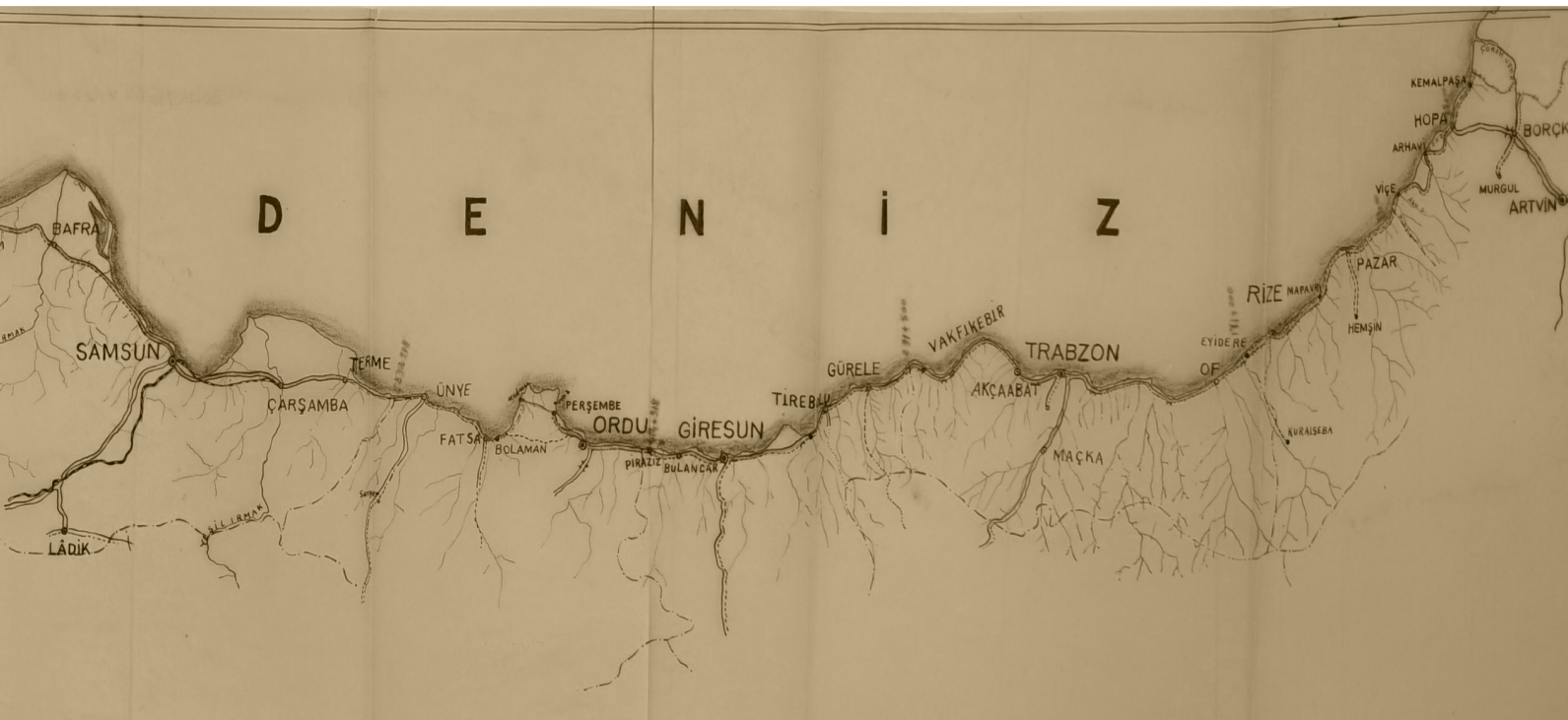


GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE KARADENİZ'DE ULAŞIM



Editörler

Prof. Dr. Mehmet OKUR

Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL

Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY



Geçmişten Günümüze KARADENİZ'DE ULAŞIM

Editörler

Prof. Dr. Mehmet OKUR

Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL

Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY



KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI

GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE KARADENİZ'DE ULAŞIM

Editörler

Prof. Dr. Mehmet OKUR
Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL
Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY

Yayın Kurulu

Prof. Dr. Muhammet BORAN
Prof. Dr. Necmettin AYGÜN
Prof. Dr. Serkan DOĞANAY

Danışma Kurulu

Prof. Dr. Metin BERBER
Prof. Dr. Ersan BAŐAR
Prof. Dr. Murat ARSLAN

Kapak Tasarımı / Sayfa Düzeni

Dr. Öğr. Üyesi Yüksel KÜÇÜKER

Baskı: KTÜ Matbaası, TRABZON

Tel: 0462 377 21 43

1. Baskı: Kasım 2020

Baskı Adedi: 200

ISBN: 978-605-2271-29-2

Adres: KTÜ Yayınları Satıő Bürosu

Tlf: 0462 377 22 32

Üniversiteler Yayın yönetmeliğinin 6. maddesine göre bu eserin bilim ve dil bakımından sorumluluğu yazarlara aittir.

© Bu eserin herhangi bir kısmının izinsiz ve kaynak gösterilmeden alıntılanması, internet sitelerinde yayınlanması, pdf ya da kitap şeklinde parayla satılması yasaktır. Aksi eylemde bulunanlar telif hakları yasasından doğan tüm yükümlülükleri peşinen kabullenmiş sayılırlar.

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ	V
ÖN SÖZ	VII
YÜZEY ARAŞTIRMALARI VE ANTİK KAYNAKLAR IŞIĞINDA GÜNEYDEN TRABZON VE ARAKLI LİMANLARINA ULAŞAN TARİHİ YOLLAR Osman EMİR	1
ANTİK ÇAĞ'DAN 20. YÜZYILA DOĞU KARADENİZ'DE LİMANLAR (TRABZON), KERVAN VE ASKERİ GÜZERGAHLAR: KÜLTÜR ROTALARI Coşkun ERÜZ Y. Selçuk ERBAŞ	23
SELÇUKLULAR DEVRİNDE KARADENİZ ÇEVRESİNDEKİ ŞEHİRLERDE TİCARETİN GELİŞİMİ Hüseyin KAYHAN	63
FENERLERİN DENİZ ULAŞIMINDAKİ ROLÜ VE KARADENİZ SAHİLLERİNDE KURULAN FENERLER Zeynel ÖZLÜ Mustafa Murat ÇAY	81
18. YÜZYILIN İLK YARISINDA KARADENİZ BÖLGESİ'NDEKİ TERSANE OCAKLIKLARININ OSMANLI DONANMASI AÇISINDAN ÖNEMİ VE ASKERİ LOJİSTİK POTANSİYELİ Rümeysa KARS	115
OSMANLI ULAŞIM VE HABERLEŞME AĞINDA BOLU MENZİLİNİN YERİ VE ÖNEMİ Mehmet SÜME	143
18. YÜZYIL ORTALARINDA OSMANLI'DA SAVAŞ, İKMÂL VE İAŞE: OSMANLI-İRAN SAVAŞLARINDA TRABZON'UN STRATEJİK ÖNEMİNE DAİR BİR DEĞERLENDİRME Gül ÇİÇEK	175
OSMANLI ARŞİV BELGELERİ IŞIĞINDA YENİLEŞME DÖNEMİNDE DOĞU KARADENİZ'DE KARAYOLU ULAŞIMI Şenay ATAM	209
TRABZON-ERZURUM YOLUNA DAİR AKİM KALAN YABANCI BİR GİRİŞİM: LAURENT REBOUL'ÜN YOL İMTİYAZ TALEPLERİ Özgür YILMAZ	235
TRABZON-İRAN TRANSİT TİCARET YOLU (İNGİLİZ KONSOLOSLUĞUNUN KASIM 1942 TARİHLİ BİR RAPORU) Orhan TURAN	271

TRABZON VİLAYETİ DENİZ TİCARETİNİN OSMANLI-İNGİLİZ EKONOMİK İLİŞKİLERİ EKSENİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ (1830-1914)	
Mustafa MALHUT	301
19. YÜZYILDA BARTIN LİMANI'NIN BATI KARADENİZ ULAŞIMI VE TİCARETİNDEKİ ROLÜ	
Bora YILMAZ	341
W. J. CHILDS'IN "ACROSS ASIA MINOR ON FOOT" İSİMLİ ESERİNDE SAMSUN VE BAĞDAT YOLU İZLENİMLERİ	
Dilek TAŞ	363
I. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA TRABZON VİLAYETİNDE YOLLARIN DURUMU VE ASKERİ NAKLİYAT ÜZERİNE ETKİLERİ	
Ahmet KISA	401
MİLLÎ MÜCADELE DÖNEMİNDE RÜSÛMÂT-4 VAPURU	
Yücel ÖZTÜRK	439
TÜRK İSTİKLAL SAVAŞI'NDA HARP ENCÜMENİ'NİN KURULUŞU VE KARADENİZ ÜZERİNDEN YAPILAN LOJİSTİK VE İKMAL FAALİYETLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	
Hüsnü ÖZLÜ	467
1930 BELEDİYE KANUNU'NDAN LAMBERT PLANI'NA TRABZON BELEDİYESİNİN ŞEHİR İÇİ ULAŞIM FAALİYETLERİ	
Ülkü KÖKSAL	515
ÜÇÜNCÜ UMUMİ MÜFETTİŞLİK YAZIŞMALARINDA KARADENİZ SAHİL YOLU	
Mehmet OKUR	
Rahmi ÇİÇEK	565

SUNUŞ

İnsanın ve onun ürettiği mal ve hizmetlerin çeşitli araçlarla bir yerden başka bir yere taşınması olarak tanımlanabilecek ulaşım, insanoğlunun tarih sahnesine çıktığından itibaren en önemli faaliyet alanlarından birisi olmuştur. Başlangıçta eğitebildiği hayvanların, daha sonra ise inşa edilen gemilerin, bilimdeki gelişmelerin neticesi ortaya çıkan elektrikli makinelerin gücünden yararlanan insanlık, daha fazla iş ve emtianın uzak mesafelere taşınabilmesini sağlamıştır. Bu süreç yukarıda bahsedilen araçların daha kolay ve ucuz bir şekilde seyrüseferini temin edecek ulaşım sistemlerinin kurulmasını da beraberinde getirmiştir. Ulaşım zaman içerisinde sadece üretilen mal ve hizmetlerin taşınması ile sınırlı kalmamış gerek askeri gerek siyasi ve gerekse iktisadi sahada birey ve devletlerin en önemli stratejik kozu haline gelmiştir.

Dünya üzerinde bulunan bir coğrafi yerin taşıdığı fiziki özellikler ise (dağ, ova, nehir, deniz vs.) ulaşım ağlarının gelişmesine etki eden faktörlerin başında gelmektedir. Bu anlamda bakıldığında zaman Karadeniz havzası özellikle sahip olduğu deniz sayesinde önemli bir avantaja sahipken kara ulaşımında debisi yüksek nehirler, aşılması güç dağ sıraları sebebiyle emek ve sermayeye gereksinim duymuştur. Dolayısıyla tarih boyunca bölgeye sahip olmak isteyen devletler zor şartlara rağmen deniz ardı bölgeleri karayoluyla birbirine bağlamaya gayret göstermiştir. Özellikle Sanayi Devrimi sonrası buhar ve elektrik gücünün ortaya çıkmasıyla karayolu yapımında imkânlar güçlenmiş, daha iyi şoseler ile ulaşımında bir devrim niteliğinde tren ve demiryollarının inşası projeleri hayata geçirilmiş ya da geçirilmeye çalışılmıştır. Böylece Karadeniz havzası gerek deniz gerek karayolu ulaşım imkânlarının güçlenmesine paralel bir ticaret ve siyasi hâkimiyet mücadelesi alanı olmuştur.

Karadeniz havzasına dair araştırmalar yapan ve alanında uzman sosyal bilimciler tarafından hazırlanan bu çalışmada, Karadeniz'in eski çağdan 20. Yüzyılın ortalarına kadar geçen süreçte ulaşım sahasında sahip olduğu imkânlar, devletler tarafından bölgede yapılan çalışmalar, yatırımlar, ulaşım amaçlı imar faaliyetleri, ulaşımın askeri ve siyasi hâkimiyet açısından önemi ile Karadeniz'in deniz ticaretindeki rolü irdelenmektedir. Üniversitemiz bünyesinde faaliyet gösteren Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü koordinatörlüğünde hazırlanan bu çalışmaya yazılarıyla katkı sağlayan bilim insanlarına, yayım aşamasında emeği geçen akademik ve

idarî personelimize teőekkür eder, ilgili çalışmanın bölge ve Türk tarihi araőtırmalarına ve kamuoyuna faydalı olmasını temenni ederim.

Prof. Dr. Hamdullah uvalcı
Rektör

ÖN SÖZ

Doğu-Batı, Kuzey-Güney ticaret yollarının ve farklı kültürlerin buluştuğu Karadeniz coğrafyası ilk uygarlıklardan günümüze kadar pek çok uluslararası ittifaklara, krizlere ve savaflara sahne olmuştur. Türk halklarının ve devletlerinin etkinlik alanı içerisinde olması dolayısıyla “Türk Kültür Havzası” olarak da kabul edilen Karadeniz hinterlandı üzerine her geçen gün yeni araştırmalar yapılmakta, bölgenin geleceğine dair yeni projeksiyonlar sunulmaktadır.

Geçmişten Günümüze Karadeniz’de Ulaşım temalı bu çalışmada da tarihsel süreçte Karadeniz merkezli ulaşım ağları; ekonomik, askeri, siyasi ve sosyal boyutlarıyla irdelenmektedir. Bölge üzerine çalışma yapan akademisyenlerin emeği ile ortaya çıkan bu eserde yeni bilgiler sunulmakta, özellikle turizm alanında karar verici mercilere dikkat çekici önerilerde bulunmaktadır. Kronolojik ve konu bütünlüğüne dikkat edilerek hazırlanan çalışmanın ilk konusunu Osman Emir’in *Yüzey Araştırmaları ve Antik Kaynaklar Işığında Güneyden Trabzon ve Araklı Limanlarına Ulaşan Tarihi Yollar* başlıklı yazısı oluşturmaktadır. Adı geçen yazıda Antik Çağ’dan 19. yüzyılın sonlarına kadar kullanılan yollar alan araştırmaları ve günümüzdeki izleri ile beraber ortaya konulmaktadır. Takip eden yazıda ise yine Antik Çağ’dan itibaren kullanılan ve iç kesimlerden liman şehirlerine kadar uzanan kervan yolları ve askeri güzergâhlar ile bu yolların turizm potansiyeli üzerinde durulmaktadır. Coşkun Erüz ve Y. Selçuk Erbaş tarafından kaleme alınan yazı, turizmin yeni gözdesi olarak gösterilen *Kültür Rotalarını* gündeme getirmesi açısından önem arz etmektedir.

Hüseyin Kayhan, *Selçuklular Devrinde Karadeniz Çevresindeki Şehirlerde Ticaretin Gelişimi* başlıklı bölümünde Ortaçağ’da da önemli bir ticaret merkezi olan Karadeniz çevresindeki ticari emtialar ve ticarete öne çıkan şehirlerin gelişimini ele almaktadır. Zeynel Özlü ve Mustafa Murat Çay ise *Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rolünü ve Karadeniz Sahillerinde Kurulan Fenerleri* kaleme almışlardır. Yazıda adeta denizlerin sembollerinden biri haline gelen fenerler, özellikleri ile beraber anlatılmaktadır.

Rümeysa Kars, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Karadeniz Bölgesi'ndeki Tersane Ocaklıklarının Osmanlı Donanması Açısından Önemi ve Askerî Lojistik Potansiyeli* adlı çalışmasında Osmanlı donanması için gerekli hammaddenin temin edilmesinde Karadeniz kıyısındaki liman kentlerinin önemine ışık tutarken Mehmet Süme, Osmanlı Dönemi'nde önemli bir haberleşme ağı olan menzil teşkilatının Bolu kesitini *Osmanlı Ulaşım ve Haberleşme Ağında Bolu Menziline Yeri ve Önemi* başlıklı adlı yazısıyla ele almaktadır. Gül Çiçek ise Osmanlı Devleti'nin savaşlardaki ikmal-iaşe deneyiminden ve lojistik kapasitesinden yola çıkarak 18. yüzyıl ortalarında Osmanlı-İran mücadelesinde Trabzon'un yerini değerlendirmektedir.

Bilindiği üzere Karadeniz'in doğusu Erzurum üzerinden İran'la yapılan ticarete önemli bir yer tutmaktaydı. Dolayısıyla bu hat üzerindeki ulaşımın iyileştirilmesi ekonomik açıdan da kaçınılmaz bir gereklilik arz etmekteydi. Şenay Atam *Osmanlı Arşiv Belgeleri Işığında Yenileşme Döneminde Doğu Karadeniz'de Karayolu Ulaşımı* adlı çalışmasında Tanzimat Dönemi'nden itibaren Trabzon vilayeti dâhilinde ve vilayeti iç bölgelere bağlayan güzergâhlarda inşa edilen karayollarına dair bilgilere yer vermektedir. Özgür Yılmaz ise Erzurum-İran arası ulaşım meselesini Fransız belgeleri üzerinden değerlendirmektedir. Aynı konuya dair İngilizlerin yaklaşımını Orhan Turan *Trabzon-İran Transit Ticaret Yolu (İngiliz Konsolosluğunun Kasım 1942 Tarihli Bir Raporu)* adlı çalışmasıyla ele alırken Mustafa Malhut İngilizlerin Trabzon Limanı üzerinde yaptıkları ticaretin giderek azalmasının nedenlerini irdelemektedir.

Doğu Karadeniz limanları kadar olmasa da Batı Karadeniz limanları da uluslararası ticarete yerini almışlardır. Bu bölgede özellikle Bartın Limanı ön plana çıkmaktaydı. Bora Yılmaz'ın *19. Yüzyılda Bartın Limanı'nun Batı Karadeniz Ulaşımı ve Ticaretindeki Rolü* adlı çalışması bölgenin ticari potansiyeline dair önemli bilgiler vermektedir.

Dilek Taş tarafından yazılan *W. J. Childs'ın "Across Asia Minor On Foot" İsimli Eserinde Samsun ve Bağdat Yolu İzlenimleri* başlıklı bölüm ise Samsun ve çevresindeki yolların durumundan öte bölgenin sosyo- ekonomik yapısı, azınlıkların durumu, misyonerlerin çalışmaları hatta satır aralarında Rum ve Ermeni unsurların Türklere yaklaşımına yer vermektedir.

Birinci Dünya Savaşı ile beraber Karadeniz ulaşımı daha çok askeri alana kaymıştı. Ahmet Kısa, *I. Dünya Savaşı Yıllarında Trabzon Vilayetinde Yolların Durumu ve Askeri Nakliyat Üzerine Etkileri* başlıklı çalışmasında bu ayrıntıya dikkat çekmektedir.

Milli Mücadele döneminde ise Karadeniz oldukça stratejik ve hayati bir önem arz etmiştir. Gerek Doğu Cephesi'nden nakledilen gerekse Rusya'dan temin edilen cephane ve teçhizat Karadeniz üzerinden Batı Cephesi'ne nakledilmekte, İstanbul ile ulaşım yine daha çok bu bölge üzerinden sağlanmaktaydı. Hüsnü Özlü, Milli Mücadelede sürecinde Karadeniz üzerinden yapılan ikmal ve lojistik faaliyetleri arşiv dokümanları, özellikle de Harp Encümeni kararları üzerinden anlatırken, Yücel Öztürk ise bu faaliyetlerde büyük başarı gösteren *Rüsûmât-4 Vapuru* üzerinde durmaktadır.

Karadeniz Bölgesi'nin gerek iç kesimlere gerekse sahil vilayetlerinin birbirine sorunsuz bağlanması konusu yeni Türk devletin de başlıca meselelerinden biri olmuş, Cumhuriyetin ilanından itibaren çok sayıda proje hazırlanmıştır. Bu projelerden biri de III. Umumi Müfettişliğin hazırlamış olduğu *Karadeniz Sahil Yolu Projesi'*dir. İstanbul'dan Artvin'e kadar hemen bütün sahil boyunca yılın her mevsimi ulaşımı mümkün kılacak bir yol yapımını amaçlayan bu proje Mehmet Okur ve Rahmi Çiçek tarafından gündeme getirilmektedir. İkinci Dünya Savaşı'nın arifesinde planlanan bu projenin önemli bir bölümü dönemin ekonomik ve teknolojik imkânlarının yetersizliği nedeniyle kâğıt üstünde kalırken bir kısmı ise peyderpey uygulamaya konulmuştur.

Kitapta yer alan bir diğer çalışma ise geçen yüzyıla kadar Karadeniz'in en önemli şehri olan ancak zamanla ivme kaybeden

Trabzon'un Cumhuriyet'in ilk yıllarında yeniden inŐasını ve ulaŐımını konu alan Ülkü Köksal'ın 1930 *Belediye Kanunu'ndan Lambert Planı'na Trabzon Belediyesinin Şehir İçi Ulaşım Faaliyetleri* başlıklı yazısıdır. Köksal, yazısında 1930'lu yıllarda Trabzon'un Şehir içi ulaşım meselelerini, açılan yeni yolları ilgili dönemde Őehrin sosyal yaŐantısı ile birlikte işlemektedir.

Kısa bir tanıtımını yaptığımız bu eserin ortaya çıkmasına emekleriyle katkı veren meslektaŐlarımıza, basımını sağlayan üniversitemiz yayınevine ve destekleri için Rektörümüz Sayın Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı'ya teŐekkürlerimizi sunar, kamuoyuna faydalı olmasını temenni ederiz.

Prof. Dr. Mehmet OKUR
Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL
Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY

18. YÜZYILIN İLK YARISINDA KARADENİZ BÖLGESİ'NDEKİ TERSANE OCAKLIKLARININ OSMANLI DONANMASI AÇISINDAN ÖNEMİ VE ASKERİ LOJİSTİK POTANSİYELİ

Rümeysa KARS*

Giriş

Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa'da Kutsal İttifak Devletleri (Avusturya-Venedik-Lehistan ve Rusya) ile 16 yıl süren savaşlar neticesinde 1699 yılında Karlofça ve İstanbul Antlaşmalarını imzalamış; bu anlaşma, büyük çapta toprak kaybı, maddi-manevi zarar, ülkenin idari, askeri, mali, iktisadi yapısındaki düzensizliklere yol açmıştır.¹

Edirne Olayı ile 1703'te II. Mustafa tahttan indirilerek yerine III. Ahmed (1703-1730) tahta geçirilmiştir. Aynı dönemde Avrupa'da ise İngiltere, Fransa, Almanya arasında İspanya veraseti savaşı devam etmekteydi. Rus Çarı Petro'nun ülkesinin kalkınması için yoğun bir çalışma içerisinde olduğu bilinmektedir. Çar I. Petro, Karadeniz'e inmek, Kırım'a yerleşmek, Balkanlardaki Ortodoksları himaye altına almak ve Lehistan üzerinde egemen olma amacındaydı. Rusya kutsal ittifaka katılarak 1700 yılında İstanbul Antlaşması ile Osmanlılardan Azak Kalesi'ni alır.²

Rusya, Baltık Denizi kıyılarını ele geçirmek için de İsveç ile mücadele etmeye başlamıştır. Rusya ve İsveç arasındaki 1709 tarihli mücadele Poltova Savaşı'nda İsveç Kralı XII. Şarl'ın yenilip Osmanlı'ya sığınması üzerine Osmanlı ile Rusya karşı karşıya gelmiştir.³ Rus Çarı, Türk topraklarına saldırarak Kırım sınırına tazyik başlatmış, Kırım Hanı ve İsveç kralının teşviki üzerine Osmanlı

* Dr. Öğr. Üyesi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı, e-mail: rumeysakars@nevsehir.edu.tr.

¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. IV, 1. Kısım, TTK Yayınevi, Ankara 1956, s. 1.

² Metin Kunt-Sina Akşin-Ayla Ödekan-Zafer Toprak-Hüseyin G. Yurdaydın, *Türkiye Tarihi-3-Osmanlı Tarihi (1600-1908)*, Cem Yayınevi, İstanbul 1985, s. 54.

³ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi-IV/1*, s. 47.

Devleti, Karlofça ile kaybettiği toprakları geri almayı amaçlamış ve bu doğrultuda 1711 yılında Rusya üzerine bir sefer tertip etmiştir.⁴

1711 tarihinde Prut Nehri yakınlarında meydana gelen savaşta Çar I. Petro'nun barış teklifinde bulunması üzerine Azak Kalesi'nin Osmanlı'ya iadesi, Rusya'nın Osmanlı sınırında yaptığı kalelerin tahrip edilmesi ve Rusya'nın Kırım-Lehistan ve İsveç'e müdahaleden men edilmesi öngörülmüştür. Anlaşma olsa da istenen elde edilememiştir. Çünkü Rusya, anlaşmaya uymamıştır.

Yeni bir savaş girişimi ise İngiliz ve Hollanda elçilerinin arabuluculuğu ile 25 yıllık bir barışa evrilmiştir. Rusya bu karara da uymayınca sefer kararı alınmıştır. Rus Çarı'nın özür dilemesi üzerine, 1713 yılında Osmanlı-Rusya arasında Edirne Antlaşması imzalanmıştır. Buna göre Ruslar, Lehistan'ı 2 ay içerisinde boşaltacak, İsveç Kralı ülkesine dönecek, Osmanlı-Rus sınırı IV. Mehmed dönemindeki haline dönecekti.⁵

Karlofça Antlaşması ile Mora ve Dalmaçya, Venediklilerin eline geçmişti. Dönemin vezir-i azamı Silahdar Damat Ali Paşa'nın tesiriyle ve Rus tehlikesinin uzaklaştırılmasından sonra Mora'nın geri alınması hususunda fırsat aranmakta idi. Venedik'in Akdeniz'de Türk ticaret gemilerini zapt etmesi, Karadağlıları Osmanlı Devleti'ne karşı isyana teşvik etmesi ancak, diğer yandan da Venediklilerin zayıflamış hatta çöküş dönemine girmiş oldukları ve Doğu Akdeniz'deki üstünlüklerini kaybetmek üzere olmaları ve ayrıca Ortodoks Mora halkının da Katolik Venedik hakimiyetinden rahatsızlık duyması üzerine Prut zaferinden de cesaret alarak Osmanlılar, Mora'yı geri almak istemiştir. 1714 yılında Venedik üzerine sefer kararı alınmıştır.⁶ Karadağ vladikası tarafından başlatılan isyan bastırılmış, Vladika, Venedik'e itica etmişti. Venedik, itica edenleri kabul etmeyeceğine dair söz verdiği halde Vladika'yı kabul etmekle kalmamış, yeni isyanları dahi teşvik etmiş ve Osmanlı'ya Vladika'nın teslimi hususunda red cevabı vermiştir.⁷

⁴ İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 4, Doğu Kütüphanesi Yayınevi, İstanbul 2011, s. 4.

⁵ Uzunçarşılı *Osmanlı Tarihi-IV/I*, s. 54.

⁶ Münir Aktepe, "Ahmed III", *DİA*, C. 2, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınevi, İstanbul 1989, s. 35

⁷ Mithat Sertoğlu, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C. V, Dünya Kitabevi Yayınevi, Ankara 2011, s. 2415.

Bu olay üzerine Osmanlı Devleti'nde donanma faaliyetlerine verilen önem daha da artmıştı. Zira yoğun olarak girilen harplerde, bazı gemiler kullanılamaz hale gelirken bazıları da tamir edilebilecek derecede hasar görmüştür. Hasar gören gemilerin bir an evvel tamir edilmesine özellikle ehemmiyet verilmiştir. Tersanelerde yoğun olarak kalyon adı verilen gemilerin yapımına ağırlık verilmiştir.⁸ Bu çalışmalar üzerine kaptan-ı deryalığa Canım Hoca Mehmed Paşa getirilerek ordu ile donanma aynı gün 1 Nisan 1715'te İstanbul'dan hareket etmiştir. Padişah kapıkulu ocaklarıyla beraber Edirne'ye kadar gelmiş, 101 gün süren sefer neticesinde Mora, Venediklilerden geri alınmıştır.⁹ Avusturya, Mora'nın kaybı ile sıranın kendisine geleceği endişesiyle 1716 yılında Venedik ile bir antlaşma imzalamıştır. Anlaşmaya göre, Venedik'in zararı tazmin edilecek ve Mora'nın geri iadesi için girişimde bulunulacaktı.¹⁰

1716 yılında Osmanlı Devleti, Avusturya'nın bu girişimi üzerine Avusturya üzerine sefer kararı alır. Osmanlı ve Avusturya kuvvetlerinin Varadin'de yaptıkları savaşta, Osmanlı ordusu yenilmiş ve Belgrad'a çekilmiştir. 1716'da Temeşvar ve 1717'de Belgrad, Avusturya'ya terk edilmek durumunda kalınmıştır. Avusturya karşısında Temeşvar, Belgrad ve Eflak'ın batı kısmının elden çıkması üzerine Osmanlı ordusu Edirne'ye çekilmiş ve bu olay Osmanlı'nın barışçı siyasete yönelmesine neden olmuştur.¹¹

1717'de Osmanlı ve Venedik donanmaları Limni, Bozcaada önlerinde 3 deniz savaşında karşı karşıya gelmiş, Venedik bu savaşlar neticesinde mağlup olmuştur. İngiliz ve Hollanda elçilerinin ve Damat İbrahim Paşa'nın arabuluculuğu ile Osmanlı-Avusturya arasında bir barış kararı alınmıştır. 1718 yılında Osmanlı-Avusturya ve Venedik arasında Pasarofça Antlaşması imzalanır.

⁸ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, C. II, Fasikül II, Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoğlu, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1969, s. 378.

⁹ Dukakinzâde Feridun, *1714-1718 Türk-Avusturya-Venedik Seferi*, Askeri Matbaa, İstanbul 1932, s. 4.

¹⁰ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi-IV/I*, s. 111.

¹¹ Kunt vd., *Türkiye Tarihi-3*, s. 54.

1. Osmanlı Donanması İçin Karadeniz Bölgesi'ndeki Tersane Ocaklıklarının Önemi

Osmanlı donanmasının temeli, 16. yüzyıl başlarına kadar giden bir Batı Anadolu deniz gaziliği ve korsanlığı geleneğine dayanmaktadır.¹² Osmanlı denizciliğinin kökeninde özellikle Anadolu Selçuklu Devleti, Aydınoğulları ve Karesioğulları'nın teknik ve gelenekleri vardır.¹³ Osmanlılar ilk zamanlarında küçük de olsa Karamürsel, Edincik ve İzmit'te tersane¹⁴ kurmuşlardır. Gelibolu'nun alınmasından sonra ise burada bir tersane kurarak denizcilik yolunda ilk adım atılmıştır. Ayrıca denizde kıyısı olup donanması bulunan ve Osmanlı idaresine alınan Türk beyliklerinin, mesela Saruhan, Aydın ve Menteşe Beyliklerinin tersanelerinden yararlanmıştıdır.¹⁵

15. yüzyılın sonlarına doğru deniz gücünü giderek arttıran Osmanlılar, Batı'daki komşularının ve bilhassa Venediklilerin deniz tecrübelerini ve denizcilik alanındaki yeniliklerini örnek almışlar, kendi gemilerinin çeşit ve adedini çoğaltarak 16. yüzyılın ilk yarısında Akdeniz'de hâkimiyetlerini tesis etmişlerdir. Karadeniz'in 15-16. yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin bir iç denizi haline

¹² Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, c. I (1300-1600)*, çev. Halil Berktaş, ed. Halil İnalçık-Donald Quataert, Eren Yayıncılık, İstanbul 2000, s. 55.

¹³ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi, C. I*, Türkiye Cumhuriyeti Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, İstanbul 1970, s. 128.

¹⁴ "...Tersane kelimesi, Arapça "dâru's-sınâ'a" kelimesinin birçok Akdeniz ülkesi tarafından yüzyıllarca değişik şekillerde kullanılmasından sonra Türkçe'ye girmiştir. İspanyollar "ataruzana, arsenal, darsena", Portekizliler, "darsanale, drasena", İtalyanlar, "arsenale, darsena", Maltalılar, "tarzna, tarznar" şekillerinde kullanılmıştır. Osmanlılar, tersane yerine önceleri, liman kelimesini kullanırken, XVI. yüzyılın başlarından itibaren daha çok İtalyanca "darsena", "tershâne", "tersâne" şeklinde kullanmaya başlamışlardır. Osmanlılarda tersane kelimesi, gemilerin inşa ve techiz edildiği teşkilâtli bir müessese için kullanıldığı gibi, gemilerin inşa edildiği gözler manasına da kullanılmıştır..." Bk. İdris Bostan, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Bülent Arı, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s. 207; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara 1992, s. 2.

¹⁵ Yusuf Halaçoğlu, *XIV.-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı*, 5. Baskı, TTK Yayınları, Ankara 2003, s. 61.

gelmesi, yabancı bandıralı gemilerin bu denize girmesinin yasaklanmasına sebep olmuştur.¹⁶ Dolayısıyla jeopolitik ve jeostratejik anlamda önem arz eden bu coğrafyalar ülkeler arasındaki çatışmaların merkezinde yer almıştır.

Osmanlı Devleti'nin kuruluşuyla teşekkül eden ve sonraları devletin genişlemesine paralel olarak esaslı bir teşkilâta kavuşan Osmanlı donanmasının merkez üssü Tersâne-i Âmire (İstanbul Tersanesi) idi. 16. yüzyıla kadar donanmanın ihtiyacı olan gemiler, ekseriyetle Gelibolu'da inşa edilmekte iken sonraları İstanbul merkez haline gelmiştir. Bunun yanında Osmanlı tersaneleri arasında en önemlileri Gelibolu Tersanesi, İzmit (İznikmid) Tersanesi, Sinop Tersanesi, Samsun Tersanesi, Süveyş Tersanesi, Rusçuk Tersanesi, Basra Tersanesi ve Birecik Tersanesi'dir. Bu tersanelerde, kürekle ve yelkenle hareket eden savaş gemileri inşa edilmiştir. Bunlar arasında *kadırğa*, *başarda*, *firkate*, *kalyata* ve *mavna gibi* kürekli gemiler, *kalyon*, *burtun*, *barça* ve *ağribar gibi* yelkenli gemiler bulunmaktaydı.¹⁷

Osmanlı Devleti'nin uzun asırlar boyunca sahip olduğu coğrafyayı idare etme yeteneğinin arka planında yer alan iktisadi dünya görüşünün temel unsurları arasında Mehmet Genç'in ifade ettiği şekilde "iaşe, gelenekçilik ve fiskalizm" gibi ilkeler yer almıştır.¹⁸ Osmanlı İmparatorluğu'nun sınırları içerisinde, malın üretiminden tüketimine kadar geçen her süreçte devlet piyasaya müdahale etmiştir. Amaç, piyasayı kontrol ederek oluşabilecek herhangi bir kötü durumumda bertaraf edilmesini sağlamaktır.¹⁹

¹⁶ Mehmet Öz, "XV. Yüzyıldan XVII. Yüzyıla Samsun Yöresi", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, Samsun 2006, s. 18.

¹⁷ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 3-4.

¹⁸ "...Bunlar arasında iaşe, yaşam açısından önemli bir yer tutmaktadır. İaşe; yaşıatma, geçindirme ve besleme anlamlarını içermektedir. Gelenekçilik, varolan düzenin geçmişten o güne kadarki idamesini muhafaza etmek ve fiskalizm de hazinenin sürekli surette dolu tutulması anlamıyla eşdeğer mahiyet arz etmektedir." Daha fazla bilgi için bk. Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ötügen Yayınevi, İstanbul 2005, s. 41.

¹⁹ Aslihan Nakiboğlu-Bengü Doğangün Yasa, "18.yy.'da İstanbul Esnafının Sorunları", *Turkish Studies*, 8/7, Summer 2013, p. 365.

Osmanlı Devleti'nde başkentin, ordunun, donanmanın işeşi son derece önemli görülmüş; bu amaçla bir kısım giderlerin karşılanması için bazı gelir kaynakları tahsis edilerek bu gelir kaynaklarına ocaklık adı verilmiştir.

Ocaklık kelimesi, Osmanlı öncesi dönemlerdeki kaynaklarda, daha çok toprak tasarrufu ve toprağın hizmet karşılığındaki kullanım hakkının belli bir aileye irsen bırakılmış olması şeklinde belirtilmektedir. Ocaklık, Tersane-i Amire masraflarına karşılık olarak tahsis olunan aşar veya örfi hasılat yerine de kullanılan bir tabirdir. Bu çeşit ocaklıklar, Osmanlı donanmasının nüvesini teşkil eden Tersane-i Amire için de oluşturulmuştur. İmparatorluğun farklı bölgelerinde bilhassa kıyı kesimlerinde gemi yapım atölyesi de diyebileceğimiz tersaneler inşa edildikten sonra, Tersane-i Amire'de donanma için gemi yapımında ihtiyaç duyulan malzemelerin temininde de bu malzemelerin üretildiği bazı ocaklık bölgeleri ortaya çıkmıştır. Bu sisteme *tersane ocaklığı* adı verilmiştir. Bu bölgeler özellikle başkente yakın coğrafyalardan seçilmiştir. Bu ocaklık bölgeleri arasında Karadeniz dolaylarının da yer aldığı "Kastamonu, İnebolu, Bartın, Sinop, Samsun, Ünye civarı ve Karahisar-ı Şarki, Alaiye, Payas, Kırklareli, Pravadi, Vize, Karınabad, Aydos, Çatalca, Silivri, Çekmece, Midye, Biga, Bayramiç, Tuzla, Kazdağı, Seddü'l-bahir, Kumkale, Eceovası, Ezine, İzmir, Menemen, Saruhan, Aydın, Menteşe, Mihaliç, Selanik, Avlonya, Midilli, Eğriboz, Atina, İstefe, Gümülcine, Berkofça, Ilıca, Niş, Edirne, Ustrumca, Manastır, Kratova, Köstendil, Sidre-Kapsi, Demirhisar, Misivri, Ahyolu, Üsküp ve Samakov" idi.²⁰ İdari teşkilatın dışında bu çeşit ocaklıklar, *Matbah-ı Amire*, *İstabl-ı Amire*, *Tersane-i Amire* ve bazı askeri görevlilerin maaşlarına karşılık kendilerine tahsis edilen gelir üniteleri özelliği taşımaktadır Burada çalışanlar bütün vergilerden veya avarız türü vergilerden muaf olmuşlar, buna karşılık donanma için gerekli malzemeyi hazırlamışlar ve tersane eminine teslim etmişlerdir. Gereken malzeme Tersane emini tarafından belirlenir, tedarik edilip gönderilmesi beklenirdi. "Ocaklık yalnızca aşara mahsus bir usul değildir. Örfi hasılat teriminden anlaşılacağı üzere cizye, mizan, harir ve gümrük vergileri de ocaklık tahsis olunmaktadır. Ocaklık olarak tayin edilen miktar, ihtiyacı karşılamaya yetmedi-

²⁰ Orhan Kılıç, "Ocaklık", *DİA*, C. 33, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul 2007, s. 317.

ğinde ise mühimmat yine aynı bölgeden ya da serbest piyasada faaliyet gösteren tüccardan satın alınarak ihtiyaç karşılanmaktaydı.”²¹

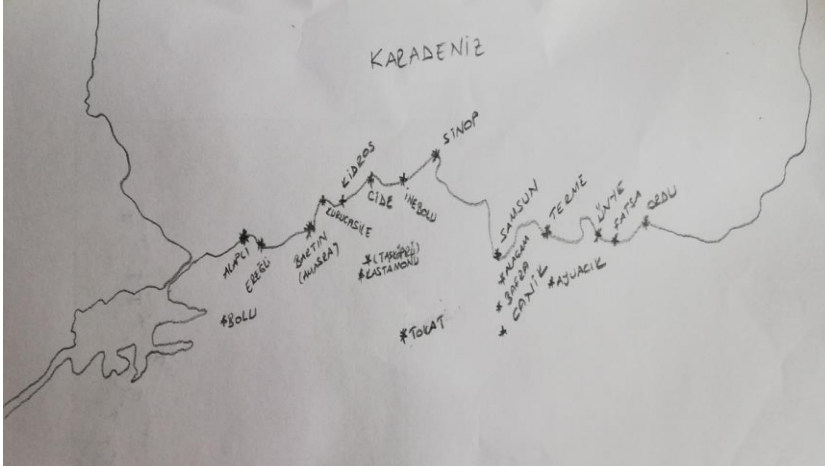
Selçuklular döneminden başlayarak Anadolu kıyılarında tersaneler kurarak denizcilik alanında ilerlemeye hem askerî hem de ticarî anlamda üstün olmaya gayret gösteren Türkler, gemi yapımında ihtiyaç duyulan malzemenin tedarikine de önem vermişlerdir.

Osmanlı Devleti, Karlofça Antlaşmasıyla kaybettiği toprakları geri almak için Mora Yarımadası'na düzenlediği sefer için donanmanın ihtiyaç duyduğu malzemenin tedariki noktasında birtakım hazırlık girişiminde bulunmuştur. Bilhassa savaş esnasında yani malzemenin kolayca ve kısa sürede temin edilmesinin mühim olduğu bir dönemde, Osmanlı Devlet politikası gereği donanmaya gereken hammadde, ülke sınırları dahilinde en çok bulunan bölgelerden sağlanmaktaydı. Bilhassa bu türden işenin tedariki genel anlamda başkente yakın civarlardan temin edilirdi. Özellikle sefer yıllarında tersanede yapılan gemi inşası faaliyetleri daha da artmıştır. Fethedilen her yeni coğrafya ülke iktisadının ek gelir kaynağı demektir. Karadeniz'in kıyı bölgeleri de bu bağlamda devlet nezdinde önemli bir iktisadî kaynak niteliği arz etmiştir. Donanmanın ihtiyacı olan malzeme için temel tedarik merkezleri belirlenmiş ve işe ihtiyacı bu suretle karşılanmıştır. Nitekim İstanbul'da ihtiyaç duyulan malzemeler, Rumeli ve Anadolu'nun kıyı bölgelerinden ve Marmara ve Karadeniz'de yapılan gemi ticareti yoluyla sağlanırdı.²²

²¹ Fatma Şimşek, “Taşra Tersanelerinde Gemi Yapımı ve Mütesellimlerin Gemi İnşa Faaliyetleri (XVIII. Yüzyıl)”, *Mediterranean Journal of Humanities*, V.IX/2, 2019, p. 465.

²² Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak, Yaşamak*, Kitap Yayınevi, 2006, s. 620.

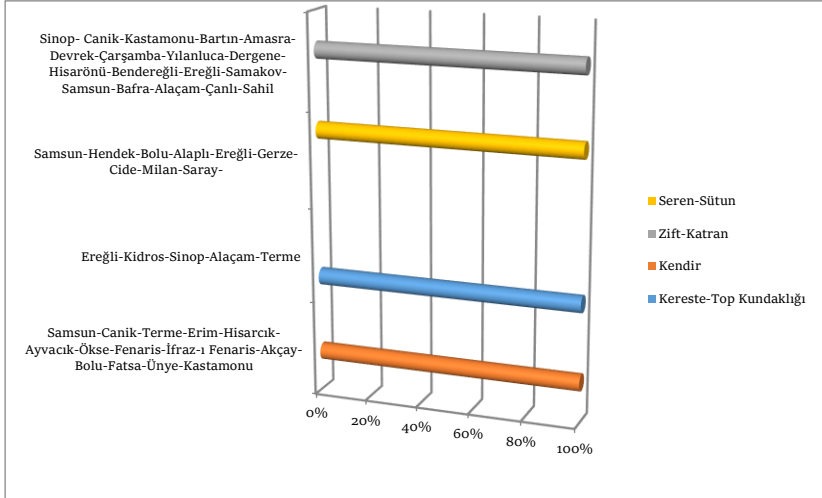
Harita 1: 18. yy'da Osmanlı Donanmasına Gemi İnşa Malzemesi Tedariğinde Katkı Sağlayan Karadeniz Bölgesi'ndeki Önemli Tersane Ocaklıkları



Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Mühimme Defterleri (MD), nr.124; (Çizen: Rümeysa Kars)

Harita 1'de Tersane Ocaklıkları olarak belirtilen önemli bölgeler arasında Bolu, Alaplı, Ereğli, Bartın (Amasra), Kurucasile, Kidros, Cide, İnebolu, Kastamonu (Taşköprü), Tokat, Samsun, Alaçam, Bafra, Canik, Ayvacık, Terme, Ünye, Fatsa ve Ordu'nun yer aldığı görülmektedir. Bu bölgelerden temin edilen gemi inşa malzemelerinin niteliği aşağıdaki gibidir:

Grafik 1: Karadeniz Bölgesi'ndeki Tersane Ocaklıklarından Tedarik Edilen Malzemelerin Oranı



Kaynak: BOA, MD, nr.124.

Tersane-i Amire, imparatorluğun ana tersanesi yani gemi inşa, tamir, bakım-onarım merkezi olmasından ötürü donanma kalyonlarının inşa ve tamirlerinin gerçekleştiği en yoğun çalışma sahasıydı. 18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde gemi inşa ve denizcilik faaliyetleri yavaş yavaş değişmiştir. Kadırğa denilen kürekli gemilerden ziyade yelkenli-kürekli gemilere yönelik bir eğilim mevcuttu. Gemilerin kalitesi arzu edilen düzeyin çok altında olduğu için sık sık onarım yapılması gerekiyordu.

19. yüzyıl ortalarına kadar savaş gemilerinin ana malzemesi ahşaptı.²³ Nitekim Osmanlı coğrafyası yeni fethedilen bölgelerin de katılımıyla ağaç mamulleri ve orman ürünleri bakımından zengin bir coğrafya idi.

Osmanlı Devleti'nde *kereste*, *seren*, *sütun(direk)*, *zift*, *katran*, *tente*, *urğın*, *demir halat*, *kenevir halat*, *yelken bezi*, *üstüpü*, *bez*, *kürek* ve *lenger* gibi Tersane-i Amire'de donanma için gemi yapımında ihtiyaç duyulan malzemeler arasında yer almaktaydı.²⁴

²³ Jan Glede, *Novies and Nations, Warships, Novies Aditote Building In Europe and America, 1500-1860*, Edsbruk 1993, s. 31.

²⁴ Tufan Gündüz, (ed.), *Osmanlı Teşkilât Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yayınları, Ankara 2012, s. 201.

Bunlar içerisinde en önemli olanı kuşkusuz *kerestedir*. Kereste, ormanlardan kesilmiş ağaçların biçilmesi ya da yontulmasıyla elde edilen parçalardır.²⁵ Devlet, gemi imali için uygun olan kerestelerin kesileceği bazı ormanlık alanları *ocaklık* statüye dahil ederek, buraları koruma altına almıştır. Bu ocaklıklardan kereste kesilmesi yasaklanmış ve yasağı delenler cezalandırılmışlardır.²⁶ Kesim ve nakliye ücretleri sefer ya da tersane hazinesinden karşılanır, yöre halkı belli bir ücretle bu keresteleri hazırlardı. Kereste ve odun ihtiyacı ile tersanenin gemi inşaatı ve tezgahlar için gereken kereste, Kuzeybatı Anadolu'dan getirtilirdi.²⁷ Kerestesi bol olan bölgede devlete ait gemiler inşa olunurdu. Karadeniz'in merkeze yakın Ereğli, Sinop, Kidros, Alaçam vs. dolayları orman ürünleri çeşitliliğinden dolayı ocaklık olarak tercih edilen yerler olmuştur.²⁸ Karadeniz Ereğli, 17. ve 18. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda gemi yapılan merkezlerden biri²⁹ olması yanında buradan Tersane-i Amire için gerekli kereste de talep edilmiştir. Terme ormanlarında yetişen ağaçlar, Tersâne-i Âmire'de yapılan ahşap gemi ve kalyonların ana malzemesi olan kereste ihtiyacının karşılanmasında kullanılmıştır. Bunun yanında Tophane-i Âmire'de inşa olunacak top kundakları için de gerekli kerestenin temin edildiği yerlerden biri de Terme idi.

Özellikle Karaağaç türü, kereste için daha çok tercih edilen bir türdü. Keresteler, arabalarla iskelelere oradan gemilerle ilgili yere nakledilirdi. Bu konuya ilişkin Karadeniz sahillerinde yer alan tersane ocaklığı bölgelerinden ilgili kereste türünün temini noktasında bahsi geçen bir hüküm, Mora Seferi hazırlığı esnasında talep edilen gemi inşa malzemeleri hakkındadır: Donanma için gerekli top arabalarının ihtiyacı olan kundaklık karaağaç tahtaları, yağha-

²⁵ Gabar Agoston, *Avrupa'da Osmanlı Savaşları, Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, çev. ve haz. Kahraman Şakul, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 91.

²⁶ Filiz Yıldırım, *18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması*, Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Bölümü, Elazığ 2016, s. 186.

²⁷ Faroqhi, *Osmanlı Dünyasında Üretmek*, s. 621.

²⁸ Bekir Gökpınar, "Osmanlı Seferlerinde Deniz Taşımacılığı (Nakliyat): Varadin Seferi Örneği (1716)", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, 26-29 Eylül 2013, İstanbul, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler, C. 5, TTK, Ankara 2014, s. 139.

²⁹ "...Osmanlılar Dönemi'nde Ereğli de mavnalı gemilerin inşaatı yaygın ve meşhurdur. Mavnalı inşaatı, Alaplı ve Ereğli iskelelerinde icra ediliyordu. Nitekim 1703'te gemi inşası emredilen yerler arasında Ereğli'nin adı geçmektedir." Detaylı Bilgi İçin bk. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi, IV-I*, s. 447.

nedeki dümen mavna kolu ve sair kerestenin Karadeniz sahillerinde ne kadar bulunursa satın alınması ve buna engel olunmaması istenmişti.³⁰

Nitekim burada da görüldüğü üzere Ocaklık olarak tayin edilen miktar, ihtiyacı karşılamaya yetmediğinde mühimmat aynı bölge halkından ya da tüccardan satın alınarak ihtiyaç karşılanmaya çalışılmıştır.

Ancak özellikle kış mevsiminde uzak ormanlardan kereste nakli pek çok zorluklar ve güçlüklerle tevlid ediyordu. Öte yandan sahile indirilen kerestelerin bir kısmı ise yeterli gemi olmadığı için nakledilemeyip sahillerde çürümeye terk ediliyordu. Çürüyenlerin yerine yenilerinin kesilmesi ise hem ormanların azalmasına sebep oluyor hem kereste kesim ve nakli gibi meseleleri doğuruyordu.

Sinop ve çevresinden, farklı cinsten kereste yanında *sütun (direk)* ve *seren* de Tersane-i Amire'ye gönderilen gemi yapım malzemeleriydi. Sütun ve seren köknar çamından elde edilmekteydi. *Seren*, direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere yatay olarak bağlanmış gönderlere denilmektedir.³¹ *Sütun (direk)*, gemilerin güvertelerinden yukarıya doğru dikilen ve topukları bazı gemilerde omurga, bazı gemilerde de güvertelerinden herhangi biri üzerinde bulunan *İskaça* denilen yuvalara bindirilen, eğrilmemesi için çarmık ve çeşitli halatlarla baştan, kıçtan ve yanlardan bağlanan ağaç direklere denilmektedir.³²

16. yüzyılda ve 17. yüzyılın ilk yarısında mavna, kadirga ve başardalara gereken sütun ve seren 17. yüzyılın ortalarından itibaren kalyonlar için Samsun, Sinop, Çayağzı, Kidros ve Alaçam civarından tedarik edilmeye başlanmıştır.³³ Öyle ki, 1685-87 yıllarında XIX. Louis adında Osmanlı Devleti sınırları dahilinde bulunan bir Fransıza göre, "Karadeniz'den getirilen direkler en iyi Norveç direklerini aratmayacak kalitedeydi."³⁴ 18. yüzyılın başında Tersâne'ye Bolu'dan gönderilen sütun ve serenler çok kaliteli bu-

³⁰ BOA, MD, nr.124,s.90,h.155 (H.1128/1129- M.1716-17).

³¹ Lütfi Gürçay, *Gemicî Dili*, 3. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul 1968, s. 343.

³² Neslihan Sönmez, *Osmanlı Dönemi Yapı ve Malzeme Terimleri Sözlüğü*, Yapı-En-düstri Merkezi Yayınları, İstanbul 1997, s. 101.

³³BOA, Maliyeden Müdevver Defterleri (MAD), nr.2833, s. 135 (H.1092-947.M.1682); MAD 2835, s. 102; (H.1101-02/M.1690).

³⁴ Faruk Bilici, *XIV. Louis ve İstanbul'u Fetih Tasarısı*, TTK Yayınevi, Ankara 2004, s. 267.

lunmamaktaydı. Çünkü kalyon sütunlarının sulu yerlerde yetişmesinden ötürü şeklen kullanıma uygun görülüyordu. Bunun yerine Kidros ve Çayağzı'ndan sütun temin edilmesi konusunda Saray kapıcıbaşlarından Hüseyin'e hitaben yazılan bir hüküm bulunmaktadır.³⁵

Ayrıca 18. yüzyılda Karadeniz Bölgesi'nden Kidros, Çayağzı, Hendek ve Bolu civarındaki Alaplı ve bağlı kazalardaki dağlardan yarar ağaçların bulunmasıyla kalyon inşası için gereken sütun ve seren temin edilmeye başlanmıştır. Bu yerler kadar yoğun olmakla birlikte yine Karadeniz bölgesinde bulunan Ereğli, Sakarya, Gerze, Sinop, Cide, Milan, Alaçam, Saray ve diğer yerlerden de sütun ve seren temin edilebilmekteydi.³⁶ Bunun yanında ihtiyaç duyulduğunda öncelikle bu bölgelerdeki iskelelerde esnafın elinde hazır bulunan sütun ve serenler satın alınmaktaydı.

Yine donanma hazırlıkları esnasında bahsi geçen bölgelerden "İskele-i Alaplı der-kurb-ı Ereğli der-livâ-i Bolu der-havâli-i Bahr-i Siyah'da" bulunan altmışaltı sütunun Şile sandallarına birer ikişer bağlanarak Karasu üzerinden bir an önce Tersâne'ye ulaştırılması istenmişti.³⁷

Belirtildiği gibi sütun ve serenler Karadeniz dağlarından kesildikten sonra büyükbaş hayvanların çektiği arabalarla civardaki Sinop, İnebolu, Karaağaç, Ereğli, Alaplı, Bartın, Amasra, Çakraz, Tekkeönü, Deliklisile, Kurucasile, Küplüağzı, Aydos, Alaçam, Alaplı ve Kidros gibi iskelelere nakledilirdi. Bunun yanında Kastamonu-Taşkoprü, Sakarya Nehri civarından Karaağaç kerestesi temin edilirdi.³⁸ Söz konusu yerlerde yeterli sayıda araba bulunmadığında civardaki halkın büyükbaş hayvanlarıyla sütun ve seren taşınması istenirdi. Bu konuya ilişkin hüküm örnekleri şu şekildedir. Donanma-i hümayun kalyonları için gerekli olan seren ve sütunların Sinop, Kidros, Alaçam, Küplüağzı'ndan tersaneye ulaştırılması; Donanma kalyon ve sefinelerine gereken sütunların Alaplı İskelesin-

³⁵ BOA, MAD, nr. 3595, s. 73. (H.1113/M.1702).

³⁶ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 119-120.

³⁷ BOA, MAD, nr.2850, s. 95, (H.1127/M. 1715).

³⁸ İbrahim Güler, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, İstanbul 1992, s. 27.

den gemilerle tersaneye ulaşımı; Alaçam, Küplüağzı, Sinop iskelelerinde mevcut olan seren ve sütunun tersaneye nakli³⁹ göstermektedir ki taşımanın her safhası kayıt altına alınmakta ve taşımanın nereden ve ne şekilde gerçekleştirileceği de hükmen bildirilmektedir.

Bazen ise taşıma kaynaklı sıkıntılar oluşabilmekteydi. Bu konuya ilişkin bir hükümde, Sinop, Kidros, Alaçam, Küplüağzı'ndan sallara yüklenen seren ve sütunun bir kıtasının Sakarya yakınlarında bağından çözülüp kaybolmuş olduğu, bulunup tersaneye nakledilmesi gerektiği; başka bir hükümde Sinop, Kidros, Alaçam, Küplüağzı'ndan satın alınıp kaybolan seren-sütunların bulunup tersaneye naklinin yinelenildiği; bir diğer hükümde ise Sakarya Nehri Boğazı'nda bulunan seren ve sütunların Karasu'daki gemilere yüklenip tersaneye sevki⁴⁰ hakkındaki hükümler olayın takibinin yapıldığını kanıtlar niteliktedir.

Bu naklin engellenmemesine devlet büyük önem vermekte, bu konuda hükümler yollanmaktaydı. Fırsatçıların buhran döneminden istifade ile tersaneye gönderilecek seren-sütun miktarını azaltmaya yönelik faaliyet yürütmesi istenmeyen bir durumdu.

Bu konuya ilişkin bir hükümde, Alaplı-Kidros'ta istifçi vurguncu taifesinin seren ve sütun almaya teşebbüsleri ve bunun gibilerin İstanbul'a derhal bildirilmeleri ve Donanma kalyonu için seren-sütun tedariki nakli ve satın alınmasına engel olunmaması⁴¹ bu konuda devletin aldığı önlemler arasındadır.

Gemiler için gerekli malzeme ekseriyetle Karadeniz ormanlarından temin edilirken, ilaveten *kürekler* Trabzon, *halatlar* Samsun ve Trabzon'dan getiriliyordu. *Bakır*, Kastamonu bölgesinde bulunan madenlerden çıkarılıyordu.⁴² Ereğli'de dokunan bir kumaş olan *elpek bezi*, o yıllarda yelken bezi olarak kullanılırdı.⁴³

³⁹ BOA, MD, nr.124,h.38,46,78; (H.1128/1129- M.1716-17).

⁴⁰ BOA, MD, nr.124,h.79,102,158; (H.1128/1129- M.1716-17).

⁴¹ BOA, MD, nr.124,h.154,179; (H.1128/1129- M.1716-17).

⁴² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, TTK, Ankara 1988, s. 445; Colin Imber, *Bulletin Of The Sehno of Oriental And African Studies*, 1986, s. 398.

⁴³ Tansu Hilmi Hançer, *Temettuat Defterleri'ne Göre Karadeniz Ereğli'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı, İstanbul 2010, s. 37.

Gemi yapım malzemelerinden bir diğeri olan ve halat yapımında kullanılan *Kendir (Fatsa Teli)*, Kendirgiller familyasından bir yıllık bitki ve bu bitkinin lifleri *kendir* veya *kenevir* olarak isimlendirilmektedir. Çiçeklenme döneminde elle sökülen bitkinin gövdesi ıslatılıp ezilmesiyle tel şeklinde lif elde edilir. Yetiştirildiği yere nisbetle *Fatsa Teli* denir. Bu liflerden kalın *halat*, *ip*, *urgan*, *çuval*, *çadır*, *branda*, *kalın kumaş* gibi kaba örgüler yapılırdı. Gemilerin inşa ve donanımında kullanılan halat ve bezlerin hammaddesi olduğundan büyük öneme sahiptir.⁴⁴ Osmanlı döneminde genellikle 'kendir; keten, kendir lifi, kendir teli, tel kendir' adıyla zikredilmektedir.⁴⁵ Lifler küflenip, halatlar çabuk çürüdüğünden olsa gerektir ki kalyonlar için her sene kendir teli talep edilmekteydi. Osmanlı İmparatorluğu, bu önemli maddeyi Bolu ve en fazla Karadeniz taraflarındaki Canik, Fatsa, Ünye, Kastamonu ve Samsun'dan temin ederdi.⁴⁶ Bir miktar da Ege ve Trakya yöresinde bulunsa da esasen tersanenin kendir gereksiniminin esas kaynağı Samsun yöresiydi.⁴⁷

Samsun yöresine bağlı olan Canik sancağı ise kendir üretimi hususunda öne çıkmaktadır. 17. yüzyılda Canik'e bağlı Erim, Terme, Ünye, Hisarcık, Ayvacık, Ökse, Fenâris, İfrâz-ı Fenâris ve Akçay kazaları Tersâne-i Âmire'ye kendir veren ocaklıklardı.⁴⁸

Canik ve civarıyla diğer bölgelerden satın alınan kendir teli gemilere yüklenerek İstanbul'a ulaştırılmaktaydı. Denize açılmanın tehlike arz ettiği zamanlarda Tersâne'ye kendir teli ulaştırılması gerekiyorsa Canik'ten İstanbul'a at veya katırlarla nakledilmekteydi. İlgili bir belgede, 1715'te Mora üzerine sefere çıkacak kalyonlar için 6000 kantar kendir telinin Canik'ten kara yoluyla deve, at ve katırlarla Tersâne'ye ulaştırılması için emir verilmişti.⁴⁹

⁴⁴ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 140.

⁴⁵ Mehmet Taşdemir, "Karadeniz Bölgesi'nde Kendir-Keten Üretimi ve Kullanım Alanları (XV. yy Sonu-XVII.yy'ın İlk Yarısı)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 8, 2003, s. 1.

⁴⁶ Mehmet Ali Ünal, "XVI. yy'da Sinop Tersanesi İçin Canik Sancağından Malzeme Temini", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun Büyük Şehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yayınları, Samsun 2006, s. 242.

⁴⁷ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler: Kent Mekanında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi (1550-1650)*, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, 4. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2004, s. 162.

⁴⁸ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 137-38; Taşdemir, *Kendir Üretimi*, s. 14.

⁴⁹ BOA, MD, nr.124,h. 145(H.1129/M.1717).

Ayrıca kendiri temin edildiği yöreler hakkındaki hükümler, Donanma-i hümayun kalyonları için gerekli *telin-tel sargılığın*; Tokat, Kastamonu, Ayvacık, Sinop, Ünye, Samsun, Canik yörelerinden sağlıklılı olarak temin edilip gerekirse satın alınıp gemilere yüklenip Tersane-i Amire'ye gönderilmesi hakkındadır.⁵⁰ Bunun yanında kendirin nakli hususunda Ünye, Fatsa'dan satın alınan tel-kendirin buralar iskelelerinden ve Alaçam, Küplüağzı, Kidros tarafından satın alınan seren-sütun ile tersaneye nakledilmesi⁵¹ hakkında bir hüküm bulunmaktadır.

Kendir de tersane için oldukça önemli bir malzemeydi. Donanmanın ihtiyacı olan kendiri yetiştirenler avarızları mukabelesinde ocaklık olarak devlete her yıl kendir vermekle yükümlüydü.⁵²

En çok ihtiyaç duyulduğu zamanlarda istifçilerin ve vurguncuların miktarına ve satışına müdahil oldukları bu malzemenin tedariki ve engel olanların cezalandırılmasına ilişkin devlet yetkilileri sert tedbirlere başvuruyordu. Bu konuya ilişkin hükümlerden bazıları şu şekildedir. İstifçiliğe karşı alınan önlemlere ilişkin gönderilen hükümlere bakıldığında Fatsa-Canik sancaklarındaki tel ve kendir donanma ihtiyacı için satın alınacak olup istifçilere satılmaması gerekmektedir.

İnebolu'da mahzende saklanan kendirin tersaneye gönderilmesi; Donanma-i hümayun için gerekli tel ve kendirin Canik, Fatsa, Ünye, Kastamonu, Bolu dolaylarından karşılanması ve kendirin asla istifçilere satılmaması hakkında da hükümler bulunmaktadır.⁵³

Köylülerden istenen gemi inşa malzemelerinin iskeleye indirilmesi gibi hizmetler halk angarya olarak yüklenmiyor ya vergi muafiyeti karşılığı yaptırılıyor ya da bedeli ödeniyordu. Ancak bu işlemleri gerçekleştirecek olan görevlinin keyfi uygulamaları ve bu işte çalışanların ücretlerinin zamanında ödenmemesi ihtiyaç duyulan malzemenin sahillere indirilmesinde ciddi sıkıntılara ve problemlerin yaşanmasına sebep oluyordu.

Kendir satışına engel olanlara ilişkin hükümler ise cezalandırılmaları ile neticelenmiştir. Bu hususa ilişkin olarak Ünye sakinlerinden Veli Derviş ve İsmail satın alınması gerekli tel ve kendir

⁵⁰ BOA, MD, nr.124,h.27,138,134,146; (H.1128/1129- M.1716-17).

⁵¹ BOA, MD, nr.124,h.136;(H.1128/1129- M.1716-17).

⁵² Taşdemir, *Kendir Üretimi*, s. 11.

⁵³ BOA, MD, nr.124,h.33,34,156;(H.1129/M.1717).

satışına engel olmaları sebebiyle Niksar kazasına sürgün edilmelelerine hükmolunmuştur. Başka bir hükümde, donanma için gerekli tel ve kendirin Canik sancağından satın alınmasını engelleyen Ayvacık kazasında Yeniçeri Serdarı olan Kara Mustafa ve Mehmet'in uyarılması gerektiği, aksi takdirde Samsun Kal'asında kal'abend olunacakları bildirilmiştir. Ayrıca donanma kalyonları mühimmatı için Canik'ten satın alınması ferman olunan tel ve kendirin satışına engel olanların ikaz edilmesi, hala ısrar ederlerse Samsun Kal'ası'nda kalabend olunmaları hakkında bir başka hüküm bulunmaktadır. Ünye-Fatsa iskelelerinden satın alınması ferman olunan telin yüklenmesine engel olan kaptanların Samsun Kal'ası'na kalabend olunması; donanmaya gerekli tel-kendirin Taşköprü'den satın alınması ve buna engel olunmaması⁵⁴ hakkında da hükümler mevcuttur. Görüldüğü üzere kendirin tedarikinde engel olanlar yöre halkından şahıslar olduğu gibi bazen Yeniçeri serdarları, bazen ise bu malzemenin naklini yapacak olan kaptanlar olabilmekte ve uyarıldıkları halde hala engel olma peşinde olan şahıslara sürgün ve kalabendlik cezalarının tatbiki uygun görülmekteydi. Ayrıca Samsun ve dolaylarının sürgün bölgeleri bu dolayların korunaklı olması noktasında da dikkat çekicidir.

Gerekli olan bir diğer malzeme ise *zift-katran'dır*. 18. yüzyılda Tersane-i Amire'ye Sinop ve Canik zift veren yerler arasındaydı.⁵⁵ Gemilerin karina yani omurgalarına sürmek için kullanılan *katran*, çam ağaçlarından ve maden kömürlerinden imal edilen yapışkan bir sıvıdır. Gemilerde kullanılan bazı halatlara da rutubetten korunması için katran sürülmektedir.⁵⁶ Katran, Kal'a-i Sultanîye'den ocaklık olarak Arnavutluk ve Eflak ile Karadeniz ve Çanakkale civarından ise satın almak suretiyle temin edilmekteydi.⁵⁷

Katran tedarikinde de engel olanlara rastlanılmış ve bu şahıslar cezalandırılmışlardır. Bu konu hakkındaki hüküm şu şekildedir: Tersane için gereken katranın Sinop'tan teminine karşı çıkıp eşkıya ile işbirliği yaparak katran alınmasına engel olanlar, Kastamonu Kal'ası'nda kalabend olunacaklardır.⁵⁸

18. yüzyılda imparatorluğun çeşitli bölgelerinden zift temin edilebilmekteydi. Karadeniz bölgesinde, Kastamonu, Bartın,

⁵⁴ BOA, MD, nr.124,h.68,89,100,101,170; (H.1129/M.1717).

⁵⁵ BOA, MAD, nr. 10003, s. 236, (H.1127/M.1714-1717).

⁵⁶ Gürçay, *Gemici Dili*, s. 239.

⁵⁷ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 58.

⁵⁸ BOA, MD, nr.124, h.259; (H.1129/M.1717).

Amasya, Devrek, Çarsamba, Yılanluca, Dergene, Hisarönü ve Bendereğli civarı, Karadeniz Ereğlisi, Sinop, Samakov, Samsun, Bafra, Alaçam, Çanlı ve Sahil kıyıları bu kapsamda ele alınabilir. Nitekim miktarıyla kayıtlara geçen zift ve katran tedarikine ilişkin belge örnekleri şu şekildedir. 1714-1717 yılları arasında Sinop'tan, 3000 kantar katranla 2000 kantar zift, Bendereğli ve Samakov'dan 1000 kantar katranla 2000 kantar zift sipariş edilmişti.⁵⁹ Sinop'tan Tersâne'ye satılan katranın kantarına ise yine aynı dönemde 30 akçe, satın alınan katranın kantarına 80 akçe ödenmişti.⁶⁰

Tersane nezdinde ayrıca donanımlı gemiciler ve gemilerin inşa işini yürüten sanatkâra da ihtiyaç duyulmaktaydı. Bunlar Acemi Oğlanlar Ocağı'ndan yetişirlerdi.⁶¹ Tersanenin faaliyetlerini devam ettirebilmesi amacıyla bu süreçte İstanbul'a İmparatorluğun kıyı bölgelerinden marangoz, gemici ve sanatkârlar da getirilmiş olmalıdır.

Bunun yanında Kendir Emini tarafından tayin edilen urgan-cıbaşı, mahzende bükülecek olan urganlar ile ustalara nezaret etmekteydi. Urganların, ustabaşılara verilen numuneler doğrultusunda bükülmesi istenirdi. Urgan imalinde iklimin rolü önemliydi; ılık bir ortam yoksa kaliteli ürün elde etmek zordu. Ayrıca mahzenlerde çalışan usta ve kalfalar yetersiz kalırsa, Sinop'tan Trabzon'a kadar olan yerlerin kadılarına hükümler gönderilerek bölgede mevcut urgancı ustalarının alet ve edevatlarıyla Samsun'u desteklemeleri istenirdi. Bu ustalar, ücretleri mukabilinde çalıştırılır, hukkukları da korunurdu.⁶²

Bunun yanında ağaçları delmek ve yuva açmakta kullanılan alete burgu, burgu ve civata işlerini yapan sınıfa da *burgucu* denilmektedir.⁶³ Genellikle gayrimüslim olan burgucular, gemi inşalarındaki en kalabalık zanaatkâr gruplarından birini teşkil etmektedir.⁶⁴

Bu konuya ilişkin bir hüküm, Bolu'dan tersane için gereken miri malın yanında marangozların da İstanbul'a güvenle sevki⁶⁵

⁵⁹ BOA, MAD, nr. 3171, vr. 54b, (H.1126/M.1714); nr. 2850, vr. 104.; (H.1127/M.1715).

⁶⁰ BOA, MAD, nr. 6266, vr. 151; (H.1133/M.1721).

⁶¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devlet Teşkilâtı'nda Kapıkulu Ocakları-I: Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı*, TTK Basımevi, 3. Baskı, Ankara 1988, s. 40.

⁶² Taşdemir, *Kendir Üretimi*, s. 50.

⁶³ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 72.

⁶⁴ Gürçay, *Gemiciler Dili*, s. 84.

⁶⁵ BOA, MD, nr.124,h.291; (H.1129/M.1717).

hakkındadır. Başka bir hükümde ise İstanbul'dan Sinop'a kadar olan yerlerde bulunan *marangoz ve burgucuların* Tersane-i Amire'ye acilen sevki gerekli görülmüştür.⁶⁶ Bu konu hakkında bir görevlinin katledilmesi ve soruşturulması hakkındaki hükümde ise olayın Sinop'ta cereyan ettiği görülmektedir. Tersane-i Amire'ye personel tedariki işi için Sinop'a gönderilen çukadar Salih İznikmid'de bir menzilde öldürülmüş, olayın teftişi ve katilin tespit edilmesi gereğine hükmolunmuştur.⁶⁷

2. Osmanlı Donanması Açısından Karadeniz Bölgesi'nin Askeri Lojistik Potansiyeli

Askerî lojistik, bir askerî birliğin hareket yeteneğini destekleyecek tüm unsurlarının tasarımı ve uygulaması, ilgili ekipman ve malzemenin sağlanarak savaşta ve barışta her türlü hazırlığın ve etkinliğin garantilenmesidir. Lojistikten kasıt, esasen istenileni, istenilen yer ve zamanda istenilen durumda hazır bulundurmaktır.⁶⁸

Bu bağlamda, Asya ve Avrupa ile bağlantısı bulunan, jeopolitik ve jeostratejik anlamda önemi haiz olan Karadeniz'e sahip olan bir devlet, oldukça avantajlı durumdadır. Ancak aynı zamanda sahip olduğu bu coğrafya dolayısıyla da her zaman düşman tehdidine açık konumdadır. Bir savaş çıkması durumunda bilhassa donanmanın ihtiyaç duyduğu ekipman ve malzeme için hem askeri nakliyat hem de lojistik potansiyel anlamında Karadeniz, imparatorluk için önemli bir kaynak olmuştur. Deniz yoluyla ulaşımın avantajı dolayısıyla da istenilen malzeme kısa sürede ilgili merkeze taşınabilmiştir.

Osmanlı Devleti, üç kıtaya yayılmış olmasından dolayı, ulaşım ve haberleşme imkânlarını sağlayan yolların yapımı ve muhafazası konusu üzerinde titizlikle durmuştur. Gerek askerî ve stratejik hareket kabiliyeti, gerekse kervanlar, ulaştırma, posta ve haberleşmenin düzgün yürütülmesi ve seyahat edenler için uygun imkânları oluşturmak devletin sahip olduğu topraklar üzerindeki hâkimiyetini sağlamlaştırmaya noktasında önem arz etmektedir.

⁶⁶ BOA, MD, nr.124,h.35; (H.1129/M.1717).

⁶⁷ BOA, MD, nr.124,h.122; (H.1129/M.1717).

⁶⁸ Gökpinar, *Deniz Taşımacılığı*, s. 140-141.

Karadeniz Bölgesi, görüldüğü üzere savaş malzemesi, iaşe ve asker sevkinde imparatorluğun önemli bir üssüydü. Karadeniz Bölgesi'ndeki liman kentleri, aynı zamanda Anadolu kent ağı ve ulaşım sistemi içinde uluslararası ticaret faaliyetleri ve deniz aşırı fetihler için lojistik merkez işlevi de üstlenmiştir.⁶⁹ Bu maksatla devlet tarafından kara, nehir ve deniz ulaşımı ve haberleşmesi için çeşitli şebekelerin tesis edildiği bilinmektedir.

Bu konuya ilişkin bir hüküm, Vidin'e görevli olarak gönderilecek olan Maryaoğlu Ali, Mustafa, Veli, Beğzade Muhammed Adlı şahısların görevli oldukları yere bir an önce ulaşmaları için Karadeniz Boğazı'ndan Vidin'e kadarki yerlerdeki devlet görevlilerinin yardımcı olmaları hakkındadır.⁷⁰ Başka bir hüküm Trabzon'dan Erzurum'a oradan Batum'a kadarki yollardan geçecek askerî malzemenin mahalline güvenle ulaştırılması hakkındadır.⁷¹

Bunun yanında Osmanlı Devleti'nin ekonomik açıdan gelişmesi Karadeniz havzası hâkimiyeti ile doğru orantılı olmuştur. Karadeniz'in iç deniz haline gelmesi de İstanbul'un fethinin önemli iktisadî sonuçlarından. Bu sayede Karadeniz, İstanbul'un hayat kaynağı haline gelmiştir. Çünkü deniz taşımacılığı genellikle, kara yapılan taşımacılıktan daha ucuz ve hızlı olmuştur. Deniz taşımacılığının daha ucuz ve hızlı olması Osmanlı taşımacılığının daha çok denizlerde yoğunlaşmasına yol açmıştı.⁷² Deniz taşımacılığı ile İstanbul'dan Sinop'a 4-6 günde, Trabzon'a 7-8 günde ulaşılmaktaydı. Oysa aynı yerlere bir karayolu kervanı yaklaşık 40 günde ulaşabilmekteydi.⁷³ Askerî sevkiyatın kolayca gerçekleşmesi için de deniz taşımacılığı önem arz etmekteydi. Bununla birlikte deniz taşımacılığı tabiat şartlarına bağlı olduğundan dolayı bazen askerî nakliyatı ve ticareti olumsuz etkilemiştir. Karadeniz'in deniz koşullarının elverişsiz oluşu yani dalgalı, hırçın ve karanlık suları ve yılın her ayında ulaşımına uygun olmaması ve limanların küçük olması

⁶⁹ M. Hüdayi Şentürk, "Tanzimat Dönemine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilatı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış", *Türkler*, C. X, ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 904.

⁷⁰ BOA, MD, nr.124,h.330;(H.1129/M.1717).

⁷¹ BOA, MD, nr.124,h.141;(H.1129/M.1717).

⁷² Necmettin Aygün, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, C. 1, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, 2016, s. 51.

⁷³ Robert Mantran, *XVI.-XVII. Yüzyıl'da İstanbul'da Gündelik Hayat*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayıncılık, İstanbul 1991, s. 149.

etkin bir sevkiyat sürecinin gerçekleşmesini engellemekteydi. Gemiler, denizin vakti ve mevsimi geldiğinde yelken açmak üzere açılırken; kış aylarında da limanlara çekilmekteydiler.

Selçuklular devrinde Akdeniz ve Karadeniz'i birbirine bağlayan güney-kuzey yolu güzergahı (Kayseri-Sivas-Tokat-Samsun-Sinop) üzerinde bulunuyordu. Bu yol Sinop'tan başlayarak Tokat üzerinden Sivas'a ulaşıyordu. Sivas'ta Doğu-Batı yolu ile birleştikten sonra Halep'e kadar uzanıyordu. Osmanlı'nın erken dönemlerinde ise Başkent Bursa'dan çıkan bir ticaret yolu İznik-Geyve-Göynük-Mudurnu-Kastamonu üzerinden Sinop'a bağlanmaktaydı.⁷⁴

Harita 2: 18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaret Yolları



Harita 1: XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaret Yolları

Kaynak: Rümeysa Bilgili, *Şer'iyye Sicilleri'ne Göre Osmanlı İmparatorluğu'nda İç Ticaret: Ankara-Konya-Ayntab Örneği (1700-1750)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Nevşehir 2017, s. 89.

⁷⁴ Veli Sevin, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası-I*, TTK, Ankara 2019, s. 97; Koray Özen, *Anadolu'daki Lojistik Merkezler*, TTK, Ankara 2017, s. 144.

Harita 2'de kara yollarına ek olarak deniz yolları güzergâhları da görülmektedir. Karadeniz kıyılarındaki yol güzergâhı da bu suretle İstanbul'a ulaşmaktaydı.

Tersane Ocaklıkları kapsamında bahsi geçen Karadeniz yöreleri bir yandan gemi yapım faaliyetlerini yürütmekteyken aynı zamanda da denize kıyısı da bulunan iskelelere sahip olmaları hasebiyle Tersane-i Amire için gerekli askerî malzemenin naklinde önemli birer misyon üstlenmekteydiler.

Nitekim çeşitli kazalardan Karadeniz iskeleleri aracılığıyla İstanbul tersanesinde gemi inşasında kullanılmak üzere orman ürünleri getirtilmiştir. İhtiyaç duyulan malzeme arabalarla iskelelere oradan gemilerle ilgili yere nakledilirdi.

Bu bölgelerin önem arz eden bazı kesimlerinin fiziki niteliklerine bakılacak olursa Karadeniz kıyısındaki özellikle *Sinop* sancağının sahip olduğu ulaşım imkânlarının en önemlisi şüphesiz sahip olduğu limanlar vasıtasıyla denizyolu ulaşımıdır.⁷⁵ Antik çağlardan beri Anadolu ulaşım ağının önemli bir parçası olan Sinop Limanı, Kral Yolu'nun Efes ve Antakya limanlarının ardından uğradığı 3. limandı. Bunu da Kızılırmak üzerinden geçen bir köprü ile Boyabat üzerinden Sinop Limanı'na ulaşmak suretiyle gerçekleştiriyorlardı.⁷⁶ Sinop sahip olduğu liman sayesinde İpek Yolu gibi önemli ulaşım yollarına belli kollarla bağlanıyordu. Aynı zamanda Sinop kentinin Karadeniz ötesine düzenlenen askeri operasyon/fetih faaliyetlerinde hareket–destek merkezi işlevi üstlendiği söylenebilir. Bölgelerarası–milletlerarası mal/ürün–hizmet ve insan akımlarının giriş–çıkış noktaları olarak lojistik merkez niteliğindeki liman kentlerinin mekansal karakteristik ve işlevsel kimlik açısından iki temel rol üstlendiği görülür. Sinop, Karadeniz kıyısındaki *tek tabii liman olması ve gemi inşası için lüzumlu kaynaklara sahip bulunması* hasebiyle hem taşımacılık potansiyeli hem de tersane için ideal bir yerdi.⁷⁷

Sinop'tan sonra Karadeniz'in en fazla gemi inşa edilen tersanesi Samsun'da idi. Samsun da gemi inşası için lüzumlu kaynaklara

⁷⁵ İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Ayanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, Bahar 2013, S. 37, s. 15-49.

⁷⁶ Bahaattin Keleş, "Anadolu'da Kara ve Deniz Yolları Üzerinde Gelişen Bazı Önemli Ticaret Merkezleri (Antalya-Kayseri-Sivas-Sinop ve Samsun)", *International Journal of Social Science*, S. 68, Yaz 2018, s. 342.

⁷⁷ Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2006, s. 331.

sahip bulunması gerekçesiyle ve konumu dolayısıyla taşıma faaliyetlerinin yürütüldüğü önemli bir merkezdi. Orman ürünlerinin bolluğu dolayısıyla tersane ocaklığı kapsamındaki yörelerden biri olan Canik, Samsun ilinin güneybatısından batıda Kızılırmak vadisinden başlayıp doğuda Ordu'nun doğusundan akan melet ırmağına kadar olan ve 60 km genişliğindeki bölgenin adıdır.⁷⁸

Dolayısıyla askeri lojistik açısından devlete katkısı kaçınılmazdı. Bunun yanında Ereğli, Anadolu yarımadasının kuzeybatısında Karadeniz sahilinde denizden korunaklı olan az sayıda limandan biridir. Çok eski dönemlerden beri denizcilik ve bağlantılı işkolları burada ekonomik olarak en önemli faaliyetlerdir.⁷⁹ Ereğli limanından İstanbul'un zahire ihtiyacı karşılanmakla beraber aynı zamanda burada mavna inşaatı yapılması dolayısıyla Osmanlı'nın donanmaya ihtiyaç duyduğu anlarda imparatorluğun gemi ihtiyacının karşılandığı bölgelerden biridir.⁸⁰

İhtiyaç duyulan gemi inşa malzemeleri bahsettiğimiz Karadeniz Bölgesi'ndeki tersane ocaklığı yörelerinden gemilere yüklenerek Karadeniz sahillerinden İstanbul'a ulaştırılmaktaydı. Denize açılmanın tehlike arz ettiği zamanlarda ise Tersâne'ye herhangi bir malzeme ulaştırılması gerekiyorsa bu nakil işlemi at veya katırlarla gerçekleşmekteydi.

Bu kapsamda imparatorluğun ince donanma gemileri daha çok yardımcı gemiler olarak, bazıları nakliyyede 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 nakliyyede kullanılan *işkampoye*, nakliye ve muhafaza hizmetinde kullanılan *üstüaçık*, *aktarma*, *çekeleve*, *at*, *taş ve top gemileri* önemli yer tutuyordu.⁸¹ *Kalyon* adı verilen gemi ise genel anlamda bütün yelkenli gemilere verilen bir isim olmakla birlikte; bu ad aslında en büyük üç direkli gemiler için kullanılmıştır. Kalyonlar 15. yüzyılın sonlarından 19. yüzyılın ortalarına kadar kısmen taşımacılıkta ve genellikle de savaş gemisi olarak donanmada

⁷⁸ Besim Darkot, "Canik", *İslam Ansiklopedisi*, C. III, MEB Basımevi, İstanbul 1977, s. 25.

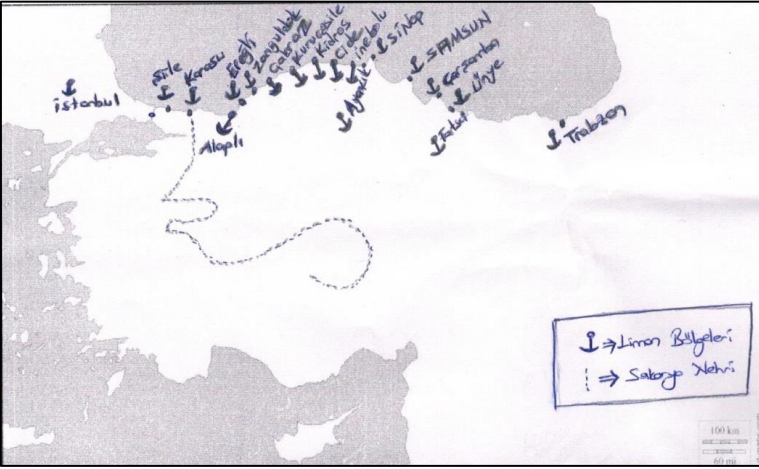
⁷⁹ Hançer, *Karadeniz Ereğli'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 37.

⁸⁰ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 447.

⁸¹ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 218.

yer almıştır.⁸² Kalyonlar, savaş zamanında lojistik hizmeti verdikleri gibi gerektiği zaman da farklı yerlerden kurşun, bakır ve diğer şeyleri ayrıca kalelerdeki kırık topları İstanbul'a ulaştırırlardı. Dolayısıyla 18. yüzyılda da donanmanın vazgeçilmez yapımasına ağırlık verilen ve kalyon inşası için gerekli malzemenin tedariki noktasında sıklıkla Karadeniz'le imparatorluk görevlileri irtibat halinde bulunuyordu.

Harita 3: 18.yy'da Karadeniz Bölgesi'ndeki Askeri Lojistik Merkezleri Olan İskeleler



Kaynak: BOA, MD,nr.124; (Çizen: Rümeyza Kars)

Harita 3'te görüldüğü üzere Karadeniz'deki Tersane Ocaklıklarından donanma için talep edilen gemi inşa malzemesi belirli iskelelerde istif edilerek gemilerle İstanbul'a nakledilmekteydi. Haritada işaretli olan alanlar hem nakil merkezi hem de ocaklık vasfı dolayısıyla malzeme tedarik noktalarını teşkil etmekteydi. Askeri Lojistik sürecine bakıldığında, öncelikle inşa olunacak gemiler için, komşu sancakta üretilen malzeme nakliyat açısından büyük bir avantaj teşkil ediyordu. İstanbul'un iase ihtiyacı, gemi ticareti yoluyla sağlanırdı. Gemilerin nakliye ücreti ise, görevlendirilen eminele tarafından gemi sahiplerine ödenirdi. İhtiyaç duyulan malzeme

⁸² Sancar, *Türk Denizcilik Tarihi*, s. 348.

bölgeden temin edildikten sonra arabalarla iskelelere oradan gemilerle İstanbul'a nakledilirdi. Kışın uzak ormanlardan kereste nakli zorlaşırđı. Kesim ve gemi yetersizliğinde ise nakil işleminde sıkıntı doğardı. Büyükbaş hayvanlarla bu bölgedeki Sinop, İnebolu, Cide, Ayancık, Zonguldak, Ereğli, Alaplı, Samsun, Çarşamba, Ünye, Fatsa, Çakraz, Kurucasile, Kidros, Trabzon iskelelerinden *Şile sandallarıyla* Karasu mevkiinden İstanbul'a nakledilirdi. Ayrıca Kastamonu-Taşköprü'den temin edilen ürün Sakarya Nehri üzerinden gemilerle İstanbul'a naklolunurdu. Deniz ve nehir taşımacılığının tehlikeli olduğu zamanlarda ise istenen malzeme at ve katırlarla İstanbul'a ulaştırılırdı. Bu anlamda karayolları da askeri lojistiğın akamete uğramaması noktasında önem arz etmekteydi.

Sonuç

İnsanlık tarihi boyunca denizlerden faydalanma sürekli bir ihtiyaç gelmiştir. Bunun yanında her devletin denizle olan ilişkisinin temelini; ekonomik çıkarlar ve güvenlik ihtiyaçları oluşturmaktadır. Başlangıçta salt deniz ticaretine dayanan ekonomik çıkarlar, zamanla denizler üzerindeki hakimiyet mücadelesinin de merkezi haline gelmiştir. Gerek bu coğrafya üzerindeki hakim gücün idamesi, gerekse ulusal çıkarlar paralelinde geçiş hakkının kullanılması, denizcilik vizyonuna sahip kararlı ve bilgili devlet adamlarına ve yönetimlerine sahip olmayı gerektirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu da jeostratejik ve jeopolitik bağlamda denizlere kıyısı olan bir konuma sahipti. Bilhassa Karadeniz, 18. yüzyılda imparatorluğun askeri lojistik merkezi olması dolayısıyla oldukça önem arz etmekteydi. Karadeniz Bölgesi, bilhassa savaş zamanlarında devletin ihtiyaç duyduğu savaş malzemesi, iaşe ve asker sekinde imparatorluğun önemli bir üssüydü. Karadeniz Bölgesi'ndeki liman kentleri, aynı zamanda Anadolu kent ağı ve ulaşım sistemi içinde uluslararası ticaret faaliyetleri ve deniz aşırı fetihler için lojistik merkez işlevi de üstlenmiştir. Nitekim geçiş güzergâhında olan sahil yöreleri devletlerin hem taşımacılık ağıının örgütlenmesine hem de sahip olduğu doğal zenginliklerle tersane ocaklığı tayin edilerek gerek duyulan iaşe ihtiyacının giderilmesine olanak sağlamıştır. Bu durum aynı zamanda yöre insanı açısından da birtakım istifadeleri beraberinde getirmiştir.

Kaynaklar

1. Arşiv Belgeleri

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA).

2. Kitaplar ve Makaleler

Agoston, Gabar, *Avrupa'da Osmanlı Savaşları, Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, çev. ve haz. Kahraman Şakul, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013.

Aktepe, Münir, "Ahmed III", *DİA*, C. 2, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınevi, İstanbul, 1989, s. 35-45.

Aygün, Necmettin, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, C. 1, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, Ankara, 2016.

Bilgili, Rümeyza, *Şer'iyye Sicilleri'ne Göre Osmanlı İmparatorluğu'nda İç Ticaret: Ankara-Konya-Ayntab Örneği (1700-1750)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Nevşehir, 2017.

Bilici, Faruk, *XIV.Louis ve İstanbul'u Fetih Tasarısı*, TTK Yayınevi, Ankara, 2004.

Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara, 1992.

_____, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Bülent Arı, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara, 2002, s. 200-225.

Büyüktuğrul, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C. I, Türkiye Cumhuriyeti Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1970.

Danişmend, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 4, Doğu Kütüphanesi Yayınevi, İstanbul, 2011.

Darkot, Besim, "Canik", *İslam Ansiklopedisi*, C. III, MEB Basımevi, İstanbul, 1977, s. 20-25.

Dukakinzâde Feridun, *1714-1718 Türk-Avusturya-Venedik Seferi*, Askeri Matbaa, İstanbul, 1932.

Ekinci, İlhan, "Karadeniz'de Ayanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, Bahar 2013, S. 37, s. 15-49.

- Faroqhi, Suraya, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler: Kent Mekanında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi (1550-1650)*, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, 4. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2004.
- _____, *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak, Yaşamak*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006.
- Genç, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ötügen Yayınevi, İstanbul, 2005.
- Glete, Jan, *Novies and Nations, Warships, Novies Aditote Building İn Europe and America, 1500-1860*, Edsbruk, 1993.
- Gökpınar, Bekir, "Osmanlı Seferlerinde Deniz Taşımacılığı (Nakliyat): Varadin Seferi Örneği (1716)", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, 26-29 Eylül 2013, İstanbul, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler, C. 5, TTK, Ankara, 2014, s. 129-142.
- Güler, İbrahim, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1992.
- Gündüz, Tufan, (ed.), *Osmanlı Teşkilât Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yayınları, Ankara, 2012.
- Gürçay, Lütfi, *Gemici Dili*, 3. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1968.
- Halaçoğlu, Yusuf, *XIV.-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı*, 5. Baskı, TTK Yayınları, Ankara, 2003.
- Hançer, Tansu Hilmi, *Temettuat Defterleri'ne Göre Karadeniz Ereğli'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı, İstanbul, 2010.
- Imber, Colin, *Bulletin Of The Sehnol of Oriental And African Studies*, 1986.
- İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. I (1300-1600), çev. Halil Berktaş, ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2000.
- Keleş, Bahaattin, "Anadolu'da Kara ve Deniz Yolları Üzerinde Gelişen Bazı Önemli Ticaret Merkezleri (Antalya-Kayseri-Sivas-Sinop ve Samsun)", *International Journal of Social Science*, S. 68, Yaz 2018, s. 323-342.

- Kılıç, Orhan, "Ocaklık", *DİA*, C. 33, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2007, s. 312-325.
- Kunt, Metin- Akşin, Sina- Ödekan, Ayla- Toprak, Zafer- Yurdaydın, Hüseyin G., *Türkiye Tarihi-3- Osmanlı Tarihi (1600-1908)*, Cem Yayınevi, İstanbul, 1985.
- Mantran, Robert, *XVI.-XVII. Yüzyıl'da İstanbul'da Gündelik Hayat*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1991.
- Nakiboğlu, Aslıhan- Yasa, Bengü Doğangün, "18.yy.'da İstanbul Esnafının Sorunları", *Turkish Studies*, Volume 8/7 Summer 2013, p. 355-370.
- Öz, Mehmet, "XV. Yüzyıldan XVII. Yüzyıla Samsun Yöresi", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, Samsun, 2006, s. 15-25.
- Özen, Koray, *Anadolu'daki Lojistik Merkezler*, TTK, Ankara, 2017.
- Sancar, Erdinç, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2006.
- Sertoğlu, Mithat, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.V, Dünya Kitabevi Yayınevi, Ankara, 2011.
- Sevin, Veli, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası-I*, TTK, Ankara, 2019.
- Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, C. II, Fasikül II, Saadeleşiren: İsmet Parmaksızoğlu, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1969.
- Sönmez, Neslihan, *Osmanlı Dönemi Yapı ve Malzeme Terimleri Sözlüğü*, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul, 1997.
- Şentürk, M. Hüdayi, "Tanzimat Dönemine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilatı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış", *Türkler*, ed. Hasan Celal Güzel vd., C. X, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 904-919.
- Şimşek, Fatma, "Taşra Tersanelerinde Gemi Yapımı ve Mütesellimlerin Gemi İnşa Faaliyetleri (XVIII. Yüzyıl)", *Mediterranean Journal of Humanities*, V.IX/2,04.02.2019, p. 460-472.
- Taşdemir, Mehmet, "Karadeniz Bölgesi'nde Kendir-Keten Üretimi ve Kullanım Alanları (XV. yy Sonu-XVII.yy'ın İlk Yarısı)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 8, İstanbul, 2003, s. 1-18.

- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C. IV, 1.Kısım, TTK Yayınevi, Ankara, 1956.
- _____, *Osmanlı Devlet Teşkilâtı'nda Kapıkulu Ocakları-I: Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı*, TTK Basımevi, 3. Baskı, Ankara, 1988.
- _____, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, TTK, Ankara, 1988.
- Ünal, Mehmet Ali, "XVI. yy'da Sinop Tersanesi İçin Canik Sancağından Malzeme Temini", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun Büyük Şehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yayınları, Samsun, 2006, s. 240-256.
- Yıldırım, Filiz, *18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması*, Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, 2016.

