIDDLEBROOK, Louis F. (1934), “The Ship Mary of Philadelphia, 1740”, The Pennsylvania Magazine of History and Biography, Vol. 58, No. 2, pp. 127-151.
- Mustafa Kesbi (1996), İbretnûmâ-yı Devlet, (Haz. Ahmet Öğreten), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi (Basılmamış), İstanbul.
- PAKALIN, Mehmet Zeki (1993), Osmanlı Tarih Deyimleri Ve Terimleri Sözlüğü, Milli Eğitim Bakanlığı, İstanbul.
- Raşit Tarihi (1282), Matbaa-i Amire, İstanbul.
- SAKAOĞLU, Necdet (1985), Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Tarih Sözlüğü, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Şemseddin Sami (1989), Kamus-ı Türki, Enderun Kitabevi, İstanbul.
- Süleyman Nutki (1917), Kamus-ı Bahri, Matba'a-i Bahriye.
- TEZEL, Hayati (1973), Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi, C. I., Deniz Basımevi, İstanbul.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı (1988), Osmanlı Devletinin Merkez Ve Bahriye Teşkilatı, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- ÜNAL, Mehmet Ali (2005), “XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi”, XIV. Türk Tarih Kongresi, C. II/II, Türk Tarih Kurumu, Ankara, sf. 911-953