

T.C.
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YENİÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

BOLU VE TERSÂNE-İ ÂMİRE

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Mehmet GÜNGÖRDÜ

Danışman
Doç. Dr. Mehmet SÜME

BOLU-2019

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE,

Mehmet Güngördü'ye ait "Bolu ve Tersâne-i Âmire" adlı çalışma, jürimiz tarafından Tarih Anabilim/Yeniçağ Bilim Dalı'nda **Yüksek lisans tezi** olarak oy birliğiyle / oy çokluğuyla kabul edilmiştir.

31 Temmuz 2019

Unvan, Adı, Soyadı

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Doç. Dr. Mehmet SÜME

Üye : Doç. Dr. Levent Düzcü

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Mustafa Bastanç

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı




Doç. Dr. Yaşar AYYILDIZ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ETİK UYGUNLUK BEYANI

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum, “**Bolu ve Tersâne-i Âmire**” başlıklı çalışmanın yazılmasında, bilimsel ve etik kurallara uyulduğunu, başvuru kaynaklardan yapılan alıntılarının adlarının bilimsel kurallara uygun olarak metin içinde, dipnotlarda ve kaynaklarda gösterildiğini, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin tamamının ya da bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitede bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.


Mehmet GÜNGÖRDÜ
31.07.2019

ÖN SÖZ

Osmanlı Devleti altı asırdan fazla hüküm sürmüştür. Bu hükümranlığın büyük bir kısmında dünya siyasetine yön veren bir devlet olmuştur. Osmanlı Devleti'nin bu güce ulaşmasında karada elde ettiği zaferlerin yanında denizlerde sağladığı zaferlerin de önemli bir yeri vardır.

Tezimizin amacı genel manada Tersâne-i Âmire ve diğer tersaneleri inşa ve faaliyetleri yönünden ele almaktır. Özelde ise Bolu Sancağı'nın Tersâne-i Âmire'nin başta kereste olmak üzere ihtiyaç duyduğu malzemelerin temini yönündeki önemini ortaya koymaktır. Çalışmamız giriş ve üç bölümden meydana gelmektedir. Girişte tezin amacı ve kapsamı belirtilerek çalışma sırasında yararlanılan kaynaklar hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca başlangıcından itibaren Türk denizciliği ve Tersâne-i Âmire'nin tarihi seyri üzerinde durulmuştur. Birinci bölümde Osmanlı denizciliğine ilişkin bilgilere yer verilmiştir. İkinci bölümde Osmanlı denizciliğini güçlü kılan unsurların başında yer alan Tersâne-i Âmire ve diğer tersanelere yer verilmiştir. Üçüncü bölümde ise Tersâne-i Âmire'nin ihtiyaç duyduğu başta kereste olmak üzere pek çok malzemenin Bolu'dan temin edildiğine dair bilgilere yer verilmiştir. Bolu sadece tersanelerin ana ihtiyaçlarını sağlamakla kalmamış, gemiler için büyük önem arz eden kürekçilerin büyük bir bölümü de yine bu bölgeden sağlanmıştır. Bolu sancağından elde edilen malzemeler sadece Tersâne-i Âmire'ye değil Osmanlı sınırında bulunan diğer tersanelere de kaynaklık etmiştir. Zengin ormanlık alanları sayesinde gemilerin ana ihtiyacı olan kerestenin önemli bir bölümünün Bolu sancağından sağlandığını görmekteyiz. Bolu'dan temin edilen keresteler sadece İzmit ve Gelibolu gibi nispeten yakın olan tersanelere değil Mısır'da bulunan tersane için de Bolu'dan kereste temin edildiği görülmektedir. Kerestenin yanı sıra kömür, ham demir, katran ve üstüğü gibi gemilerin inşasında büyük önem arz eden malzemelerin de Bolu sancağından temin edildiği görüyoruz.

Çalışmamız sırasında Osmanlı Arşivlerinde bulunan belgelerden, konuya ilişkin tetkik eserlerden ve çeşitli makalelerden yararlanılmıştır. Çalışmamız sırasında değerli vakitlerini ayırarak tavsiye ve yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Doç. Dr. Mehmet Süme'ye teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca bu süreçte maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme sonsuz teşekkür ederim.

Mehmet GÜNGÖRDÜ

31.07.2019



ÖZET

BOLU VE TERSÂNE-İ ÂMİRE

Mehmet GÜNGÖRDÜ

Yüksek Lisans Tezi

Tarih Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Mehmet SÜME

Temmuz 2019, 113 + xii Sayfa

Osmanlı Devleti ise denizcilik konusunda Çaka Bey ve Aydınoğlu Umur Bey gibi denizci gaziler geleneğinden etkilenmiş ve bunu devam ettirmiştir. Bu dönemde bir yandan Anadolu Selçuklu ve Beylikler dönemindeki denizcilik tecrübesinden faydalanılmış diğer yandan ise kurulan ilişkilerle Venedik ve Ceneviz gibi denizci devletlerin bilgilerinden istifade edilmiştir. Osmanlı Devleti aldığı bu bilgileri kendi potasında eriterek denizcilik konusunda daha ileri adımlar atmıştır. Böylece XVI. yüzyıldan itibaren devlet sadece bir kara devleti değil, aynı zaman da bir deniz devleti haline gelmiştir. Bu güce ulaşmada hiç kuşkusuz devletin pek çok bölgesinde kurulmuş olan tersanelerin önemli bir yeri vardır. Bunlardan en önemlisi hiç şüphesiz Osmanlı denizcilik faaliyetinin merkezi olan Tersâne-i Âmire idi. Denizlerde güçlü olmak için gemileri hızlı bir şekilde inşa etmek ve sürekli olarak denizlerde boy göstermek gerekmiştir. Anadolu gemi yapımı için gerekli olan malzemelerin tedariki için zengin bir coğrafya idi. Özellikle Bolu Sancağı sahip olduğu geniş ormanlık alanları ile gemilerin inşası için gerekli kerestenin tedariki hususunda önemli bir yer tutmuştur. Bolu sancağı sadece tersanenin ana ihtiyacı olan kerestenin değil aynı zamanda, kömür, ham demir, katran ve üstüğü gibi diğer tersane malzemelerinin tedarikinde de önemli bir merkez olmuştur. Bunların yanında gemiler için büyük önem arz eden kürekçilerin büyük bir bölümü de bu bölgeden sağlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Bolu, Tersâne-i Âmire, Denizcilik, Kereste

ABSTRACT

IMPERIAL ARSENAL AND BOLU

Mehmet GÜNGÖRDÜ

Master Thesis

Department of History

Thesis Advisor: Assoc. Prof. Dr. Mehmet SÜME

July 2019, 113+xii Pages

When it comes to the maritime activities, Ottoman Empire was influenced by and sustained the naval traditions and customs of Tzachas and Ghazi Umur of Aydın. Ottoman Turks not only utilised the naval experiences of Turkish Beyliks and Seljuk Turks but also established diplomatic and commercial relations with Genoa and Venice whose maritime presence were significant at the time and utilised their naval experiences and extended them. By doing so, Ottoman Empire became not only a Land Empire but also a Maritime Empire by 16th century. Situated in various parts of Ottoman Empire, naval shipyards played a crucial role in becoming a Maritime Empire. Most strategic of all the naval shipyards was the Imperial Arsenal which was the administrative and production centre of Ottoman naval forces. Sustaining power at sea meant building ships quickly, providing them with all the necessary equipments and showing them up on the sea. Anatolia region was vast and rich in the materials required to build ships. Especially, the Sanjak of Bolu had wide forest area and provided the need for timber for building ships. Sanjak of Bolu was significant also because it supplied coal, crude iron, tar, cotton waste and other crucial materials for shipbuilding, that is the reason why it became the centre to supply shipbuilding and shipyard materials. In addition, Sanjak of Bolu also provided large majority of oarsmen who were of great importance for maritime activities.

Keywords: Bolu, Imperial Dockyard, Maritime, Timber

İÇİNDEKİLER

ONAY SAYFASI	ii
ETİK UYGUNLUK BEYANI	ii
ÖNSÖZ	iv
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER	ix
TABLolar LİSTESİ	xiii
KISALTMALAR LİSTESİ	xiv
GİRİŞ	1

I. BÖLÜM

1. OSMANLI DEVLETİ'NDE DENİZCİLİK FAALİYETLERİ	10
1.1. Osmanlı Kuruluş Dönemi Denizcilik Faaliyetleri	10
1.1.1. Osman ve Orhan Gazi Dönemi Osmanlı Denizciliği	10
1.1.2. Murad Hüdavendigar Dönemi Osmanlı Denizciliği.....	12
1.1.3. Yıldırım Bayezid Dönemi Osmanlı Denizciliği	14
1.2. Fetret Dönemi Osmanlı Denizciliği	16
1.3. II. Murad Dönemi Denizcilik Faaliyetleri	17
1.4. Yükselme Dönemi Denizcilik Faaliyetleri	18
1.4.1. Fatih Sultan Mehmed Dönemi Denizcilik Faaliyetleri.....	19
1.4.2. II. Bayezid Dönemi Denizcilik Faaliyetleri.....	22
1.4.3. Yavuz Sultan Selim Dönemi Denizcilik Faaliyetleri	24
1.4.4. Kanuni Sultan Süleyman Dönemi Denizcilik Faaliyetleri.....	26
1.5. İnebahtı Savaşı ve Sonrasındaki Gelişmeler.....	30
1.6. Çeşme Bozgunu ve Sonrasındaki Gelişmeler	35
1.7. Navarin Baskını ve Sonrasındaki Gelişmeler	38

II. BÖLÜM

2. TERSÂNE-İ ÂMİRE VE GEMİLER.....	42
2.1. Tersaneler.....	42
2.1.1. Tersâne-i Âmire (İstanbul Tersanesi).....	43
2.1.1.1. XIX. Yüzyılda Tersâne-i Âmire (İstanbul Tersanesi)	46
2.2. Diğer Osmanlı Tersaneleri.....	47
2.2.1. Gelibolu Tersanesi	47
2.2.2. İzmit (İznikmid) Tersanesi	48
2.2.3. Sinop Tersanesi.....	48
2.2.4. Samsun Tersanesi	50
2.2.5. Süveyş Tersanesi	50
2.2.6. Rusçuk Tersanesi	51
2.2.7. Basra Tersanesi.....	52
2.2.8. Birecik Tersanesi	52
2.2.9. Kefken Tersanesi	53
2.3. Diğer Gemi İnşa Tezgâhları.....	53
2.4. Tersâne-i Âmire'nin İdari Yapısı ve Personeli.....	53
2.4.1. Tersâne-i Âmire Ricali	54
2.4.1.1. Tersâne-i Âmire Emini	55
2.4.1.2. Tersâne-i Âmire Kethudası.....	55
2.4.1.3. Tersâne-i Âmire Ağası.....	56
2.4.1.4. Kalyon Görevlileri	56
2.4.1.5. Tersanedeki Din Görevlileri ve Diğer Personel.....	56
2.5. Tersâne-i Âmire Halkı	57
2.5.1. Azaplar.....	57
2.5.2. Tersâne-i Âmire Sanatkârları.....	57
2.6. Gemi Mürettebatı ve Hizmetlileri.....	58
2.6.1. Gemi Mürettebatı.....	58
2.6.2. Gemi Hizmetlileri	59
2.6.2.1. Kürekçi.....	59
2.6.2.2. Alaççı.....	62
2.7. Gemi Türleri	62

2.7.1. Kürekli Gemiler	63
2.7.1.1. Kadırğa.....	63
2.7.1.2. Başarda	64
2.7.1.3. Mavna	64
2.7.1.4. Firkate	65
2.7.1.5. Pergende.....	65
2.7.1.6. Kalite (Kalyata).....	65
2.7.2. İnce Donanma Gemileri.....	66
2.7.3. Kalyon Sınıfı (Yelkenli) Gemiler	66
2.7.3.1. Kalyon.....	66
2.7.3.2. Firkateyn	68
2.7.3.3. Korvet	68
2.7.3.4. Barça	68
2.7.3.5. Burtun (Burton).....	68
2.7.3.6. Ağribar	69
2.7.3.7. Şalope.....	69
2.7.3.8. Brik	69
2.7.3.9. Ateş Gemisi.....	69
2.7.3.10. Uskuna	70
2.7.3.11. Şehitiye	70

III. BÖLÜM

3. BOLU SANCAĞI VE OSMANLI DENİZCİLİĞİ'NE KATKISI.....	71
3.1. Gemi İnşası İçin Gerekli Olan Malzemenin Temini.....	71
3.2. Gemi İnşasında Kullanılan Malzemeler	72
3.2.1. Bolu'dan Elde Edilen Malzemeler	72
3.2.1.1. Kereste	73
3.2.1.1.1. Ocaklık Kereste.....	73
3.2.1.1.2. Ocaklık Harici Satın Alınan Kereste	76
3.2.1.1.3. Kerestenin Tersâne-i Âmire'ye Nakli	84
3.2.1.1.4. Ormanlık Alanların Korunması	86
3.2.1.2. Sütun (Direk ve Seren)	86

3.2.1.3. Kömür ve Ham Demir	88
3.2.1.4. Katran ve Zift.....	89
3.2.1.5. Üstüğü.....	90
3.3. Bolu'dan Temin Edilen Diğer İhtiyaçlar.....	90

IV. BÖLÜM

4. SONUÇ	93
----------------	----

KAYNAKLAR	95
-----------------	----

EKLER

EK-1: Bolu sancağında İzmit Tersâne-i Âmiresi için hazırlanan kerestenin nakline dair.....	104
EK-2: Donanma kadırgaları için Bursa, Bolu, Gelibolu ve diğer sancak ve kazaların her on hanesinden bir kürekçi çıkarılarak nevruzdan önce tersaneye gönderilmesine dair.....	105
EK-3: Tersanede yapılacak iki kapudane kalyonu için Bolu ormanlarından kesilecek seren ve direklik keresteye dair.....	106
EK-4: Kereste nakli için gönderilen gemiler yetersiz olduğundan, Bolu sancağına yeni gemiler gönderilmesine dair.....	107
EK-5: Büyük harp gemileri inşası için gereken kereste ve sütunun Bolu voyvodasına teslimine dair.....	108
EK-6: Ormanlardan kesilen kerestelerden kesildiği yerin değerine göre vergi alınmasına dair.....	109
EK-7: Kaza müdürü Mustafa Ağa'nın ahaliye sattığı kerestelerden zimmetinde olanlarının tahsil edilmesine dair.....	110
EK-8: Tersane için Bolu ve diğer yerlerden düzenlenmiş katran tutarına dair.....	111
EK-9: Bolu Voyvodası Kapıcıbaşı Emin Salih Ağa'ya verilen emirnameye dair.....	112
EK-10: Bolu sancağının İzmit'e bağlanmasına dair.....	113
EK-11: Tersâne-i Âmire (Bostan, 2010).....	114
EK-12: XVI-XVII. asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Tersane ve Gemi İnşa Tezgâhları (Bostan, 2003).....	115

EK-13: Mısır şehri, Nil ve Nil'de işleyen gemiler (Bostan, 2010).....	116
EK-14: Çaka Bey (Deniz Müzesi, Db. No: 3409)	117
EK-15: Gazi Umur Bey (Deniz Müzesi, Db. No: 3411).....	118
EK-16: Barbaros Hayreddin Paşa, Pietro DELLA VECCHIA (1603-1678), (Deniz Müzesi, Db. No: 6835)	119
EK-17: Barbaros Hayreddin Paşa'nın Sancağı (Deniz Müzesi)	120
EK-18: Seferberlik Emirnamesi (1787, Cezayirli Hasan Paşa tarafından yazılan seferberlik için askere alma emirnamesidir.), (Deniz Müzesi, Db. No:6844) ...	121
EK.19: Barbaros Hayreddin Paşa'nın Sancak Gemisi, Tam Model (Deniz Müzesi, Db. No: 3783)	122
EK.20: Bir Osmanlı kadırgası (Bostan, 2003).	123

TABLolar LİSTESİ

Tablo 2.1: XVII. Yüzyılda Ocaklık Olarak Temin Edilen Aynî Kürekçinin Sancaklara Göre Dağılımı	60
Tablo 2.2: XVII. Yüzyılda Ocaklık Olarak Temin Edilen Aynî Kürekçinin Sancaklara Göre Dağılımı	60
Tablo 3.1: Kocaeli Havalisine Ait Ocaklık Kerestenin Akçe Olarak Tutarı	75
Tablo 3.2: Meşe Kerestesi Takımları	81
Tablo 3.3: Meşe Tahtası Takımları	81
Tablo 3.4: Çam Tahtası Takımları	81
Tablo 3.5: Çam Kerestesi Takımları	82
Tablo 3.6: Meşe Kerestesi Takımları	82
Tablo 3.7: Çam Takımı	83

KISALTMALAR LİSTESİ

a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
A.MKT.	: Sadâret Mektûbî Kalemi
A.MKT. MHM.	: Sadâret Mühimme
A.MKT. MVL.	: Sâdaret Mektûbî Kalemi Meclis-i Vâlâ Riyâseti Evrakı
A.MKT. UM.	: Sâdaret Mektûbî Kalemi Umum Vilâyet Evrakı
BEO	: Bâbıâî Evrak Odası
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
C.AS.	: Cevdet Askeriye
C.BH.	: Cevdet Bahriye
C.İKTS.	: Cevdet İktisad
db.	: Demirbaş
çev.	: Çeviren
DH. İ.UM.	: Dâhiliye Nezareti İdare-i Umumiye
DH. MKT.	: Dâhiliye Nezâreti Mektûbî Kalemi
DİA	: Diyanet İslam Ansiklopedisi
Ed.	: Editör
HAT	: Hatt-ı Hümâyûn
Haz.	: Hazırlayan
İE.BH.	: İbnülemin Bahriye
İ.MVL.	: İrâde Meclis-i Vâlâ
MVL	: Meclis-i Vâlâ
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
ss.	: Sayfa sayısı

TTK : Türk Tarih Kurumu
t.y. : Tarih yok
yay. : Yayınlayan



GİRİŞ

Araştırmanın Amacı, Önemi ve Kapsamı

Alfred Thayer Mahan deniz gücünün unsurlarına değinirken altı ilkeden bahseder bunlar ; "Coğrafi Konum, Fiziki Yapı, Bölgenin Büyüklüğü, Nüfusun Miktarı, Ulusal Karakter ve Yönetim Anlayışıdır." (Mahan, 2003: 10). Malazgirt Zaferiyle 1071'de Türklere Anadolu kapılarını açılmasıyla yukarıda belirtilen ilkelerden denizcilik için uygun coğrafi koşullar ve fiziki yapının oluştuğunu söyleyebiliriz. Diğer ilkelerin de Anadolu Selçuklu Devleti ya da Beylikler döneminde olmasa dahi Osmanlı Devletiyle birlikte bütünüyle sağlandığını ve Osmanlı Devleti'nin bir deniz devleti halini aldığını söylemek mümkündür.

Osmanlı Devleti'nin bu büyük güce ulaşmasında çok geniş bir coğrafyada hakim olduğu kıyılarda inşa ettiği tersanelerin büyük önemi vardır. Osmanlı donanmasının ihtiyacı olan gemiler Gelibolu ve Haliç'ten başka Karadeniz, Marmara, Akdeniz ve Kızıldeniz'de bulunan tersanelerde inşa edilmiştir. Bunlardan en büyüğü olan Haliç'teki tersane Tersâne-i Âmire olarak adlandırılmış olup XVI. yüzyılda 200 göze kadar çıkartılmıştır. Bir başka deyişle aynı anda 200 gemi inşasına başlayıp sonuçlandırılacak bir kapasiteye ulaşmıştır. Biz bu çalışmamızda başta Tersâne-i Âmire olmak üzere diğer Osmanlı tersaneleri hakkında bilgi sunarak, Bolu'nun Tersâne-i Âmire ve diğer tersanelerin ihtiyaçlarının teminindeki yerini belirtmeyi amaçladık. Bu konunun daha önce müstakil olarak ele alınmamış olması çalışmanın önemini ortaya koymaktadır.

Araştırmanın kapsamına gelince tersaneler hakkında genel bilgiler verildiği için konu ilk Osmanlı tersanesinin kuruluşundan başlatılmış Tersâne-i Âmire ve diğer tersaneler ele alınmıştır. Bolu'nun Tersâne-i Âmire ve diğer tersanelerin ihtiyaçlarının teminindeki yeri söz konusu olduğunda ise dönemi zorunlu olarak konuya ışık tutan

arşiv malzemelerinin tarihleri belirlemiştir ki, konuya ilişkin örnekler ağırlıkla XVIII. ve XIX. yüzyıla aittir.

Kaynaklar

Çalışmamız sırasında Türk Denizciliği ve Osmanlı tersaneleri söz konusu olduğunda, öncelikle Türk denizcilik tarihinin öncüleri olarak nitelendirilen İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Ali İhsan Gencer ve İdris Bostan gibi tarihçilerimizin kaleme almış olduğu eserlerden yararlanılmıştır. Bunların dışında literatür taraması sonucunda tespit ettiğimiz Türk denizcilik tarihi üzerine yazılmış kaynakçada isimlerini zikrettiğimiz diğer eser ve makalelerden yararlanılmıştır. Bolu'nun Tersâne-i Âmire ve diğer tersanelerin ihtiyaçlarının teminindeki yerini aydınlatmak için ise yukarıda zikrettiğimiz eser ve makalelerin yanında Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nde (BOA) bulunan konuya ilişkin belgelerden yararlanılmıştır. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nde yapılan katalog taramasında konuya ilişkin yoğun olarak C.BH (Cevdet Bahriye), MVL (Meclis-i Vâlâ Riyâseti) ve A.MKT. MHM (Sadâret Mühimme) belgelerinden yararlanılmıştır.

Türk Denizcilik Tarihine Genel Bir Bakış

Üç tarafı denizlerle çevirili Anadolu'da denizcilik faaliyetlerinin gelişmesi bir bakıma zorunluluktadır. Anadolu yönünde göç eden Oğuz kabileleri XI. yüzyılda Marmara ve Ege Denizi'ne kadar ilerlemiştir. Bunlardan birisi İznik'e yerleşerek burasını merkez yapan Süleyman Şah diğeri ise İzmir kalesini merkez yapan Çaka Bey'dir (Hatipoğlu 2005: 88).

Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurucusu olan Süleyman Şah'ın Bizans'ın elinden İznik'i alarak burayı başkent haline getirmesi, Türkleri ilk defa Marmara kıyılarına yerleştirmiş ve bunun sonucu olarak da Türklerin denizlere yönelik politika geliştirmelerini sağlamıştır. Süleyman Şah'ın vefatıyla yerine geçen Ebu'l Kasım İznik'i Bizans'a karşı savunmakla kalmamış Marmara kıyılarını fethetmek için harekete geçmiştir. Gemlik alınarak burada İlk Türk tersanesini kurma girişimine başlamıştır

(Gencer, 1999: 569). Her ne kadar Bizans'ın karşı koyması üzerine bu girişimden bir sonuç alınamasa da Anadolu Selçuklu Devleti'nin denizcilik konusundaki ilk teşebbüsleri ve bu konuda ulaştıkları bilinci göstermesi açısından önemlidir.

Diğer yandan 1081 yılında Akıncı Türk beylerinin desteğini sağlayan Çaka Bey İzmir'i Bizans'tan aldı. Çaka Bey'in bundan sonraki amacı Ege Denizi'ne hakim olmaktı. Çaka Bey ilk iş olarak surları onartmış, muhtemel Bizans saldırılarına karşı savaş gücünü en üst seviyeye çıkarmıştır. Denizden saldırıya açık olan İzmir'in sadece karadan savunulmayacağını da biliyordu. Bu yüzden Efes bölgesinde tersane girişimine başlamıştır. Efes'te 1081'de inşa edilen tersane Anadolu'da ilk Türk deniz tesisi olmuştur (Parlak 1979: 20). Bundan dolayı 1081 yılı Türk Deniz Kuvvetleri'nin kuruluş yılı olarak kabul edilmiştir. 1071 Malazgirt Savaşı ile Anadolu'ya giren Selçuklular şimdi de Ege kıyılarında boy gösterip, İzmir'i feth ederek ikinci bir Malazgirt gibi denizlerde mücadele etmeye başlamışlardır.

Çaka Bey'in ölümden sonra denizcilik faaliyetleri durma noktasına geldiyse de ardından gelen Anadolu Selçukluları ve Türk Beylikleri döneminde Çaka Bey'in açmış olduğu ufuktan tekrar yol alınmıştır. Hatta Osmanlı dönemi deniz politikalarında dahi Çaka Bey'in etkisi görülmüştür.

Bununla birlikte XIII. yüzyılın başından I. Gıyaseddin Keyhüsrev'in 1207'de Antalya'yı ele geçirmesiyle denizlerdeki suskunluk dönemi son bulmuştur. I. İzzettin Keykavus'un 1214'te Karadeniz kıyısındaki Sinop'u alması bu dönemdeki bir başka önemli gelişmedir.

İzzettin Keykavus'un ölümü üzerine yerine geçen kardeşi Alaaddin Keykubat (1217-1238) Türk Denizcilik tarihinin en önemli şahsiyetlerinden biridir. I. Alaaddin Keykubat döneminde Selçuklular, deniz politikasını bir devlet politikasına dönüştürmüşlerdir. Sultan kuvvetli bir donanma için Sinop ve Antalya tersanelerini harekete geçirmiştir (Sevim ve Yücel 1989: 155).

"İki Deniz'in Sultanı" unvanını alan Alaaddin Keykubat, Alanya'yı alarak, kendi adıyla anılan ve hatta bugün dahi ayakta kalmayı başaran Alaiye Tersanesi'nin inşasına başlanmasını emretmiştir. Sultanın amacı Akdeniz'de büyük bir filo oluşturmak, Akdeniz sahillerini ve Akdeniz'de ticaret yapan tüccarın korunmasını sağlamaktır. Bu amaçla inşa edilen tersane 1228 yılında tamamlanmıştır (Sancar 2006: 46-47).

Alaiye Tersanesi'nin yapılmasından sonra Sinop'ta ikinci bir tersane daha kurulmuştur. Selçuklu Devleti'nin özellikle Karadeniz'de ve Akdeniz'de güçlü filolar oluşturması, onları bir takım mücadelelere itmiştir. Karadeniz'deki rekabet daha çok ekonomik boyutlu olmuş ve bu bölgedeki çekişme Trabzon Rum İmparatorluğu ve Cenevizlilerle yaşanmıştır. Diğer yandan Akdeniz'deki rekabet daha çok stratejik boyutlu olmuş ve bu bölgedeki çekişme Kıbrıs Latin Krallığı ile yaşanmıştır. Aslında Akdeniz'in en güçlü filosuna sahip olan ülke Venedik'tir. Fakat Selçuklu kendi gücünün farkında olduğundan Venedik ile iyi geçinmeye çalışmış ve Sultan I. Keyhüsrev zamanında imzalanan ticaret anlaşması, Alaaddin Keykubat zamanında da devam etmiştir (Sancar 2006: 47-48). Başlangıçta Venedik ile dostane ilişkiler oluşturması Selçuklu Devleti'nin denizlerde akılcı bir politika izlediğinin göstergesidir.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin 1308 yılında Moğolların bir kolu olan İlhanlılar tarafından parçalanmasıyla birlikte irili ufaklı birçok Türk Beyliği ortaya çıkmıştı. Bu durumun doğal bir sonucu olarak uç beylikleri güçlerini arttırdı. Anadolu Selçuklu Devleti'nden koparak kendi başlarına hareket eden 20'ye yakın beylik bulunuyordu (Sancar 2006: 49-51). Bu beyliklerden bazıları coğrafi konumları itibarıyla denizcilik faaliyetlerinde bulunmuşlardır.

Anadolu'da Çaka Bey'in başlatmış olduğu ve zirve noktasına gelen denizcilik faaliyetleriyle Anadolu Selçuklu Devleti'nde özellikle de Alaadin Keykubat döneminde önemli gelişmeler kat edilmiştir. Ancak devletin zayıflamasıyla birlikte denizcilik alanında da tabi olarak bir gerileme söz konusu olmuştur. Anadolu Selçuklu Devleti'nden sonra ise beylikler süreci başlamış ve özellikle coğrafi konum olarak denizlere yakın bölgelerde kurulan beylikler Türk denizciliğine yeniden bir ivme kazandırmışlardır.

Bu denizci beyliklerden birisi olan Karesi Beyliği, kurucusu olan Karasi Bey idaresinde Kuzey Batı Anadolu'da birçok bölgeyi Bizans'tan almış ve Balıkesir'i beyliğin merkezi yapmıştır. Kırk iki yıl hüküm süren beylik 1303-1308 yıllarında Selçuklu uç beyliği, 1308-1335 yıllarında İlhanlılara tabi, 1335-1345 yıllarında ise Osmanlı Devletine tabi olarak varlığını sürdürmüştür (Sancar 2006: 52).

Karesi Beyliği zamanla Güney Marmara'ya kadar ilerlemiş ve Çanakkale bölgesinin Bergama, Soma, Dikili kazalarını ele geçirmişlerdir. 1357 yılında Marmara'nın kıyı bölümü, Edremit ve Edremit'in kuzeyinden Çanakkale Boğazına kadar olan yerler Osmanlı toprağı haline gelmiş 1361'de ise I. Murad zamanında Osmanlı Devleti'ne katılmıştır (Sevim ve Yücel 1989: 264-265). Özellikle denizcilik alanındaki faaliyetler ve Bizans ile yapılan mücadeleler de Karesi Beyliği hiç de küçümsenmeyecek başarılar elde etmiştir. Osmanlı Devleti'ne katıldıktan sonra Karesi Beyliği, Osmanlı denizciliğinin çekirdeğini oluşturmuştur.

Denizcilik alanında faaliyet gösteren bir diğer beylik Saruhanoğlu Beyliğidir. Eski Lidya Bölgesinde kurulan bu Türkmen beyliği sınırlarını Ege sahillerine doğru genişletmiş ve Manisa, Menemen, Gördes, Nif gibi şehirlere sahip olmuştur. Beyliğin kurucusu olan Saruhan Bey'dir. Saruhan Bey, 1313 yılında Manisa'yı aldıktan sonra burasını kendisine merkez edinmiştir (Uzunçarşılı 1984: 84). Saruhanoğulları, Manisa yöresinin Türkleşmesinde önemli rol oynamış, yeni yerleşim yerlerinin kurulmasını sağlamış, ele geçirdikleri şehir ve kasabaları birer iskân merkezi haline getirmiştir (Emecen 2009: 173) Beylik denizlerdeki sınırları genişleyince doğal olarak denizcilik faaliyetlerine başlamış ve kendisine ait donanma kurmuştur. Gerek tek başına gerekse Aydınoğullarıyla birlikte seferlere çıkmıştır. Foça, Naksos, Sakız'daki Cenevizliler ve Midilli'yi vergiye bağlamış, kardeşi olan Ali Paşa da Nif şehrini ele geçirerek kendisine merkez yapmıştır (Uzunçarşılı 1984: 84).

Güneybatı Anadolu bölgesinde fetih hareketleri yapan uç beyliklerinden biri de Menteşe Beyliğidir. Diğer beylikler örneğinde olduğu gibi kurucusu beyliğe adını veren Menteşe Beydir. Menteşe Bey Moğol baskısı altında kendi beyliğini kurmaya çalışmış

ve bunda başarılı olmuştur. Muğla'yı aldıktan sonra bölgesini genişleterek Aydın ve Sultanhisarı ele geçirmiştir (Koca 2002:1268).

Menteşe Beyliği denizcilik alanında ileri gitmiş hatta bir dönem Rodos'u ele geçirmişlerdir. Buna karşılık Avrupalı devletler Rodos'un önemini bildikleri için Rodos Şövalyelerine inanılmaz derece de imkanlar sağlamış ve onları Avrupa'nın ileri karakolu yaparak saldırıları durdurmayı planlamışlardır. Mentese Beyliği güçlü donanması ile Mısır Sultanlığına ve Aydınoğullarına yardım etmişlerdir. Mentese Beyliği ticari alanda da önemli işler yapmıştır. Avrupalı Devletler, İskenderiye ve civarında bulunan adalarla ticari ilişkilerde bulunmuşlar. Balat ve Milas limanları sayesinde büyük gelir sağlamışlardır. Özellikle de Balat XIV. yüzyıl başlarında Batı Anadolu piyasasının merkezi durumun da olup, Avrupa'ya ihraç edilen malların birinci dereceden pazarı haline gelmiştir (Uzunçarşılı 1984: 81-82).

Beylikler dönemi Türk denizciliği söz konusu olduğunda ön plana çıkan bir diğer beylik Aydınoğulları Beyliğidir. Beyliğin kurucusu Aydınoğlu Mehmed Bey'dir. Antik Lidya ve İonya bölgelerinde Aydınoğullarını kuran Mehmed Bey, Germiyan Beyliği'nin ordusunda subaşı olarak görev yapmıştır. Germiyanolu I.Yakup'un emriyle Ege sahillerine inmiş ve Mentese Beyliğiyle beraber hareket etmiştir (Öden 2002: 1384).

Katalanların Batı Anadolu'ya seferlerinden sonra Sasa Bey (Menteşe Bey'in Damadı) Tire, Efes ve Birgi'yi ele geçirirken, Mehmed Bey de Ayasuluk (Selçuk) bölgesini hâkimiyeti altına almıştı (Vitteck 1986: 39). Birgi'yi ele geçiren Sasa Bey ile Mehmed Bey arasında mücadele yaşanmış. Birgi Mehmed Bey'in kontrolüne geçmiştir. Sasa Bey bu savaş sonucunda hayatını kaybetmiş, beylik merkezi Birgi olmuştur. Daha sonraları Ayasuluğ, Tire, Sultanhisar, Bodemya (Ödemiş'te Bademiye Köyü) ve 1317 yılında İzmir'in yukarı kalesi olan Kadife Kale beyliğin hâkimiyetine girmiştir (Akın 1986: 31).

Mehmed Bey fethettiği yerleri oğulları arasında paylaşmıştı: Ayasuluğ ve Sultanhisar büyük oğlu Hızır Bey'e, İzmir'i Umur Bey'e, Bodemya'yı İbrahim Bahadır Bey'e, Tire'yi Süleyman Bey'e vermiş ve en küçük oğlu olan İsa Bey'i de yanında

tutmuştur (Uzunçarşılı 1984a: 133). Mehmed Bey ilk donanmasını Ayasuluğ'da kurmuş ve daha sonra İzmir'in Cenevizlilerden alınmasıyla burada da bir donanma oluşturmuştur (1327-1328). Babasının sağlığında İzmir'in idaresiyle görevli olan Umur Bey daha o zamanlar Ege adalarına ve Rumeli sahillerine akınlar düzenlemiştir (Uzunçarşılı 1984a: 104-105).

Mehmed Bey'in oğlu Umur Bey 1326-1328 yılları arasında iki seneden fazla süren mücadeleler sonucunda Cenevizlilerin elinde bulunan aşağı İzmir'i fethetmiştir. Foça ve Sakız adasına başarılı akınlar yapmıştır (Tezel 1973: 23). İzmir'in alınması denizcilik faaliyetleri açısından son derece önemlidir.

Umur Bey'in amacı Ege Denizindeki Hıristiyan korsan gemileri ve adalarındaki kuvvetlerle mücadele etmektir. Venedik Kıbrıs Krallığı, Rodos Şövalyeleri, Ceneviz ve Venedik Cumhuriyetleri ile Katalan deniz ve kara kuvvetlerine karşı yaptığı mücadeleler 1348 İzmir kuşatmasına kadar devam etmiştir (Altier 1995: 18). Umur Bey, diğer Türk beyliklerinin özellikle Saruhan ve Menteşe beylerinin de desteği almış, Türk filosu gittikçe büyümüştür.

1333'teki Ağrıboz seferinde Türk beylerinin donanması 250 parçadan oluşmaktaydı. Bu seferde Ağrıboz Adasında birçok köy ve kasaba yağma edilmişti. Neticede Venedik Valisi Umur Bey'e tazminat ve vergi vermek şartıyla bir antlaşma sağlamıştır. Umur Bey aynı yıl, 170 gemisiyle Yunan kıyılarına kadar gitmiş, karaya çıkardığı akıncılar Atina kapılarına kadar dayanmıştır (Daver t.y. : 13). 1334 yılında Aydınoğulları Beyliğinin başına geçen bu genç amiral donanması başında bizzat savaşmış, sayısız zaferler kazanmıştır.

Umur Bey'in denizcilik konusundaki siyasetinin ilkelerini şu şekilde sıralamak mümkündür; Anadolu'da Türk Birliğini sağlamak amacıyla, sahil kesiminde yer alan bütün Türk boylarını Aydınoğulları denizciliği altında birleştirmek, Ege ve Doğu Akdeniz'de kesintisiz bir deniz hâkimiyeti sağlamak. Bunu gerçekleştirmek için de bu bölgede bulunan yabancı kolonileri egemenliğine alarak vergiye bağlamak, yabancı

devletlerin deniz ticaretini engelleyerek ticaret savaşını devam ettirmektir (Sancar 2006: 65).

Umur Bey'in ölümünden sonra Aydınogulları denizlerde eski gücü kaybetti. Umur Bey'in yerine tahta geçen kardeşi Hızır Bey mücadele yerine anlaşmayı tercih etmiştir. Sonuç olarak Umur Bey'in meydana getirmiş olduğu, Ön Asya'daki Türk birliğinin de menfaatini sağlayan ve koruyan Türk deniz tarihi bir süreliğine de olsa kapanmış oldu (Sancar 2006: 64). Yıldırım Bayezid 1392 yılında, Aydınoglu Beyliği topraklarını ele geçirmiş ve Çelebi Mehmed döneminde beylik kesin olarak Osmanlı sınırlarına katılmıştır (Daver t.y. : 15).

Özellikle Aydınoglu Umur Bey'in devrin şartlarına göre güçlü bir donanmaya sahip olduğu bilinmektedir. Anadolu beyliklerinden biri olan Osmanlıların da denizcilikte Aydınogullarının deniz geleneklerine bağlı olduğu görülmektedir. Aydınogullarının denizcilik geleneğine bağlı olan Osmanlıların, yıllar boyunca "Umur Bey'in başı için" diyerek yemin ettiklerini bilmekteyiz (Taneri 1981: 321-322).

İlk Osmanlı donanması Karasi Beyliğinden intikal eden küçük çaptaki bir deniz kuvveti idi. Daha sonra Osmanlı sınırlarına dahil edilen Saruhan, Aydın, Menteşe ve Candaroğullarını Beyliklerinin sahip oldukları donanmalar ve tersanelerde Osmanlı Devleti'ne intikal etti. Kuruluş devrinde yavaş yavaş gelişen Osmanlı donanması yükselme döneminde dünya çapında bir güç haline gelmiştir (Ünal 2010: 90-91).

Osmanlı tersanelerine gelince daha kuruluş devrinden itibaren, Karamürselde, Karasi Beyliğinden alınan Edincikte ve Bizanstan alınan İzmit'te küçük çaplı da olsa tersanelerin olduğu anlaşılmaktadır. Rumeli'ye yerleştikten sonra ise Gelibolu'da öncekilerden daha büyük bir tersane vücuda getirilmiştir. İstanbulun fethinden sonra

Haliçte yeni bir tersane inşa edildi. Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman dönemlerinde geliştirilen Osmanlı tersanesi aynı anda 200 gemi inşa edip kızağa koyabilecek duruma getirilmiştir. XVI. yüzyıla gelindiğinde denizlerdeki

gelişmelere bağlı olarak Süveys, Sinop, Birecik ve Ruscuk gibi yeni yerlerde tersaneler inşa edilmiştir. (Ünal 2010: 91-92).



I. BÖLÜM

1. OSMANLI DEVLETİ'NDE DENİZCİLİK FAALİYETLERİ

1.1. Osmanlı Kuruluş Dönemi Denizcilik Faaliyetleri

Osmanlı Devleti denizcilikte Batı Anadolu deniz gazileri geleneğinden etkilenmiştir. Osmanlı Beyliği bir kara beyliği olarak kurulmasına rağmen sahillere ulaşılmasıyla denizci beyliklerle bir iletişime geçmiştir. Böylece hem donanma vücuda getirme hem de denizcilik konusunda onların tecrübelerinden yararlanmıştır. Bu beyliklerden başta Karasioğulları olmak üzere Aydınoğulları, Menteşeoğulları ve Saruhanoğulları gibi beylikler denizcilikteki tecrübelerini Osmanlı Beyliğine aktarmıştır.

1.1.1. Osman ve Orhan Gazi Dönemi Osmanlı Denizciliği

Osmanlılar, Oğuzların Kayı boyuna mensup küçük bir aşiretken Moğol istilası sonucu Anadolu'ya gelerek, burada Alaadin Keykubat'ın hizmetine girmişlerdir. Savaşlarda gösterdikleri başarılar sonucu kendilerine Eskişehir-Bilecik-Kütahya illerinin birleştiği topraklar, Söğüt'ten Domaniç'e kadar uzanan saha yurtluk olarak verilmiştir (Sevim ve Yücel 1989: 240).

Başlangıçta Osmanlı aşireti Uç Beyliklerine tabî iken (Çobanoğulları ve Germiyan oğulları) Ertuğrul ve Osman Bey'in çabaları ve yakaladıkları fırsatları iyi değerlendirmeleri neticesinde uç beyliği konumuna gelmişlerdir. Uç beyliğinin görevi devletin sınırlarını korumak ve Hıristiyanlara karşı cihat etmektir (Sancar 2006: 67). Başlangıçta Anadolu beylikleri arasında gücü ile pek dikkat çekmeyen Osmanlı Beyliği Osman Gazi'nin gaza faaliyetleri, Orhan Gazi'nin ise teşkilatçılığı ile kısa sürede bir

devlet konumuna geldi. Murad'ın tahta geçmesiyle İmparatorluğa giden yolda ilk adımlar atılmış oldu. (Sancar 2006: 68). Osmanlı Devleti kuruluşun Yıldırım Bayezid dönemine kadar denizcilikte bir varlık gösteremedi. Bunun nedenlerinden biri kurulduğundan itibaren bir kara devleti olması ve denizcilik kültürüyle yoğrulmamalarıydı. Bu süreçte devletin gelişmesini sağlayan cihat anlayışı özellikle 1299-1402 yıllarında kara harekâtına dayanmaktaydı (Sancar 2006: 68-69). Bu nedenle Osman Bey döneminde denizcilik faaliyetleri açısından gelişme yaşanmamıştır.

Orhan Gazi dönemine gelince; Orhan Gazi'nin amacı Bizans'ın elindeki Bursa'yı almaktır. Bunu yapabilmesi için denizlerde de politika geliştirmesi gerekiyordu. Bir bakıma artık Osmanlı Devleti'nin karada gösterdiği gaza faaliyetlerini denizde de göstermesi gerekiyordu. Orhan Gazi döneminde diğer bir ifadeyle Rumeli'ye geçiş sürecinde Osmanlı donanması büyük ölçüde Karasi donanmasına dayanmıştır (Bostan 2010: 3). Orhan Gazi bu süreçte Karasi Beyliğinden denizci bir komutan ile bir filo istemişti. Bunun üzerine Karasi Beyi, Karamürsel Bey komutasında yirmi dört gemi yollamıştır (Daver, ty.: 16). Karamürsel Bey öncelikle İzmit'in fethi için görevlendirilmiş ve bunu başarmıştır. Feth edilen bu bölge kendisine tımar olarak verilmiştir. Daha sonra Orhan Bey'in emriyle bu bölgeye Karasi Beyliğinden getirilen gemi ustaları vasıtasıyla ilk tersane kurulmuştur. (Sancar 2006: 70-71). Burada inşa edilen hafif tekneler ile donanmanın başına getirilen Karamürsel komutasındaki ilk Osmanlı donanması İzmit Körfezi'nin ağzını Bizans donanmasına kapatmıştır (Alpagut 1941: 138). Karamürsel Bey özellikle İzmit Körfezi'nden Marmara denizine ve adalara kadar uzanan bölgeyi denetim altına almıştır. Böylece Osmanlı Devleti'ne ilk kez deniz gücünü kazandırmış olması nedeniyle Osmanlı'nın ilk kaptan-ı deryası olma şerefine ulaşmıştır. (İnci 1941: 93). Osmanlı Devletinin XV. ve XVI. yüzyıllarda denizlerde ulaştığı gücün temelleri Kara Mürsel Bey tarafından atılmıştır. 1326 yılına gelindiğinde Bursa artık Osmanlı hâkimiyetine girmiş bir şehirdi. 1329 yılında ise İzmit'in alınması Osmanlı Devleti için Bursa'dan daha önemlidir. Çünkü, Bizans'ın İstanbul'dan sonra ikinci büyük şehri olma özelliğine sahiptir. İzmit'in alınmasından sonra beyliğin başkenti burası olmuştur. 1334 yılında Gemlik, 1337 yılında ise İzmit'in tamamı Osmanlı hâkimiyetine geçmiştir. 1345 yılında Edremit, Edincik ve Balıkesir Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetine geçince Osmanlı kıyı hâkimiyeti İzmit'ten Edremit'e kadar uzanmış oldu. Böylece Karasi

toprakları Osmanlı hamiyetine geçmiş ve Karasi gazileri artık Osmanlı hizmetine girmiş oldular (Sevim ve Yücel 1989: 242). Bu toprakların ele geçmesi Karasi denizciliğinin de artık Osmanlı'nın eline geçmesi anlamına geliyordu.

Orhan Bey 1346 yılında Bizans İmparatoru'nun kızı Teodora ile evlendi. Orhan Bey bir yerde siyasi olan bu evlilik yoluyla artık Bizans'ın iç meselelerine karışma ve Trakya'daki olayları daha yakından görebilme fırsatı bulmuştur. Denizlerin büyük gücü olan Ceneviz 1354 yılında Osmanlı ile bir anlaşma yaparak dostluğunu sunmuştur. Ceneviz'in böyle bir anlaşma yapması Osmanlı Devleti'nin gün geçtikçe güçlenmesinin bir sonucudur. Ceneviz ile yapılan anlaşmanın sağladığı kolaylıklar neticesinde Gelibolu fethedilmiştir. Bu fetih Trakya'daki fetihlerin habercisi konumundadır. Gelibolu'nun alınması ile artık Hıristiyan güçler Osmanlı Devleti'nin küçümsenmeyecek bir devlet olduğunu anlamışlardır. 1357 yılıyla birlikte Trakya toprakları da fethedilmeye başlanmıştır (Sevim ve Yücel 1989: 240-244).

Orhan Gazi özellikle Karasi topraklarının ele geçirilmesinden sonra hem coğrafi şartların getirmiş olduğu gereklilik ve hem de bu beyliğin donanma gücünü kendi lehine kullanarak Osmanlı denizciliğine bir ivme kazandırmıştır. İlk tersanenin kurulması netice itibariyle önemlidir. Gerçi tam teçhizatlı bir donanma oluşturamamıştır. Bunun en önemli nedenlerinde bir tanesi gemi yapımı alanında ehil insanlar bulamamasından kaynaklanmaktadır. Böyle teknik konudan anlayan tecrübeli insan yetiştirmek belli bir zaman almaktadır. Venedik ve Ceneviz ile bu erken dönemde münasebetlere başlaması Ceneviz ile anlaşma yapması gelecekte Osmanlı'nın ne kadar güçlü bir devlet olacağını göstergesidir.

1.1.2. Murad Hüdavendigâr Dönemi Osmanlı Denizciliği

Orhan Bey'in vefatından sonra Osmanlı Devleti'nin başına I. Murad geçmiş ve bu dönemde Avrupa'daki ilerleyiş tüm hızıyla devam etmiştir.

Denizlerde bu dönemde Mansur Bey, İzmit sancağına tayin edilmiş ve Osmanlı denizciliğinin başına geçmiştir. Pençik usulü ile toplanan Hıristiyan çocuklar,

muntazam asker olabilmek için kışlalara yerleştirilmiştir. Denizci yetiştirmek üzere Gelibolu'da da böyle bir kışla mevcuttu. Böylece Osmanlı Devleti ilk defa düzenli denizci yetiştirmeye başlamıştır. Bu sınıf askerlere "Azap" adı verilmekle beraber kara hizmetinde olanlarla ayrılmaları için bunlara "Bahriye Azapları" adı verilmiştir. Bu asker yapısı Osmanlı donanmasının çekirdeğini oluşturmuştur (İnci 1941: 139-142).

Osmanlı Devleti'nin ilk zamanlarında Edincik'te bir tersane kurulmuştu. İzmit'in fethinden sonra da bir tersane kurulmuş olsa da devrin güçlü gemileri karşısında Osmanlı hafif teknelere sahipti. Zaten Osmanlı donanması bir savaş filosu olmasından ziyade taşıma filosu niteliğindedir. Amaç; Rumeli'deki fetihler genişledikçe Çanakkale civarından karşı kıyıya yapılan sevkiyatı sıklaştırmaktır. Rumeli'deki topraklar genişledikçe geri dönüş için çok miktarda gemiye ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu yüzden de Murad'ın 1362 yılında Lala Şahin Paşa'ya verdiği fermanla İzmit, Gelibolu ve Gemlik'te kurulan tersanelerde gemi yapımına başlandı (Carım 1965: 54). I. Murad'ın durumu çok iyi kavraması, tersaneler yapılmasını istemesi denizciliğe verdiği önem açısından oldukça değerlidir.

Aynı tarihte Sultan Murad Trakya harekâtına başladı. Onun öncelikli hedefi İstanbul'a giden karayollarının birleştiği Edirne idi. Kuvvetlerini üçe ayırmış, kendisi Çorlu üzerinden Burgaz yönünde fetihler yaparken, Hacı İlyas Bey Bizanslılar tarafından alınmış olan Keşan'ı tekrar ele geçiriyor, Evrenoz Bey de Dimetoka'ya karşı saldırıya geçiyordu. Donanmanın kullandığı hareket ise Kara Biga'dadır. Katalanların elinde bulunan Kara Biga 1365 yılında karadan, Edincik ve Gelibolu tersanelerinden getirttiği donanma ile fetih gerçekleştikten sonra da Bursa'ya geri dönmüştür (Taneri 1981: 328-329).

1366 yılında ise Osmanlı'nın Rumeli'deki fetihlerinden endişe duyan V.Johannes, Papa'ya başvurmuş, diğer yandan da akrabası olan Savoie Kontu VI. Amadeo'nun da desteğini sağlamıştı. Venedik'te Bozcaada'nın kendisine verilmesi koşuluyla birkaç kadırgasını yollamıştı. Hıristiyan donanması hiçbir savunmayla karşılaşmadan Gelibolu'yu ele geçirmiştir. Gelibolu ancak on yıl sonra geri alınacaktır (Sancar 2006: 79).

1.1.3. Yıldırım Bayezid Dönemi Osmanlı Denizciliği

1389 yılında Kosova savaşının kazanıldığı meydana Yıldırım Bayezid, Osmanlı Padişahı olmuştur. Özellikle bu dönemde yapılan hızlı fetihlerle beraber güçlü bir donanma ihtiyacı iyice gün yüzüne çıkmıştır. Genç padişah yapılan yeni fetihlerle Avrupa'da büyük yankı uyandırmıştır. Osmanlı Devleti'ne karşı Haçlı görüşmeleri başlamıştır. Denizcilikte usta olan Latin devletlerinin ittifakı, Osmanlının, Anadolu ile Rumeli bağlantısını kesebilirdi. Yıldırım Bayezid, akıllıca bir diplomasi geliştirmiş ve bu devletlerin aralarındaki çatışmaları kendi lehine kullanmayı başarmıştı (Sancar 2006: 81). Bayezid, Avrupa'daki karmaşadan yararlanmış, Ortodoks dünyasının Katolik Latinlere olan düşmanlığı ile Venedik ve Ceneviz'in Doğu Akdeniz dünyasındaki mücadelelerinden azami ölçüde kendi lehine kullanmıştır. Böylece Osmanlı Devleti Yıldırım Bayezid'in liderliğinde büyümeye devam etmiştir (Hammer 1989 : 321).

Bayezid, 1390 yılında Midilli, Sakız, Limni ve Rodos'a yapılan hububat ihracını durdurarak bir nevi ekonomik abluka uygulamıştır. Kıyı beyliklerindeki bazı korsan gemilerini bir araya getirmiş, başlarında da Saruca Bey liderliğinde Osmanlı donanması 60 gemilik bir filoyla On İki Adaları, Eğriboz ve Attika kıyılarını vurmıştır (Taneri 1981: 329).

Osmanlı Devleti'nin Rumeli'ye yerleştikten sonra özellikle Ege ve Karadeniz'de önemli ticaret kolonileri kurmuş olan Venedik ve Ceneviz'in tehditlerini önlemek amacıyla Çanakkale Boğazı'nı ve Marmara sahillerini korumak için güçlü bir tersane ve donanma kurması oldukça önemliydi. Bu durum karşısında köklü faaliyeti başlatan Yıldırım Bayezid olmuştur. Boğazların ne kadar stratejik öneme sahip olduğunu anlayan Bayezid, Gelibolu'da deniz üssü kurmaya çalışmış bu amaçla 1390 yılında Saruca Paşa'yı kaptan-ı deryalık görevine getirerek Gelibolu'daki limanları sağlamlaştırmış, tersaneyi tamir ve inşa ettirmiştir. Böylece Gelibolu Tersanesi, üç sıra kürekli kadırgaların barınacağı limanı, gemi inşa tezgâhları, malzeme depoları, gemilerin su ihtiyacını karşılamak için sahildeki çeşmeleri, peksimet fırınları ve baruthanesi ile tam bir devlet tersanesi haline getirilmiştir. Çanakkale Boğazı'nın, bundan sonra Türk hâkimiyetinde olduğu açıkça görülmüştür. Bu bölgeden geçen

gemiler Osmanlı Devleti tarafından kontrol edilmeye başlanmıştır (Bostan 2010: 4-5). Yıldırım Bayezid'in Gelibolu'da tersane oluşturması ve burasını son derece iyi bir biçimde donatması Osmanlı denizciliğine ne kadar önem verdiğinin açık göstergesi olmuştur. Osmanlı Devleti denizcilik alanında ileri gitmişse de henüz denizlerde Venedik ve Ceneviz ile başa çıkabilecek bir konumda değildi.

Yıldırım Bayezid'in amaçlarından biri de İstanbul'u ele geçirmektir ve bunu da gizlememiştir. Bizans'ın içinde bulunduğu siyasi karışıklık onun için iyi bir fırsattır. Çünkü Bizans İmparatoru olan Manuel ile yeğeni Johannes taht mücadelesine girişmişler, bu ortamda Yıldırım Johannes'i desteklemiştir. 1394 yılında İstanbul'u abluka altına alarak deniz yolu ile şehre gelebilecek hububat ihracatını durdurmayı planlamıştır. Fakat deniz kontrolünü tam manasıyla yapabilmek için donanmanın çok güçlü olması gerekiyordu. Bu abluka esnasında Osmanlı donanmasını küçük çaplı gemiler oluşturmaktaydı. Bunun karşısında İtalyan gemileri süratli ve büyüktü. Bu nedenle İstanbul'a yapılan yardımı kesmeyi başaramamış ve abluka başarıya ulaşamamıştır (Sancar 2006: 85).

1395 yılı sonuna doğru Osmanlı'nın, iki Venedik gemisini esir almasıyla başlayan gerginlik, 1396 yılında Osmanlı Devleti'ne karşı Bizans, Venedik, Macar, Ceneviz ve Fransa ittifakının kurulmasına yol açtı. Kurulan ittifak Osmanlı Devleti'ne karşı savaş kararı aldı. Saldırı hem denizden hem de karadan yapıldı. Hıristiyan donanması 44 savaş gemisine ulaşmıştı. Böyle büyük bir donanma karşısında Saruca Bey'in küçük filosunun karşı koyması mümkün değildi. Donanma Gelibolu Limanına çekildi. 1396 yılında Niğbolu'da yapılan savaşta Hıristiyan kara ordusu ağır bir yenilgi aldı (Sancar 2006: 86-87). Karada Osmanlı ordusunun gücü bir kez daha ispatlanmışken, denizde güçlü Hıristiyan donanması karşısında Osmanlı donanması çaresiz kalmıştı.

İstanbul'u fethetmeye kararlı olan Yıldırım Bayezid, Bizans imparatoruna şehri teslim etmesini söyledi. Bu istek doğal olarak reddedildi. Bunun üzerine 60 gemiyle birlikte İstanbul abluka altına alındı. Venedik, şehrin güvenliği ve kolonilerinin korunması amacıyla 8 galyasıyla birlikte Haliç'e girerek deniz abluhasını yarmış oldu. Yıldırım, kuşatmayı daha fazla ileri götüremedi (Olgaç 1952: 78).

İstanbul'un fethi konusundaki girişimleri boşa çıkan Yıldırım Bayezid bu konudaki kararlı tutumunu sürdürdü. Edindiği tecrübelerden İstanbul'u fethetmek için, kuvvetli bir donanmayla sahip olmak gerektiğini bir kez daha gördü. Bu yüzden Anadolu-Rumeli geçidinin ve Çanakkale Boğazının geçiş güvenliğini sağlamak için Gelibolu Kalesi ve Lapseki Hisarı'nı yaptırdı. 1397 yılı başlarında ise Karadeniz'den Bizans'a gelecek yardımı önlemek amacıyla Anadolu Hisarı'nı yaptırdı. Ayrıca Gelibolu tersanesini büyütürken gemi inşa faaliyetlerini hızlandırdı (Sancar 2006: 88). Böylece Osmanlı Devleti, yavaş yavaş kara stratejisinden deniz stratejisine geçmeye başladı.

Fakat 1402 yılında Ankara Savaşı sonucunda Timur yenilgisi güçlü bir donanma kurma yolunda olan Yıldırım Bayezid için bir engel oldu. Osmanlı denizciliği bir süre duraklama dönemine girmiş oldu.

1.2. Fetret Dönemi Osmanlı Denizciliği

Ankara yakınlarındaki Çubuk Ovasında 1402'de yapılan Ankara Savaşı Yıldırım Bayezid ve Timur'u karşı karşıya getirmiştir. Savaşın Timur galip çıkmıştır. Bu durum Yıldırım Bayezid'in tesis ettiği Anadolu birliğini parçalamıştır. Osmanlı yenilgisinin başlıca nedenlerden biri Yıldırımın Anadolu beyliklerine son vermiş olmasına rağmen beylik anlayışını tam olarak ortadan kaldıramamış olmasıdır. Bir başka deyişle birbiriyle kaynaşmış uyumlu bir ordu meydana getiremeyişidir. Ankara Savaşının doğurduğu olumsuz sonuçlar yakın ve uzak birçok olumsuz gelişmeler yol açmıştır. 1402-1413 yılları arasında bir kargaşa dönemi olan Fetret Devri yaşanmıştır.

Ankara yenilgisinden sonra Timur kuvvetlerinden kaçan Süleyman Çelebi ve Sadrazam Ali Paşa mevcut donanmayla Rumeli'ye geçmeyi başardı. Osmanlı donanması Süleyman Çelebi'nin elindeydi. Fakat Süleyman Çelebi donanmaya yeterince önem vermedi. Kardeşleri ile giriştiği taht mücadelesi sırasında ne nakliye ne de savaş gemisi inşa etti. Donanmanın zayıflığının farkında olan Süleyman Çelebi, Venedik ile iyi geçinmeye çalışarak Rumeli'deki toprakları korudu (Olgaç 1952: 80).

Timur kuvvetleri Ege ve Marmara kıyılarına kadar geldiklerinde Rumeli'ye geçemediler çünkü ellerinde gemileri yoktu. Bu yüzden Osmanlı Devleti'ni bölme siyaseti izledi. Süleyman Çelebi Rumeli'deyken, Timur da Anadolu topraklarını beyliklere paylaştırmıştı. Timur'un yeniden oluşturduğu bu kıyı beylikleri XV. yüzyılda herhangi bir denizcilik faaliyetinde bulunmadılar. Çünkü beylikler, Osmanlı tahtını ele geçirmek isteyen şehzadelerin mücadelelerine ortak oldular (Sancar 2006: 89-90).

Çelebi Mehmed'in Osmanlı padişahı olmasıyla son bulan Fetret Devri'nden sonra Osmanlı, tekrar istikrara kavuştu. Bu dönemde Venedik ile süren dostluk son bulmuştu. Venedik'e karşı Gelibolu tersanesinde 42 gemilik bir filo hazırlanmıştı. Bu filonun başında Çalı Bey bulunuyordu. Venedik idaresinde bulunan bazı Ege adalarına baskınlar yapılmış ve 1416 yılında Venedik donanmasıyla Osmanlı donanması ilk kez çarpışmıştı. Venedik donanmasının top ateşine okla karşılık verilmişti. Neticede Osmanlı filosu mağlup olmuş ve 21 gemisini kaybetmişti. Bu yenilgiden sonra Osmanlılar denizciliği uzun süre ihmal etmişti (Daver t.y. : 20). Osmanlı denizciliğinin hala istenilen düzeyde olmadığı denizcilikteki gücüyle bilinen Venedik ile yapılan savaşta açıkça görülmüştür. Ancak bütün olumsuzluklara rağmen Fetret Devrinin bu kadar kısa sürede bitip tekrar yükselişe geçilmesi gerçekten üzerinde durulacak bir konudur. Osmanlı Devleti Timur darbesinden sonra yeniden canlanmış, beş yüzyıl Anadolu ve Balkanları idaresi altında tutabilmiştir (İnalçık 2002: 90).

1.3. II. Murad Dönemi Denizcilik Faaliyetleri

II. Murad tahta geçtiğinde Ceneviz ile Osmanlı Devleti arasındaki ittifak tekrar oluştu. Fakat II. Murad Bursa'da tahta otururken amcası olan Mustafa Çelebi de Edirne'de padişahlığını ilan etmişti. Böylece taht kavgalarının tekrar başladığını, Anadolu'da II. Murad'ın Rumeli'de ise Çelebi Mustafa'nın hükümdar gözüktüğünü söyleyebiliriz.

Mustafa Çelebi Rumeli'de olmasının avantajıyla Gelibolu'daki tüm gemileri kendi tarafına çekmişti. Durum böyle olunca II. Murad'ın Rumeli'ye geçmesi için

gemiye ihtiyacı vardı. Bunu doğal olarak dostluk ilişkileri içinde olan Ceneviz'den sağlayacaktı. Ceneviz de bu isteği yerine getirerek, 7 kadırgalık bir destek sağlamıştı. Zaten Gelibolu savaşında önemli derecede hasar almış olan Çelebi Mustafa kuvvetleri yenildi. II. Murad 1422 yılında Saruca Paşa'yı kaptan-ı deryalığa getirdi. (Sancar 2006: 93-94). 1431 yılına gelindiğinde Bozcaada, Venedik'in eline geçmiş ve burada düşman işgaline karşı güvenlik önlemleri alınmaya başlamıştı. Durumdan rahatsız olan Ceneviz, Bozcaada'da bulunan vatandaşlarının güvenliğini tehlikede olduğunu düşünerek II. Murad'tan Ceneviz vatandaşlarının haklarını koruması istemiştir. Bu sırada Macar Kralı VI. Ladislas Osmanlı Devleti'ne karşı savaş ilan etmiş, yanına Papa ve Venedik'i de çekmeyi başarmıştı. Hıristiyan kuvvetler Osmanlı topraklarına girmiş, Çanakkale Boğazını abluka altına almışlardı. Saruca Bey son derece akıllı bir siyaset izleyerek donanmayı Gelibolu'dan çıkartmamıştır. Çanakkale'den geçerek Karadeniz'e çıkmak isteyen bir Haçlı filosu boğazın en dar yerinde Saruca Paşa'nın yerleştirdiği toplar sayesinde büyük zayıat vermiş, bunu gören diğer gemiler geri dönmeye mecbur kalmıştır (Alpagut 1941: 365).

Özellikle bu kadar hızlı biçimde büyüyen bir Osmanlı için denizci personel yetiştirmek şöyle dursun, fethettiği bölgelerin kontrolünü sağlamakta dahi personel sıkıntısı çektiği çok açıktır. Osmanlı denizcilik ihtiyaçlarını belirli ücretler karşılığında Venedik ve Ceneviz gibi güçlü denizci devletlerden sağlamaktaydı. Denizlerde alınan mağlubiyetleri siyasi ve askeri tedbirlerle çözmüş olan Osmanlı Devleti azim ve kararlıkla şartların üstesinden gelmeyi başararak dünyanın en güçlü donanmalarından birine sahip olmuştur (Sancar 2006: 97-98).

1.4.Yükselme Dönemi Denizcilik Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nde deniz kuvvetlerinin kara ordusu karşısında İstanbul'un fethine kadar ikinci planda kaldığı söylenebilir. Aslında İstanbul'un alınması her alanda olduğu gibi denizcilikte de Osmanlı'ya bambaşka ufuklar açmış, onları sınırlarındaki denizlerden çıkarmış, karada olduğu gibi devlet, denizlerde de yenilmez olmuştur. Bir dünya siyaseti izleyen Osmanlı Devleti için bu son derece doğaldı.

1.4.1. Fatih Sultan Mehmed Dönemi Denizcilik Faaliyetleri

Fatih dönemindeki denizlerdeki gelişmeleri daha iyi anlamak adına öncelikle Osmanlı- Ceneviz ilişkilerine değinmek yerinde olacaktır. Ceneviz ile olan ilişkiler çok eskiye gitmekle beraber özellikle XV. yüzyılda zirve noktasına çıkmıştır. Tabii ki ilişkilerin bu düzeyde yüksek olması karşılıklılık ilkesine bağlıdır. Bizans-Venedik ittifakına karşı Ceneviz-Osmanlı yakınlaşmasından rahatlıkla söz edebiliriz. Özellikle Balkanlardaki yiyecek ihtiyacını karşılayan Ceneviz'in bu bölgedeki Osmanlı egemenliğine karşı ticari ilişkileri geliştirmesi son derece doğaldır. Karşılıklılık ilkesine bağlı olarak da Timur yenilgisinden sonra Türk kuvvetlerinin kalan kısmına Marmara kıyılarında seyreden Ceneviz gemilerine yardım etmiştir. Ayrıca daha önce belirttiğimiz gibi Ceneviz'in II. Murad devrinde Çelebi Mustafa karşısında Sultan'ın ordularının Gelibolu'ya aktarılmasındaki katkıları azımsanmayacak ölçüdedir (Basso 2002: 654-655).

Bu durum Osmanlı Devleti'nin Ceneviz'e alternatif bir güç olmasına değin sürmüştür. 1435 yılından itibaren karşılıklı ittifaklar çerçevesinde süren ilişkiler artık iki ülkenin tarafsız kalmasına dönüşmüştür. Bir yandan da Ceneviz, Osmanlı yayılmacılığını önlemek adına tedbirler almıştır. Ceneviz için 1453'te çalan tehlike çanları 1475'te dönüm noktasına ulaşmıştı. Kefe ve Karadeniz'deki kolonilerinin düşüşü ve bu bölgelerde Osmanlı'ya bağlı devletler kurulması onların Hristiyan Devletlerle birleşmesine yol açtı. Daha sonra İslam sancağını Orta Asya'ya geri yollamak için ellerinden geleni yapmalarına yol açmıştır. Fatih'in ölümünden sonra şehzade Bayezid ve Cem arasındaki mücadele Ceneviz için bir fırsat oldu. Osmanlı iç karışıklığından yararlanmak isteyen Ceneviz ve Hristiyan kuvvetler, İstanbul'u ele geçirmeye çalışsalar da Avrupa devletlerinin arasındaki mücadeleler dolayısıyla başarısızlığa uğramıştır (Basso 2002: 656-660).

Fatih, 1451 yılında tahta geçtiği sırada denizcilik alanında son derece ileride olan Venedik, Ceneviz ve İspanya'nın denizlerdeki hâkimiyeti Osmanlı'nın yayılma ve genişleme politikalarına engel teşkil etmekteydi. Fatih öncelikle Gelibolu Tersanesi'ni büyütmüş ve Osmanlı için hayal ettiği karada olduğu gibi denizlerde de ihtişamlı ve

güçlü bir devlet olmayı sağlayacak adımlar atmıştır. Bunu sağlamak adına kısa sürede 300 parça gemiden oluşan bir donanma hazırlamıştır. Fakat asıl sorun şuydu; gemicilerinin bilgisi ve tecrübesi yeterli değildi. İstanbul'a yapılacak bir saldırıda Venedik, Ceneviz ya da Katalan kuvvetlerinin yardımlarını kesmesi gerekmektedir. Bunun için Yıldırım döneminde yaptırılan Anadolu Hisarı'nın tam karşısına Rumeli Hisarı'nı yaptırdı. Böylece İstanbul'a geçişleri kontrol altında tutmayı başarabilecekti. Nitekim Venedik, Karadeniz'e açılmak için Osmanlı'ya vergi ödemeye başlamıştı (Nutki 1993: 16).

Baltaoğlu Süleyman Paşa emrinde 320 adet gemiden oluşan Osmanlı donanması Ahırkapı'dan Üsküdar'a kadar yarım daire şeklinde demirlemiştir. Roma İmparatorluğu'nun son kalesi olan İstanbul bir kez daha kuşatma altına alınmıştı. Kuşatma sırasında dört Ceneviz gemisi ve Sakız'dan gelen bazı korsan gemileri İodosun da yardımıyla kuşatmayı yarmayı başarmıştı (Nutki 1993: 16). Neticede Osmanlı donanması küçük gemilerden oluşmakla beraber bilgi ve tecrübe anlamında da zayıftı.

Limana girmeyi başaran Ceneviz gemileri karşısında bu duruma çok sinirlenen Sultan denizcilerin başarısızlığından sorumlu tuttuğu Baltaoğlu Süleyman Paşa'yı görevden alarak yerine donanma komutanlığına Hamza Bey'i getirmiştir. (Daver t.y. : 21).

Fatih, 21 Nisan günü, hazırlıkları daha önceden başlamış olduğu anlaşılan donanmayı karadan Haliç'e geçirme fikrini hayata geçirmiştir. Özellikle Haliç'in kıyı kısmındaki surların zayıf olmasını değerlendirilmiştir (Bayır 2002: 606). Öncelikle donanmanın karadan çekileceği yer tespit edildi. Bu yol Kasımpaşa'ya kadar inmekteydi. Yol tespit edildikten sonra yolun açılma faaliyetlerine başlandı. Çünkü ormanlık bir alandı. Daha sonra yuvarlak ağaçlardan kazıklar yapıldı. Gemilerin kazıklar üzerinden kayması için de Cenevizlilerden alınan zeytinyağı, sadeyağ ve domuz yağı ile kazıklar yağlandı. Bu işler yapılırken düşmanın bunu fark etmemesi için aldatıcı hareketler yapıldı (Taneri 1981: 336). Gerçekten de dönemin şartlarına bakıldığında donanmanın karadan denize indirilmesi önemli bir olaydır. 21-22 Nisan günü yaklaşık 60-70 gemi Haliç'e indirilmiştir. Bunu gören ve o dönemde hurafelerin yaygın olduğu Bizans bu

olayı hayretler içinde izlemiş ve Müslümanların sihir yaptığı fikri oluşmuştur. Osmanlı donanmasını Haliç'te gören Bizanslılar, büyük ölçüde korkuya kapılmıştır. Bizans'a barış teklif edilerek teslim olmaları durumunda canlarına ve mallarına hanel gelmeyeceği belirtilmiştir. Bu teklifin imparator tarafından reddedilmesi üzerine fetih kaçınılmaz hale gelmiştir (Bayır 2002: 607).

18 Mayıs'a kadar karadan ve denizden yürütülen muhasaraya yeni bir kuşatma aracının eklenmesi şehrin düşüşünü hızlandırdı. Bu araç üst katlarına merdivenle çıkılan, gövdesinden ateş açma pencereleri olan kule idi. Kuleler sayesinde Osmanlı askerleri surlara iyice yaklaşabilmişti. 23 Mayıs günü artık surlarda gedikler açılmaya başlanmıştı ve Bizans ordusu da oldukça yorgundu. Son bir kez Sultan anlaşma teklif ettiyse de bu teklif İmparator tarafından kabul edilmedi. 26 Mayıs'tan itibaren Osmanlı gemileri mum donanması yaptılar, bütün surlar boyunca meşaleler yakıtılmış, Bizans adeta ışık çemberi ile çevrilmiş. 29 Mayıs günü de şehre girilmiştir (Bayır 2002: 607-608).

İstanbul'un alınması Halil İnalçık'ın belirttiği gibi, “*İmparatorluğun merkezine sahip olan kişi imparatorluğun haklı sahibidir*” anlamına geliyordu. Fatih kendisini Roma İmparatorluğu'nun tek meşru varisi saymıştır. Trapezuntios, Fatih'e aynen şöyle hitap etmiştir; “*Kimse şüphe etmez ki, sen Romalılar İmparatorusun. İmparatorluk merkezini hukuken elinde tutan kimse İmparatordur ve Roma İmparatorluğu'nun merkezi de İstanbul'dur*” (İnalçık 2010: 111). Fatih'in İstanbul'u almasından sonra kendini Roma'nın varisi görmesi onun ne kadar güçlü bir İmparatorluk kurmak istediğine açık delildir. Bunu yaparken de elbette kara ordusunun gücü kadar denizlerde de güçlü bir donanma kurması gerektiğini bilmektedir.

İstanbul'un fethi her alanda olduğu gibi denizcilik alanında da çığır açmıştır. Bu fetihden sonra gözler adalara çevrilmiştir. Bir yandan da Çanakkale Boğazı düşman saldırılarına karşı koyabilecek duruma getirilmiştir (Demircan 2002: 672). Bu fetihle Osmanlı denizciliği bir üs kazanmış oldu. Donanmanın merkez üssü olan İstanbul'a Haliç'in durgun sularından faydalanılarak Kasımpaşa'nın Hasköy tarafına bir tersane

inşası için dönemin kaptan-ı deryası olan Hamza Paşa'ya görev verilmiştir (Bostan 2010: 13).

İnoz kalesi, Semadirek ve Taşoz adalarının zaptında başarıya ulaşmıştır. 1460 yılında Cenevizlilerden Amasra kalesi, İsfendiyaroğullarından Sinop Limanı ve Doğu Roma İmparatoru prenslerinden David Comanes'in elinde bulunan Trabzon ele geçirilerek Karadeniz sahilindeki ticari üstünlük Osmanlı'nın eline geçmiştir. 1475 yılında Venedik hâkimiyetinde bulunan Midilli, Eğriboz, ve Limni adaları Osmanlı hakimiyetine geçmiştir. Büyük bir donanma ile Karadeniz'e açılan Gedik Ahmet Paşa Kefe ve Azak kalelerini Cenovalıların elinden almıştır (Nutki 1993: 17).

Bu başarılarından sonra Doğu Roma'nın başkentini ele geçiren Fatih, Batı Roma'nın başkentine de gözünü dikmişti. Fatih'in İtalya seferi için görevlendirdiği Gedik Ahmet Paşa Otranto kalesini ele geçirdi. Ancak Fatih'in 1481 yılında vefatı ile bu sefer yarım kaldı ve Otranto kalesi Napoli Krallığına geçti. Otranto seferi ile Fatih dönemi Osmanlı denizciliğinin Batı Akdeniz'e açıldığını görüyoruz (Keskin 2007: 13-14).

Doğu Roma'nın başkentinin alınması Batı Avrupa'yı panikletmiş ve İtalya'nın da ele geçirileceği söylentilerini doğurmuştu. Daha öncede belirttiğimiz gibi Fatih kendisini Roma'nın varisi olarak görüyordu. Kendisini böyle gören biri için İtalya'nın alınması düşüncesi gayet tabii idi.

1.4.2. II. Bayezid Dönemi Denizcilik Faaliyetleri

Öncelikle bu dönem için şunu söylememiz gerekmektedir. Fetihler yönünden II. Beyazid, dönemi Babası Fatih oğlu Yavuz Sultan Selim ve torunu Kanuni Sultan Süleyman dönemleri kadar parlak bir dönem değildir. Ancak her şeye rağmen Osmanlı'nın Yakındoğu ve Doğu Akdeniz'deki yükselişi bu dönemde de devam etmiştir.

II. Beyazid dönemi aslında Fatih'e bir tepki dönemi olarak da görülebilir. Fatih'in aksine daha geleneksel yapıda olan II. Beyazid döneminde yaşanan Cem Sultan

hadisesi padişahın hareket alanını kısıtlamıştır. Bu durumda Osmanlı Sultanı, kendisini kanıtlamak zorundaydı. Bu nedenle Fatih'in başarısızlığa uğradığı Bogdan'ı seçti. Karadeniz ve Kırım'a sarmak isteyen Lehistan Krallığının himayesini sağlayan Bogdan Bey'i Stefan'dan Kilia ve Akkerman'ı alarak kuzey memleketlerinin Akdeniz'le olan bağlantısı sağlayan bu iki antrepoyu alarak Osmanlı'ya bağladı (İnalçık 2010: 131). II. Beyazid donanmaya önem verdiği açıktır. Dönemin en büyük denizcilerinden biri olduğu kabul edilen Kemal Reis, Sultan tarafından 1495 yılında Osmanlı himayesine alınmıştır (Kissling 2002: 113).

Bu dönemin önemli olaylarından biri de 1487 yılından beri Sultan'dan yardım isteyen Gırnata'lı Müslümanlardır. XVI. yüzyılın ilk yarısından itibaren özellikle Kemal Reis tarafından İspanyol toprakları olan Malta, Sardunya, Sicilya ve Barlear adalarına akınlar yapılarak İspanyollara gözdağı verilmek istenmiştir. İşte bu dönemde de Gırnata'dan sürülmeye başlamış olan Müslümanlara, dini kişiliğinden şüphe duyulmayan sultan yardım etmiştir. II. Beyazid için, Doğu Akdeniz'deki Osmanlı hâkimiyetinin temellerini attığını ve bununla da kalmayıp Kuzey Afrika'ya kadar hâkimiyetini uzatacağını söyleyebiliriz (Kissling 2002: 115). Sadece bununla da kalınmayarak 1492 yılında 100.000'e yakın İspanyol Yahudi'si de sultanın himayesinde Osmanlı ülkesinin değişik bölgelerine yerleştirilmiştir (İnalçık 2010: 134).

1499-1502 tarihlerinde Venedik-Osmanlı savaşı başlamıştır. Öncelikle Venedik ile ilişkiler bazı sebeplerden ötürü bozulmaya başlamıştı. Özellikle İtalya'da başlayan değişimler ve buradaki devletlerin Osmanlı'ya müracaat etmeleriyle Venedik aleyhtarı bir durum oluşmuştu. Memlûklularla yapılan savaşta yorgun düşen Osmanlı donanmasının Kıbrıs'a kabul edilmemesi bu savaşı körüklemiştir (İnan 2002: 719). Bu savaş için Gelibolu'da büyük bir donanma hazırlanmış, başına da Küçük Davud Paşa getirilmiştir. Osmanlı donanması 300 gemiden oluşmaktaydı. Donanmada Kemal Reis ve Burak Reis gibi ünlü denizciler de görev yapmıştır. Venedikliler, Osmanlı donanmasının İnebahtı'ya girmesini engelleyememişler, İnebahtı Limanı'na giren Osmanlı donanması kaleyi ele geçirmiştir (İnan 2002: 719). Bu savaşla birlikte Osmanlı donanması, Venedik donanması karşısında başa baş bir mücadele verecek konuma gelmiştir. Türk denizciliğinin gelişmeye başladığını açıkça göstermiştir. İnebahtı'nın ele

geçmesinden sonra Venedikliler anlaşma yoluna gittilerse de Osmanlı'nın belirlediği şartları kabul etmediler. Böylece Osmanlı donanması yeniden faaliyet geçti. (İnan 2002: 720).

Genel olarak Osmanlı'nın bu zaferleri Akdeniz egemenliğinde bir başlangıç olmakla beraber, Osmanlı artık İtalya üzerindeki savaşlarda bir güç dengesi olarak Avrupa politikasına da girmiş bulunmaktadır (İnalçık 2010: 133-134).

1.4.3. Yavuz Sultan Selim Dönemi Denizcilik Faaliyetleri

1512 yılında tahta çıkan Yavuz Sultan Selim tıpkı babasının yaptığı gibi denizlerde güçlenmeyi sürdürmüştür. Hatta 1513 yılında Venedik, Osmanlı Sultanını tebrik amacıyla Antonio Justinian'ı elçi olarak İstanbul'a göndermiş, ayrıca barış koşullarını da yenilemek istemişti. Bu sırada Osmanlı vezirleri barış antlaşmasına iki madde daha eklemek istediler. Bunlardan birincisi Osmanlı donanması sefere çıktığında Venedik kendi sınırındaki limanları Osmanlı donanmasına açacaktı. Üç yıl sonra Yavuz Sultan Selim Suriye ve Mısır'a düzenlediği sefere destek olmak amacıyla gönderilen donanma için bu maddenin işletilmesini istemiştir. İkinci olarak II. Beyazid döneminde Venedik'ten alınan verginin yine devam etmesi öngörüldü (Brummett 2009:155). II. Beyazid döneminden itibaren Venedik, Osmanlı'nın deniz gücünün üstünlüğünü benimsemişti. Bu yeni anlaşma ile Osmanlı'yı kendisinden üstün gördüğünü açıkça belirtmiştir.

1514 yılında Galata ve Gelibolu'da iki yüz gemi demirli dururken yeni gemiler için kereste temini devam etmekteydi. Yalnızca bir ayda elli kadirga iskeleti yapıldı. Yavuz Sultan Selim, Şah İsmail'e karşı sefere çıktığında dahi bu gemi inşa faaliyetleri devam etmişti. Aslında bu kadar fazla gemi yapılması Selim'in kafasında başka planların olduğunu göstermektedir. Memluklulara yapılacak olan saldırı ve sefer sırasında herhangi bir isyan karşısında birliklerin hızlıca nakledilmesi için gerekli gördüğünü söyleyebiliriz (Brummett 2009: 156).

Yavuz Sultan Selim, kara kuvvetlerinin yanında donanmanın da büyütülmesini istemiş; bunun için de Piri Mehmed Paşa'ya emir vermiştir. Öncelikle Kasımpaşa ve Hasköy arasında kalan ve daha önceden Bizans tarafından tersane olarak kullanılan fakat sonradan mezarlık haline getirilen alanı tespit etmişti. Böylece Fatih döneminde kullanılan tersaneyi genişletmeyi amaçlamıştır. İstanbul'daki Haliç tersanesi 1516 yılında tamamlanarak hizmete girmiştir (Gencer 1985: 12).

Osmanlı gerçekte denizlerde yayılcı bir siyaset sergilemiş ve onun denizlerdeki üstünlüğü karşısında boyun eğen sadece Venedik olmamıştır. Memluk Sultanı Kansu Gavri de 1516 yılında beklenen saldırıyı savunmak amacıyla İskenderiye'ye iki yüz top göndermiştir. Gerçekten de bir yandan Portekiz diğer yandan Safevi tehlikesi altında olan Memlûklular için bu çok pahalı bir yatırım olmuştur. Bunun nedeni hazırlanan Osmanlı donanmasının kendisini hedef alacağı düşüncesidir (Brummett 2009: 157). Sadece bu korkuya kapılan Memluk Devleti olmamış, bu büyük donanma karşısında Rodos Büyük Üstad'ı Fabrizio del Caretto da Rodos'a saldırılacak korkusuna kapılarak Safevi Devleti ile bazı görüşmelerde bulunmuştur. Bunun amacı Safevilerin Osmanlı'nın doğu sınırında çatışma çıkararak Akdeniz'deki emellerinden vazgeçmesini sağlamaktır (Brummett 2009: 157).

Osmanlı, Memluk Devletine son vermeden önce Portekizliler karşısında oldukça güç duruma düşen Memlûklulara yardım etmiştir. Özellikle Memlûklular 1514 tarihinden itibaren bir yandan Şah İsmail ile bir yandan da Portekiz tehdidi altında kalmıştır. Portekizliler Hint Okyanus'undaki ticari tekeli ele geçirmek için Araplarla kıyasıya mücadeleye girmişler, Arapların ticaret yolunun kesmek için Aden Körfezi'nde Sokota Adasını ve Basra Körfezi ağzındaki Hürmüz'ü ele geçirmişlerdir. Bu durum karşısında hem gemi açısından hem de ateşli silah bakımından olsun düşmanla başa çıkamayacak olan Memluk zorunlu olarak Osmanlı'dan yardım istemiştir (İnalçık 2010: 140-141).

Bu yardım karşısında harekete geçen Yavuz Sultan Selim, büyük miktardaki kereste ve topu yardım için yola çıkarmış, ilk deneme Rodos Şövalyeleri tarafından başarısızlığa uğramasına rağmen daha sonraki yardımlar ulaşmıştır. Portekiz, özellikle

Arapların Hint Okyanusu'ndaki hayati kaynaklarını kesmek, Mekke ve Medine'yi ele geçirme tehdidinde bulunuyordu. Bu durum karşısında Arap dünyası Osmanlı hâkimiyetine kendisini çoktan hazırlamış bulunuyordu. Zaten Yavuz Sultan Selim, Dulkadiroğlu Alaüddeve'nin ülkesini ve Diyarbekir'i almakla Memlûkluların eskiden beri hakimiyet alanı saydıkları toprakları ele geçirmiş bulunuyordu (İnalçık 2010: 141). Neticede Osmanlı, Memlûk hâkimiyetine son vermiş oldu.

Bundan sonra Portekiz ile Kızıldeniz'de mücadeleler başladı. 1515'te Memlûk Sultanı tarafından Kızıldeniz'e gönderilen donanma reisi Selman Reis, Padişah'ın himayesine girdi. 1517 yılında Portekizliler, Kızıldeniz'e girmiş hatta Cidde'ye kadar ulaşmışlardı. 1524 yılında Osmanlı, sistemli bir şekilde Portekiz karşısında harekâta girişti ve Osmanlı siyasetinin temel hatları belirlendi. Buna göre Kızıldeniz'de sürekli bir donanma bulundurulacak, Portekiz Kızıldeniz'den atılacaktı. Bu amaç için Süveyş'te yapılan bir donanma ile (8 kadirga, 3 galyata, 6 başarda) Selman Reis önderliğinde Yemen'e ve Aden'e saldırılar yapıldı. Bu bölgeler ele geçirildi ve artık Hindistan'da bulunan Müslüman hükümdarlar, Portekiz karşısında Osmanlı'dan yardım istemeye başladılar (İnalçık 2010: 143-144). İnşa edilen donanmanın bir diğer hedefi de Rodos'u ele geçirmektir. Yavuz, bu amacına ulaşmadan vefat etmiştir. Rodos'un fethi oğlu olan Kanuni tarafından gerçekleştirilmiştir (Daver t.y. : 27).

Yavuz Sultan Selim, sekiz yıl gibi kısa bir zamanda Osmanlı topraklarını neredeyse üç katına çıkarmıştır. Bunu yaparken sadece kara ordusunu güçlendirmekle kalmamış denizlere de bir o kadar önem vermiştir. Bir yandan da denizlerde savaşlar yaşanmasa dahi donanmayı kara ordusunun bulunduğu yerlere yakın limanlara getirerek kara ordusunun naklini aynı zamanda beslenme gibi konulara da çözüm sağlayarak donanmaya stratejik bir anlam vermiştir.

1.4.4. Kanuni Sultan Süleyman Dönemi Denizcilik Faaliyetleri

Akdeniz ve güney denizlerinde Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz politikalarını geliştiren ilk Padişah Kanuni Sultan Süleyman olmuştur. Şehzadelik yıllarında aldığı eğitimin gereği tahta çıktığında kara ve deniz politikalarında yeni arayışlara yönelmiştir.

Dünyanın en büyük ve donanımlı orduları Braudel'in deyimiyle “Türk savaş makinesi” onunla birlikte süratle harekete geçmiştir (Bostan 2005: 14).

Fatih dönemiyle başlayan “Sultan-ı berr u bahr”, kara ve denizlerin Sultanı, Kanuni ile birlikte “Sultanü'l berreyn ve hakanü'l-bahreyn”e çevrilmiştir. XVI. yüzyıl sonlarında bu unvanlara ek olarak hâkimiyeti altındaki denizlere “Derya-yı Kulzüm” yani Kızıldeniz de kesin olarak eklenmiştir (Bostan 2005: 14).

Kanuni tahta çıktığında İslam aleminde kazanılan yeri korumak ve ataları gibi başarılar elde etmek için 1521 Belgrad, 1522'de babasının ömrünün yetmediği Rodos'u fethetmiştir. Bu yerlerin alınmasıyla Osmanlılar, Batı Akdeniz ve Orta Avrupa'nın kapılarını açmışlardır (Arıkan 1995: 14). Osmanlı, Avrupa topraklarını hakimiyeti altında tutmak için Akdeniz'e, Mısır ve Arap Yarımadasını elinde tutmak için Kızıldeniz'e hakim olmak zorundaydı. Bu geniş alanı hâkimiyeti altına alması için de çok büyük deniz filoları kurarak teşkilatlanması gerekmektedir (Bostan 2010: 17).

1532 yılına gelindiğinde denizlerde şaşırtıcı bir şekilde Osmanlı'ya darbe vurulmuş ve Mora'nın güneyinde yer alan Koron limanı ele geçirilmiştir. Bu şaşırtıcı olay üzerine Osmanlı Divanı, Akdeniz'de kesin kararlar alınması gerektiğini anlamış oldu. Artık Akdeniz, Şalken ile başlıca mücadelenin merkezi olacaktı. Akdeniz'de Hıristiyanları yıldırان ve Cezayir'i ele geçiren deniz kurdu lakaplı Barbaros Hayreddin, Padişah İstanbul'a çağrılarak, kaptan-ı derya unvanı ile Osmanlı donanmasının başına getirilmiştir. Ertesi yıl Barbaros tarafından Koron alınmıştır. İstanbul Tersanesi'nde Barbaros Hayreddin Paşa önderliğinde çalışmaya başlanmıştır. Osmanlı, Fransa ile ittifak yaparak Şarlken'in elinden bulunan adalara akınlar yaptı. Böylece İtalya Harplerinde Osmanlı aktif rol üstlenmişti. Zaten Fatih'in Otranto seferinden beri İtalya istilası açık tutulan bir konuydu (İnalçık 2010: 157).

Barbaros'un Osmanlı donanmasıyla çıktığı ilk büyük sınav 1538 yılındaki Preveze Deniz Savaşı olmuştur. O dönemin koşullarında Avrupa devletleri tek başına Osmanlı ile başa çıkabilecek durumda değildir. Bu yüzden başta Papalık, Venedik, İspanya, Portekiz, Ceneviz ve Malta güçleri birleşmiş, donanmanın başına da ünlü

Andria Doria getirilmiştir. Batılı güçlerin elinde kadirga ve kalyondan oluşan en az üç yüz gemi varken Barbaros'un elinde ise 122 çekdiri bulunmaktadır. Barbaros özellikle Akdeniz gibi denizlerde genelde durgun su olması bakımından kürekli kadirgaları tercih etmiştir. Çünkü durgun sularda dar, sığ yerlerde iyi hareket edebilmektedirler. Ayrıca Haçlı kalyonları o dönemde kısa top atışı yaparken Osmanlı, Kemal Reis'ten itibaren uzun top atışları yapabilmektedir (Bostan 2010: 20). Preveze galibiyetiyle Hıristiyan dünyası Akdeniz'deki hâkimiyetini kesin olarak kaybetmiştir. Böylece Osmanlı'nın kara imparatorluğunun yanına deniz İmparatorluğu da eklenmiştir (Bostan 2010: 21). Akdeniz'deki hakimiyet, İnebahtı Savaşı ve Uluç Ali Paşa'nın ölmesiyle Osmanlı İmparatorluğu'nun gerilemeye başlamasına kadar sürmüştür (Ibarra 2002: 1106).

1543 yılında Osmanlı- Fransız ittifakının sonucunda Osmanlı donanmasının Barbaros önderliğinde Nice seferine çıktı. Bu donanma 110 kadirga ve 4 mavnadan oluşuyordu. Donanma önce Messina sonrada Napoli civarındaki kaleleri ele geçirdi. Haziran 1573 yılında Marsilya'dan Nice'ye geçerek kısa sürede şehri ele geçirdi. Kışın yaklaşması üzerine Toulon'da kalan Barbaros bu sürede Cenevizlilerde esir bulunan Turgut Reis'i kurtarmıştır. 1544'te buradan ayrılan Barbaros çok sayıda ganimet ile İstanbul'a dönmüştür (İnalçık 2006: 133-170).

Barbaros'un Fransa'da kalması çok kolay olmamıştır. Fransa ile ittifak haline olunduysa da yabancı bir şehirde uzun süre yaşamak çok zor olmuştur. Hatta anlaşmaya göre Osmanlı donanmasının erzakını Fransızlar karşılayacaktır. Fakat o dönem Fransa'nın bu lüksü karşılaması oldukça güçtür. Ancak Osmanlı Devleti'de Şarlken tarafından Fransa'nın güney sahillerine yapılacak saldırılardan Fransa'yı korumuştur (İnalçık 2010: 160-162).

Barbaros Hayreddin Paşa Preveze'de galibiyet yaşarken başka bir Osmanlı donanması ise Hadım Süleyman Paşa komutasında Hindistan'daki Diyu kalesini kuşatmıştır. Hadım Süleyman Paşa'dan sonra bu teşebbüsü Piri Murad ve Seydi Ali Reisler devam ettirmişseler de Portekizlilerle mücadelelerden çok Hint Okyanusu'nun azgın dalgalarıyla başa çıkamamışlardır (Gencer 1985: 17). Bu yüzden Hindistan, Osmanlı nüfuzu altına alınmadı.

Barbaros devrinden sonra Batı Akdeniz'deki mücadeleyi Turgut Paşa ve Piyale Paşa devam ettirdi. Turgut Reis 1551'de Trablus'u fethetti ve Kuzey Afrika'daki Osmanlı beylerbeyliği kendisine verildi. 1563'te Korsika'nın işgal edilmesini isteyen Fransızlar, Osmanlı'dan yardım istedi. Bu isteği reddeden ve Fransızlarla birleşmeyi istemeyen Turgut Reis düşüncelerini Padişah'a belirttiyse de sonuç alamadı. Neticede Turgut Reis Korsika'yı kuşatarak Bastia şehrini aldı. 1560 yılında Trablus'un geri alınmasını isteyen Haçlı donanması, Cerbe Adası'nı işgal etti. Cerbe önünde yaşanan savaş Osmanlı'nın kesin üstünlüğüyle sonuçlandı. Bundan sonra Osmanlı, Haçlı şövalyelerinin elinde bulunan Malta'yı almak için harekete geçti (İnalçık 2010: 163-164).

Malta seferi için Akdeniz'deki tüm Osmanlı deniz güçleri İstanbul'da toplandı. 180 gemilik donanma Malta kuşatmasında 20.000 kayıp verdi ve kuşatma kaldırıldı. Malta'daki başarısızlık gözleri Kıbrıs'a çevirmişti. Kıbrıs'ın alınması konusunu II. Selim'in yakın adamı olan Lala Mustafa Paşa desteklerken, Sokullu karşı çıkmaktaydı. Ona göre Kıbrıs'ın alınmasından daha önemli olan Rusya tehlikesiydi. Rusların, Astrahan Hanlığı'nı işgal ederken Hac yolunu kesmesini ve İran Safevilerle işbirliğini daha tehlikeli görmekteydi. Sokullu'nun Don-Volga kanal projesiyle Astrahan'ı Rusların elinden alma planı sonuçsuz kaldı (1569). Bununla birlikte Kıbrıs için hazırlıklar yapıldı ve Lala Mustafa Paşa komutasında Kıbrıs'a çıkarma yapıldı (1570). Diğer yandan Uluç Ali, Tunus'tan İspanyolları kovmaya çalışıyordu (İnalçık 2010: 164-165).

Bu dönemin diğer önemli olayı da Osmanlı deniz coğrafyacılığının mükemmel gelişimidir. Özellikle Piri Reis ve Seydi Ali Reis tarafından oluşturulan denizcilikle ilgili kaynaklar bu alanda önemli katkılar sağlamışlardır (Sarıcaoğlu 2002: 160).

Seydi Ali Reis ise Hint denizinde düşmanla yaptığı mücadele ile birlikte filosunu kaybetmişti. İstanbul'a kara yoluyla dönmek zorunda kalan Seydi Ali Reis, Hint ve İran ülkelerinden geçerek üç yılda İstanbul'a ulaşmıştır. İstanbul'da Mirat-ı Memalik adlı eserini yazan Seydi Ali Reis ayrıca Coğrafya, Matematik ve Denizcilik ilmiyle ilgili kitaplar yazmıştır (Gencer 1985: 18). Hint Okyanusu hakkında edindiği bilgileri de El-

Muhit adlı eserinde toplayarak deniz astronomisi hakkında bilgiler sunmuştur (Sarıcaoğlu 2002: 166).

Kanuni dönemi hem karada hem de denizlerde hâkimiyetin zirve noktasına çıktığı dönemdir. Özellikle bu dönemde önemli deniz korsanlarının Osmanlı hâkimiyetine alınması ve dönemin teknolojisinin önünde olmak başarıyı getirmiştir. Ayrıca Osmanlı tersanelerinde üretilen gemiler o dönemin deniz gücü olan Venedik tersanesine kıyasla oldukça fazla olmuştur.

1.5. İnebahtı Savaşı ve Sonrasındaki Gelişmeler

İnebahtı (Lepanto) deniz savaşı Osmanlı donanmasının kaybettiği ilk büyük savaş olarak bilinmektedir. Özellikle 1570 yılında II. Selim zamanında Kıbrıs'ın alınması neticesinde Haçlı devletleri ittifak kurarak Kıbrıs'ı kuşatmışlardı. Altı ay süren uzun bir deniz hareketinde Osmanlı donanması yorgun düşmüş ve bazı Levent gemileri ile sancakbeyleri izin alarak donanmadan ayrılmışlardır (Bostan 2010: 25). Bu durum Osmanlı donanmasını olumsuz şekilde etkilemiştir.

Müttefik donanmasında bu sırada Kıbrıs'a mı saldıracağı yoksa Osmanlı donanmasına mı saldıracağı konusunda tartışma yaşandıysa da Osmanlı donanmasına saldırılması konusunda birlik olmuşlardır. Osmanlı donanması İnebahtı körfezinde beklerken düşmanın gelmekte olduğu haberi alındı. Yapılan müzakerelerde Uluç Ali Paşa ve Pertev Paşa birçok eksiği olan donanmanın dışarı çıkmayarak körfezde beklemesini savunurken kaptan-ı derya olan Müezzinzade Ali Paşa düşmanla savaşılması fikrini savunmuştur (Bostan 2010: 25-26).

İki büyük güç İnebahtı'da karşılaşmıştır(1571). Osmanlı donanması 230 gemi ve 25.000 askerden oluşurken müttefik donanması 243 gemi ve 37.000 askerden oluşmaktaydı. Bununla beraber Osmanlı donanması kürekçi bakımından eksik ve yorgun bir donanmaydı oysa müttefik donanması taze bir kuvvete sahipti (İlgürel 2002: 1182).

Neticede iki tarafın da çok ağır zayıflar verdiği bu savaşı Haçlı donanması kazanmıştır. Fakat yaptığı başarılı akınlar ve düşman ordusuna verdiği hasarlar bakımdan Uluç Ali Paşa kaptan-ı deryalığa getirilmiştir. Alınan bu galibiyet Avrupa'da coşkuyla kutlanmıştır. Hatta bu savaşı tasvir eden yapıtlar, abideler Papalık ve Venedik tarafından yapılmış ve günümüze kadar gelmiştir. Bu galibiyet Kıbrıs'ın alınmasını unutturmuşsa da İspanya öncülüğünde tekrar Akdeniz'de bir ittifak sağlanamamıştır (İlgürel 2002: 1183). İnebahtı Savaşı Osmanlı için bir dönüm noktası olmuştur.

1571 yılında Osmanlı donanmasının İnebahtı'da yok olması ve İspanyol donanmasının 1588'de İngilizler tarafından aldığı ağır yenilgi bu iki büyük deniz gücünün artık denizlerdeki hakimiyeti yavaş yavaş İngiltere ve Fransa'ya bırakmasının başlangıcı olmuş, bundan sonra yapılan yatırımlar eski kudretini tekrar sağlama çabaları başarısızlıkla sonuçlanmıştır (Arıkan 1995: 41).

Savaşın ardından neredeyse donanmasının tamamını kaybeden Osmanlı savaşı takip eden kış mevsiminde başta İstanbul, Gelibolu, İzmit ve Sinop tersaneleri olmak üzere Varna, Silistre, Semendire, Burgaz, İğneada, Vize, Ahyolu, Süzebolu, Midye, Kefken, Bartın, Samsun, Biga, Gemlik, Rodos, Alanya, Antalya ve Sakarya nehri üzerinde gemi inşa faaliyetlerine başlayarak kısa bir sürede büyük bir Osmanlı donanması oluşturarak 1572'de Uluç Ali Paşa önderliğinde denize açılmıştır. Böylelikle kısa bir sürede İnebahtı'daki donanma kadar güçlü bir donanma meydana getirilmiştir (Bostan 2010: 27).

Kanuni döneminin ikinci mücadele sahası olan Hint Denizi'nde de Portekiz ile olan mücadele devam etmekteydi. Bağdat ve Basra'nın ele geçirilmesiyle Basra körfezine ulaşan Osmanlı, Portekiz ile olan mücadelesini Basra ve Süveyş tersanelerinde hazırlanan gemilerle sürdürmüştür. Özellikle Hindistan'daki küçük İslam devletleri ve Sumatra'daki Açe İslam Sultanlığı'nın Portekizlilerin akınları karşısında Osmanlı'dan yardım beklmeleri Osmanlı donanmasının Hint Denizi'ne açılmasına neden oldu. Hint seferleriyle Kızıldeniz ve Basra Körfezinde Osmanlı hamiyeti sağlanmış, Portekizliler sadece açık denizlerde dolaşmışlardır. XVI. yüzyılda Osmanlı'da İnebahtı'daki gibi büyük bir deniz savaşına benzer bir savaş yaşanmadı.

1574 Tunus seferi hariç bu yüzyılın sonlarında İmparatorluk donanmalarının yerlerini küçük donanmalara bıraktı (Bostan 2010: 28-29).

XVII. yüzyılda Venedik Akdeniz'de üstünlüğü tekrar ele geçirmeye başlamış, Osmanlı donanmasını mağlup ederek bazı adaları ele geçirmiştir. İstanbul'u tehdit eden Venedik karşısında Köprülü Mehmed Paşa Bozcaada ve Limni'yi almak için büyük uğraş vermiştir. Bunun nedeni dönemin oluşturduğu şartlara uyulmayıp kadırğa kullanımına devam edilmesidir (Gencer 1985: 20-21). XVI. yüzyıl boyunca Akdeniz'in hakimi olan Osmanlı Devleti artık denizlerdeki gücünü kaybetmeye başlamıştır.

Osmanlı gemi teknolojisindeki gelişmelere değinecek olursak, Akdeniz'deki değişimin aslında okyanuslardaki gelişimden pek farklı olmadığını söyleyebiliriz. Yani okyanuslarda kullanılan gemiler kısa süre içinde Akdeniz'de de görülmeye başlanmıştır. Kadırgalardan örnek alınıp daha uzun ve büyük olan kalyonlar aslında manevra kabiliyeti olmayan ve hızlı hareket edemeyen gemilerdi. Fakat gemi mühendislerinin katkıları neticesinde XVI. yüzyıl ortalarından itibaren bu özellik ortadan kalktı. Kalyon, İspanyol menşeli olmasına rağmen onu geliştirenler İngilizler olmuştur (Bostan 2010: 37).

Venedik'in gemi teknolojisine bakarsak bir dönem büyük yelkenli gemileri tercih ettilerse de genel olarak kadırgadan yana tercihlerini kullanmışlardır. XVII. yüzyılda okyanusta yelkenliler karşısında uzun tartışmalar sonucunda kalyon lehine tercih yapılmıştır. (Bostan 2010: 38).

Benzer bir gelişimi Osmanlıda da görmek mümkündür. Kadırgalar, XVII. yüzyıl sonlarına kadar denizlerin en güçlü savaş gemileri olarak kullanılırken İngilizler XVII. yüzyılın başlarında kalyona geçmiş ve bu gemilerin özelliklerini sürekli geliştirmişlerdir. Osmanlı, denizcilik alanında Venedik'ten etkilenmekle birlikte yine denizlerin güçlü devletlerinden olan İspanyollardan da etkilenmişlerdir. Batılı devletlerden alınan bu etkiler Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı donanmasının başına geçmesiyle özgün bir hal aldığını belirtmemiz gerekmektedir. Özellikle Barbaros, çekdirilerin etkili savaş gemisi olduğuna inanıyordu. Çünkü ağır hareket eden, Akdeniz'in durgun sularında

yelkenle gidilmesinin çok zor olduğunu ayrıca bu büyük gemilerin küçük limanlarda hareketsiz kalacağını düşünüyordu. Bu yüzden Osmanlı donanmasının esasını XVII. yüzyıl ortalarına kadar kürekle hareket eden ve ona yardımcı olarak yelken kullanılan çekdiri sınıfı geliştirilmişti (Bostan 2010: 39-40). Barbaros kendi döneminde en uygun, en avantajlı gemileri kullanırken daha sonraki denizcilerin onun izinden gitmiştir. Fakat zaman Barbaros'un dönemindeki zaman değildir. Bu yüzden Osmanlı gemi teknolojisinde geri kalarak denizlerdeki üstünlüğünü yitirmiştir.

Osmanlı kalyona geçişi iki aşamada gerçekleştirmiştir. Bunlardan ilki 1650-1662 yılları arasında olup deneme özelliği taşımaktadır. 1682 yılında başlayan ikinci aşama ise kalyon dönemini kalıcı kılmıştır (Aydın 2011: 25).

Özellikle 1645-1669 yılları arasında Venedik ile mücadele edilen Girit Seferi, Osmanlı gemi teknolojisinin değişmesinde dönüm noktası olmuştur. Venedik donanmasının bünyesinde bulunan kiralık İngiliz ve Flemenk kalyonlarının da olduğu donanma Çanakkale Boğazı'nı abluka altına almış ve Girit kuşatmasına lojistik destek vermeyi amaçlayan Osmanlı donanmasını engellemeye çalışmıştı. 1646'da bu kuşatmayı zor da olsa geçen Osmanlı donanması karşısında Venedik donanması Bozcaada'yı kuşatarak Osmanlı donanmasının Girit'e yardım götürmesini engellemiştir. 1648'de ise Girit'e deniz yolundan yardım götüremeyeceklerini anlayan Osmanlılar yardımı kara yoluyla yapmıştır (Aydın 2011: 24-25).

Venedik seferi sırasındaki donanmanın başarısızlığı bazı tartışmaları gündeme getirmiş ve kalyon yapılması için karar alınmıştı. 1651 yılında Melek Ahmed Paşa tarafından inşa ettirilen kalyonun suya indirilmesiyle batması, daha sonraki seferlerde de Venedik donanması karşısındaki başarısızlıklar neticesinde kalyonlardan vazgeçilmiştir. 1661 yılında Merzifonlu Kara Mustafa Paşa kaptan-ı deryalığa getirilerek kadirga inşasına başlanmıştır. Böylece Osmanlı donanmasındaki kalyona geçiş aşamasının ilk dönemi kapanmıştır (Aydın 2011: 26).

Kalyonların 1682 yılına kadar bazı dönemlerde kullanıldığı görülmekle beraber donanmanın asıl mevcudunu kadirgalar oluşturmaktadır. Fakat 1682 yılından itibaren

kalyonlar kesin olarak Osmanlı donanmasının mevcudunu oluşturmaya başlarken kadırgalar ikinci planda XVIII. yüzyıl ortalarına kadar kullanılmaya devam edilmiştir (Uzunçarşılı 1988: 497).

1699 Karlofça Antlaşmasıyla Osmanlı, stratejik öneme sahip olan Malta'yı Venedik'e bırakmak zorunda kalmıştı. Venedik, Osmanlı için denizlerdeki en büyük rakipti ve artık iki devlet de donanmasını kalyonlardan oluşturmaktaydı (Aydın 2011: 28).

Osmanlı donanmasının tekrar harekete geçip, canlanması ve batılı devletlerin gemi teknolojisinin yakalanması Mezemorta Hüseyin Paşa'nın kaptan-ı deryalığa getirilmesiyle başlamıştır. Onun döneminde ıslahat hareketleri başlayarak 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesi ile Avrupa'da savaş gemiciliği ile ilgili kaydedilen gelişmeler yakından takip edilmiştir. Çektiri dönemi kapanmış, kalyon dönemi başlamıştır (Bostan 2003: 255).

XVIII. yüzyıl başlarında Osmanlı donanması tekrar yükselişe geçmişti. Özellikle Mora seferinde (1714-1716) Venedik karşısında üstünlük sağlanmıştı. 1715 tarihinde Canım Hoca Mehmed Paşa komutasındaki Osmanlı donanmasında 20 çekdiri, 41 kalyon, 2 humbara ve 2 ateş kalyonu, 20 kalyata, 10 firkate ve 32 kancabaş olmak üzere toplam 127 gemi bulunuyordu. Bu donanma ile Mora fethedilmiş, Venedik'e bırakılan Suda ve İspirlonga kaleleri de ele geçirilmiştir(1716) (Bostan 2010: 53).

1699 Karlofça antlaşmasıyla Rusların Azak'ta donanma buldurması Osmanlı'yı rahatsız etmiş, Kaptan-ı Derya Mehmed Paşa komutasındaki Osmanlı donanmasının Karadeniz'deki faaliyetleri sonucunda Azak, Osmanlı Devleti'ne geçmiştir. 1739 Belgrad Antlaşması ile de Rusya, Azak Denizi ve Karadeniz'de donanma bulduramayacaktır (Bostan 2010: 54).

Osmanlı denizcilik alanında yapılan ıslahatlara rağmen bir türlü eski gücünü bulamamıştır. Özellikle Avrupa her yönden kendini sürekli yenileyerek teknolojik

açıdan üstün gelmeye başlamıştır. Osmanlı, bu durum karşısında geç de olsa bu yenilikleri takip etmeye çalışmıştır.

1.6. Çeşme Bozgunu ve Sonrasındaki Gelişmeler

Osmanlı donanmasının, 6 Temmuz 1770 tarihinde, 15 kapak, 6 firkateyn ve diğer küçük gemilerden oluşan Rus donanması tarafından Çeşme Körfezi'nde yakılması Osmanlılar üzerinde şok etkisi yaptı. Savaş çok pahalıya mal olmuştu: 11 hatt-ı harp gemisi, 6 firkateyn, 6 üç direk gemi, 7 kadirga ve 32 adet diğer tür gemiler Rus donanması tarafından yakılmıştı. Ayrıca bir yelkenli gemi ile 5 kadirga Rusların eline geçmişti. 15000-17000 askerden 5000-6000 kadarı esir düştü, yaralandı ya da öldürüldü. Her ne kadar bu yenilgi Osmanlı donanmasının zayıflığına yorulsa da, aslında Cezayirli Gazi Hasan Bey'in muhalefetine rağmen donanmayı dar bir koyda yana demirleyerek düşmanın ateş gemileriyle saldırmasına zemin hazırlayan Kaptan-ı Derya Hüsameddin Paşa'nın taktiksel, idari ve stratejik hatalarının bir sonucuydu (Zorlu 2014: 33).

Bu durum neticesinde kaptan-ı deryalıktan alınan Hüsameddin Paşa yerine Cezayirli Hasan Paşa getirilmiştir (İşipek ve Aydemir 2006: 96). Cezayirli Hasan Paşa'nın donanmanın başına gelmesi ile birlikte gemi inşasında önemli gelişmeler meydana gelmiştir (1774-1789). Çeşme'de yok olan donanmanın yeniden inşası için Fransız gemi mimarlarından destek alınmıştır. Bu dönemle birlikte artık Fransız, İngiliz ve İsveçli mimar ve mühendislerin Osmanlı bahriyesinde çalıştıkları görülmektedir. Cezayirli Hasan Paşa'nın çabaları sonucunda 1775 yılında Tersâne-i Âmire Mühendishanesi açılmıştır. 1770-1784 yıllarında İstanbul'a gelen Fransız Bonneval özellikle Osmanlı bahriyesinin diğer devletlerle karşılaştırıldığında teknolojik bakımdan oldukça geride kaldığını belirtmiştir (Bostan 2010: 56).

Bir yandan kalyon inşası sürerken diğer yandan denizcilik fenni konusunda ilerlemek için eğitim konusuna da el atılmıştır. Özellikle Sadrazam Halil Hamid Paşa sayesinde 1773'te Mekteb-i Riyaziye adlı bir matematik okulu, 1775'te Hendesehane

adıyla Tersane Mühendishanesi okulu ve 1784'te Mühendishane-i Bahr-i Hümayun açılmıştır (Bostan 2006: 207).

1784 yılında Fransa'dan getirilen mimarlar sayesinde Osmanlı donanmasında yeni tarzda yapılan kalyonlar görülmeye başlanmıştır. 1793 yılında İstanbul'a gelen gemi mimarı Brun önemli faaliyetlerde bulunmuş ve onun yerine gelen Benuva yeni tekniklerle gemi inşa faaliyetlerini sürdürmüştür. Özellikle Brun'un Osmanlı denizciliğinin gelişimdeki yeri önemlidir (Bostan 2010: 57).

1797-1800 yılları arasında yapılan Büyük Havuz ile kalyonların denize indirilirken batması ya da zarar görmesi ortadan kalkmıştır.

III.Selim'in tahta çıktığı 1789 yılında Osmanlı donanması, aktif olup olmadıklarına bakmaksızın, 18 kalyon, 24 firkateyn, 6 kırlangıç, 10 şehtiye, 8 şalope, 24 bülbülce, çamlıca, kerpe ve rum tırhandilinden oluşan 90 gemiye sahipti. En büyük kalyonlarda 600-750 mürettebat bulunmaktaydı ve bunların büyük bir kısmı ticaret gemilerinden temin edilmişti. Mürettebat ciddi bir eğitimden geçmediği için donanma dönemin teknolojik birikiminin gerisinde bulunmaktaydı (Zorlu 2014: 37).

III. Selim döneminde denizciliğe verilen önem sayesinde önemli gelişmeler yaşanmıştır. III. Selim tahta çıktığı andan beri bahriye konusunu da büyük ıslahat projesi olan Nizam-ı Cedid'in içine almıştı (Gencer 1985: 84). Bu dönemin gelişmelerine uygun olarak tersanedeki mühendishanede eğitim iki dalda verilmeye başlanmıştır. Eğitim dallarından ilki gemilerin seyir ve hareketlerine dair denizcilik kurallarını öğretmek, bir yerin haritasını çıkarmak ve çizmek, diğer eğitim dalı ise, kalyon, firkateyn gibi yelkenli gemilerin yapılması için gerekli olan mühendislerin yetişmesini sağlamaktır. Bu eğitimlerin sonucu kalyon, firkateyn ve korvet gibi gemiler birkaç sene içinde ölçülerine uygun olarak üretilmişlerdir (Bostan 2010: 57-58).

Fransa'nın 1797'de Korfu ve 1798'de İskenderiye'yi kuşatması sonucu Fransa ile ilişkiler bozulmuştur. Fransa'nın bu saldırgan tutumu karşısında Osmanlı, Rus-İngiliz ittifakının yanında yer almıştır. Korfu'nun geri alınması için Osmanlı-Rus deniz

kuvvetleri harekete geçmiştir (1798). Osmanlı donanmasında altı kalyon, dokuz firkateyn, dört korvet ve birkaç küçük tekne bulunmaktadır. 1799'da Korfu teslim alınmıştır (Bostan 2010: 60).

1798'de Fransa'nın Mısır'ı işgal etmesi İngilizlerin doğu siyasetine darbe vurmuştur. İngilizlerin Ebu Hur'a çıkarma yapmasıyla birlikte Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa'nın yetmiş Osmanlı gemisiyle katıldığı bu hareket ile İskenderiye geri alınmış, Fransızlar, Mısır'ı tahliye etmiştir (Bostan 2010: 60).

III. Selim'in 1804 yılında çıkarttığı bahriye kanunnamesi ile reformlar için kaynak ayrılması sağlanmış, yapılan harcamalar bir takım esaslara bağlanmıştır. Bu kanunname ile bahriyenin özellikle teşkilat konusundaki eksiklikleri ele alınmış, devlet malının ziyana uğraması ve talan edilmesinin önüne geçilmiştir (Gencer 1985: 62). III. Selim döneminde yapılan yeniliklerle çağa ayak uydurulduğunu görmekteyiz.

III. Selim döneminde tüm donanma gemileri sayılarak büyüklüklerine göre tasnif edildi. Bu planlama, Osmanlı donanmasının gelişimi ve standartlaştırılması açısından önemli bir adımdı. XVIII. yüzyıl sonrasında bazı yelkenli gemi türleri dikkat çekecek derecede önem kazanmaya başladı. Üç ambarlı kalyon, firkateyn, korvet, şehtiye, gambot, brik ve ateş gemisinin yapımı hız kazandı. İstanbul'daki Tersâne-i Âmire'nin yanı sıra, Gemlik, Sultaniye, Midilli, Bodrum, Rodos, Sinop ve Sohum bu yelkenli gemilerin inşa edildiği tersanelerdi (Zorlu 2014: 209-210).

III. Selim dönemi yapılan yenilikler ve harcanan büyük paralara rağmen iç ve dış olaylar Osmanlı denizciliğinin gelişmesine bir türlü izin vermemiştir (Gencer 1985: 88). Fakat III. Selim'in bu çabaları Osmanlı denizciliğinin üst noktalara çıkmasının yolunu açmıştır. sağlamıştır. II. Mahmud döneminde girişilen reform hareketlerinin zeminini hazırlamıştır.

1.7. Navarin Baskını ve Sonrasındaki Gelişmeler

II. Mahmud, III. Selim döneminde Tersâne-i Âmire'de yapılan büyük havuzu tamir ettirdiği gibi ikinci bir havuzu daha inşa ettirmiştir (1822). Ayrıca bu dönemde Sinop, Bodrum, Gemlik, Limni, Rodos, Samsun, Amasra, Bartın, Akşehir, Midilli ve İzmit tersaneleri de belli sayıda gemi yapmakla sorumlu hale getirilmiştir (Gencer 1991 : 495-509).

Fransız İhtilali'nin etkisi ve Rusya'nın teşvikiyle çıkan Yunan isyanı, 1821 yılında Mora'daki Rumların ayaklanmasına neden oldu. Osmanlı Devleti bu isyanla başa çıkamamış, Mısır valisi olan Mehmed Ali Paşa'dan yardım istenmiştir. Mehmed Ali Paşa da bu yardım karşılığında Girit ve Mora valiliklerinin kendisine verilmesini istemiştir (Bostan 2010: 61). Bu yardım ile Osmanlı donanmasının ne durumda olduğunu açıkça görmekteyiz.

Mehmed Ali Paşa'nın yardımı ile Mora'daki isyan kısa zamanda bastırılmıştır. Bu olay üzerine durumdan memnun kalmayan başta Rusya olmak üzere Avrupa Devletleri araya girmişler ve Yunanistan'ın Osmanlı'ya vergi veren müstakil bir devlet olmasını talep etmişlerdir. Bu talep Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmeyince Rus, İngiliz ve Fransız donanmaları Mora'yı kuşatmış, Osmanlı-Mısır donanmasının bulunduğu Navarin'e girmişlerdir. Bir savaş durumu olmadığı halde Osmanlı donanması ve Mehmed Ali Paşa'ya ait gemileri batırmışlardır (1827). Bu olay Osmanlı tarihine Navarin Faciası olarak girmiştir (Bostan 2010: 61).

Navarin hadisesi Osmanlı deniz gücü bakımından tam bir dönüm noktası oldu. Birbirine denizlerle bağlı üç kıtaya yayılmış olan Osmanlı Devleti birden bire donanmasız kalıverdi. Osmanlı Devleti donanmasız bir deniz imparatorluğuna dönüştü. Akdeniz'deki dengeler Osmanlı aleyhine bozuldu. Navarin baskınının bir diğer olumsuz etkisi ise Morada Rum isyancılar karşısında büyük güçlüklerle elde edilmiş olan üstünlüğün kaybedilmiş olmasıdır. Nitekim Navarinden üç yıl gibi kısa bir zaman sonrasında 3 Şubat 1830'da tam bağımsız bir Yunan devleti kurulmuştur. Ayrıca

oldubittiye getirilen bu karar Osmanlı Devleti tarafından da kabul edilmiştir (Örenç 2009: 78,79)

Tüm donanması yakılan II. Mahmud, 1830'da Cezayir'in Fransızlar tarafından işgaline mecburen seyirci kalmıştır. Bu gelişmelerden sonra Avrupa Devletleri'ne güveni kalmayan Sultan, Amerika'nın dostluk tekliflerini göz önüne almıştır. Bu devletle ticari ilişkiler kurarak Türk tarihinde yeni bir devri başlatmıştır. II. Mahmud'un ölümünden sonra bu faaliyetler durmuş, diğer yandan Avrupa'da buharlı gemilerin ortaya çıkmasıyla Osmanlı bahriyesi tamamen dışa bağımlı duruma gelmiştir (Gencer 1991: 495-509).

1861 yılında Sultan Abdülmecid'in ölümü üzerine yerine kardeşi Abdülaziz geçmiştir (1861-1876). Sultan, Osmanlı donanmasının Avrupalı donanmalar karşısında geri kaldığını görmüştür. Bu dönemde ahşap teknelerin yerini saç tekneler, normal gemilerin yerini de zırhlı gemiler almaya başlamıştır. Çağa ayak uydurmaya çalışan Sultan, İngiltere, Fransa ve Avusturya'da korvetler, İngiltere'de firkateynler yaptırmıştır. Abdülaziz, İstanbul ve İzmit tersanelerinde düzenlemeler yaparak bu tersaneleri genişletmiştir. Abdülaziz döneminin sonlarına doğru Osmanlı donanması; 30 zırhlı, 76 ahşap olmak üzere 106 gemiden oluşmaktaydı. Bu donanma dünyada üçüncü, Akdeniz'de ise ikinci büyük donanma haline gelmiştir (Sancar 2006: 246).

Sultan Abdülaziz döneminin en önemli deniz olayı için 1866-1869 yıllarındaki Girit Ayaklanmasını ve bu olayın bastırılmasını söyleyebiliriz. Bu olay her ne kadar Yunan isyanı gibi gözükse de Yunanlılara destek veren ülkeler olması olayı uluslararası sorun haline getirmiştir (Sancar 2006: 246-247).

Bu dönemin en önemli olaylarından biri olan hatta Bahriye tarihinin en önemli olaylarından birisi ise kaptanpaşalık müessesinin lağvedilerek yerine 1867 yılında Bahriye Nezareti'nin getirilmesi olmuştur. 11 Mart 1867 tarihini taşıyan bir belge hazırlanmış, buna göre Kaptanlık makamının sadece donanma komutanı olması, mali ve idari işlerin ise yeni kurulan Bahriye Nezaretince yapılması teklif edilmiştir. Sonuç

olarak Bahriye Nezareti kurulmuş ve ilk nazır İsmail Hakkı Paşa olmuştur (Gencer 1985: 299-301).

Böylelikle idari ve mali işler ile askerlik konusu birbirinden ayrılarak bahriye bir düzen altına sokulmaya çalışılmıştır. Fakat Kaptanlık makamının Nezaretin kurulmasından kısa bir süre sonra kaldırılması ile bütün sorumluluk Bahriye Nezareti'nde toplanmıştır (Gencer 1985: 302).

Bu dönemin en önemli olaylarından birisi hiç şüphesiz Osmanlı-Rus savaşıdır (1877-1878). Bu savaşta İngiliz asıllı Hobart Paşa, Karadeniz'deki Türk donanmasının başına getirilmiş ve Karadeniz'deki Rus donanmasını durdurmayı başarmıştır. 1886'ya kadar Osmanlı bahriyesine hizmet etmiştir. Osmanlı bahriyesinin üst düzey yönetim kademelerinde görevler alarak danışmanlık hizmetini de ifa eden Hobart Paşa, müşirlik rütbesiyle donanma komutanlığına kadar yükselmiştir (Gençoğlu 2015: 616) 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı neticesinde Osmanlı büyük bir yenilgi olsa da Hobart'ın Osmanlı adına yaptıkları takdire şayandır.

1878 yılında Kıbrıs İngiliz hakimiyetine girmiştir. 1881 yılında Tunus Fransızlar tarafından işgal edilmiştir. 1882 yılında ise Mısır'ın İngilizler tarafından işgali ve bu toprakların fiilen elden çıkması Osmanlı donanmasını iyice zora sokmuştur (Gülen 2001: 146).

Osmanlı Devleti'nin bu kötü durumu karşısında bir de Girit'ti almaya çalışan Yunanlılar, 1897 yılında Osmanlı'ya savaş ilan etmişlerdir. Avrupa Devletlerinin, Yunanistan'a yardım etmesinden endişe duyan Sultan, Yunan kuvvetlerinin geri çekilmemesi karşısında Yunanistan'a savaş ilan etmiştir (Tezel 1973: 550-552).

II. Abdülhamid'in prestij kazanmasını ve gazi unvanı almasını sağlayan savaş da bu savaştır. Yunanlıların mağlup olmasıyla Ege Adaları kurtarılmıştır. (Büyüktuğrul 1979: 21).

Osmanlı donanması ve gemiciliği dünya denizciliğindeki gelişmeler paralel olarak ilerlemiştir. Ancak bu ilerleme ve gelişme çoğu zaman teoride hızlıysa da pratikte biraz ağırdır. Buna karşın Osmanlı Devleti bölgesinde söz sahibi olmak varlığını sürdürmek adına dünya teknolojilerini yakından izlemeyi ihmal etmeyecek hatta bu aktif siyasetini 1860'ların başında zırhlı gemilere geçiş sürecinde de devam ettirecektir (Düzcü, 2017: 399)



II. BÖLÜM

2. TERSÂNE-İ ÂMİRE VE GEMİLER

2.1. Tersaneler

Tersane kelimesinin aslı olan Arapça “dârü's-sınâ'a” terimini İspanya, Portekiz, İtalya ve Malta gibi birçok Akdeniz ülkesi bazı farklarla kullanmıştır. Özellikle Osmanlılar, İtalyancadaki şekline daha yakın olan “darsena” kelimesinde yaptıkları değişiklikler sonucunda Türkçe'ye benzeterek "tersâne" veya "tershâne" şeklinde söylemişlerdir (Bostan 2003: 1).

Osmanlı denizciliğinin temelinde, Türkiye Selçukluları, Aydınoğulları ve Karasioğullarının etkisi olduğunu daha öncede belirtmiştik. Osmanlı denizciliği üzerinde Aydınoğullarının etkisi ön plana çıkmaktadır. Bununla birlikte ilk Osmanlı donanmasının tesisinde Karasioğullarının rolü daha fazladır (Taneri 1981: 321-322).

Osmanlı Devlet müesseselerinin ve geleneklerinin Bizans İmparatorluğu'ndan etkilendiği tezi bilindiği üzere Fuad Köprülü tarafından reddedilmiştir. Bu teze bağlı olarak Osmanlı denizciliğini Venedik ve Ceneviz etkisine bağlayanlar olmuştur. Fakat Venedik ve Ceneviz denizciliğinin Batı Akdeniz'den Doğu Akdeniz'e gelişi Haçlı seferleri sırasında olmuştur. Oysaki Türkiye Selçuklu Devleti onlardan da önce 1090'larda denizciliğin temelini atmıştır. Zaten kürek dönemi denizcilik terimlerinin Türkçe olduğunu görürüz. Yelken dönemi denizcilik terimleri ise İtalyancadır. Bu da bize Venedik ve Ceneviz denizciliğinin Osmanlı'ya etkilerinin yelken döneminde başladığını gösterir (Taneri 1981: 322-323).

Osmanlı Devleti'nin ilk zamanlarında Edincik'te, Bizanslılardan alınan İzmit Limanı ve Karamürsel'de tersaneler inşa edildiği bilinmektedir (Altier 1995: 9). Hatta bu tersanelerde yapılan gemilerin daha sonradan İzmit, Gelibolu ve İznik'in kuşatmalarında, Kocaeli yarımadasının alınmasında büyük hizmetleri görülmüştür (Büyüktuğrul, 1970: 128).

Gelibolu'nun alınmasından sonra ise 1390 yılında burada tersane inşa edilmiş ve denizcilik yolunda ilk adım atılmıştır. Ayrıca denize kıyısı olup donanmaya sahip olan beyliklerin (Saruhan, Aydın, Menteşe) tersanelerinden yararlanılmıştır. Böylelikle Osmanlı donanmasının temelleri de atılmış olmaktadır. Türklerin Ege'ye yerleşmeleri onlar arasında korsanlık faaliyetlerinin yaygınlaşması, tıpkı Latinler gibi Akdeniz'de korsanlık yapmalarına zemin hazırlamıştır (Öztuna 1994: 396).

Gelibolu Tersanesinden, Venediklilerden Boğazı ve Marmara sahillerini koruma yolunda büyük ölçüde yararlandığını söyleyebiliriz. Ayrıca Rumeli'deki toprakların elde tutulmasına da büyük katkı sağlamıştır (Uzunçarşılı 1988: 390).

Osmanlı tersaneleri içinde en önemlileri; Tersâne-i Âmire (İstanbul Tersanesi), Gelibolu Tersanesi, İzmit (İznikmid) Tersanesi, Sinop Tersanesi, Samsun Tersanesi, Süveyş Tersanesi, Rusçuk Tersanesi, Basra Tersanesi ve Birecik Tersanesi'dir (Mutlu 2008: 14).

2.1.1. Tersâne-i Âmire (İstanbul Tersanesi)

Osmanlı Devleti'nin kuruluşuyla teşekkül eden ve devletin gelişmesine paralel olarak esaslı bir teşkilata kavuşan bu tersane Osmanlı donanmasının merkez üssünü oluşturmaktadır. XVI. yüzyıla kadar gemilerin çoğunlukla Gelibolu'da yapıldığını bilmemize rağmen devrin kaynaklarında Gelibolu tersanesi ismi geçmemekle beraber, aynı durum İstanbul'un fethinden sonra mevcut olan Galata için de zikredilmemiştir (Bostan 2003: 1).

Gemilerin inşa ve teçhiz edildiği bir müessese olarak ilk zikredildiği tarih 1527-1528 yılında olmuş ve bu tabir Galata tersanesi için kullanılmıştır. Galata tersanesine Tersâne-i Âmire denmesi ise çok daha sonraları olmuştur. 1552 yılında İstanbul Hassa Harc Eminine gönderilen bir hükümde bu tabire rastlanmaktadır (Bostan 2003: 2).

Fatih'in, İstanbul'u fethinden sonra donanmanın güçlendirilmesi için Haliç'te Aynalıkavak semtinde birkaç göz odalı bir tersane inşa edildi (Ünal 2010: 91). XVI. yüzyılda doğal olarak bu tersane ihtiyaçları karşılayamadı. II. Beyazid dönemindeki birkaç ilave istisna edilecek olursa (Bostan 2003: 3) Yavuz Sultan Selim, Mısır seferi dönüşünde Papa X. Leon'un Türkler üzerine bir Haçlı seferi hazırlamak için harekete geçtiği haberini alınca öncekilerden çok daha büyük bir tersane yapılması için faaliyete geçmiş ve sadrazam Piri Mehmed Paşa'yı bu iş için görevlendirmiştir (Ünal 2010: 91-92). 300 göz olarak tasarlanan ve Galata'dan Kağıthane deresine kadar olan yerde Cafer Kaptan'ın nezaretinde başlayan tersane inşası 1515'te tamamlanmıştır. Böylelikle Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılışına kadar donanmanın merkez üssü olan Galata (İstanbul, Haliç) tersanesi kurulmuş oldu (Bostan 2003: 4).

Yavuz döneminde başlayan bu faaliyet, Kanuni Sultan Süleyman döneminde de devam etmiş, Rodos seferi hazırlıkları burada tamamlanmıştır. Merkez üssü haline gelen Galata Tersanesi'nin bünyesindeki gemi inşa faaliyetlerini belirtmek ancak muhasebe defteriyle mümkün olmaktadır. Bu defterlerden tespit edilebilen ilki, 1527-1528 yılları arasında olup, Galata tersanesinin masrafları için harcanmak üzere tahsil edilen senelik gelir 1.662.377 akçedir (Bostan 2003: 4-5).

Osmanlı Devleti'nde, Venedik'te olduğu gibi sürekli gemi yapmakla meşgul olunmazdı. Bir donanmanın meydana getirilmesi, gemi inşası veya eski gemilerin tamiri için İstanbul, Galata ve civar adalardan süratle ameleler toplanarak çalıştırılırdı (Uzunçarşılı 1988: 398).

Bu tersanede yapılan masraflar; gemi inşasında ve diğer tersane halkından olan kalafatçı, neccar, pâru-tıraş, makaracı, kumbaracı, haddad, üstüpücü ve meremmetçi gibi sanatkârlara ödenen "mevâcibat", gemi inşasında kullanılmak üzere satın alınan

malzemelere harcanan "mübâyaat", nakliye ve inşaat sırasında çalıştırılan sanatkârlara verilen "icârat" kalemlerinden ibaretti. 1527-1531 yılları arasında Tersane halkının mevcudu 84-89 kişi olarak değişiyordu (Bostan 2002: 207).

1527-1531 yılları arasında Galata Tersanesi'nde her sene gemi inşası devam etmekle beraber en fazla gemi 1530 yılında inşa edilmiştir. 24 kadirga yeniden yapılmış, 8 kadirga tamir edilmiştir. Beş sene içinde inşa edilen kadirga sayısı 44, tamir edilen 32 tanedir. 1527-1530 yılları arasında ise her sene birer taş gemisi inşa edilmiş, mevcutları 10-12 arasında değişen top gemilerinin tamiri ise düzenli olarak yapılmıştır. Fakat başardalarda yeniden inşa görülmemekle beraber 1527-1528 yıllarında tamir edilenlerin sayısı 8'dir (Bostan 2003: 6-7).

Bu tersanede XIX. yüzyılda buharlı gemilerin yapılışına kadar kürekle ve yelkenle hareket eden savaş gemileri yapılmıştır. Bunlar arasında kadirga, başarda, firkate, kalyata ve mavna gibi kürekli gemiler; kalyon, burtun, barçan ve ağribar gibi yelkenli gemiler bulunmaktaydı. XVII. yüzyılda İstanbul tersanesinde 1200 civarında geminin inşa ve tamir edildiğini söylemek mümkündür. Özellikle savaş yıllarında tersanelerde gemi inşasının arttığını belirtmek gerekir (Bostan 2002: 212).

XVII. yüzyıl ortalarında Osmanlı donanmasının nispeten zayıf düştüğü anlarda dahi İstanbul tersanesinde sadece gemi inşası için 130 göz bulunuyordu. Burada aynı anda rahat bir biçimde 130 geminin inşasına başlanabilirdi (Uzunçarşılı 1988: 398).

XVII. yüzyıl sonu ve XVIII. yüzyıl başlarında İstanbul Tersanesi'nde yelkenli gemilerden olan üç anbarlı kalyon ve diğer kalyonlar yapılmış olup, bunların başlangıç ve denize inişleri sırasında bir takım merasimler yapılmıştır. XVIII. yüzyılın son yarısında gemi inşasında tıpkı Avrupa'da olduğu gibi fenne uygun gemiler yapılması ve bunu için de bir mektep tesisi gerekmiştir. İstanbul tersanesinin bu özelliklere sahip olması için ıslahatlara başlanarak, Avrupa'dan mühendisler getirilmiştir (Uzunçarşılı 1988: 398,399).

2.1.1.1. XIX. Yüzyılda Tersâne-i Âmire (İstanbul Tersanesi)

XVIII. yüzyıl sonunda başlayan teşebbüsler neticesinde XIX. Yüzyıla Türk tersanesi ve bahriyesi verimli bir surette başlamıştı. Amiral Adolphus Slade 1829'da bu manzarayı şu satırlarla açıklamıştır : “Haliç limanı dünyadaki limanların en iyisidir. İçinden geçen akıntı sebebiyle daima temiz ve berraktır ve her kereden esen rüzgaralara karşı korunmuştur. Tersaneye çıktım ve dünyanın en büyük gemisini tersane rıhtımına yanaşmış olarak görmek bahtiyarlığına ve zevkine mazhar oldum. Biraz ötedeki kızak üzerinde hemen hemen yapılması bitmiş halde olarak çok güzel 60 toplu bir firkateyn vardı. Bu iki geminin de mühendis ve mimarı bir Türk ustası idi ki; evvelce Sultan Selim zamanında Türklerin hizmetinde bulunan Fransız Mösyö Le Brun'un talebelerinden imiş. Bu kudretli Türk mimarı tıpkı Bombay'daki meşhur mühendisimiz Bonam Unpasatj'e gibi riyaziyeden hiçbir şey bilmiyor, göz kararıyla iş yapıyor.” (Tezel 1973: 646).

1834 yılından itibaren tersane için gerekli olan kereste meselesi bir şekilde halledilmiştir. İstanbul ve İzmit tersanelerine getirilerek Kocaeli ve Bolu ormanlarından kesilen kerestelerin ihraç iskelelerine olan uzaklıkları tespit edilmiştir. Bu ormanları görmek üzere bir mühendis ve bir dağ mimarı o bölgeye gönderildi. Bunlar ormanlardaki gemi inşasına yarar kereste nevi cins ve miktarını tespit ettiler ve tespit edilen elverişli ağaçlık alanlar, yapılan haritalarda gösterildi ve bu alanlara bekçiler tayin edildi (Tezel 1973: 647-648).

Türk tersanelerinin başında gelen Tersâne-i Âmire'nin faaliyeti mükemmeldi. XVIII. yüzyıl sonunda ve XIX. yüzyılda Türkiye'ye gelmiş yabancı seyyahlar, bahriyeliler bu tersaneyi dünyanın birinci tersaneleri arasında saymışlar ve övmüşlerdi (Tezel 1973: 649).

XVIII. yüzyıl sonlarında başlayan tersane ve donanma ıslahatı Küçük Hüseyin Paşa ve daha sonraları Çengelolu Tahir Paşa'nın kaptan-ı deryalıklarında hızlandırılmış, Fransız, İngiliz ve Amerikalı teknisyenlerden geniş ölçüde faydalanılmıştı. Tersâne-i Âmire'de inşasına başlanılan buharlı gemilerin ortaya çıkması

ve özellikle zırhlı gemilerin icadı, Tersâne-i Âmire 'de yeni tezgahların kurulmasını zorunlu kılmıştı (Tezel 1973: 652).

2.2. Diğer Osmanlı Tersaneleri

Osmanlı Devleti'nde İstanbul'daki Tersâne-i Âmire dışında yine bu kuruma bağlı çalışan fakat farklı farklı bölgelerde kurulmuş olan tersaneler de bulunmaktaydı. Bazı tersaneler, Karamürsel ve Gelibolu gibi, bunların tarihi İstanbul'daki tersaneden daha eskiydi. Bu tersaneler ve Galata tersanesi Osmanlı deniz gücünü oluşturmada ve korumada çok önemli katkılar sağlamışlardır (Yakay 2004: 31).

2.2.1. Gelibolu Tersanesi

Gelibolu, Bizans döneminde de bir deniz üssü idi. Düzenli ve ilk büyük Osmanlı tersanesi Gelibolu'da inşa edilmiştir. Yıldırım Beyazid döneminde 1390 yılında başlayan tamir ve genişletmeler yapılmış, gemi inşa tezgahları, malzeme muhafaza depoları, gemilerin su ihtiyacını temin için çeşmeler, peksimed fırınları ve baruthaneleri ile Gelibolu Tersanesi tam teşekküllü bir tersane haline gelmiştir (Bostan 2003: 14-15).

İstanbul'un fethiyle birlikte Galata'da tersane inşa edilmesine rağmen, Gelibolu Tersanesi önemini Yavuz Sultan Selim döneminin sonlarına kadar muhafaza etmiş, kaptan-ı deryaların ikamet yerleri ve 1533'te Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletinin merkez sancağı olmuştur. 1496-1498 seneleri arasında Gelibolu tersanesinde 20 kadirga, 5 kalyon, 8 kayık ve 25 sandal inşa edilmiştir. Gemilerin inşasına 1496-1497 yıllarında başlanmış, büyük kısmı tamamlanmış, ancak bitirilmesi 1497-1498 yıllarında gerçekleşmiştir. 1497-1498 yıllarında ayrıca 19 kadirga ve 5 top gemisi tamiri, 24 at gemisinin de ihtiyaçları temin edilmiştir (Bostan 2003: 15-16).

XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Gelibolu Tersanesi'nin tamamen harap olduğu, depremler nedeniyle duvarlarının yıkıldığı ve yıkık duvar taşlarının gizlice alınarak liman etrafına mahzen ve dükkan yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum İstanbul'a bildirilmiş, 1766 tarihli bir hükümde taşların muhafaza edilmesi emredilmiştir. Bu

hükümden de anlaşıldığı gibi Gelibolu tersanesine zaman zaman sahip çıkıldığı ve tamirine teşebbüs edildiği görülmektedir (Bostan 2003: 17).

2.2.2. İzmit (İznikmid) Tersanesi

Osmanlı Devleti, Karesi Beyliği'ni sınırlarına kattıktan sonra (1347-1348) Rumeli'ye geçiş sürecinde daha güçlü bir donanmaya sahip olma gereği duymuştur. Kısa zamanda Karesi Beyliği'nden devralınan Aydıncık (Edincik), Gemlik, Karamürsel ve İzmit'te tersaneler kurulmuştur. Bu tersaneler Osmanlı Devleti'nin ilk tersaneleri olmuştur. (Ulugün 2009: 21).

Osmanlılar tarafından fethinden çok önceleri de tersanesi bulunan İzmit ve civarında, elverişli ormanların varlığı her dönemde gemi inşasına uygun zemin hazırlamıştır. Çevresindeki ormanlar sadece İzmit Tersanesi'nin değil, Tersâne-i Âmire'nin kereste teminini de önemli ölçüde karşılamıştır. Orman, geçmişte günümüzün aksine İzmit ve çevresindeki halkın en önemli geçim kaynağı idi. Ağaç denizi olarak nitelendirilen ormanların varlığı İzmit'te gemi yapımını teşvik etmekte, Marmara Denizi'nde işleyen gemilerin birçoğu burada yapılmaktaydı. İzmit Tersanesi, gemi tezgâhları ve kereste mahzenleri olan bir tersane idi. Bu tersane Haliç Tersanesi'nin kurulmasından sonra giderek önemini kaybetmiştir (Ulugün 2009: 25).

İzmit Tersanesi'nde gerekli görüldüğü zamanlarda büyük gemiler inşa edilmiştir. 1650 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nda tersane ve tezgâhlarda 30 kalyon inşasına teşebbüs edildiğinde 2 kalyonun da İzmit tersanesinde yapılması planlanmıştı. Ayrıca kalyata, firkate ve işkampoye İzmit Tersanesi'nde inşa edilen diğer gemi çeşitlerindendi (Bostan 2003: 19).

2.2.3. Sinop Tersanesi

Stratejik öneme sahip olan Sinop'ta, askeri ve ticari bakımdan son derece mühim limanın yanı sıra bir de tersane bulunuyordu. Osmanlı fethi sırasında faal durumda bulunan bu tersanenin Osmanlı Devleti için büyük bir kazanç olduğu görülmektedir.

Nitekim Osmanlı devrinde Sinop tersanesi daha da genişlemiş ve canlılık kazanmıştır. Bu gelişmeye yol açan üç temel sebep vardı. Birincisi Karadeniz'in XV. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bir Osmanlı iç denizi haline gelmesiyle güvenli olması; ikincisi gemi yapımı için gerekli olan malzemenin bol miktarda bulunması ve Karadeniz sahili boyunca uzanan kasabalarda gemi yapımından anlayan bir esnaf ve denizci sınıfının varlığıdır (Ünal 2002: 911).

Fatih Sultan Mehmed, Sinop limanının askeri ve iktisadi önemini kavradığından burasını Osmanlı topraklarına katmak için harekete geçmiş ve 1461 yılında fethetmiştir. Böylece Candaroğullarından kalan tersane Osmanlı'ya geçmiş ve bu tersane Gelibolu ile beraber devletin başlıca deniz üssü konumuna gelmiştir (Özcan 2009: 6).

Sinop tersanesi limanın yanında ve Sinop kalesinin altında bulunuyordu. Surlarla çevrili olan tersane emniyetli ve korunmuş olmasıyla gemi yapımı için oldukça uygundu. Tersanenin çevresinde bir mahalle teşekkül etmişti ki, Tersane mahallesi adıyla anılıyordu. Liman fırtınalardan korunaklı bir mevkiide idi. Sinop merkezindeki bu tersanede aynı anda 25-30 gemi yapılabiliyordu. Sinop tersanesi, inşa edilen gemi çeşidi ve miktarı bakımından İstanbul ve Gelibolu tersanesinden sonra Osmanlı Devleti'nin üçüncü büyük tersanesi durumundaydı (Ünal 2002: 912).

Sinop, Karadeniz kıyısındaki tek doğal limana sahiptir. Gemi yapımı için yeterli kaynaklara sahip olması nedeniyle tersane yapımına da uygundu. Başta kereste olmak üzere kendir, zift, üstüğü, Sinop ve çevresinden sağlanmaktaydı. Sinop'taki kerestenin tasarrufu Tersâne-i Âmire'nin tekelinde idi. Bu kerestenin büyük bölümü Sinop'taki gemi inşası için harcanmakla beraber İstanbul'a da gönderilmekteydi (Bostan 2003: 17-18).

Sinop'un gemi yapımı bakımından avantajlı olmasının bir sebebi de Karadeniz limanlarında gemi yapımı konusunda yetişmiş bir iş gücü oluşu idi. Sadece Sinop'ta değil, Şile'den başlayarak Batum'a kadar bütün Karadeniz kasaba ve şehirlerinde gemi inşası işinde uzmanlaşmış marangoz, burgucu, bıçkıcı, kalafatçı, oymacı, üstüğücü türünden geniş bir esnaf sınıfı teşekkül etmiş bulunuyordu (Ünal 2002: 915).

Osmanlı İmparatorluğu, Sinop'taki tersaneyi Candaroğullarından miras almış ve XVI-XVII. yüzyıllarda birçok savaş gemisini bu tersanede yaptırmıştır. İnşa edilen gemiler arasında 1566'da 15 kadirga, 3 mavna, 1571'de 25 kadirga, 1601'de 10 kadirga, 1609'da başarda ve kadirga, 1628'de 2 kadirga, 1630-1634'te 2 kadirga, 1656'da 4 kalyon, 3 kadirga bulunuyordu (Bostan 2003: 18).

Kısacası Sinop tersanesi gemi yapımı bakımından mükemmel şartları haiz olup XVI. ve XVII. asırlarda kadirga ve daha sonra pek çok kalyon yapılmıştır. Sinop tersanesi daha sonraki tarihlerde de mühim surette faaliyet göstermiş kalyon ve fırkateyn yapılmış ve XIX. asrın sonlarına kadar önemini korumuştur (Ünal 2002: 915).

2.2.4. Samsun Tersanesi

Sinop'tan sonra Karadeniz'de en fazla gemi inşa edilen ve özellikle kendir teli dokunan tersane Samsun tersanesi idi. 1572'de 5 kadirga, 1601-1062'de 7 kadirga, 1650'de kalyon, 1655-1656'da 2 kalyon, 2 kadirga, 1656-1657'de 4 kadirga ve 1703'te bir fırkate inşa edilmiştir. Samsun Tersanesi zamanla harap duruma geldiğinden tamire ihtiyaç duymaktaydı. 1659 yılında alat imal edilen telhanelerin bakımı için 4 yük akçe, 1699'da ise 300 kuruş masraf tahmin edilmiştir (Bostan 2003: 24).

2.2.5. Süveyş Tersanesi

Osmanlılar, Mısır ve Kızıldeniz sahillerini ele geçirdikten sonra Hint ve Umman denizlerinde faaliyette bulunan Portekizlikler karşısında Memlûk Devleti'nin de yararlanmış olduğu Süveyş Tersanesi'nden istifade etmişler, burada ayrı bir donanma vücuda getirerek Süveyş veya Mısır kaptanlığı ismiyle bir kaptanlık oluşturmuşlardır. Süveyş donanmasını ilk defa Mısır Beylerbeyi olan Hadım Süleyman Paşa 80 parça olarak yaptırmıştır. Bu donanmada 30 kadirga bulunmaktaydı (Uzunçarşılı 1988: 400).

1525 yılında Kızıldeniz'de bulunan Osmanlı donanmasının mevcudu 6 başarda, 8 kadirga, 3 kalyata idi. Yemen ve Hind sularında Portekizlilerle savaşmak üzere Hadım Süleyman Paşa komutasında Süveyş Tersanesi'nde 30 kadirga olmak üzere 80 gemi inşa

edilmiştir. 1538 yılında başlayan Hind deniz seferleriyle Osmanlı donanmasının buradaki varlığı giderek artmıştır (Bostan 2003: 20).

Osmanlı deniz faaliyetleri ağırlıkla Akdeniz'de yoğunlaşmıştır. Ancak Portekizlilerin Kızıldeniz, Umman, Hint denizleriyle Basra Körfezinde egemenlik kurmaya çalışmaları, denizlerde Osmanlı Devleti'nin bu bölgelere yönelmesine sebep olmuştur. Bölgeye yönelmenin diğer önemli sebepleri arasında hac yolunun güvenliği ve bölge Müslümanlarının Osmanlı Devleti'nden yardım istemesi gelmektedir. Bütün bu işleri kolaylaştırmak adına Süveyş'te bir kanal açılması için rapor hazırlanmışsa da Akdeniz'deki olaylar sebebiyle kanalın açılması mümkün olmamıştır (Uzunçarşılı 1988 : 401-402).

Süveyş tersanesinde inşa olacak gemileri için gerekli olan kereste, demir, çuka, çivi, yelken bezi ve sair malzemeler Tersâne-i Âmire veya civarından temin edildiği gibi, çalıştırılacak ustalar da İstanbul'dan gönderilmekteydi. Mesela, 1531'de Süveyş, İskenderiye ve Reşid'de yapılacak 40 küçük, 10 büyük kadirga, 20 büyük, 10 küçük fusta gemi için 3000 kişi çalışmış, gerekli olan yelken bezi, top ve mühimmat İstanbul'dan getirilmiş, yine 1699-1700 yıllarında inşa olunacak 3 kalyon için kereste İznikmid ve civarından getirilirken diğer malzemeler İstanbul'dan sağlanmıştır. Bu tersanede Akdeniz tipi gemiler inşa edilmiştir. Özellikle savaş zamanlarında gemi inşa faaliyetleri artarken, bazı zamanlarda sanki burada bir tersane yokmuş gibi azalmıştır (Bostan 2003: 21).

2.2.6. Rusçuk Tersanesi

Osmanlı Devleti'nin Macaristan'ı fethiyle, Tuna'da bir donanma meydana getirilmiş. Rusçuk tersanesinde de Tuna için kullanışlı kalyate, firkate, şayka ve üstü açık gemiler yanında muhafaza amacıyla aktarma, şalope ve kırlangıç gemileri inşa edilmeye başlanmıştır (Sancar 2006: 341).

Rusçuk sahilindeki bu tersane, Tuna'daki gemilerin kışladıkları güvenli bir yer olmakla beraber aynı zamanda Tuna Donanması'nın inşası ve tamiri konusunda

Tersâne-i Âmire'nin bir kısım görevini de üzerine almaktaydı. XVI ve XVII. yüzyıllarda Rusçuk tersanesi faaliyetlerine devam etmiş, 1595'te 15 gemi, 1690-1691'de 100 firkateden bir kısmı burada inşa edilmiştir (Bostan 2003: 23).

1699 Karlofça Antlaşmasıyla, Macaristan'ın Avusturya'ya terk edilmesi üzerine Tuna'daki donanma 19 kalite ve 5 büyük ve 28 küçük firkate ve 3 şayka ve 100 üstü açık denilen nakliye kayığından oluşmaktaydı (Uzunçarşılı 1988: 404).

2.2.7. Basra Tersanesi

Mısır'ın fethiyle Süveyş Tersanesi'ne sahip olan ve Kızıldeniz ile Hind Okyanusu'na açılan Osmanlı Devleti 1538'de Basra'yı alarak yeni bir üs ve liman elde etti. XVI. yüzyılda Basra Tersanesi ile birlikte ortaya çıkan kaptanlık, XVII. yüzyılda da Basra Kaptanlığı olarak devam etmiştir. 1563'de Basra Tersanesi'ni gezen Portekizli seyyah burada yeni yapılmış olan 5 kadirganın olduğunu ayrıca kalyon tipi gemilerin de olduğunu belirtmiştir. Bu tersanede 1571 yılında 5 kalyata inşa edilmiş, 1573 yılında 15 kadirga tamir edilmiştir. Basra Tersanesi'nde inşa edilen gemiler için gerekli olan kereste Maraş, Behisni, Antep, Kahta ve civar bölgelerden sağlanmıştır (Bostan 2003: 22-23).

2.2.8. Birecik Tersanesi

Birecik tersanesinin kuruluş tarihi kesin olmamakla beraber XVI. yüzyılın ikinci yarısında faaliyette olduğu anlaşılmaktadır. 1552 yılında bir sandal inşa edilen bu tersanede 1571 yılında 250'si asker, 150'si zahire gemisi olmak üzere toplam 400 gemi inşa edilmiştir. Birecik Tersanesi'nde gemi yapımı için gerekli olan çivi ve kereste için İstanbul'dan malzeme gönderilmesine gerek kalmamıştı. Çünkü tıpkı Basra Tersanesi'nde olduğu gibi bu tersaneye lüzumlu görülen malzemeler yakın yerlerden gelmekteydi. Kereste Maraş, Malatya, Behisni, Antep, Kahta ve civar yerlerden, demir ise Adana'dan sağlanmaktaydı. Mimar ve marangoz gibi sanat sahibi olanlar ise İstanbul'dan gönderilmiştir (Bostan 2003 : 21-22).

2.2.9. Kefken Tersanesi

İnşa edilen gemilerden Kefken Tersanesi'nin büyük bir tersane olduğu anlaşılmaktadır. İnebahtı'nın sonrasında 1572'de 15 kadirga, 1703'te 2 firkate inşa edilmiştir. Kefken Tersanesi bir fermanla kurulmuş ve tamiri için, avarız-ı divaniyyeden muaf olma şartıyla o havaliden 8 kişi kendi istekleriyle görevlendirilmiştir (Bostan 2003: 24).

2.3. Diğer Gemi İnşa Tezgâhları

Özellikle büyük hazırlıkların yapıldığı savaş dönemlerinde Tersâne-i Âmire ve diğer tersaneler haricindeki gemi inşa tezgâhlarında da gemiler yapılmaktaydı. Bu yerlerdeki faaliyetler Tersâne-i Âmire'nin onayından geçmekteydi. Bunun için Tersâne-i Âmire Emininin gerekli gördüğü malzemelerin miktarını belirten hükümler o bölgenin kadısına yâda konuyla alakalı kişiler gönderilmekteydi. Gemiler tekne halinde hazırlandıktan sonra ise donatılması için Tersâne-i Âmire'ye getirilmekteydi. XVI. yüzyılda İnebahtı mağlubiyeti sonrası veya XVII. yüzyılda uzun seneler devam eden Girit seferleri sırasında birçok sahil iskelesinde gemi yapımı için emirler verildiği bilinmektedir. XVIII. yüzyıl başlarına kadar Karadeniz sahillerinde 44, Tuna nehri üzerinde 6, Marmara ve Akdeniz sahillerinde 15 olmak üzere toplam 65 gemi tezgâhı olduğunu görmekteyiz (Bostan 2003: 24-25).

2.4. Tersâne-i Âmire'nin İdari Yapısı ve Personeli

Osmanlı bahriyesinin idari yönetimi ise donanma ricali ve Tersâne-i Âmire ricali olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Donanma ricali arasında derya beyleri, onlarla birlikte yer alan kaptanlar ve gemideki diğer hizmetliler; Tersâne-i Âmire Ricali arasında da Tersâne-i Âmire'de hizmet görenler yer almaktadır (Bostan 2003: 31).

Donanma ve Tersâne-i Âmire ricalinin üstünde ise Osmanlı donanmasının ve Tersâne-i Âmire'nin en büyük askeri ve mülki yöneticisi olarak Kaptan Paşa bulunmaktadır (Bostan 2003: 31). Kaptan Paşa veya kaptan-ı derya olarak da adlandırılan bu kişiler Osmanlı bahriyesinin en büyük amiri ve donanmanın başkumandanıdır. Önceleri kaptanlık, Gelibolu sancakbeyi olana verilirken, Barbaros Hayreddin Paşa'dan itibaren kaptan paşalık beylerbeyi rütbesindeki ümeraya verilmiştir. Bundan sonraki yıllarda ise yani XVI. yüzyılın son yarısı ile XVII. yüzyıldan itibaren vezirlere verilmeye başlanmış ve böyle devam etmiştir (Uzunçarşılı 1988: 414).

Kaptan Paşalığa illaki bahriyeden yetişmiş birinin getirilmesi kanunu yoktu. Bazen, kaptan paşadan sonra en büyük donanma kumandanı olan Kapudane-i Hümayun denilen amiralden veya Kaptan Paşa eyaletine bağlı sancakbeylerinden bazen de Tersane Reisi ile Tersane Kethüdasından tayin olmaktadır (Uzunçarşılı 1988: 415).

Kaptan paşanın eyaletine Cezayir eyaleti de denirdi. Çünkü Cezayir Sultanı olan Barbaros Hayreddin Paşa Osmanlı Devleti'nin hizmetine girdikten sonra kendisine ait olan Cezayir yine onun üzerinde bırakılmış ve bir zamanlar kaptan paşalık bu eyalette beraber yönetilmiştir. Kaptan Paşaların XVI. yüzyıl ortalarına kadar merkezi Gelibolu iken, devletin genişlemesiyle haslı ve salyaneli olmak üzere iki kısma ayrıldığını görmekteyiz; bunlardan kaptan paşa sancağı olan Gelibolu, Ağrıboz, İnebahtı, Midilli, Sığacık, Kocaeli, Karlıeli, Rodos, Biga ve Mezistre sancakları haslı ve Sakız, Nakşe (Naksos), Mehdiye sancakları ise salyaneli yani yıllık sancaklardı. Kaptan paşa eyaletine bağlı sancakbeylerine deryabeyleri denilirdi. Bunlar kendi has ve salyanelerine göre bazıları birer, ikişer, üçer kadırga ile sefere çıkarlardı (Uzunçarşılı 1988 : 420-421).

2.4.1. Tersâne-i Âmire Ricali

Kapudan paşadan sonra gelen Osmanlı bahriyesinin idari işlerinden sorumlu olan diğer memurlarına genel anlamda Tersâne-i Âmire ricali denmektedir. Tersâne-i Âmire ricali, donanmanın tersanede bulunduğu veya gemilerin inşası yada tamiri sırasında tam kadro görev yaparken, donanmanın sefere çıktığı zamanlar bunlardan

bazıları donanma ile gittiğinden sayıları azalmaktadır (Bostan 2003: 31-32). Tersâne-i Âmire ricalinin önde gelenleri arasında Tersâne-i Âmire Emîni ve onun maiyetindekiler bulunmaktadır.

2.4.1.1. Tersâne-i Âmire Emîni

Tersâne-i Âmire gemilerinin gelir-giderlerini temin eden, gemi inşası, tamiri ve alım-satım işlerine bakan Tersâne-i Âmire Emîni, aynı zamanda gemilerin mühimmat, yiyecek-giyecek maddelerini satın alarak hazırlar, mahzenlerdeki eşyaları ve ayniyat defterlerini inceleyip kontrol etmekle görevliydi (Bostan 2003: 33).

Tersâne-i Âmire Emîni'ne Galata Harc-ı Hassa Emîni denmesine XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam edilmiş, 1662-1663 yıllarından itibaren Tersâne-i Âmire Emîni adını almıştır (Bostan 2003: 34).

Tersâne-i Âmire Emînin kendisine mahsus bir başardası ve altı çifte kayığı vardı. Divân-ı Hümayûn toplantılarına iştirak etmediği halde, sorulacak sorulara cevap vermek ve emir almak üzere orada hazır bulunurdu. Tersâne-i Âmire Emaneti 1804 yılına kadar devam etmiş, daha sonra çıkartılan bir kararla bu görev "Umur-ı Bahriye Nezareti" ne çevrilmiştir (Bostan 2003: 38).

Tersâne-i Âmire Emînine bağlı olarak çalışan memurları maliye ve evrak dairesi altında incelemek mümkündür. Maliye Dairesi'nde olanlar; Tersâne-i Âmire Katibi, Ruznamçesi, İcâre Katibi, Mahzen-i Çûb Emîni, Katib ve Halifesi, Mahzen-i Sürb Emîni, Katib ve Halifesi, Liman Katibi, Zindan Katibi ve Tersâne-i Âmire Veznedarlarıdır. Evrak Dairesi'nde olanlar; Tersâne-i Âmire Reisi, Defter Emîni, Defter Kethudası ve Tersâne-i Âmire Liman Reisidir (Bostan 2003: 38-44).

2.4.1.2. Tersâne-i Âmire Kethudası

Aynı zamanda Donanma-yı Hümayûn ricalinden olan tersane kethüdası, kaptan-ı deryadan sonra Tersane'nin birinci hakimidir. Tersane'de bulunduğu zamanlarda

kadırgalardaki kaptanlara ve mürettebata hükmeder, tersanenin inzibat ve disiplinini temin ederdi (Bostan 2010: 77).

Hakimiyet alameti olarak, Hind kamaşından mavi renkli asası vardır, kayığı altı çiftedir. Padişah başarda ile Boğaz'da gezerken dümeni tutma görevi kendisine aittir (Uzunçarşılı 1988: 427-428). Tersane kethudası, kaptan-ı derya ile seferlere katılmakta hatta Karadeniz'e giden donanmaya kumandanlık yapmaktaydı. Kaptan Paşa'nın sefere çıkmadığı zamanlarda ise yerine tersane kethüdası beylerbeylik payesiyle sefere çıkardı (Bostan 2010: 78).

2.4.1.3. Tersâne-i Âmire Ağası

Tersâne-i Âmire Ağası, kaptan-ı deryanın tersanede vekili olup tıpkı tersane kethudası gibi Hind kumaşından asası ve üç çifte kayığı vardı. Sefere çıkacak gemilere yüklenecek olan mühimmatı kontrol etmek görevleri arasındaydı (Bostan 2010: 82).

2.4.1.4. Kalyon Görevlileri

Kalyonların Osmanlı Devleti'ne dahil olmaları sonucu oluşturulan bu kurumda kalyonlar için kalyon nazırı görevlendirildiği gibi, kalyonlarda tutulan ulufe ve mühimmat defterlerini muhafaza eden kalyon defterdarı, mürettebat ile bunların iâşe ve aylıklarını, kalyonların malzeme hesaplarını tutan bir kalyon katibi bulunmaktadır (Bostan 2010: 82-83).

2.4.1.5. Tersanedeki Din Görevlileri ve Diğer Personel

Tersane camiinde bulunan görevliler, XVII. yüzyılda on beş kişiydi. 1665-1693 yıllarında bir vaiz, bir imam-hatib, ikinci imam, namazdan önce Kuran'dan cüz okumakla görevli iki cüzhan, müezzinbaşının yardımcısı olarak bir semahfil, camide hayır sahiplerini anan bir muarrif, üç müezzin, bir sala müezzini, Kuran'dan en az on ayet okuyan bir aşırhan, fetih suresi okumakla görevli bir fetihan, mescid imamı ve su taşıyıcıdan oluşuyordu (Bostan 2010: 83).

2.5. Tersâne-i Âmire Halkı

Tersane ve donanma hizmetinde bulunan harc-ı hassa reisleri yani gemi kaptanları, azap ve azap reisleri, neccar, kalafatçı, parûtıraş, haddad, meremmetçi, tûcger, makaracı, üstüpücü, kumbaracı, vardiyân, gûmi, müteferrika, müteakid ve nöbetçilerin hepsine tersane halkı denmektedir. Tersane halkının mevcudu özellikle XVI. ve XVII. yüzyıllarda değişkenlik göstermişti. Mesela XVI. yüzyılın ilk yarısında 1800 olan mevcut, İnebahtı mağlubiyetinden sonra 2385'e yükselmiştir. XVII. yüzyılın başlarından itibaren ise tersane halkının sayısında giderek azalma olmuştur (Bostan 2010: 83).

2.5.1. Azaplar

Azaplar, donanmada ve tersanede bulunmalarına göre tersane azapları ve donanma azapları şeklinde adlandırılırlardı. Bu nedenle, tersane yakınında azap kışlalarının bulunduğu yere Azap Kapısı denilmiştir (Bostan 2010: 84).

Azapların "bölükbaşısı" olan reisliğe "badbâni" adı verilen yelkencilikten geçilirdi. Azap bölüklerinde reis, odabaşı ve aşçıbaşı zabıt olarak bulunurdu. Gemi süvarisi olan azap reisine "vardiyânbaşı" denilirdi. Bu kişi daha sonra terfi ederek kaptan olurdu. XVII. yüzyılda azapların gündelikleri dört akçeden yedi akçeye kadar değişirdi (Altıer 1995: 23-25).

2.5.2. Tersâne-i Âmire Sanatkârları

Gemi inşa ve tamirleri yanında Tersâne-i Âmire'de diğer işlerle ilgili çalışanlar sanatkârlar olup, bunlar; neccar, kalafatçı, pâru-tıraş, haddad, meremmetçi, tûcger, makaracı, üstüpücü ve kumbaracılar oluşmaktaydı (Bostan 2003: 66).

Neccar, gemi inşa ve tamiri ile uğraşmakta ve acemi oğlanları arasından seçilerek ulufeli olarak tersane halkı arasında hizmet vermekteydiler. Gemilerdeki kalafat işlerine bakan ve ziftlenmesi ile görevli kalafatçılar acemi oğlanlar arasından

alınmıştır. Pârûtıraşlar, tersaneye bağlı gemilere kürek yontma ile görevliydi ve bunların sayıları XVII. yüzyıl başlarında 60 civarındayken sonraki yıllarda sayıları azalmıştır. Haddadlar, demirden imal edilen gemi malzemelerinin hazırlanmasında çalışırlardı. Bunların sayısı da tıpkı pârûtıraşlar gibi azalmıştır. Gemiler de hizmet verdikleri anlaşılabilir humbaracılar, demirden mamul, içi patlayıcı maddelerle doldurulan humbarayı havan topu veya elle atarlardı. Tersane'deki gemilerin, mahzenlerin tamirinde çalışan meremmetçiler, makara tûcu dökmek ve tûcdan makara dili yapmakla görevli tûcgerler ile makara yapmakla görevli olan makaracılar da Tersâne-i Âmire halkı arasındaydı (Bostan 2010: 86-87).

Tersane halkı arasında gemi yapımı için yeterli iş gücünün sahip olmadığı zamanlarda halk arasından aynı mesleği icra edenler ücret karşılığında çalıştırılmışlardır. Bu nedenle çeşitli bölgeler gönderilen çavuşlar marangoz, burgucu ve haddad toplayıp getiriyorlardı. Hatta tersaneye ait gemilerin inşası sırasında tüccar gemilerinde çalışanlar da alınıyorlardı. Mesela küreklik ağaç kesen teksinarcılar, pârûtıraşlar ve bıçkıcılar kereste temin edilen bölgelerde bu hizmeti yerine getiriyorlardı (Bostan 2010: 87).

Tersâne-i Âmire'de faaliyetlerin yoğun olduğu zamanlarda İstanbul dışında gemi tezgahlarında çalışan işçiler İstanbul'a getirilmekteydi. 1709 yılının sonlarında Prut seferi hazırlıkları nedeniyle Tersâne-i Âmire'de gemi inşası, kalafatlanması ve tamir işleri artmış, Tersane'deki marangoz ve kalafatçı sayısı yetmemişti. Bu nedenle Ayadon, Keynolu ve İnebolu kazalarından 103 marangoz, 45 bulgucu ve kalafatçı İstanbul'a getirilmişti. İstanbul'a getirilen meslek ustalarının tersanede kalmaları için cazip çalışma şartları oluşturulmuştur (Aydın 2011: 104-105).

2.6. Gemi Mürettebatı ve Hizmetlileri

2.6.1. Gemi Mürettebatı

Kadırga döneminde Osmanlı donanmasında çalışan mürettebatın sayısı azdı. Bu sayı kürekçi ve savaşçılar çıkarıldığında 35 kadardı. 1682 yılından itibaren yaygın bir

şekilde kullanılmaya başlanılan kalyonlarla birlikte gemi mürettebatının sayıları, fonksiyonları ve isimlerinde değişiklikler meydana gelmiştir. 1690 yılında 418 mürettebatlı bir kapudane kapudan, gemi ağası, hoca, odabaş, vekil-i harç, çavuş, yelkenci, vardiyacı, sütür reisleri, sandal reisi, topçubaşı ve kethudası, topçu, aylakçı, saatçi, sandalacı, kalafatçı ve marangoz bulunmaktaydı. Bunlardan en kalabalık grubu oluşturanlar ise 146 kişi ile saatçılardı (Bostan 2010: 89).

2.6.2. Gemi Hizmetlileri

2.6.2.1. Kürekçi

Osmanlı donanmasında iki tür kürekçi vardı. Bunlardan birincisi Forsa denilen savaşlardan alınan esirlerdi. Diğeri ise Osmanlı tebaasından olup işledikleri ağır suç nedeniyle kürek cezasına çarptırılan mahkumlardı. (Altier 1995: 31). İdris Bostan ise kürekçileri beş gruba ayırmıştır. Bunlar; ocaklık, hodgirifte, mirî esir, esir satın alma ve kürek cezasına çarptırılanlar olanlar şeklindedir (Bostan 2010: 90).

Esir Forsaların kaçmasını önlemek için bir veya iki ayağı zincire çakılı tutulurdu. Bu tür Forsalardan başka devlet kendi tebâsından 20 hanede bir kişi olarak donanma gemileri için kürekçi alınırdu. Devlet aldığı kürekçiye yevmiye verir ve bu parayı tekâlifi-i örfiyeden hesaba uygun tahsil ve tevzi ederdi. Halk kendi tabiriyle Türk kürekçilerine "Ahbap" esir kürekçilere ise "çakal" derdi (Altier 1995: 31).

Çeşitli suçlardan ötürü kürek cezasına çarptırılan suçluların Osmanlı donanmasına hangi tarihten itibaren alınmaya başlandığı tam olarak bilinmemekle beraber, XVI. yüzyıl ortalarından itibaren bazı hükümlerde kürek cezasının olması bu tarihlerde oluşturulduğunu göstermektedir. Bu durumun ortaya çıkması muhtemelen donanmanın ihtiyaçlarının karşılanması sonucuyla oluşmuştur (Bostan 2010: 94).

Osmanlı Devleti'nde bu tür suçlarla cezalandırılan kişilerin İslam ceza hukukunun tazir cezası içine giren suçlarla aynı olduğu görülmektedir. Hırsızlık, yankesicilik, haydutluk, eşkiyalık, adam öldürme veya öldürmekle itham, fesad, şenaat,

fuşiyat, sahtekârlık, kalpazanlık, fermana itaatsizlik, sahte berat yazma, tuğra taklit etme, terazide noksan tartma, casusluk ve dini nitelik taşıyan suçları işleyen mücrimler kürek cezasına çarptırılmaktadır (Bostan 2010: 95). Bolu sancağından kürek cezasına çarptırılıp Osmanlı donanmasında çalıştırılan pek çok kimsenin olduğu görülmektedir.

Tablo 2.1: XVII. Yüzyılda Ocaklık Olarak Temin Edilen Aynî Kürekçinin Sancaklara Göre Dağılımı (Bostan 2003: 194-195)

Sancak	1603	1604	1613	1621	1622	1630	1632	1634
Aydın	----	----	1021	455	514	280	347	92
Saruhan	----	----	253	165	277	123	159	202
Menteşe	----	----	298	179	302	245	279	324
Sığla	----	----	576	267	547	----	354	390
Hamidili	175	----	156	67	117	42	47	30
Karasi	----	261	307	204	211	81	35	57
Biga	40	74	122	86	96	81	83	23
Teke	----	----	57	111	90	31	2	57
Alâiye	----	----	----	23	22	5	----	7
Kütahya	232	----	329	152	250	160	167	139
Hüdâvendigâr	266	230	402	264	292	96	122	159
K.Hisâr-ıSâhib	----	----	50	34	34	31	34	24
Ankara	146	125	5	62	126	11	28	93
Sultanönü	----	----	40	26	34	26	25	20
Çankırı	351	321	93	58	61	28	50	34
Bolu	1395	1211	1283	688	694	654	659	677
Kastamonu	405	----	578	381	391	331	336	252

Tablo 2.2: XVII. Yüzyılda Ocaklık Olarak Temin Edilen Aynî Kürekçinin Sancaklara Göre Dağılımı (Bostan 2003: 194-195)

Sancak	1645	1648	1649	1660	1661	1663	1668	1669	1671
Aydın	824	713	430	644	----	----	----	----	----
Saruhan	545	368	400	456	----	----	----	----	----
Menteşe	414	396	336	447	----	----	----	----	----
Sığla	475	208	284	433	----	----	----	----	----
Hamidili	232	54	135	153	----	----	----	----	----
Karasi	236	241	236	221	----	----	----	----	----
Biga	94	87	132	131	131	----	----	----	----
Teke	129	82	112	108	----	----	----	----	----
Alâiye	41	28	31	29	----	----	----	----	----
Kütahya	313	488	394	307	311	----	----	----	----
Hüdâvendigâr	376	355	358	359	355	347	355	----	----
K.Hisâr-ıSâhib	72	81	75	7	----	----	----	----	----
Ankara	148	104	146	144	----	----	----	----	----
Sultanönü	53	63	53	----	52	43	----	----	----
Çankırı	122	145	117	110	----	----	----	----	----
Bolu	673	947	674	501	606	576	439	----	504
Kastamonu	349	502	418	322	----	255	346	----	401

Tablolarda yer alan verilerden de anlaşılacağı üzere birkaç istisna dışında 1603/1671 yılları arasında donanmanın gereksinimi olan kürekçilerin temin edildiği sancakların başında Bolu Sancağı yer almaktadır. Akçakoca, Alaplı, Ereğli gibi Karadeniz'e kıyısı olan kazaların geçmişte Bolu sancağına dahil olması bunda etkili olmuştur diyebiliriz. Bu düşüncemizi destekleyen bilgi bir belgede şu şekilde yer almaktadır. 1834 senesi Bolu sancağı kazalarından olan ve tersaneye kereste kesmekle yükümlü Üskibi (Konuralp) kazası denizden uzak bir kazadır. Bu ahali Asakir-i bahriyeye uyamayacağından, sahil kazaları arasından çıkartılması gerektiği Bolu mütesellimi Mehmed Emin Bey'e resmi olarak yazı ile bildirmiştir (BOA. HAT. 1323/51652A. 1834). Buradan da anlaşılacağı üzere Osmanlı tersanesi ve donanmasında gerekli olan kimseler öncelikle sahil kazalarından temin ediliyordu. Böylelikle bu ahalinin denizcilik konusundaki tecrübesinden yararlanılmış oluyordu. Bir başka deyişle lazım olan kalifiye eleman temin edilmiş oluyordu.

Bunun yanında işledikleri çeşitli suçlar nedeniyle kürek cezasına çarptırılan şahıslarda bulunuyordu. Osmanlı Arşivinde Bolu sancağı nüfusuna kayıtlı olup işlediği suç nedeniyle kürek cezasına çarptırılan kişilerle ilgili pek çok kayıt bulunmaktadır. Buna ilişkin bir örnekte, Bolu nüfusuna kayıtlı Boşnakzade Mehmed, üç sene boyunca Tersâne-i Âmire'de kürek cezasına çarptırılmıştır. Bu cezasını çekmesi için İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir. Ancak zanlı 1862 senesi Muharrem'in 29 pazar gecesi saat dört buçuk sularında hapisten kaçmıştır. Zanlının kaçmasına yardım eden kişi Boşnakoğlu tomrukçu Mehmed'dir. Bu durum karşısında gereğinin yapılması için Bolu Sancağına konuyla ilgili bir uyarı gönderilmiştir (BOA. MVL. 666/53, 1/2, 1862).

Konuyla ilgili bir başka belge ise; işlediği suçtan dolayı kürek cezasına çarptırılan ve iki seneden beri Tersâne-i Âmire'de bu cezasını çeken Bolu'nun Mengen kazasından İbrahim'in tahliyesine dairdir (BOA. A.MKT. MVL. 17/54, 1849). Konu hakkındaki diğer örnekleri şu şekilde sıralayabiliriz.

Bolu sancağı Kasaplar karyesi ahalisinden Emine Hatun'u öldüren kocası Salih diyet ödedikten sonra Tersâne-i Âmire'de kürek cezasına çarptırılmıştır. (BOA. A.MKT. MVL. 67/9, 1854). Bolu'da çıkan cinayet yüzünden kürek cezasına çarptırılanların

Sinop yerine Tersâne-i Âmire'ye gönderilmeleri istenilmiştir (BOA. A.MKT. UM. 568/96, 1862).

Bolu kazasına tabi Gökçe nahiyesi İbiş karyesinde Osman Beyoğlu Satılmış'ın katili Tokmak oğlu Ömer'in kürek cezasına konmak üzere Tersâne-i Âmire'ye gönderilmesi istenilmiştir (BOA. MVL. 669/89, 1864).

Hırsızlık yaptıkları gerekçesiyle kürek cezasına çarptırılanlar hakkındaki bir başka belgede; Bolu sancağı Güney karyeli Ahmed oğlu Mehmed, Hacı Masdan damadı Mehmed Çavuş ve Topal Kethüda oğlu Mehmed'in para ve eşyalarını gasp eden Ankara Ayaş kazası Kayaçengiyesi karyesinden Osman oğlu Kahveci Ali ve Bolu sancağından Aşur oğlu Mehmed Ali ve Sarıkır karyeli İsmail oğlu Eyüb ve diğerleri telef olmuş, Mehmed Ali kürek cezası ile tersaneye gönderilmiştir (BOA. MVL. 648/90, 1863).

Kürekçi alımı için geçen bir kayıta ise; donanma kadırgaları için Bursa, Bolu, Gelibolu, diğer sancak ve kazaların her on hanesinden bir kişi kürekçi çıkarılarak Nevruz'dan önce tersaneye gönderilmesi istenmiştir (BOA. C.BH. 16/775, 1722).

2.6.2.2. Alatçı

Gemilerde yelken halatlarını kullanmakla görevli olanlara alatçı denmekteydi. Bunlar kürekçi olmadıkları halde kürekçiler arasında gösterilmişlerdir. Bu kişiler Gelibolu'dan ocaklık şeklinde alındıkları gibi bedel ile de alınmışlardır. Bedel ile alınanların bedel miktarları XVII. yüzyıl boyunca hiç değişmemiş, her zaman 1500 akçe verilerek temin edilmiştir. Donanma seferde iken alatçılar da tıpkı kürekçiler gibi mevacib almaktaydılar (Bostan 2010: 96).

2.7. Gemi Türleri

Osmanlı Devleti kuruluş yıllarından itibaren denizle alakaları ve deniz sahillerinin genişliği nedeniyle donanmaya büyük önem vermişlerdir. Denizlerin önemli

güçlerinden olan Venediklileri gemi yapımında örnek alan Osmanlılar bununla yetinmeyip kendine özgü gemiler de meydana getirmiştir. Akdeniz'de, Venedik ile yapılan sürekli savaşlardan sonra XVI. yüzyıl ortalarında bu denizde hâkimiyeti elde etmişlerdir (Uzunçarşılı 1988: 455).

Osmanlı Devleti'nde gemi karşılığında Arapça "sefine" (çoğulu süfün, sefâyin) ve Farsça "keşti" (çoğulu keştihâ) kelimeleri yaygın biçimde kullanılmıştır (Bostan 1996: 11). Osmanlı donanmasını oluşturan gemiler, kürekli ve yelkenli olmak üzere ikiye ayrılıyordu. Kürek ve yelkenle yürüyen gemilere çekdiri denilmekteyken, yalnız yelkenle yürüyen gemilere yelkenli ya da kalyon sınıfı gemiler denilmektedir. Kürekle hareket eden çekdiri türü gemiler büyük donanma gemileri ve ince donanma gemileri olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır (Bostan 2010: 107).

2.7.1. Kürekli Gemiler

2.7.1.1. Kadırga

Kadırgaya yabancı donanmalarında gali ve galer de denilmektedir. Yelken dönemine, yani kalyonculuğun öneminin arttığı tarihi kadar Osmanlı donanmasının esasını kadırgalar oluşturmuştur (Tezel 1973: 723). İki bodoslaması arası 55-56 zîra (41-42 m.) olan bu gemiler gayet uzun ve ensiz, hemen hemen su seviyesinde denecek kadar alçak, kıçları başlarına oranla daha yüksek ve baş bodoslamaları omurgalarına dikey inen çok hızlı ve kıvrak hareketli bir tekneye sahiptiler. Baş ve kıçlarında etrafı halatlarla çevrili küçük birer yarım güverte bulunur ve buralarda kaptanlarla savaşçılar dururdu (Bostan 1996: 13). Kadırganın her küreğini dörder beşer kürekçi çekerdi (Uzunçarşılı 1988: 462). Buna göre, her kadırgada 100 savaşçı ile birlikte, 196 kürekçi, 20 alatçı, iki dümenci, bir yelkenci, iki gûmi, iki kürek yapıcı, iki kalafatçı, iki neccar ve hepsine hükmeden, harita ve pusula kullanan bir reis olmak üzere 328 kişi bulunmaktadır (Bostan 2003: 86).

XVII. yüzyıl başlarında bir kadirganın maliyeti, inşaatı için lüzumlu kereste, çivi, zift, katran, üstüğü gibi malzemelerinin yanında marangoz, bıçkıcı ve demirci gibi sanatkâr ücretleriyle birlikte toplam 236.500 akçeye ulaşmaktadır (Bostan 2003: 86).

Osmanlı donanmasında her sene 40 kadar kadirga yapımı zorunluluk halini almıştır. 1701 yılından itibaren kalyonların öneminin artmasıyla kadirga yapımı kaldırılmıştır. Yerine iki veya üç ambarlı kalyonlar yapılmıştır. Her sene üç pâre kalyon suya salınırdı. III. Ahmed devrinden itibaren sayıları azaltılan kadirgalar, I. Abdülhamid zamanında sona ermiş, yalnız kadirga türünden olan Kaptan Paşa Başardası kalmıştır (Altier 1995: 37).

2.7.1.2. Başarda

Her bir küreği 6 veya 7 neferle çekilen ve 26'dan 30 çifteye kadar kürekle yürütülen eski harp gemilerinden bir sınıf gemidir. En az 600 mürettebatla idare olunan bu tekneler sıklıkla kumandan gemisi olarak kullanılırdı (Gürçay 1943: 58). Kürekçilerin arkasında her mangada üçer cenkçi bulunurdu. Paşa başardasının mürettebatı 500 kürekçi, 216 cenkçi, gemici, topçu ve diğerleriyle birlikte toplam 800'e ulaşıyordu (Bostan 2003: 86). Başka bir tür olan başarda vardı ki buna da hünkar gemisi denmekteydi. Bu teknede 3 adet fener bulunurdu. Bordası, direk ve kürekleri yeşile boyanırdı. Direk başında "alem"i vardı. Bir vezir donanmaya serdar olup kapudane olarak gemi ile gitmesi gerekirse o tekneye binerdi (Altier 1995: 35).

2.7.1.3. Mavna

Başarda sınıfından olup başardadan daha havaleli ve enli, 26 kürekli ve iki kat güverteli eski harp gemilerinden bir tipti. Bir veya iki latin yelkeni kaldırırdı, halen limanlarda eşyayı ticariye naklinde kullanılan başları (soyalı) ve kıçları düz merakibe de (mavna) denir. Kürek ve yelkenle yürütülen bu merakibin büyüklükleri 35 tonilâtodan 45 tonilâtoya kadardı (Gürçay 1943: 286).

2.7.1.4. Firkate

Çektiri türünden olan bu gemilerin en küçüğü 10-17 oturaklıdır. XVIII. yüzyılın başlarından itibaren oturak sayısının arttığı görülmektedir. 1703 yılında Karadeniz sahillerinde inşa edilen 80 firkatenin yedisinin oturak sayısı 18, yedisinin 20 ve diğerlerinin oturak sayısı 14 ile 16 arasında değişmektedir. Firkateler uzun, dar, kürek ve yelkenle hareket etmeleri aynı zamanda seri olmaları dolayısıyla bütün Akdeniz ülkeleri tarafından kullanılmıştır. Bu gemi çeşidini firkateyn ile karıştırmamak gerekir. Firkateyn, Avrupalılar tarafından kullanılan ve İngilizcesi frigate olan yelkenli savaş gemisidir. Osmanlılar bunun adını değiştirerek firkateyn demişlerdir. Savaş zamanlarında firkatelere 80 hatta 100 levend konulmuştur (Bostan 2010: 127-128).

2.7.1.5. Pergende

Aslında daha önceki dönemlerde görülen fakat çekdirme ve beş çifte gibi daha küçük gemilerin devreye girmesiyle bu gemilere bir süreliğine son verildi. Bir fermanla yeniden ikame edildi. Büyük yük kapasitesi olan gemilere çok fazla ihtiyaç duyuluyordu. Pergende bu ihtiyacı karşılamak üzere tekrar kullanıma sokuldu (Zorlu 2014: 233).

2.7.1.6. Kalite (Kalyata)

Bu gemi türüne yabancılar kalyola, galita, galyot demişlerdir. Çekdiri türünden olan bu gemilerde 19-24 oturak bulunmakla beraber boyları 33 zira idi (Uzunçarşılı 1988: 460). İdris Bostan ise bu tür gemilerin boylarının 42-48 zira (32-36 m.) olduğunu belirtmiştir (Bostan 2003: 84). XVII. yüzyılda bu gemilerin boyları uzunken, XVIII. yüzyıldan itibaren kısalmıştır (Bostan 2010: 126). Özellikle takip hizmetinde kullanılan bu gemilerde harp zamanlarında 220 kadar cenkçi bulunmakla beraber düşmanı takip ettiklerinden baş taraflarında top bulunmaktadır (Uzunçarşılı 1988: 460).

2.7.2. İnce Donanma Gemileri

Daha çok nehirlerde, özellikle Tuna'da kullanılan ve donanma denize açıldığında büyük gemilerin maiyetinde bulunan, bir kısmı kayık türü olan gemilerdir. Sığ yerlere rahatlıkla girebilen ince donanma gemileri, genelde kürekle hareket etmekle beraber yelkenle de kullanılmıştır (Bostan 2010: 132)

İnce donanma gemileri daha çok yardımcı gemiler olarak, bazıları nakliye ve bazıları da nehirlerde kullanılıyordu. Bunlar arasında önceleri savaş gemisi olduğu halde sonraları nakliye amacıyla kullanılan *karamürsel*, daha çok nehirlerde ve bazen Karadeniz kıyılarında seyreden *Şayka*, haberci gemisi olan ve nakliye kullanılan *İşkampoye*, nakliye ve muhafaza hizmetinde kullanılan *üstüaçık*, *aktarma*, *çekeleve*, *celiyye*, *at*, *taş* ve *top* gemileri önemli yer tutmaktaydı (Bostan 2002: 218).

2.7.3. Kalyon Sınıfı (Yelkenli) Gemiler

Kalyon tipi gemiler, kalyon, firkateyn, korvet, burton, barça, ağribar, ateş gemisi, şalope, brik, uskuna ve şehtiye adlarını taşımaktaydı (Sancar 2006: 347).

2.7.3.1. Kalyon

Galleon (Kalyon) terimi ve buna özgü tekne yapısı, XVII. yüzyıl ortalarından itibaren Avrupa'da kullanılmaya başlandı. Bunun yerine önce "savaş gemisi" (man-of-war) sonra "hatt-ı harp gemisi"ne (ship-of-the-line) doğru bir değişim geçirmiştir. Kalyon çok iyi savunan ve saldırı altında dahi çok iyi kullanılabilen ticaret gemileri olarak ifade edilmiştir. Zaman içerisinde kalyon sadece silah taşıyıp askeri malzemeler dışında hiçbir ticari eşya taşımayan gemiler haline gelince galleon terimi manasını kaybetmiştir. Osmanlılar kalyon terimine kuşatıcı anlam yüklemişler ve XIX. yüzyıl ortalarına kadar bu terimi kullanmışlardır. XIX. yüzyılda denize indirilen Selimiye ve Mahmudiye adlı gemiler Avrupa donanmalarındaki hatt-ı harp gemilerinin benzeri olmalarına rağmen bunlar için de kalyon terimi kullanılmıştır. Bununla beraber XVII.

yüzyıl Osmanlı kalyonları genellikle üç direkli olmakla beraber seren ve yelken donanımları bazı farklılıklar göstermektedir (Aydın 2011: 49).

Kalyonların 43- 59 zirâ (33-45 m.) uzunluğunda olanlarına *iki ambarlı*, *kapak* veya *karaka* deniliyordu. Bunların her iki bordasında yarısı güvertelerde, yarısı top ambarı denilen orta katta olmak üzere iki sıra top vardı ve sayıları 80-110 arasında değişiyordu; mürettebatı ise 800 kişi kadardı. Üç ambarlı denilen büyük tipler 59-64 zirâ (45-49 m.) uzunluğundaydı ve sayıları 110-120 arasında değişen topları yine iki sıralı dizilmişti (Bostan 1996: 14). Üç kantar (169,34 kg.) ağırlığında güller atan topları taşıyan kalyonlar "üç kantarlı" adıyla anılmaktaydı ve uzunlukları 55,5 zirâ (41,69 m.) idi. Osmanlı donanmasında bulunan ve kalyonlar arasında karavele adı ile anılan gemiler dikkat çekicidir. Osmanlı donanmasındaki bu gemiler özellikle adalar arasındaki sığ sularda saklanan korsan gemilerinin takibinde etkili olmaktadır ve boyları 38,5-43,5 zirâ (29,18-32,97 m.) arasında değişmektedir. XV.yüzyılın başlarında Venedik'te *galeoni* olarak adlandırılan gemiler inşa edilmişti. Kürekli kalyon ile ilgili çok az bilginin olduğu dönemlerde kalyonun ilk örneklerinden olduğu ve daha sonrada evrimleşerek bilinen kalyona dönüştüğü kabul edilmektedir. Bu kalyonun uzunluğu 45 zirâ (34,11 m.) idi. Bunlardan başka *tonbaz*, *putaç/potaç*, *vardakosta*, *karakola*, *meze-galere*, *kalyon-ı ateş* ve *kalyon-ı hoy* da Osmanlı donanmasında kullanılan kalyon türleri bulunuyordu (Aydın 2011: 60-66).

Kanuni Sultan Süleyman döneminde bir ara Venediklilerin karaka dedikleri kalyonların benzeri Haliç Tersanesi'nde yapılmışsa da 1500-2000 tonlato hacminde olmasından dolayı rüzgarsız havalarda hareketi mümkün olmadığından yapımı durdurulmuş ve tekrar eskiden olduğu gibi çekdirilere önem verilmeye başlanmıştır (Altıer 1995: 45). XVII. yüzyılın ortalarından itibaren Girit seferleri esnasında ve Çanakkale Boğazı'nın Venedikliler tarafından kapatılması nedeniyle tekrar kalyon yaptırılmıştır. Köprülüzade Fazıl Ahmed Paşa döneminde kalyon yapımı terk edildiyse de 1682'de Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın himayesinde tekrar kalyonlara önem verilmiştir. Cezayirli Hasan Paşa zamanında ise Kasımpaşa'da kalyoncu kışlası yapılmış ve bundan sonra kalyonculuk devam etmiştir (Uzunçarşılı 1988: 469-470).

2.7.3.2. Firkateyn

Üç güvertesinden başka bir batarya topu daha bulunan eski harp gemilerinden bir sınıfı (Gürçay 1943: 171). Boyu 45-55 zirâ (34-41,5 m) arasında değişmekle beraber top sayısı da 30-70 arasında değişmekteydi. Neredeyse firkateynlerin tümünün gövdesi meşe ağacından, direk ve serenleri ise çamdan yapıldı. Firkateynlerin temel görevi, savaş menzili dışında kalarak, düşman donanmasını sürekli göz hapsinde tutmaktı (Zorlu 2014: 216-217).

2.7.3.3. Korvet

Üç direkli bir ahşap yelkenli gemi türüdür. Kalyon ve firkateynden küçük hafif ve hızlı savaş gemisidir (Düzcü 2017: 416-417). Boylarının uzunluğu 33-42 zirâ (25-32 m) arasında değişmekte olup, üst güvertesindeki top sayısı 20-30 kadardı. Tıpkı firkateynlerde olduğu gibi korvet de XVIII. yüzyılın sonlarında kullanılmaya başlanmıştı (Zorlu 2014: 220).

2.7.3.4. Barça

Harp gemilerinden olup altları düz ve asker nakliyesinde hizmetli teknelerdir (Nutki 2011: 25). XVI. yüzyıl başlarına kadar savaş amaçlı kullanılmalarına rağmen daha sonraları sadece nakliye görevinde kullanılmışlardır. XV. ve XVI. yüzyıl bazı metinlerinde gökeler için de barça tabiri kullanılmıştır (Bostan 2010: 141).

2.7.3.5. Burtun (Burton)

XVII. yüzyıl sonlarına doğru Osmanlı donanmasında kullanılmaya başlanan burtun bir kalyon çeşididir. Katip Çelebi, kendi döneminde kalyon olarak burtunların bulunduğunu söylemiştir. Burtunlar, sefer sırasında erzak ve asker naklinde kullanılmaktadır (Bostan 2003: 95).

2.7.3.6. Ağribar

Ağribar, bir savaş gemisi olmaktan çok nakliye gemisiydi. Fakat XV. yüzyılda bir ağribarda bulunan toplar, onun en azından o dönemde bir savaş gemisi olduğunu göstermektedir (Bostan 2003: 96). XV. yüzyıl sonlarındaki durumunda gemide 13 adet Şayka ve 6 adet baş top ile 4 büyük darbezen ve 16 pâre prankı adıyla bilinen topu mevcuttur (Altier 1995: 40).

2.7.3.7. Şalope

İki direkli, küçük, hafif ve ambarsız ahşap yelkenli gemi türüdür (Düzcü 2017: 419). Buradaki iki direk *sübye* adı verilen düz yelkenlerle donatılırdı. Personeli arasında birer reis, bâdbânî, hoca-i emanet, çavuş, kılavuz, humbaracı halifesi, topçubaşı, 4 humbaracı ve sudagabudan oluşan 62 kişi bulunurdu. Bâbîâli zaman zaman Amerikan ve İngiliz yapımı şalopeleri alma yoluna giderdi (Zorlu 2014: 222-223).

2.7.3.8. Brik

İki direği dahi kabasorta armalı yelken sefaini (Nutki 2011: 39). Yelkenli gemileri iki direkli ambarsız olanlarına brik denirdi. Brikler yarım armalı, zamanın en seri savaş gemilerinden olup, küpeşte lumbarlarında topu vardı (Tezel 1973: 726). Bu gemide 9 Reisi ve vardiyanı, bir topçubaşı ile birlikte 3 topçusu, 8 zabıt, 4 marangoz ve kalafatçısı, 20 Gabyar ve 25 gönüllü deniz eri olmak üzere toplam 70 kişilik personele sahipti. Brik teknesi büyüklüğüne göre mürettebatı ve top adedi artardı (Altier 1995: 39).

2.7.3.9. Ateş Gemisi

Ateş gemisi, şalope ile benzer özelliklere sahipti. Ancak farklı olarak yanıcı ve patlayıcı maddeleri taşıyan fazladan ateş güvertesi vardı. Bu gemiler deniz savaşlarında düşman gemilerini yakmak amacıyla kullanılırlardı (Zorlu 2014: 225-226).

2.7.3.10. Uskuna

Pruva direği kabasorto (tekmil seren yelkenlerini havi) ve grandisi sübye donanım olan iki direkli yelken gemileri (Nutki 2011: 301). 1831’de tipik bir uskunada 16 top ve 90 adet personel bulunmaktaydı (Zorlu 2014: 232).

2.7.3.11. Şehtiye

Şitye olarak da adlandırılan ve sadece yelken gücüyle hareket eden şehtiyeenin küçük olanları 23-27 zirâ, büyük olanları ise 29-37 zirâ olmaktadır. Genellikle iki direkli olmakla birlikte, büyükleri bazen üç direklidir. Tüm personelin sayısı 200-275 civarındadır (Zorlu 2014: 221-222).

Osmanlı donanmasında, 40 kadirga, 6 mavna ve 1 başarda birleşince donanma denilen bir filo meydana gelmektedir. Bu 47 gemideki insan nüfusu 10.500 kürekçi, 5.300 cenkçi olmak üzere 16.400 kişidir. Bu filoya 20 Bey gemisinden oluşan ince bir filo da katıldığından filo mevcudu 67 gemiye yükselirdi. Her Bey gemisinde 100 cenkçi olduğuna göre, 67 gemilik filoda 7000 kadar savaşçı asker bulunurdu (Daver t.y. : 33).

III. BÖLÜM

3. BOLU SANCAĞI VE OSMANLI DENİZCİLİĞİ'NE KATKISI

3.1. Gemi İnşası İçin Gerekli Olan Malzemenin Temini

Osmanlı donanmasındaki gemilerin yapımında kullanılan malzemeler arasında kereste, funda, sütun-seren, ham demir, katran, zift, yağ, reçine, balmumu, kendir, ispavlu, üstüğü, kürek, kirpas, keneviçe, çuka ve barut gibi malzemeler bulunmaktadır. Bunların karşılanması iki türlü olmaktadır. Bunlardan önemli bir kısmı reâyaya ocaklık olarak teklif edilerek, diğer kısmı da piyasadaki satın alınmak suretiyle temin ediliyordu (Bostan 1996: 15). Bir tür vergi mükellefiyeti olan avarız ve ocaklık kelimesinin anlamlarını açmak gerekir.

Avarız; devletin özellikle savaş ya da başka maksatlarla teminini istediği mal ve hizmetlerin önemli bir kısmının, en çok bulunduğu veya imal edildiği bölgeden-üreticiden ödemek zorunda olduğu vergi karşılığında alınmasıdır. Ocaklık ise, gemi inşası için lüzumlu mühimmatın, avarız karşılığında tedarikleri maksadıyla, imal ve istihsal edildikleri bölgelere havale edilmesidir (Bostan 2003: 101).

Tersâne-i Âmire için gerekli olan malzeme avarız karşılığında ocaklık olarak alınmaktaydı. Fakat bu malzemenin ocaklık alınması bazı güçlükleri de beraberinde getirmiştir. Özellikle XVII. yüzyıl ortalarından itibaren kalyon inşasının artmasıyla istenilen malzemenin sayısı ve çeşidinde artış yaşanmıştır. Bu durum reâyaya üzerindeki vergi yükünün ağırlaşmasına neden olmuştur (Bostan 2003: 101). Bu durumla beraber ocaklık alınan malzemeler için belirlenen fiyatın piyasadaki fiyatından ucuz olması reâyaya ile devletin arasında bir takım sorunlara yol açmıştır. Bu farktan ötürü reâyaya

özellikle keresteyi tüccarlara satmayı tercih etmiş, devlet de deniz seferleri sırasında yeterli gelmediği aynı malzemeyi tüccarlardan almak zorunda kalmıştır (Bostan 2003: 101-102).

3.2. Gemi İnşasında Kullanılan Malzemeler

Gemi inşası için kullanılan malzemeler oldukça fazladır. Biz burada tezimizin ana konusu olan Bolu ve Tersâne-i Âmire ile bağlantılı olması bakımından Bolu'dan temin edilen başta kereste olmak üzere üstüğü ve katran gibi malzemeler üzerinde duracağız.

3.2.1. Bolu'dan Elde Edilen Malzemeler

Karadeniz bölgesinin Batı Karadeniz bölümünde yer alan Bolu 8458 kilometrekare bir alana sahiptir. Batısında Düzce ve Sakarya, güneybatısında Bilecik ve Eskişehir; güneyinde Ankara; doğusunda, Çankırı ve Karabük; kuzeyinde Zonguldak illeri yer alır. Bolu'nun güney-batı, kuzeydoğu istikametinde Bolu dağları, güneyinde ise iki sıra halinde Abant dağları ve volkanik özelliğe sahip Köroğlu dağları bulunmaktadır. Bolu'nun hakim bitki örtüsü ormanlıktır. İlin sahip olduğu alanların %59'u ormanlarla kaplıdır (Süme 2013: 13) Osmanlı Devleti'nin resmi belgeleri bu bilgileri teyit etmektedir. Başta İzmit Tersanesi olmak üzere Tersâne-i Âmire'nin kereste, katran ve istüğü ihtiyaçlarının önemli bir bölümü Bolu ve çevresinden karşılanıyordu. Buna Bolu'ya oldukça uzak olan Mısır'ın İskenderiye Tersanesi de dahildi. Ayrıca Akçaşehir ve Ereğli iskelelerinde de küçük kayıklar inşa ediliyordu. Ormanda ağaç kesimi yapıp bunları Akçaşehir iskelesine taşıyanlara kerestekeş adı veriliyordu. İstanbul'da inşa edilecek olan pek çok önemli yapının kerestesi Bolu ve civarından temin ediliyordu. Örneğin Çırağan Sarayının yapımında ihtiyaç duyulan kereste 1862/1864 yıllarında Bolu'dan temin edilmiştir. Gerek Tersâne-i Âmire gerekse Çırağan Sarayı için kereste temininde herhangi bir aksamanın olmaması için Bolu ve Akçakoca'da kereste memurları istihdam edilmiştir (Süme 2013: 41,42)

3.2.1.1. Kereste

Osmanlı topraklarında oldukça geniş ormanlık alanlar mevcuttu ve Osmanlı devlet politikası gereği donanmaya gereken hammaddenin, ülke sınırları dahilinde en çok bulunduğu bölgelerden sağlanması esastı. Donanmaları için gerekli olan keresteyi kendi sınırları dışından elde eden devletlerin aksine Osmanlı, sahip olduğu zengin ormanlar sayesinde sıkıntı çekmemiştir. Ayrıca kereste elde edilen bölgeler Tersâne-i Âmire'ye uzak değillerdi (Aydın 2011: 222).

Gemi inşasındaki ana malzemeyi oluşturan kereste özellikle sefer zamanlarında ihtiyacı daha da çok artan bir malzeme olmuştur. Bu yüzden temin ve tedariki Tersâne-i Âmire açısından önemli meselelerden birini oluşturmuştur. Kereste çeşitleri iki yoldan temin edilmekteydi. Bunlardan birincisi ocaklık kereste ikincisi ise ocaklık harici satın alınan kereste idi.

3.2.1.1.1. Ocaklık Kereste

Bolu ahalisinin Tersâne-i Âmire için kestikleri kereste ve nakliyesinden doğan alacaklarının vergi borçlarına sayılması adet olmuştur (BOA. DH.MKT. 2402/106, 1900). Sancağa bağlı kazaların herbirine ihtiyaç dahilinde belirli bir miktar kereste temin etme yükümlülüğü getirilmiştir. Bu yükümlülük karşısında ise başta avarız olmak üzere çeşitli vergilerden muaf tutulmuşlardır. Örneğin Tersâne-i Âmire için Bolu sancağından tertip edilmiş olunan keresteden Göynük kazasının hissesine isabet eden ağaçların kesiminden vazgeçilmiştir (BOA., MVL., 649/92, 1863).

Başta Kocaeli bölgesi olmak üzere Karadeniz bu konuda tam anlamıyla bir kereste rezerviydi. Bolu, Sinop, Bartın, Ereğli, Safranbolu kereste tedarikinde önde gelen yerlerdi. Bir dağın etrafında bulunan köy, kaza veya sancak kereste kesmekle yükümlü tutulmuştur. Örneğin Bolu sancağı dahilindeki Mengen dağı bunlardan biriydi (Düzcü 2017: 317) Bu bölgeden Tersâne-i Âmire dışında Ereğli'de inşa edilen yelkenli gemiler için de kereste talep edilmiştir. Örneğin 1839'da Ereğli'de yapılacak olan bir kalyon için 9242 parça kereste sipariş edilmişti ki bu kerestenin temininin %49'u

Viranşehir Sancağına havale edilirken %51'i ise Bolu Sancağına tahsis edilmişti (Düzcü 2017: 323,324)

Tersâne-i Âmire'nin kereste ihtiyacını avarız karşılığında ocaklık olarak büyük ölçüde karşılayan bölge, İstanbul'a yakın olan ve Kocaeli livasındaki ormanları içine alan İznikmid, İznik, Yalakâbâd, Sarıçayır, Pazarköy, Âb-ı Sâfi, Karamürsel, Akhisar, Geyve, Akyazı ve Sabanca kazaları ile Üsküdar'a tabi Kaymas, Ağaçlı, Akâbâd, Gençli, Şeyhli, Kandıra ve Taşköprü nahiyelerinden meydana gelmekteydi. Bu bölgelerdeki reâyâ, her sene Tersâne-i Âmire için keresteyi avarız karşılığında ocaklık olarak hazırlamakla görevliydi (Bostan 2003: 102-103). Ancak bu hususun uygulanmasında zaman zaman aksaklıklar görülebiliyordu. Bolu sancağında kereste kesmekle görevli olan kazalarından Tersâne-i Âmire için tertip edilmiş kerestenin iskelelere nakli ve kesim işlemi Mudurnu kazasından Çarşamba nahiyesi ahalisine avarız vergisi karşılığında verilmiştir. Fakat Çarşamba Nahiyesi ahali daha önceden kereste işiyle hiç uğraşmamışlardır. İzmid tarafından kereste her ne kadar kesilmiş ise de iskeleye nakli ve indirilmesi yapılmamıştır. Bu durumdan dolayı gerekli merciler haber almak için bölgeye gitmişlerdir. Yapılan incelemede kereste naklinin ve indirilmesinin gerçekleşmediği görülmüştür. Bu yüzden Çarşamba Nahiyesi ahali cezaya çarptırılmışlardır. Çarşamba ahali, kendilerinin kereste işinden anlamadıklarını bunu kanıtlayacak belgeleri olduğunu söylemişlerdir. Bölgenin kereste memurlarına bunun doğru olup olmadığı sorulması üzerine bunun doğru olduğu belirtilmiş fakat Çarşamba ahalesinin bir sene kereste kesmekle yükümlü oldukları belirtmiştir. Bu gelişmeler üzerine Çarşamba ahali suçsuz sayılmıştır (BOA. MVL, 648/33, 2/2, 1863). Avarız karşılığı Tersâne-i Âmire için temin edilen kerestenin maliyeti hakkında bir fikir vermesi açısından çeşitli yıllar itibarıyla kerestenin akçe olarak değeri aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

Tablo 3.1: Kocaeli Havalisine Ait Ocaklık Kerestenin Akçe Olarak Tutarı (Bostan 2003: 103).

Kaza	1654	1662	1677	1687	1696
İznikmid	23.500	23.500	23.500	23.500	23.500
İznik	21.840	21.840	21.840	21.840	21.840
Yalakâbâd	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000
Sarıçayır	4.550	4.550	495	495	495
Pazarköyü	14.950	14.950	14.950	14.950	14.950
Âb-ı Sâfi	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
Akhisar	12.915	12.915	12.915	12.135	12.135
Geyve	51.780	51.780	51.780	51.780	51.780
Akyazı	13.850	13.850	13.850	13.850	13.850
Sabanca	22.800	22.800	22.800	22.800	22.800
Kaymas	20.568	20.568	20.568	20.568	20.568
Kandıra	19.897	19.897	19.897	19.897	19.897
Akâbâd	6.852	6.852	6.852	6.852	6.852
Ağaçlı	13.720	13.720	13.720	13.720	13.720
Gençli	14.415	14.415	14.415	14.415	14.415
Şeyhli	20.829	20.829	20.829	20.829	20.829
Taşköprü	2.105	2.105	-----	2.105	2.105
Karamürsel	15.950	15.950	-----	15.950	15.950
Toplam	300.021	296.467	275.137	292.412	292.412

Tersane'nin ihtiyacı olan kerestenin tedariki için bu işle görevli olanlar; kadı veya naib, kereste emini, yeniçeri serdarı ve âyân-ı vilâyetin iş erleri olarak belirlenmekteydi. Son iki zümrenin bu organizasyonda tam olarak ne iş yaptıkları bilinmemekle beraber bazı arşiv belgelerinde yeniçeri serdarının, emrindekilerle Kereste Emini'ne yardımcı ve asayişî temin ile görevli olduğu anlaşılmaktadır. Diğer bir yandan kadılar da bölgelerindeki şer'i hukukun uygulayıcıları oldukları gibi aynı zamanda merkezden gelen emirlerin ve birtakım mülki işlerin taşradaki denetleyicileri oldukları görülmektedir (Aydın 2011: 224).

Kadılarının önemli işlerinden biri de ortaya çıkan anlaşmazlık ve haksızlıkları üst makama bildirmek ve sorunların çözümlerini sağlamaktır. Buna bir örnek verecek olursak; 1727-1728'de Tersane'deki kalyonlar için gerekli olan sütun ve serenlerin Karadeniz Bölgesinde bulunan Samakov halkından talep edilmesi üzerine, Kızıltepe dağından sütun ve seren kesen kimseler, bunları öküz arabasıyla taşırken Bolu voyvodası bölgenin kendi yetki alanına girdiğini söyleyerek vergi talep etmiştir. Bu durumu Samakov kadısı halka yapılan haksızlığı üst makama bildirmiştir. Sonuç olarak, halktan vergi alınmaması ve Bolu voyvodasının halka eziyet etmemesi emredilmiştir (Aydın 2011: 224-225).

Bu organizasyonun büyük anlamda yürütücüsü olan kereste eminleri genellikle dürüst, dindar ve verilen işin üstesinden gelebilecek insanlardan seçilirdi. Devletin kereste talep ettiği bölgedeki halkın, bir vakfa dahil olup olmamasına ya da bir hizmet karşılığında vergi muafiyetinin bulunup bulunmadığına bakılmaksızın kereste kesimi ve taşınmasında görev alması zorunluydu. Bu zorunlu hizmet sırasında kereste eminlerinden istenilen ise halka eziyet etmemeleri ve hak ettikleri ücretlerin zamanında ödenmesiydi (Aydın 2011: 225-226).

Gemi kerestesine olan ihtiyacın her sene devam etmesi ocaklık tayin edilen bölgelerdeki ormanların korunmasını gelişi güzel kesilmemesini zorunlu kılmaktaydı. Bu nedenle bölgeye gönderilen korucular ormanları korumaktaydılar. Zaman zaman ocaklık kereste kesimine karşı reâyâda hoşnutsuzluk meydana gelse de onlardan eskiden olduğu gibi görevlerini yerine getirmeleri istenmiştir (Bostan 2003: 110).

Ormanlık alanlardaki kerestenin uygun ölçülere göre kesimi için kalyon mimarları görevlendirilmişlerdir. Halkın çalışmalarını denetlemek, düzeni sağlamak ve kerestelerin limana indirilmesini düzenli bir şekilde sağlamak amacıyla bazı devlet görevlileri vazifelendirilmiştir. İstanbul'dan ilgili yerlere gidenlere bir miktar harcırah verilmiştir. Özellikle dağlık bölgelerde kışın kereste kesimi yapılmakta bunlar ilkbaharda İstanbul'a gönderilmekteydi. Kerestelerin iskeleye nakli için büyükbaş hayvanlar kullanılırdı. Kereste, halk tarafından iskelelerde ilgili görevlilere teslim edilir, emin yahut bu işle görevli bir mubaşir halka mevkufât defterinde belirlenmiş fiyatlar üzerinden ödeme yapardı (Aydın 2011: 226).

3.2.1.1.2. Ocaklık Harici Satın Alınan Kereste

Tersâne-i Âmire'nin kereste ihtiyacı, ocaklık bölgelerden temin edildiği gibi diğer bölgelerden de satın alınabilmekteydi. Bu bölgeler; Karadeniz'de Samsun'a kadar, Rumeli sahilleri Varna'ya kadar ve Bolu havalisidir (Bostan 2003: 115-116). Bu bölümde tez konumuz olan Bolu üzerinde durulacaktır.

XVI. ve XVII. yüzyıllar boyunca Tersâne-i Âmire için kereste temini Kocaeli bölgesindeki ormanlar tarafından karşılanmıştır. Fakat XVII. yüzyıl ortalarına doğru bu bölgedeki kereste kaynakları oldukça azalmış, ayrıca kalyon sayısındaki hızlı artış kereste ihtiyacını fazlalaştırmıştı. Bu nedenle 1699 yılında Bolu'da keşif yapılarak Tersâne-i Âmire için kereste bu bölgedeki ormanlardan karşılanmaya başlanmıştır. Özellikle kalyon sütun ve serenleri ile oldukça elverişli olan bu ormanlara sahip olması nedeniyle Melen nehri kenarında bulunan Akçaşehir, Karasu, Eflani kazalarından ve Foça dağından bu mühimmatın temini sağlanmaya çalışılmıştır. Fakat bu bölgeden Karadeniz'e olan ulaşım oldukça zordu. Yolların müsait olamaması nedeniyle Tersâne-i Âmire'ye sevkியatta sıkıntılar yaşandı. Bu sıkıntıların önlenmesi için örneğin yolların temizlenmesinde veya genişletilmesinden halktan yararlanılmıştır. Bu kişilere günlük ücretler verilmiştir. Sütun ve serenin nakli için Bolu sancağına bağlı kazalardan ücretleri Bolu voyvodası tarafından ödenmek üzere 600 çift câmus temin edilmiştir (Bostan 2003: 117-118).

Yeni kereste rezerv bölgeleri ile ilgili bir rapor özellikle Çeşme donanmasının yakılmasından sonra hazırlanmıştı. Donanmanın imha edilmesi üzerine yeniden kalyon inşası gündeme gelmiş, kerestelerin kesim ve nakliyesi için görevlendirilen Hassa hasekilerinden Genç Hasan raporunda bazı hususlara değinmişti. Kereste kesim ve nakliyesi hakkında bilgiler vermiş, ayrıca Bolu sancağına bağlı Dodurga kazasındaki dağlarda kereste yapımına uygun ağaçların bulunduğunu, bunların İznikmid'e ulaştırılmasının kolay olması sebebiyle buradan kesilip nakledilmesi hususunda Bolu voyvodası ve kadısına hükümler yazılması gerektiğini belirtmişti (Aydın 2011: 237).

Bolu özellikle kereste açısından oldukça zengin bir bölgeydi. Başta Tersâne-i Âmire olmak üzere çeşitli tersaneler için gerekli olan kerestenin temini Bolu ve havalisinden sağlanmıştır. Osmanlı Arşivi'nden temin ettiğimiz bazı belgeler bu konuya açıklık getirir niteliktedir. Aşağıda bu örneklere değineceğiz.

1801 yılında Silahdaran-ı Hassa'da nazır olan sabık el-hâcc İsmail Ağa tarafından, Ereğli sahasında öncelik verilecek olan 38 metrelik bir fırkateynin inşasının yerine getirilmesi istenmişti. Bunun için de Viranşehir voyvodasına Bolu ve Viranşehir

dağlarından kereste kesimi ve nakli için bir ferman gönderilmişti. Aynı zamanda belirtilen kerestenin kesim ücreti ve nakliyesi için alınan yedi bin beş yüz kuruşun kaybolduğu belirtilmiş, yenisinin verilmesi istenmişti (BOA. C.BH. 136/6547, 1801). Yine aynı yıl konuya ilişkin bir başka belgede, Ereğli sahasında inşa edilecek olan fırkateyn için gerekli olan kerestenin, Bolu dağından temini için İsmail Ağa adlı bir şahsın görevlendirildiği belirtilmektedir. Bu kerestelerin Ereğli sahasında acil bir şekilde nakledilmesi; Bolu içinde bulunan çift ve arabalar ile adı geçen kerestenin nakline gayret gösterilmesi ve bu durum karşısında muhalefet edecek olan her kim olursa, isimlerinin sadaret makamına bildirilmesi için Bolu Voyvodası olan Osman Ağa'ya emir verilmiştir (BOA. C.BH. 53/2508, 2/1, 1801). Tersâne-i Âmire için kereste temininde Bolu ve çevresi düşünüldüğünde donanma için acil kereste ihtiyacı doğarsa Bolu'ya nazaran İstanbul'a daha yakın olan İznikmid dağlarından temin yoluna gidildiği olmuştur. Çünkü Bolu dağlarından elde edilen kerestelerin Tersâne-i Âmireye ulaşması kimi zaman daha uzun bir vakit alabiliyordu. Konuya ilişkin bir örnek şöyledir. 1822'de Tersâne-i Âmire'de bulunan büyük havuz için 2552 parça kerestenin temini için önce Bolu düşünülmüş ancak ihtiyacın aciliyeti dolayısıyla yayınlanan bir fermanla Tersâne-i Âmire sahasında inşası önem arz eden büyük havuz için gerekli olan 2552 parça kerestenin İznikmid dağlarından getirilmesi lüzumlu görülmüştür (BOA. C.BH. 65/3089, 5/2, 1822).

Kimi zaman Tersâne-i Âmire için kesilen ağaçlar çeşitli yolsuzluklara konu olmuştur. Yine 1822 yılında Bolu sancağında Düzce kazasına bağlı olan dağlardan Tersâne-i Âmire'de inşa ve her sene tamir olunan donânma-ı hümâyûn kalyonlarının ihtiyacı için gerekli olan karaağaç kerestelerini öteden beri Adapazarı kazası arabacıları kesmiş ve nakletmişti. Düzce Ayanı olan Hacı İbrahim Ağa'nın adı geçen karaağaç kerestelerini tüccara sattığı anlaşılmış; bunun üzerine, karaağaç kerestelerinin telef edilmemesi için Bolu Voyvodasına hitaben bir ferman yazılmıştır (BOA. C.BH. 250/11588, 1779). Konuya ilişkin bir başka örnek ise şöyledir; üç ambarlı bir kalyon için büyük önem arz eden iki adet büyük çiftesi çeşitli cinslerden kereste, özellikle meşe kerestesi İznikmid ve civarında bulunamamıştı. Bu malzemeler öteden beri Bolu sancağına bağlı Eflani ve Bataklı dağlarından kesilmekteydi. Kereste Emimi Nuh Bey'in adamlarından olan baş arabacı Çobanoğlu İsmail adı geçen dağlara gönderilmişti. Fakat

Düzce kazası sakinlerinden olan Veli oğlu Alemdar Ali, arabacı başının adamlarını zincire vurup, kendisi bu dağlardan tahta ve kereste kestirmiş ve bunları ziyan etmişti. Kocaeli sancağı mutasarrıfı Hüseyin Paşa ve Kereste Emini Nuh Bey, bu durum karşısında olayı kaydederek Düzce kazası kadısına konuyu bildirmişlerdi. Kadının verdiği mahkeme emriyle adı geçen şahıs Veli oğlu Alemdar Ali nefsi ıslah oluncaya kadar kalebent cezasına çarptırılmıştı (BOA. C.BH. 243/11275, 2/1, 1798). Kereste ile ilgili dava sürecinin anlatıldığı bir başka kayıt 1861 yılına aittir: Tersâne-i Âmire için Bolu sancağı dahilinde olan Hisarönü kazasından tertib edilmiş kerestenin bir bölümü adı geçen kazanın müdürü olan Mustafa Ağa tarafından yetkisi haricinde ahaliye dağıtılmış ve bunların karşılığı olarak para tahsil edilmiştir. Ayrıca teslim etmesi gereken keresteyi teslim etmemiştir. Bu yüzden adı geçen Mustafa Ağa mahkemeye verilmiştir (BOA. A.MKT. MVL. 136/21, 1861).

Benzer durumlarını yaşanmaması ve kerestenin kullanımında suiistimallerin olmaması için zaman zaman Bolu'da görev yapan yetkililer yer yer uyarılmıştır. Konuya ilişkin bir örnekte şu bilgiler yer almaktadır: 1711'de Bendrekli, Hisarönü, Gölpazarı vs. yerlerden, Akçakoca'da yapımına devam edilen ve Tersâne-i Âmire'deki tamir gerektiren gemilerde kullanılması için iskelelerde hazır bulunan kerestelerin derhal gönderilmesi istenmiş, bununla beraber bu kerestelerin başka yerlerde kullanılmaması için Bolu Voyvodası Ahmed'e konuya ilişkin bir yazı gönderilmiştir (BOA. C.BH. 205/9604, 1711).

Kereste kesimi ile ilgili uzmanların gönderildiğini beyan eden 1800 yılına ait bir belgede ise şu bilgiler yer almaktadır. Edirne Bostancı başısı Mehmed Emin Ağa'nın girişimiyle Ereğli sahasında fırkateyn inşasına başlanmıştı. Fırkateyn için gerekli olan kereste Bolu ve Viranşehir dağlarından voyvodaları marifetiyle temin edilecekti. Kerestenin kesimi ve nakl olunması için Tersâne-i Âmire'den devlet adına mühendis, mimar ve kalfası gönderilmesi istenmişti. Bu kişilerin bölgeye gitmeleri gecikmiş, hatta Viranşehir Voyvodası, verilen emirden bir sene geçmesine rağmen bir kereste dahi kesilmediğini belirtmiştir. Bu nedenle Edirne Bostancı başısı Mehmed Emin Ağa Bolu Voyvodası Kemhaoğlu Osman Ağa'ya yazı yazarak gereğinin yapılmasını istediği anlaşılmaktadır (BOA. C.BH. 158/7473, 3/2, 1800).

1829 yılında Bendrekli sahasında Hacı ismail Ağa kulları marifetiyle 43 metrelik firkateyn inşası için gerekli olan kerestenin Bolu sancağı içindeki kazalardan nakli ve indirilmesi için Tersane Emini Hacı Ali Bey tarafından Bolu sancağına bilgi verilmiştir (BOA. C.BH. 204/9527, 2/1 1829).

Kereste hakkında 1897 yılına ait başka bir belgede ise Orman, Maden ve Ziraat Nezareti, ormanlardan kesilen ve imal edilen kerestelerden sevk edilen bölgenin rayicine göre orman vergisi alınmıştı. Bu durum karşısında adı geçen kerestelerden çıkış yeri olan yani Bolu rayicine göre vergi alınması istenmişti. Bu yüzden Hacı Bayram ve Süleyman imzalarıyla Bolu merkezden yazmış oldukları telgraf name ile gereğinin yapılmasını arz etmişlerdi (BOA. BEO. 3005/225338, 1897).

Buraya kadar vermiş olduğumuz bilgilerle Bolu'nun gerek Tersâne-i Âmire, gerekse daha yakın olan İzmit ve Ereğli tersanelerinde yapılan gemilerin kereste ihtiyacının sağlanmasındaki önemini ortaya koymaya çalıştık. Kereste temini konusunda Bolu'nun önemini ortaya koyan bir diğer bilgi ise Bolu'ya oldukça uzak olan Mısır Tersanesi'nin kereste ihtiyacının da zaman zaman Bolu'dan sağlanmış olmasıdır.

1864 yılında Mısır Tersanesi'nde inşa olunacak altmış adet iki bin beşer yüz kiloluk cerimeler için büyük miktarda keresteye ihtiyaç duyulmuş; adı geçen kerestenin Sinop ve Bolu dağlarından tedarik edilmesi istenmiştir. Bu kerestelerin İskenderiye'ye nakli hususunda Hayriye tüccarlarından Osman Remzi Efendi görevlendirilmiştir. Ayrıca bu konuda üzerlerine düşecek işlerde titiz hareket etmeleri yönünde gerek Sinop gerekse Bolu Kaymakamlarına ve kereste nazırına hitaben fermanlar gönderilmiştir (BOA. İ.MVL. 498/22537, 8/3, 1863/1864). Aslında Mısır tersanesinde inşa edilen küçük kayıklar için gerekli olan kereste Mısır'a yakın yerlerden tedarik edilmekteydi. Ancak Mısır Tersanesi'nin suyunun tatlı olmasından dolayı kayıkların zamanla çürüdüğü anlaşılmıştır. Bu nedenle iki bin beşer yüz kiloluk kayıklar için gerekli olan kerestenin Sinop ve Bolu dağlarından kesilmesine karar verilmiştir (BOA. İ.MVL. 498/22537, 8/4, 1863/1864). Bu husus bize Sinop ve Bolu havalisinden elde edilen

kerestelerin daha dayanıklı olduğu sonucuna götürmektedir. Mısır Tersanesi'nde inşa olunacak olan 60 adet cerime için gerekli olan kereste miktarı aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir (BOA. İ.MVL. 498/22537, 8/2, 1863/1864).

Tablo 3.2: Meşe Kerestesi Takımları

Aded	Tulen Parmak	Arşın	Arzen Parmak	Cismen Parmak
0060	13	2	7	5,5
0060	15	3	8,5	8,5
0300	21	1	5,5	4
0480	08	2	5,5	4
0480	15	3	5,5	4,5
0480	0	5	5,5	4,5
1800	10	6	5	4,5
0180	26	6	5,5	4,5
0060	5	3	7	5,5
1200	4	2	5	3,5
1800	4	2	5	3,5
1800	13	2	5	3,5
1800	4	2	5	3,5
2100	4	2	4,5	3,5
3000	4	2	4,5	3,5
0360	16	1	4,5	3,5
0360	21	1	4,5	3,5
0720	7	1	4	3,5
1800	12	1	4	3,5
0600	12	1	4	3,5
1200	8	2	5,5	3,5
1800	8	2	5,5	3,5
1800	18	2	5,5	3,5
3000	4	2	4,5	3,5
0060	23	2	5,5	6,5
0060	4	2	6,5	5,5
0360	18	5	5,5	5,5
27720				

Tablo 3.3: Meşe Tahtası Takımları

Aded	Tulen Parmak	Arşın	Arzen Parmak	Cismen Parmak
01440	23	8	5	2,5
12600	2	7	8	1,5
14040				

Tablo 3.4: Çam Tahtası Takımları

Aded	Tulen Parmak	Arşın	Arzen Parmak	Cismen Parmak
7800	23	8	5,5	1,5
7200	2	7	8	1,5
15000				

Tablo 3.5: Çam Kerestesi Takımları

Aded	Tulen Parmak	Arşın	Arzen Parmak	Cismen Parmak
0360	17	4	7,5	5,5
0600	9	5	6,5	4,5
0180	15	9	8	6,5
3600	8	8	7	3
0840	12	7	7	3
1200	15	3	7	4
1440	23	8	6,5	4,5
8220				

Tablo 3.6: Meşe Kerestesi Takımları

Aded	Tulen-Kadem	Arzen-Pus	Cismen-Pus
0060	7	9	7
0060	10	11	11
0300	5	7	5
0480	6	7	5
0480	10	7	6
0480	14	7	6
1800	18	6,5	6
0180	28	7	6
1440	25	6,5	3
12600	20	10	1,5
0060	9	9	7
1200	6	6,5	4,5
1800	6	7	4,5
1800	7	6,5	4,5
1800	6	6,5	4,5
2100	6	6	4,5
3000	6	6	4,5
0360	4,5	6	4,5
0360	5	6	4,5
0720	3,5	5	4,5
1800	4	5	4,5
0600	4	5	4,5
1200	6,5	7	4,5
1800	6,5	7	4,5
1800	7,5	7	4,5
3000	6	6	4,5
0060	8	7	8
0060	6	8	7
0360	16	7	7
0360	13	9	7
42120			

Tablo 3.7: Çam Takımı

Aded	Tulen-Kadem	Arzen-Pus	Cismen-Pus
600	15	8	6
180	27	10	8
3600	23,5	9	4
840	21	9	4
1200	10	9	5
7800	25	7	13
7200	20	10	1,5
1440	25	8	1,5
22860			

1782 yılı meşe kerestelerinin temini hakkında bir belgede ise; Tersâne-i Âmire'de inşa ve tamir olunacak Donanma-ı Hümayun kalyonlarının ihtiyaç maddesi olan meşe keresteleri, Bolu sancağına tabi Düzce kazası ve civarlarında her mahalde bulunmaktadır. Fakat bu kerestelerin kesim ve nakli işlemleri Kocaeli tarafından İznikmid Emini'nin gönderdiği arabacılar tarafından sağlanmıştır. Düzce ayanı olan Hacı İbrahim oğlu varisleri bölgeye varan arabacıları durdurmuş, kereste kesimine mani olmuşlardır. Bu nedenle kereste kesim ve naklini engelleyen gerek Düzce ayanı Hacı İbrahim oğlu gerek başka biri olsun sürgün edilmeleri ve kale cezasına çarptırılmaları hakkında Bolu voyvodası, kadısı ve serdarına hitaben ferman yazılmıştır (BOA. C.BH. 249/11522, 2/2, 1782).

Kereste temini ve kerestenin korunması amacıyla 1863'te yazılmış başka bir belgede ise, Tersâne-i Âmire için Bolu Sancağı'nda tertip edilen, Akçaşehir İskelesi'ne nakil ve indirilmiş olan bütün kerestenin müsait bir yere kaldırılması gereği ile ilgili Bolu kaymakamına yazılmıştır. Bu kerestelerin kışın burada kalması halinde çürüyeceği ve zarar göreceği bunun için de gereğinin acele bir şekilde yerine getirilmesi istenmiştir (BOA. A. MKT. MHM. 287/11: 1863).

İskenderiye Tersanesi'ne lazım olan kerestenin Sinop ve Bolu dağından kesimi hususu için Mısır Bahriye Feriki Sadetlü Hafız Beşir 1864'te İstanbul'a gelmiş ve tüccarlardan Osman Remzi Efendi ile devlet adına kontrat yapmış ve peşinatı dahi ödemiştir. (BOA. İ.MVL. 498/22537, 8/5, 1863/1864). Başka bir belgede ise, Kapudan Paşa'nın, Meclis-i Vala'ya verdiği hüküm doğrultusunda tüccarın nakledeceği kerestenin kesim ve fiyatının belirlenmesinde Tersâne-i Âmire memurunun da hazır bulunması istenmiştir. Fakat adı geçen kerestenin mahalle meclislerinde kesilmesi üzerine verilmiş

olan beyana ve kontrat hükmüne bağlı kalınmadığı belirlenmiştir. Bu nedenle verilen beyan ve kontrat hükümlerine sadık kalınması istenilmiştir. Ayrıca Sinop ve Bolu dağlarından İskenderiye Tersanesi için kereste kesimine süratle başlanması ve gereğinin yapılması talep edilmiştir (BOA., MVL., 667/37, 1864).

1864 yılında İstanbul'un en önemli saraylarından olan Çırağan Sarayı'nın yapımı için ihtiyaç duyulan kerestenin Bolu'dan sağlandığını daha önce belirtmiştik. Konuya ilişkin bir belgede şu bilgiler yer almaktadır. Mabeyn-i Hümayun Nezaretine, Çırağan Sahil Sarayı Hümayunu için Bolu Sancağı'ndan talep edilen, Akçaşehir İskeleye'ne nakledilen ve indirilmiş olan kerestenin kaldırılması hakkında Bolu Kaymakamı Sadetlü Tevfik Bey'e, Tophane ve Tersâne-i Âmire mürettebatına dair olanlar için resmi yazı gönderilmiştir. Görüldüğü üzere bir saray için gerekli olan kerestenin temini de yine Tersâne-i Âmire mürettebatı tarafından sağlanmaktadır (BOA., A.MKT.MHM. 283/39, 1864).

3.2.1.1.3. Kerestenin Tersâne-i Âmire'ye Nakli

Kereste naklinde bir aksamanın olmaması ve bu husus için ayrılan paranın yerinde ve sağlıklı kullanılıp kullanılmadığı konusunda çok titiz davranıldığı anlaşılmaktadır. 1703'te Büyük Kaptan Kalyonu yapımı için Karasu tarafından kesilen keresteden Tersâne-i Âmire'ye ne miktar gönderildiği ve ne kadar kaldığına dair, Bolu Voyvodası Kapıcıbaşı Emin Salih Ağa'ya emirname gönderilmiştir. Emirnamede Voyvoda Emin Ağadan selefi Hacı Ömer'in adı geçen kereste ve nakli hakkında hesabının ne olduğu sorulmakta ve bunların açık bir şekilde izahı istenmektedir (BOA. İE. BH. 12/1088, 1703).

1861 yılında Bolu'dan sağlanan kerestelerin taşınması hususunda çıkan bir başka aksaklık ise şu şekilde yaşanmıştır. Bolu sancağından, İzmit Tersanesi için tertip edilmiş olan kerestenin nakli İzmit sancağı tarafından yerine getirilmektedir. Kereste temini için ise Bolu Sancağının bağlı bulunduğu Kastamonu Eyaletine müracaat etmek gerekmektedir. Fakat Kastamonu Eyaleti'ne müracaat etmek ve gelecek sonucu beklemek zaman kaybına yol açmaktadır. Bu da Tersâneyi zor durumda bırakmaktadır.

İzmid sancağı kazalarında bulunan müdürlerin kereste kesimi konusunda malumat sahibi olmamaları yüzünden kerestenin kesimi ve nakli zamanında yapılamamıştır. Adı geçen kazaların müdürleri mahalli meclisten seçilmişlerdir. Fakat seçilen bu kişilerin işlerinde ehil olmaması nedeniyle Meclis-i Vâlâ'da alınan bir kararla adı geçen müdürlerin azledilmeleri istenmiş ve ilgili yazı İzmid mutasarrıfına gönderilmiştir (BOA, İMVL, 456/20450, 10/10, 1861). Bu gibi sorunların yaşanmaması için Bolu sancağının İzmid'e bağlanması gündeme gelmiş ancak bu konudaki girişimlerden herhangi bir sonuç alınamamıştır (BOA. A. MKT. MVL. 135/67, 1861). Bolu Sancağı'nın iç kesimlerinde kesilen kereste Karadeniz kıyısındaki, Akçaşehir, Alaplı, Ereğli ve Hisarönü gibi kazalara öküz veya camuslar tarafından çekilen arabalarla naklediliyordu. Bolu sancağında Göçulus kazasında Serdarzade Halil Ağa'nın kapdan kalyonları için kestiği kerestenin iskeleye nakli için camuslar tarafından çekilen arabalar kullanılmıştır (BOA. İE. BH. 8/697, 1701). Bu hayvanlar güç arazi ve iklim şartlarında zaman zaman telef oluyordu. Bu gibi durumlarda yeni hayvanların tedariki için yetkililerden yardım talabinde bulunuluyordu. Bolu sancağından tersaneye kereste nakletmekte olan Mudurnu ahalsinin hayvanları telef olduğunda yardım talebinde bulunulmuştur. Bu talepler çoğu zaman karşılanmış ve kereste nakleden ahalinin bu konudaki maduriyeti giderilmiştir. (BOA. MVL. 671/14, 1864).

Kerestenin Bolu'dan Tersâne-i Âmire'ye nakliyle ilgili bir belgede şu bilgiler yer almaktadır. Bolu ve civarından temin edilen kerestenin nakli için Tersâne-i Âmire'den Bolu'ya gemiler gönderilmiştir. Fakat Bolu ve civarından elde edilen keresteler, Akçaşehir ve Hisarönü'ne indirilmiş olmasına rağmen kerestenin tersaneye taşınması için gerekli olan gemiler yetersiz kalmıştır. Bu yüzden Bolu Kaymakamı tarafından Tersâne-i Âmire'den yeni gemiler talep edilmiştir (BOA. A. MKT. MHM. 269/66, 1863). Kerestenin İstanbul'a ulaştırılması kimi zaman demiryolu ile yapılıyordu. Donanmanın ihtiyaçları için Selahaddin Refik Bey'in sözleşme yaptığı 617 ölçülmüş makte kereste Adapazarı'nın Akyazı nahiyesi istasyona kadar taşınması düşünülmüş bu konuda gerekli yazışmalar yapılmıştır. Ancak alınan kararlara uyulmaması üzerine Bahriye Nazırı Vekili namına müsteşar tarafından ilgilileri uyaran ikinci bir yazı gönderilmiştir (BOA. DH. İ.UM. EK. 37/4, 20/2, 1917). Bu bilgilerden anlaşıldığı üzere taşınma işleme iki yolla yapılıyordu. Birincisi sık olarak kullanılan deniz yolunun

kullanımı ikincisi ise istisna olarak değerlendirebileceğimiz demir yolunun kullanımınıdır. Çünkü demir yolu kullanımına sadece bir örnekte rastlanmıştır. Buda yukarıda belirttiğimiz sınırlı sayıdaki maktan Akyazı istasyonuna ulaştırılması ve oradan da İstanbul'a nakli şeklindedir.

3.2.1.1.4. Ormanlık Alanların Korunması

Tersâne-i Âmire için kereste temin edilen ormanlık alanların korunması hususunda gerekli hassasiyet gösterildiğini ileri sürebiliriz. Bolu dahilinde Düzce ve Gümüşabad arasındaki alanlar zengin karaağaç ormanına sahipti ve bu ormandan kesilen kerestenin büyük bir bölümü Tersâne-i Âmire'ye nakledilmekteydi. Bundan dolayı vurguncuların bu ormandan kereste kesmelerinin önlenmesi ve ormanın muhafaza edilmesi istenmiş ve ilgililere gerekli talimatlar gönderilmiştir (BOA. C.İKTS. 15/714, 1834). Bu bilgilerden anlaşılacağı üzere Tersâne-i Âmire'ye kereste temin edilen yerler önceden belirleniyordu. Bu bölgelerden rastgele ağaç kesilmemesi konusunda gerekli hassasiyet gösteriliyordu.

3.2.1.2. Sütun (Direk ve Seren)

Gemilerin güvertelerinden yukarı doğru dikilen ve topukları bazı gemilerde omurga, bazı gemilerde güvertelerinden herhangi biri üzerinde bulunan yuvalara bindirilen ve eğilmemesi için çarmık ve halatlarla baştan, kıçtan ve yanlardan bağlanan direklere *sütun* (Bostan 2003: 119). Direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere yatay olarak bağlanmış gönderlere de *seren* denilmiştir (Gürçay 1943: 343).

Sütun ve seren köknar çamından elde edilirdi. XVI. yüzyılda ve XVII. yüzyıl ilk yarısına kadar bu malzemenin elde edildiği bölgeler; Sapanca, Akyazı, Âb-ı Sâfi, Sarıçayır, Akhisar ve Geyve iken XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Samsun, Sinop, Çayağzı, Kitros ve Alaçam civarından elde edilmeye başlanmıştır (Aydın 2011: 259). XVII. yüzyılın sonlarından itibaren ise nakliyedeki güçlükler nedeniyle kullanılmamış olan Bolu'daki ormanlardan bol miktarda direk ve seren temin edilmiştir. Örneğin 1699 yılında Eflani gölü civarındaki ormanlardan 100 kalyon sütunu ile 110

kalyon sereni kestirilmesi ve bunların Karadeniz kıyısına nakledilmesi istenmiştir (Bostan 2003: 120).

Evliya Çelebi, seyahatnamesinde Bolu ormanlarıyla ilgili olarak şunları not etmiştir: "Dağlarında çam olduğundan halkı çam tahtası ve çam direği yiyip geçinirler. Bolu tahtası İstanbul'da beğenilir ve meşhurdur. Bu şehrin batı tarafında iki konak yerde deniz kıyısında Akçaşar İskelesidir. Ereğli İskelesi ve Bartın ve Hisarönü İskelesi Bolu sancağıdır" (Dağlı ve Kahraman, 2005: 202-203). Evliya Çelebi, özellikle Bolu'nun çam ağacı bakımından zengin olduğunu belirtmiştir. Sütun ve seren yapımında kullanılan ana malzeme köknar çamıdır. Bolu, köknar çamı bakımından zengin bir bölgedir. Konuya ilişkin şu örnekleri verebiliriz: Büyük savaş gemisi yapımı için 1704'te lazım olan yüz üç adet kereste ile dört adet sütunun kesimi ve Bolu Voyvodası'na teslimi için İznikmid, Ağnek ve Karasu kazalarına görev verilmiştir. Fakat adı geçen kazalar, bu kerestenin yarısını naklettiklerini, diğer yarısı ile de küçük gemiler inşa edecek keresteyi teslim ettiklerine dair payitahta yazı sunmuşlardı (BOA. İE. BH. 13/1172, 1704). Bir diğer belgede ise Bolu voyvodası Ömer Ağa'ya 1702 yılında gönderilen yazı ile Tersâne-i Âmire'de inşası ferman buyrulan iki adet kaptan kalyonu için Serdarzade Halil Ağa marifetiyle Bolu ormanlarından kesilen yüz otuz dokuz adet seren ve elli adet direklik kerestenin dikkatli bir şekilde yollanması istenmişti (BOA. C.BH. 29/1359, 1702). Bu belgeler bize Tersâne-i Âmire için gerekli olan seren ve direklik kerestenin Bolu ormanlarından temin edildiğini net bir şekilde göstermektedir. Direk ve seren temin edilen başka yerlerde mevcuttu.

İstanbul'dan bazı askeri görevliler ve mimarlara bir miktar harcırah verilerek, sütun ve seren kesilen yerlere gönderilirdi. Bu malzemenin yapılacağı ağaçların kışın kesilmesine özen gösterilirdi. Çünkü kışın karın yumuşatıcı etkisi, düşen ağaçların zarar görmesini engellerdi. Ayrıca kışın ağaçların su çekmesi onları daha dayanıklı yapardı. Sütun ve serenler Kitros, Alaplı, Çayağzı ve Hendek'teki dağlardan kesilerek büyükbaş hayvanların çektiği arabalarla civarındaki İnebolu, Karaağaç, Ereğli, Alaplı, Bartın gibi iskelelere nakledilirdi (Aydın 2011: 259-260). Adı geçen yerlerin bir kısmının yine Bolu sancağına dahil olması veya Bolu sancağına yakın yerler olması dikkat çekicidir.

3.2.1.3. Kömür ve Ham Demir

Gemi inşasında kullanılacak olan çivilerin ve gemi malzemelerinden; lenger, çapa ve diğer mühimmatların yapımında kullanılan ham demir, büyük ölçüde Bulgaristan'da bulunan Samakov'dan gelmekteydi (Bostan 2003: 121).

Ocaklık ham demirin miktarı tersanenin ihtiyacını karşılamakta yetersizdi. Bu sebeple başta Samakov olmak üzere Sofya, Tatar pazarı (Pazarcık), Etrebolu, Dobnice, Filibe, İznebol, İzladı ve Eğridere'den ham demir satın alınmıştır (Aydın 2011: 259-282). Maden kömürü ise Ereğli'den çıkartılmıştır. Ereğli ve Bartın da Bolu Sancağına bağlı kaza merkezleridir.

Ocaklık harici ham demir temin edilen yerler arasında ise, Midye, Sofya, Tatar pazarı, Tekirdağı (Rodosçuk), İznikmid, Erzurum, Sinop ve Bartın gelmektedir. Fakat bu bölgeler demir çıkartılan yerler olmayıp ham demir veya hurda haline gelmiş demirlerin satın alındığı yerlerdir (Bostan 2003: 124). Kimi zaman demir madeninin bulunduğu bölge sakinleri devlete ödemeleri gereken avarız akçesi karşılığında Tersâne-i Âmireye demir tedariki sağlıyorlardı. 1797 yılı Bursa ve Bolu kazaları ile Kandıra nahiyesi sakinleri avarız akçelerine karşılık olarak tersane mahzenine verilmesi kararlaştırılmış olan on dört bin yüz iki kilo ham demir ve diğer tersane malzemelerini tedarik etmişlerdir (BOA. C.BH. 95/4563, 1797). Bolu'dan da ham demir ve kömür sağlandığına dair arşiv belgeleri bulunmaktadır. Özellikle Ereğli sahası kömür açısından çok zengindir. 1846 yılında Tersâne-i Âmire vapurları için Ereğli'den temin edilen maden kömürü Alaplı kazasından kayıklarla Tersâne-i Âmireye nakli sağlanmıştır (BOA. A.MKT.50/81, 1846). Ayrıca Hazine-i Hassa kumpanya vapurlarıyla, Tersâne-i Âmire için lüzumlu olan kömürün madenlerden alınıp Ereğli limanına nakli için gerekli olan hayvanların tertibi de bölge halkı tarafından sağlanıyordu. Bu konuda gerekli düzenlemenin yapılması yönünde sadaret makamından Bolu Kaymakamlığına gerekli 1858'de yazılar gönderilmiştir (BOA. A. MKT. MHM. 138/74, 1858). Konuya ilişkin bir başka belgede ise, 1861 yılı Tersâne-i Âmire için lüzumlu olan maden kömürünün Ereğli madeninden temini için dört bin lira ayrıldığı belirtilmektedir (BOA. A. MKT. MHM. 229/24, 1861).

Kömür temininde Bolu sancağına bağı olan Ereğli'nin önemli bir yeri vardı. Vapurlar için lazım olan kömür ya kömür tüccarlarından satın alınıyor ya da Ereğli-Amasra kömür madeninden temin ediliyordu. Ereğli kömür madeninin işletmeye açılmasıyla kömür konusunda devletin dışa bağımlılıktan önemli ölçüde kurtulduğunu söyleyebiliriz. Ereğli kömür madenini yerli bir kuruluş olan Hazine-i Hassa Kumpanyası işletmiştir. Hazine-i Hassa Kumpanyası başta Tersâne-i Âmire olmak üzere tophane ve kömüre ihtiyaç duyan diğer işletmelere kömürü sağlıklı bir şekilde dağıtmıştır (Düzcü 2017: 342-348).

3.2.1.4. Katran ve Zift

Katran'ın bitkisel ve madeni olarak iki türü vardır. Her çeşidi çam ağaçlarından elde edilen yapışkan sıvıdır. Bununla gemilerin arması boyanır ve başka hususta kullanılır. Ağaç veya bakır kaplanmadan önce bir kat katran sürülür. Bakır kaplı olmayan gemilerin omurgasına maden kömüründen elde edilen katran sürmek gereklidir. Çünkü bu çabuk kuruyup yumuşak bir yüzey teşkil eder. Fakat bitkisel katranın kureseteyi daha iyi muhafaza ettiği sınıanmıştır. Gemilerde kullanılan madeni katrana "efrenc" denilmektedir (Nutki 2011: 153).

Zift ise; çam, katran, köknar ağaçlarından çıkan kara zamktan kaynatılarak elde edilen siyah bir madde olup eritilerek kalafatta kullanılır (Gürçay 1943: 418).

Osmanlı Devleti'nde Tersâne-i Âmire ve gemiler için gerekli olan katran, Batı Anadolu ve Batı Karadeniz'den temin edilirdi. Batı Karadeniz'deki önemli yerler Bolu merkez, Ereğli, Devrek ve Dirgene kazalarıydı. Hangi bölgeden ne miktarda katran ve zift tedarik edileceği önceden belirlenir ilgili bölgelerin yetkilileri ile gerekli yazışmalar önceden yapılırdı. (Düzcü 2017: 303). Fakat her yıl önceden kararlaştırılan miktarda zift ve katran alınamayabiliyordu. Örneğin 1827'de Menteşe, Bolu ve Ereğli gibi yerlerden önceden belirlenen 4000 kantar katrandan sadece 279 kantar alınabilmiş 3721 kantar bakaya kalmış ve önceden belirlenen 2000 kantar ziftten yalnızca 240 kantarı teslim edilebilmişti. (Düzcü 2017: 305) Zift ve katranın tedarik fiyatına gelince Bolu sancağına bağı kazalar olan Ereğli, Devrek ve Dirgene'den yılda yaklaşık 10.000 kantar zift ve

katran talep ediliyor ve kantar başına 8 kuruş veriliyordu. Bu miktarın yarısından fazlası Ereğli kazasından sağlanıyordu (Düzcü 2017: 307). Ancak 1847 yılında kantar başına verilen 8 kuruş maliyeti karşılamadığı için şikâyet konusu olmuştu. Çünkü nakliye ile birlikte bir kantar katrananın iskeleye ulaştırılması çoğu zaman 11 kuruşa çıkabiliyordu. Bu nedenle Bolu sancağında katran çıkaran köy ahalisi kantar başına 14 kuruş verilmesini talep etmişti (BOA. C.BH. 56/2656, 5/3, 1847). Evliya Çelebi'nin de belirttiği üzere Bolu ve çevresi her daim geniş çam ormanlarıyla kaplıydı. Katranın ana maddelerinden birinin çam ağacı olduğu düşünülürse Osmanlı Devleti'nde katran temininde Bolu'nun ne denli önemli bir yer olduğu kendiliğinden ortaya çıkar.

3.2.1.5. Üstüğü

Üstüğü, keten, kenevir veya bozuk halat parçalarından elde edilirdi. Ziftlenecek ya da boyanacak tahtaların, kayık ve gemi teknelerinin aralıklarını su geçirmemesi için doldurmak üzere kullanılırdı. Üstüğünün temin edildiği yerler arasında, Kocaeli sancağına bağlı kazalar; İznik, Şile ve Kandıra, Karadeniz bölgesi; Sinop, Küre, Amasra, Rumeli bölgesi; Üsküp, Karaferye, Serfiçe Manastır, Ohri gibi bölgeler gelmekteydi (Bostan 2003: 146). Belirtilen bu yerlerin dışında Bolu sancağının da üstüğü temin edilebilen yerlerden biri olduğu anlaşılmaktadır. 1796 yılında Ereğli'de yapılan firkateyne lazım olan yaklaşık sekiz bin beş yüz kilo üstüğünün tersane mimarbaşısı İsmail Ağa'nın ifadesi gereğince Bolu sancağından tedariki istenmiştir (BOA. C.BH. 38/1810, 1796). 1802 yılına ait bir başka belgedeki bilgilere istinaden kapucubaşılardan Hacı İsmail Ağa'nın Ereğli'de yaptıracağı firkateyn için gerekli olan üstüğü mahallinden yani Bolu sancağından temin edilmiş; Bolu tarafından satın alınacak üstüğünün bir an evvel satın alınması istenmişti (BOA. C.BH. 52/2470, 1802).

3.3. Bolu'dan Temin Edilen Diğer İhtiyaçlar

Başta Tersâne-i Âmire olmak üzere çeşitli devlet kurumlarının birçok temel ihtiyacının Bolu sancağından sağlandığını belirtmeye çalıştık. Osmanlı Devleti'nin Bolu

ve havalisinden tedarik ettiği ihtiyaçlar bunlarla sınırlı değildir. Bolu'dan temin edilen diğer ihtiyaçları şu şekilde sıralamamız mümkündür.

Bolu Sancağı geniş ormanlık alanlara sahip olduğu için tabi olarak halkın büyük bir bölümü ormancılık faaliyeti ile geçimini sağlıyordu. Dolayısıyla Bolu'da işinde ehil çok sayıda marangoz bulunuyordu. Gerek Tersâne-i Âmire'de gerekse diğer tersanelerde gemi inşasında çalışan marangozlar ve amalelerin bir bölümü Bolu'dan sağlanmıştır. Konuya ilişkin örnekleri şöyle sıralayabiliriz. Akçaşehir İskelesi'nde 1707 yılında yapılacak olan kalyon için gerekli her çeşit kereste ve ihtiyaç duyulan marangozlar Bolu Sancağından temin edilmiştir (BOA. İE. BH. 16/1464, 1707). Yine Akçaşehir'de 1709 yılında inşasına başlanan bir kalyon için gerekli olan kereste ve amele Bolu sancağından temin edilmiştir (BOA. C.BH. 238/11064, 1709).

Donanma kalyonlarının 1811 yılında giderleri ve Gedikli askerlerinin aylıkları ve masrafları Kocaeli, Viranşehir ve Bolu sancaklarından sağlanan vergilerden karşılanmıştır. Adı geçen vergiler hesaplanıp ortaya çıkan miktar, adı geçen beldelerin yöneticilerine bildirilmiş ve bu miktarların tedarik edilerek en kısa sürede İstanbul'a ulaştırılması istenmiştir (BOA. C.BH. 189/8866, 1/2, 1811).

Bolu Sancağı'nın Karadeniz kıyısında kaza merkezlerine sahip olması ihtiyaç halinde pek çok bahriye askerinin Bolu sancağından sağlanması sonucunu doğurmuştur. 1870 yılında hava değişimi nedeni ile çok sayıda Bahriye askerinin memleketlerine gönderilmesi üzerine, hem inşası hem de tamiri devam eden dört vapur için bahriye askerine ihtiyacı duyulmuştur. Aynı dönemde Bolu, Kastamonu ve Sinop dolaylarında da toplam dört yüz doksan üç askerlik çağındaki gencin askerliği tecil edilmiş durumdadır. Kastamonu Valisi, Bolu ve Sinop Mutasarrıflarına gönderilen bir yazı ile Bahriye'de doğan asker ihtiyacının karşılanması için tecilli olan gençlerin derhal İstanbul'a gönderilmesi talep edilmiştir (BOA. C.BH. 83/3974, 1870).

1821 yılında İstanbul'da Baruthane, Humbarahane, Tersane ve büyük havuz çarklarında, Tophane'de burgu dolaplarında kozbekçileri, kuşhane ve Enderun'da kullanılan katırlar iş yapamaz hale geldiklerinde bunların yerine yeni katırlar alınması

söz konusu olduğunda bu katırlar Kütahya, Kastamonu ve Bolu sancaklarından temin edilmiştir (BOA. C.AS. 232/9832, 1821). Konuyla ilgili 1821 yılına ait başka bir belge, İstanbul Baruthane, Humbarahane, Tersane büyük havuzu, ve diğer mahallerde kullanılmak üzere Aydın, Kütahya, Bolu ve Kastamonu livalarından yüz yirmi beş katır alındığına dairdir (BOA. C.AS. 438/18211, 1821).



IV. BÖLÜM

4. SONUÇ

Osmanlı Devleti denizci beyliklerin yanında Venedik, Ceneviz gibi denizci devletlerin de bilgilerinden faydalanmıştır. Osmanlı Devleti'nde Fatih Sultan Mehmed döneminde yapılan fetihlerle donanmanın önemi artmış, Kanuni Sultan Süleyman döneminde ise zirve noktasına ulaşılmıştır. Osmanlı Devleti böylece kara imparatorluğunu denizlere de taşımıştır. Bu gelişmede denizleri çok iyi bilen usta denizcileri bünyesinde barındırması ve tersanelere büyük önem vermesi en önemli etkenlerdir. Osmanlı Devleti'nin Tersâne-i Âmire dışında sahip olduğu sularda büyük küçük yaklaşık 80 tersaneye sahip olması denizciliğe ne kadar önem verildiğinin bir başka göstergesidir. Bu tersaneler sayesinde farklı denizlerde sürekli gemi bulundurabilmiş ve gerek donanma gerekse ticari faaliyetler için süratli bir şekilde gemiler inşa edilmiştir.

Değişen dünya düzeni ile birlikte denizlerde Venedik, Ceneviz etkisi azalmış yerlerini Portekiz, İspanya gibi devletlere bırakmıştır. Özellikle XVII. yüzyıldan itibaren denizlerde kadırgalar üstünlüğünü kalyonlara bırakmaya başlamıştı. XVIII. yüzyılda kalyonların kesin üstünlüğü göze çarpmaktadır. XVIII. yüzyılla beraber Sanayi Devrimi'ni başlatan İngiltere'nin denizlerdeki hâkimiyeti açık bir şekilde görülmektedir. Osmanlı Devleti her alanda olduğu gibi denizcilikte de reform yapma mecburiyetinde kalmış, dışarıdan getirilen uzmanlarla donanmanın ıslahı yoluna gidilmiştir.

Osmanlı donanmasının dünya çapında bir güce ulaşmasında sahip olduğu Tersâne-i Âmire ve diğer tersaneler önemli bir yer teşkil etmiştir. Bu tersanelerde gemi yapımı için gerekli olan her türlü malzemenin çok büyük bir bölümü Osmanlı coğrafyasından karşılanmaktaydı. Bolu sancağı bu malzemelerin sağlandığı önemli

merkezlerden biri olmuştur. Zengin ormanlık alanlara sahip olan Bolu, gemi yapımı için kullanılan kerestelerin kesilip tersanelere yollandığı önemli bir sancaktı. Bu sancak sadece Tersâne-i Âmire'ye değil Osmanlı Devleti bünyesinde bulunan diğer tersanelere de kereste yollamıştır. Bu hususta Bolu'ya oldukça uzak bir merkez olan Mısır'da bulunan İskenderiye Tersanesi'ne dahi kereste gönderilmiş olması ilginç bir örnektir. Bolu sancağının önemi sadece gemi yapım malzemesi olan kereste ile sınırlı değildi. Gemi yapımı için gerekli olan diğer önemli malzemelerden kömür, ham demir, üstüğü ve katran da çeşitli tersanelere bu sancaktan yollanmıştır. Ayrıca gemilerin yürütülmesi için gerekli insan gücü olan kürekçiler en çok Bolu Sancağından alınmıştır.

Bolu Sancağı XVII. ve XIX. yüzyıllarda Osmanlı tersanelerine hammadde sağlayarak gemi inşa, tamir ve teçhizine önemli oranda destek sağlamıştır. Hem yelkenli hem de buharlı gemi çağında bu özelliğini devam ettirmiş olması, Bolu'yu Osmanlı gemi teknolojisinde bir kaynak/rezerv olarak öne çıkarmaktadır.

KAYNAKLAR

1. ARŞİV BELGELERİ

a. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

A.MKT.	50/81
A.MKT. MHM.	287/11, 269/66, 229/24, 138/74, 283/39
A.MKT.MVL.	136/21, 135/67, 17/54, 67/9
A.MKT.UM.	568/96
BEO	3005/225338
C.AS.	232/9832, 438/18211
C.BH.	136/6547, 53/2508, 65/3089, 250/11588, 204/9527, 205/9604, 243/11275, 158/7473, 249/11522, 238/11064, 29/1359, 95/4563, 56/2656, 38/1810, 52/2470, 83/3974, 189/8866, 16/775,
C.İKTS.	15/714
DH.İ.UM.	37/4
DH.MKT.	2402/106
HAT	1323/51652A
İE.BH.	12/1088, 16/1464, 8/697, 13/1172

İ.MVL. 498/22537, 456/20450

MVL 667/37, 648/33, 649/92, 671/14, 666/53, 648/90, 669/89

2. ARAŞTIRMA ESERLER

Akın, Hikmet (1968). *Aydınoğulları Hakkında Bir Araştırma*. II. Baskı, Ankara: DTCF Yayınları.

Alpagut, Ali Haydar (1941). *Marmara'da Türkler*. İstanbul: Deniz Matbaası.

Altier, Selim Sırrı (1995). *Osmanlı Bahriyesi'nin Yelken Devri ve Türk Korsanları*. İstanbul: Boğaziçi Yayınları.

Arıkan, Muzaffer ve Toledo, Paulino (1995). *XIV-XVI. Yüzyıllarda Türk-İspanyol İlişkileri ve Denizcilik Tarihimize İlgili İspanyol Belgeleri*. Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Karargah Basımevi, Ankara: Kültür Yayınları.

Aydın, Yusuf Alperen (2011). *Sultan'ın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*. İstanbul: Küre Yayınları.

Basso, Enrico (2002). "Fatih Dönemi Deniz Hakimiyeti İşbirliğinden Ayrılığa:XV ve XVI. Yüzyıllarda Cenevizliler ve Türkler". *Türkler* 9: 654-669.

Bayır, Önder (2002). "Çağ Açan Fetih İçin Yapılan Hazırlıklar". *Türkler* 9: 591-625.

Bostan, İdris (2010). *Osmanlılar ve Deniz Deniz Politikaları Teşkilat Gemileri*. III. Baskı. İstanbul: Küre Yayınları.

- _____. (2003). *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. II. Baskı. Ankara : TTK Yayınları.
- _____.(2006). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Kitap Yayınları.
- _____.(2005). " Kanuni ve Osmanlıların Akdeniz Siyaseti". *Türkler ve Deniz*. Ed. Özlem Kumrular. İstanbul: Kitap Yayınevi. 13-18.
- _____.(2002). "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon". *Türk Denizcilik Tarihi*. Ed. Bülent Arı. Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları. 187-224.
- _____. (1996). "Gemi", *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 14: 8-15.
- Brummett, Palmıra (2009). *Osmanlı Deniz Gücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*. Çev. Nazlı Pişkin. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Büyüktuğrul, Afif (1970). *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*. I.Cilt. İstanbul: Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. Deniz Basımevi.
- _____.(1979). *Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri*. Ankara: TTK Yayınları.
- Carım, Fuat (1965). *Türklerin Denizciliği (Oruç Reis ve Garb Ocakları-Hind Denizlerinde Türk-Portekiz Elleşmeleri)*. İstanbul: Berksoy Matbaası.
- Dağlı, Yücel ve Kahraman, Seyit Ali (2005). *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Bursa, Bolu, Trabzon, Erzurum,Azerbaycan, Kafkasya, Kırım, Girit*. II. Cilt. 1.Kitap. İstanbul: YKY Yayınları.
- Daver, Abidin (t.y.). *Türk Denizciliği*, II. Cilt. İstanbul: Varoğlu Yayınevi.
- Demircan, Yasemin (2002). "Ege Adalarında Osmanlı Hakimiyeti". *Türkler* 9: 670-688.

Demirkent, Işın (2005). "Haçlı Seferleri Döneminde Doğu-Akdeniz'de Deniz Hakimiyeti", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri*. Haz: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fak. Tarih Araştırmaları Merkezi. 49-70.

Düzcü, Levent (2017). *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*. İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları

Emecen, M. Feridun (2009). "Saruhanoğulları" *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt, 36: 170-173.

Gencer, Ali İhsan (1985). *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*. İstanbul: İstanbul Üni. Ed. Fak. Yayınları.

_____,(1999). "Osmanlı Türklerinde Denizcilik ". *Osmanlı Ansiklopedisi* 6: 569-589.

_____,(1991). "Bahriye", *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 4: 495-509.

Gençoğlu, Mustafa (2015). "Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı" *TAD*. Cilt 34: 603-628.

Gülen, Nejat (2001). *Şanlı Bahriye Türk Bahriyesinin İki Yüz Yıllık Tarihçesi (1773-1973)*. İstanbul: Kastaş Yayınları.

Gürçay, Lütfi (1943). *Gemici Dili*. İstanbul: Deniz Matbaası.

Hammer (1989). *Büyük Osmanlı Tarihi*. Yay Haz:Mümin Çevik-Erol Kılıç. I.Cilt. İstanbul:Üçdal, İkra ve Okusan.

Hatipoğlu, Halil. N (2005). *Ortaçağ'da Deniz Güçlerinin İncelenmesi Anadolu'da İlk Türk Denizciliği (Umur Beyin Epir Harekâtı)*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.

Ibarra, Miguel A. De Bunes (2002). "Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman Devirlerinde İspanya ve Osmanlı İmparatorlukları Arasında Deniz Savaşları". *Türkler 9*: 1100-1114.

İlgürel, Mücteba (2002). " Zirveden Dönüş: II.Selim'den III.Mehmed'e ". *Türkler 9*: 1176-1218.

İnalçık, Halil (2002). " Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar. *Türk Denizcilik Tarihi*. Ed. Bülent Arı. Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları. 73-98.

_____,(2010). *Devlet-i Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

_____, (2006). "Akdeniz ve Türkler". *Doğu Batı 34*: 133-170.

İnan, Kenan (2002). " II.Beyazid Dönemi ". *Türkler 9*: 711-727.

İnci, Tevfik (1941). *Kadırgalar Devrinin Derya Kaptanları*. İstanbul: Deniz Basımevi.

İşipek, Ali Rıza ve Aydemir, Oğuz (2006). *1770 Çeşme Deniz Savaşı 1768-1774 Osmanlı Rus Savaşları*. İstanbul: Denizler Kitabevi.

Keskin, Cengiz (2007). *1892-1900 Dönemi İrade-i Seniyyelerine Göre Osmanlı Bahriyesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Sakarya: Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kissling, H.J (2002). " Sultan II.Beyazid'in Deniz Politikası Üzerine Düşünceler : (1481-1512)". *Türk Denizcilik Tarihi*. Ed. Bülent Arı. Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları. 109-118.

Koca, Salim (2002). "Anadolu Türk Beylikleri". *Türkler 6*: 1221-1319.

- Köprülü, M. Fuad (1984). *Osmanlı Devletinin Kuruluşu*. II. Baskı. Ankara: TTK Yayınları.
- Kurat, Akdes Nimet (2002). " Çaka Bey İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi". *Türk Denizcilik Tarihi*. Ed. Bülent Arı. Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları. 19-47.
- Mahan, Alfred Thayer (2003). *Deniz Gücününün Tarih Üzerine Etkisi*. Çev. Kerem - Melahat Fındık. İstanbul: Q-Matris Yayınları.
- Mutlu, Sevcan (2008). *XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi ve Ekonomik Fonksiyonu*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Nutki, Süleyman (1993). *Osmanlı Deniz Savaşları Muharebât-ı Bahriyye-i Osmâniyye*. , II.Baskı, İstanbul: Bahriye Matbaası.
- _____, (2011). *Kamûs-i Bahrî Deniz Sözlüğü*. Ed. Özlem Çekmece. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Olgaç, Necmettin (1952). *Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Yayınları.
- Öden, Zerrin Günel (2002). " Aydınoğulları Beyliği". *Türkler* 6: 1384-1391.
- Örenç, Ali Fuat (2009). "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması" İÜ. Edebiyat Fakültesi Dergisi, Sayı 46: 37-84.
- Özcan, Besim (2009). *Sinop Deniz Felaketi*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Öztuna, Yılmaz (1994). *Büyük Osmanlı Tarihi*. VII. Cilt. İstanbul: Ötüken Neşriyat A.Ş.
- Parlak, Türkmen (1979). *Ege Denizi'nde İlk Türk Derya Beyleri*. İzmir: Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları.

- Sancar, Erdinç (2006). *21.Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizciliği*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayınları.
- Sarıcaoğlu, Fikret (2002). "Osmanlı Deniz Harita ve Coğrafyaları". *Türk Denizcilik Tarihi*. Ed. Bülent Arı. Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları. 157-184.
- Sevim, Ali ve Yücel Yaşar (1989). *Türkiye Tarihi Fetih Selçuklu ve Beylikler Dönemi*. Ankara: TTK Yayınları.
- Süme, Mehmet (2013) *Evliya Çelebi'nin İzinde Bolu*, Ankara: Bengü Yayınları.
- Taneri, Aydın (1981). *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri Kuruluş Devri*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Tezel, Hayati (1973). *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*. I. Cilt. İstanbul: T.C. Deniz Basımevi.
- Ulugün, F.Yavuz (2009). *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*. İzmit: İzmit Rotary Kulübü Yayınları.
- Uzunçarşılı, İ.Hakkı (1984). *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*. II. Baskı, Ankara: TTK Yayınları.
- _____, (1984). *Osmanlı Devlet Teşkilatına Medhal*. Ankara: TTK Yayınları.
- _____, (1988). *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*. Ankara: TTK Yayınları.
- Ünal, Mehmet Ali (2010). *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*. Isparta: Fakülte Kitabevi Yayınları.
- _____, (2002). "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi". XIV. Türk Tarih Kongresi. C. 2: 911-958.

Vittek, Paul (1986). *Menteşe Beyliği 13-15 inci Asırda Garbi Kúçük Asya Tarihine Ait Tetkik*. Çev. Orhan Şaik Gökyay. Ankara: TTK Yayınları.

Yakay, Sinan (2004). *Kdz. Ereğli'de Tersaneciliğin Tarihi ve Tersaneci Ağalar*. İzmit: Kdz. Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

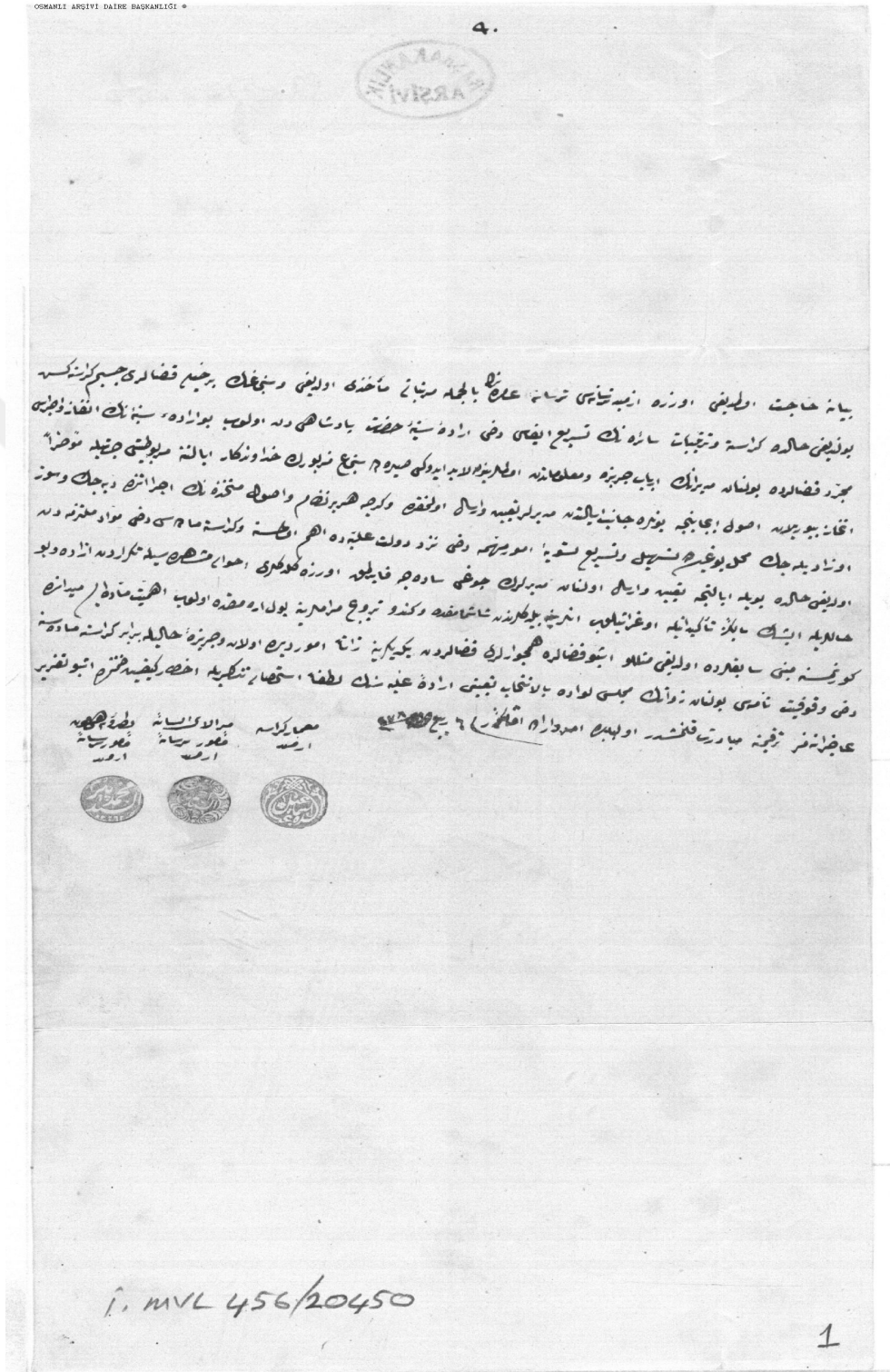
Zorlu, Tuncay (2014). *Osmanlı ve Modernleşme III.Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Timaş Yayınları.





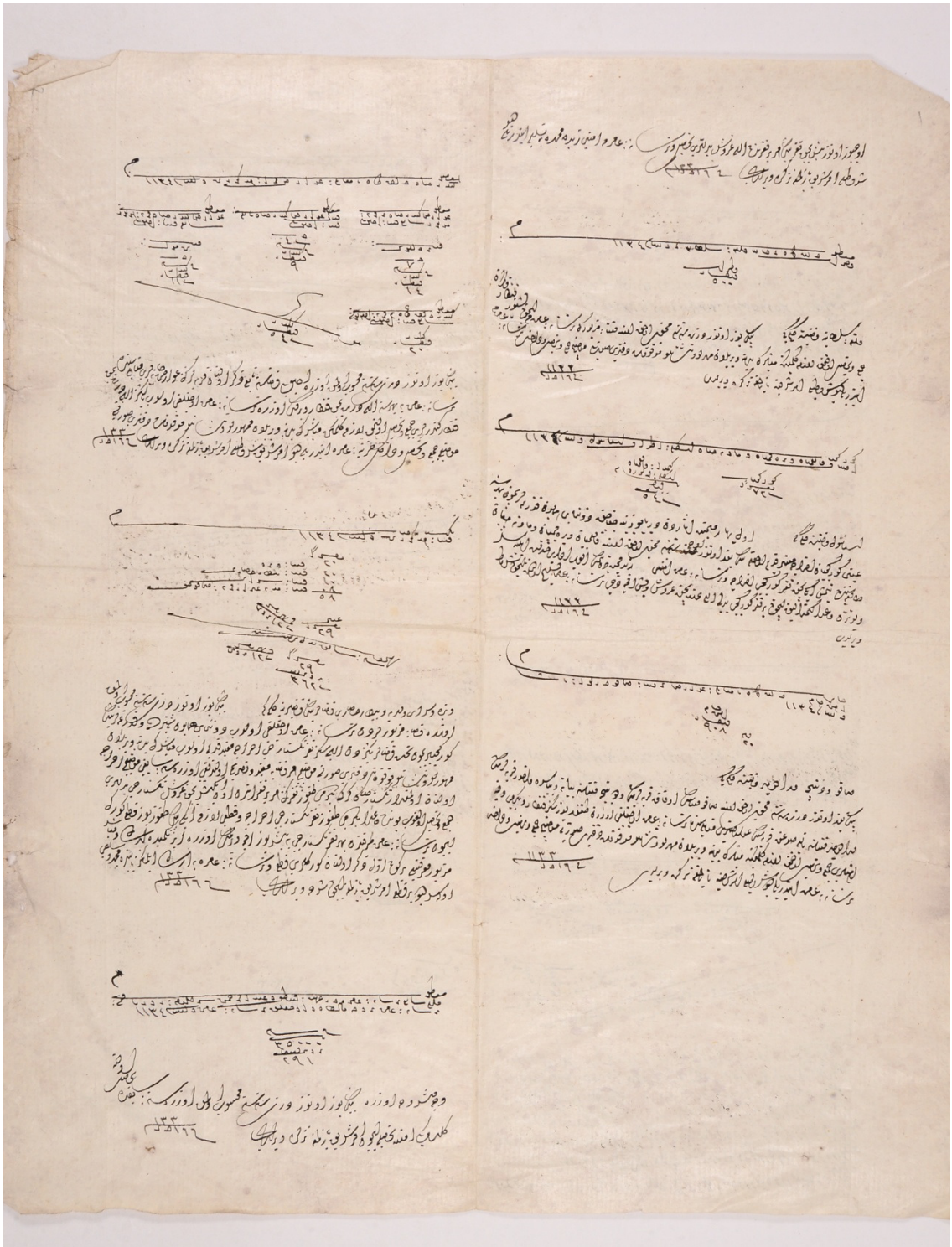
EKLER

EK-1: Bolu sancağında İzmit Tersâne-i Âmiresi için hazırlanan kerestenin nakline dair.

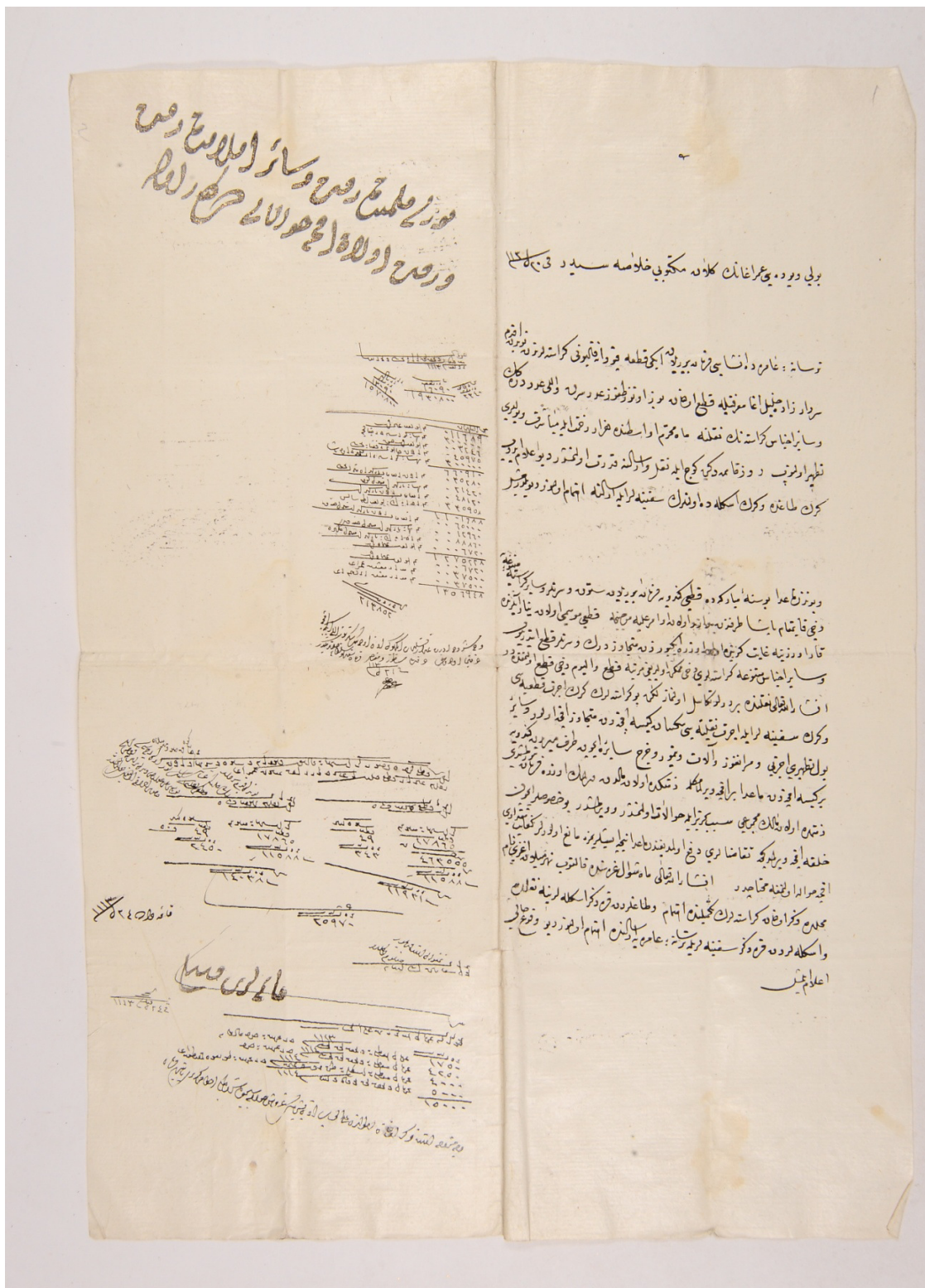


İ.MVL.00456

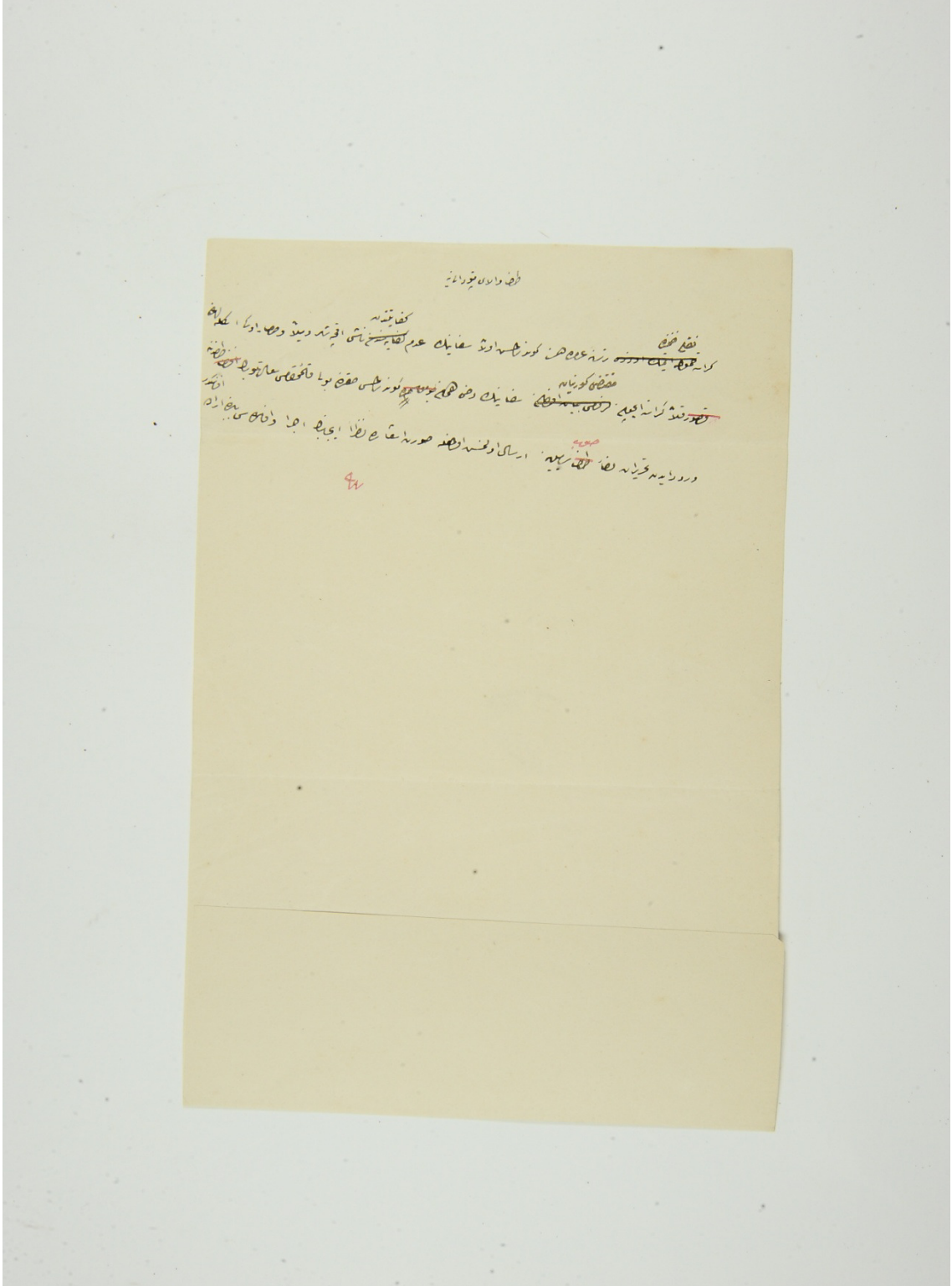
EK-2: Donanma kadırgaları için Bursa, Bolu, Gelibolu ve diğer sancak ve kazaların her on hanesinden bir kürekçi çıkarılarak nevruzdan önce tersaneye gönderilmesine dair.



EK-3: Tersanede yapılacak iki kapudane kalyonu için Bolu ormanlarından kesilecek seren ve direklik keresteye dair.



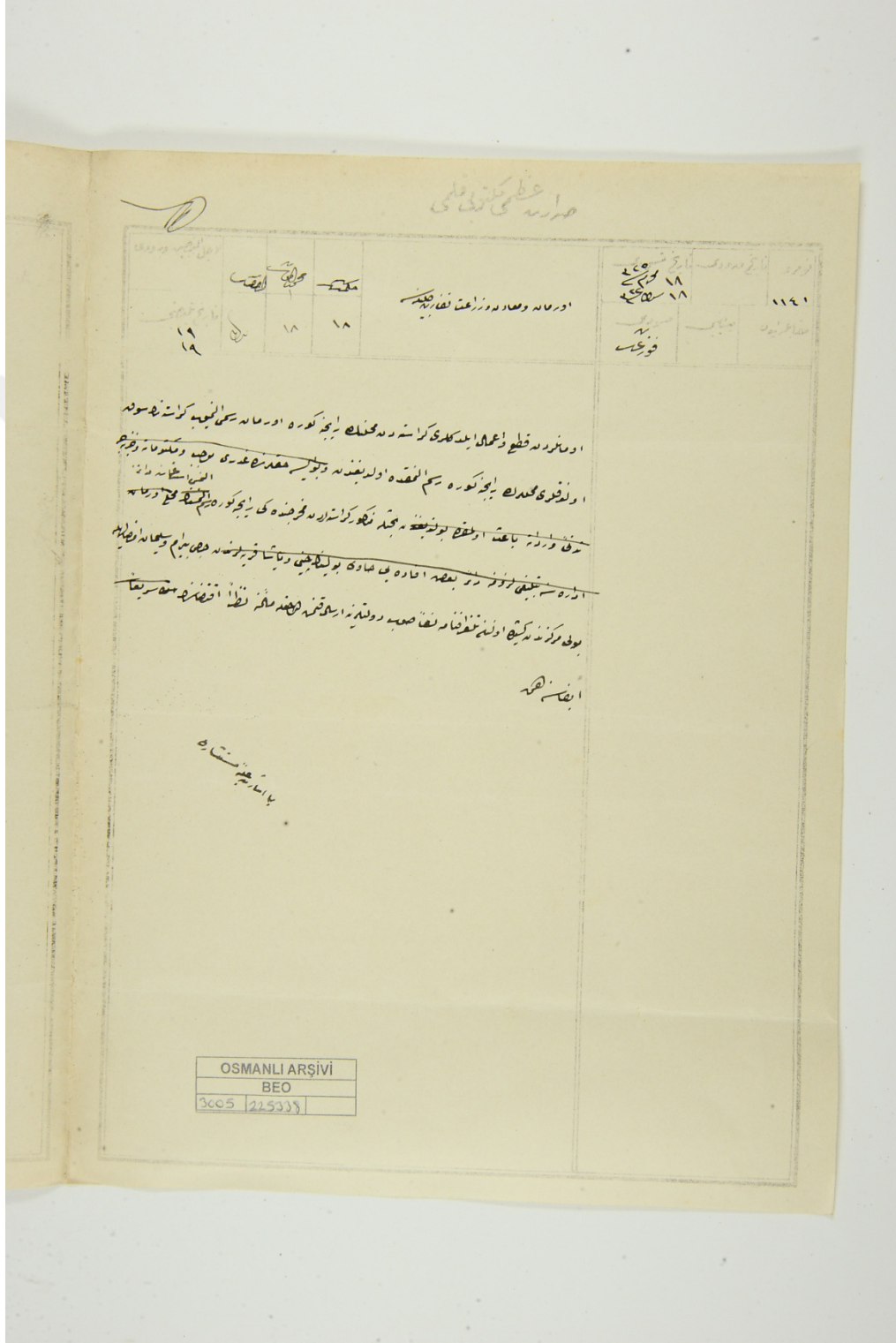
EK-4: Kereste nakli için gönderilen gemiler yetersiz olduğundan, Bolu sancağına yeni gemiler gönderilmesine dair.



EK-5: Büyük harp gemileri inşası için gereken kereste ve sütunun Bolu voyvodasına teslimine dair.

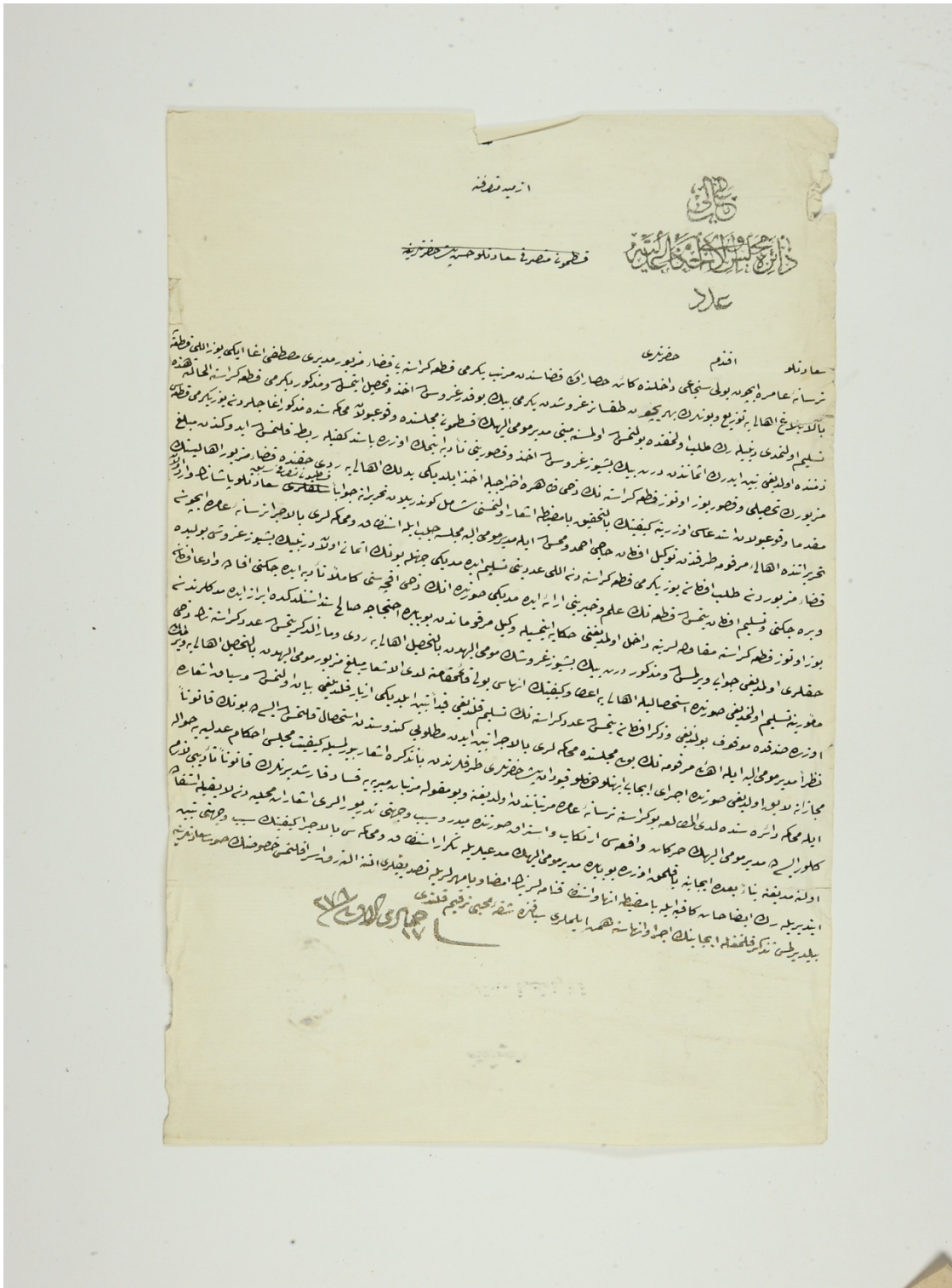


EK-6: Ormanlardan kesilen kerestelerden kesildiği yerin değerine göre vergi alınmasına dair.

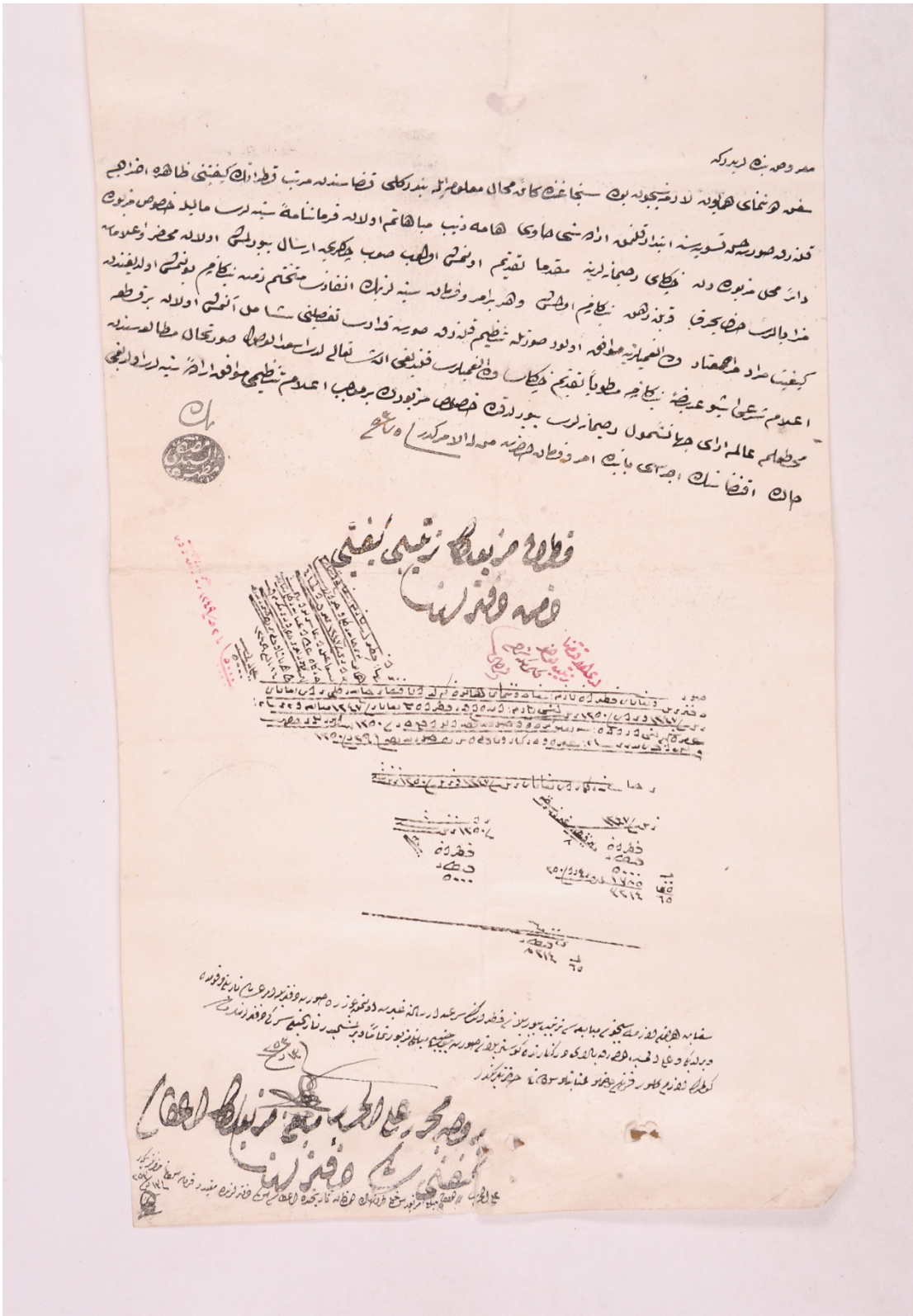


BOA. BEO. 3005/225338

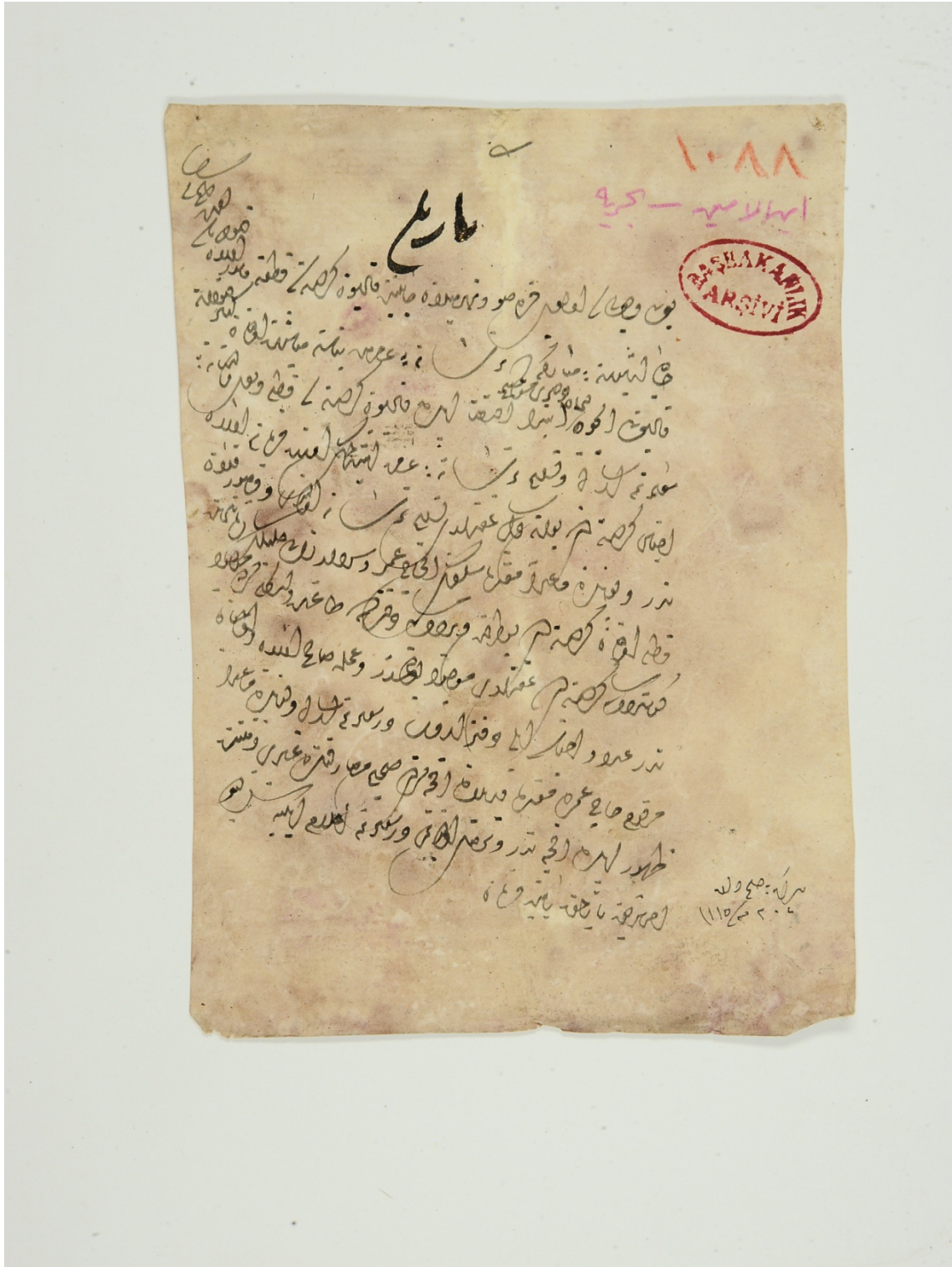
EK-7: Kaza müdürü Mustafa Ağa'nın ahaliye sattığı kerestelerden zimmetinde olanlarının tahsil edilmesine dair.



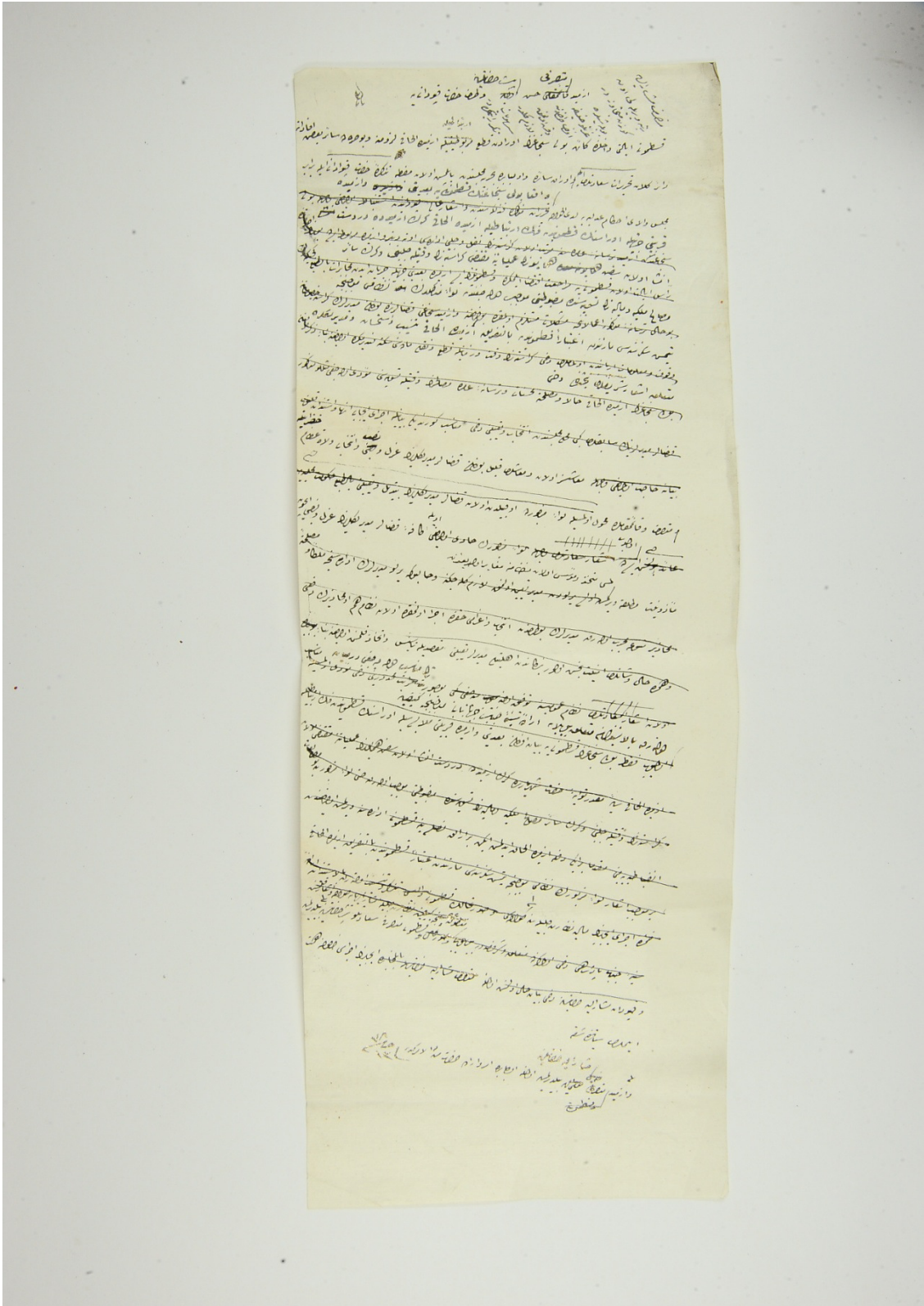
EK-8: Tersane için Bolu ve diğer yerlerden düzenlenmiş katran tutarına dair.



EK-9: Bolu Voyvodası Kapıcıbaşı Emin Salih Ağa'ya verilen emirnameye dair.



EK-10: Bolu sancağının İzmit'e bağlanmasına dair.



EK-11: Tersâne-i Âmire (Bostan, 2010).



EK-12: XVI-XVII. asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Tersane ve Gemi İnşa Tezgahları (Bostan, 2003).



EK-13: Mısır şehri, Nil ve Nil'de işleyen gemiler (Bostan, 2010).



EK-14: Çaka Bey (Deniz Müzesi, Db. No: 3409)



EK-15: Gazi Umur Bey (Deniz Müzesi, Db. No: 3411)



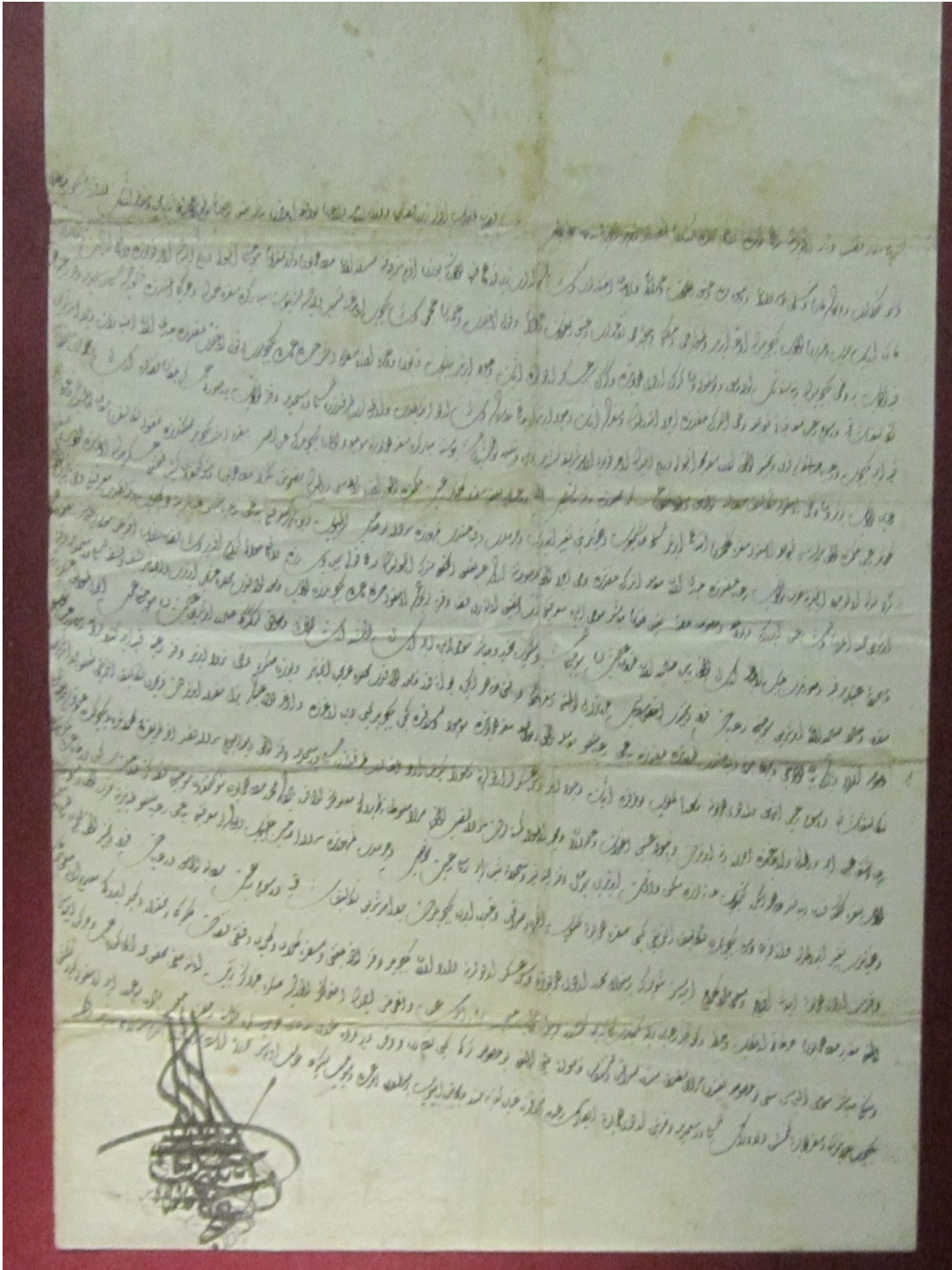
EK-16: Barbaros Hayreddin Paşa, Pietro DELLA VECCHIA (1603-1678), (Deniz Müzesi, Db. No: 6835)



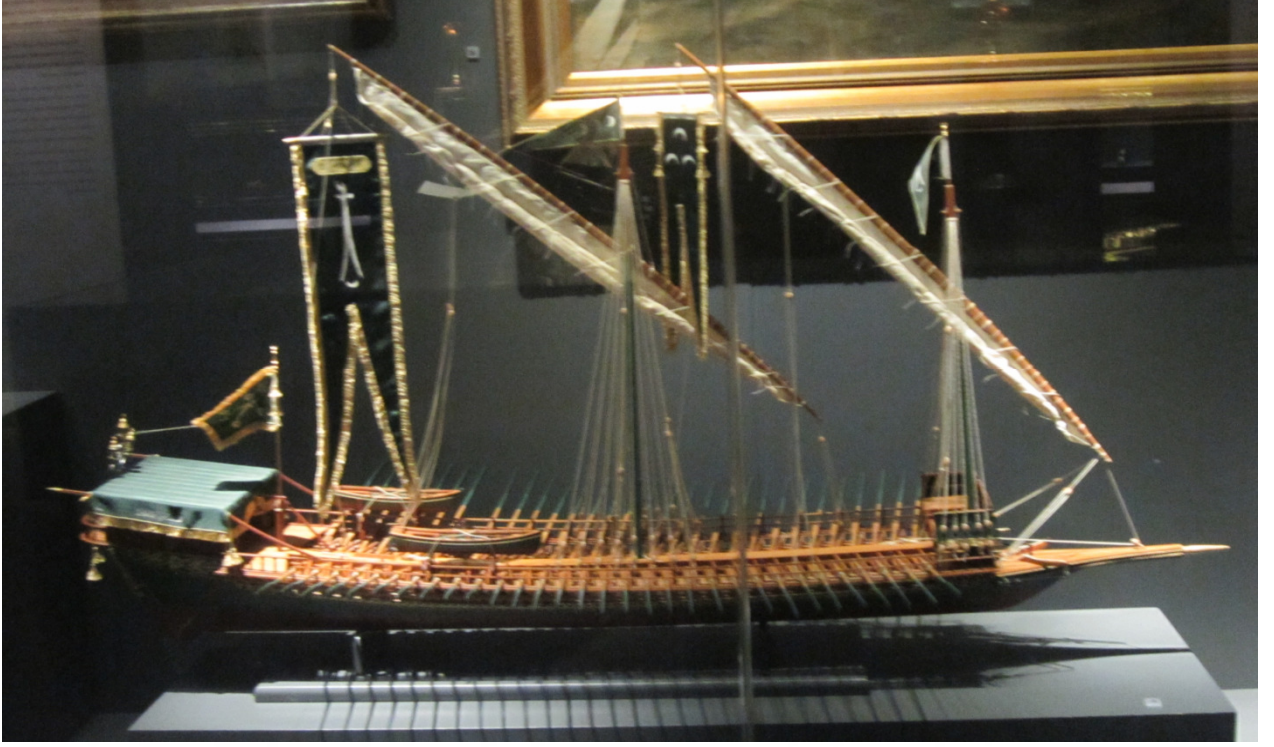
EK-17: Barbaros Hayreddin Paşa'nın Sancağı (Deniz Müzesi)



EK-18: Seferberlik Emirnamesi (1787, Cezayirli Hasan Paşa tarafından yazılan seferberlik için askere alma emirnamesidir.), (Deniz Müzesi, Db. No:6844)



EK.19: Barbaros Hayreddin Paşa'nın Sancak Gemisi, Tam Model (Deniz Müzesi, Db. No: 3783)



EK.20: Bir Osmanlı kadırgası (Bostan, 2003).

