

**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI
YENİÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**XVII. YÜZYIL BAŞLARINDA OSMANLI DENİZCİLİĞİ
AÇISINDAN SAMSUN TERSANESİ VE EKONOMİK
FONKSİYONU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Sevcan MUTLU**

**Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Emine ERDOĞAN**

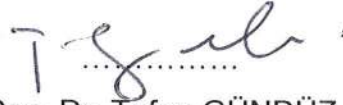
Ankara-2008

ONAY

Sevcan MUTLU tarafından hazırlanan [XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi ve Ekonomik Foksiyonu], başlıklı bu çalışma [19.11.2008] tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oybirliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından [Tarih Anabilim Dalı/ Yeniçağ Tarihi] dalında [Yüksek Lisans] Tezi olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Yasemin DEMİRCAN (Başkan)



Doç. Dr. Tufan GÜNDÜZ



Yrd. Doç. Dr. Emine ERDOĞAN (Danışman)

ÖNSÖZ

XVI. yüzyılın ilk yıllarından itibaren gücünü tüm dünyada hissettiren ve denizlerdeki faaliyetleri ile dikkat çeken Osmanlı Devleti'nin denizcilik anlayışının temelinde, Anadolu Selçuklu Devleti ve Anadolu Türk Beylikleri'nin denizcilik faaliyetleri bulunmaktadır. Bu sebeple, XVII. Yüzyılın Başlarında Samsun Tersanesi ve Ekonomik Fonksiyonu'nun incelendiği çalışmamızın giriş bölümünde, Osmanlı denizciliğinin kökenlerini oluşturan Türk denizcilik tarihinin geçirdiği süreç, Osmanlı Devleti'nin kuruluşuna kadar incelenmeye çalışılmıştır.

Birinci bölümde Osmanlı döneminde tersaneler ve gemi türleri ele alınmıştır. Samsun Tersanesi'nin dışındaki belli tersaneler ve gemi türlerinin incelenmesi Samsun Tersanesi'nin diğer tersaneler içindeki yerini belirleyebilmek açısından oldukça önemlidir. Bu bölümde belli başlı Osmanlı tersaneleri ve gemi türleri hakkında bilgi verilerek tersane çalışanları ve gemi yapımı için gerekli malzemenin temini üzerine inceleme yapılmıştır.

İkinci bölümde, daha önce tek başına bir araştırma konusu edilmeyen Samsun Tersanesi'nin XVII. yüzyılın başlarında içinde bulunduğu durum izah edilmeye çalışılmış ve bu tersanenin Osmanlı denizcilik faaliyetleri açısından olduğu kadar ekonomik açıdan da yeri tespit edilmeye çalışılmıştır.

Tarih alanında yapılan tüm çalışmalar gibi bu çalışmanın da temel yöntemi kaynak araştırması ve taraması olmuştur. Bu çalışmanın hazırlanma aşamasında, Ankara Milli Kütüphane, Gazi Üniversitesi Merkez Kütüphanesi, Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, İstanbul Beyazıt Devlet Kütüphanesi, İstanbul Üniversitesi Merkez Kütüphanesi ve İstanbul Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde çalışmalar yapılarak gerekli kaynaklara ve vesikalara ulaşılmıştır.

Bu çalışmada, İdris Bostan'ın "Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire", Mehmet Öz'ün "XV. ve XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı", İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın "Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı", Erdinç Sancar'ın "21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi" adlı eserleri ile Mehmet Taştan'ın "Karadeniz Bölgesinde Kendir-

Keten Üretimi ve Kullanım Alanları (XV. Yüzyıl Sonu-XVII. Yüzyılın İlk Yarısı)” adlı makalesi olmak üzere başta olmak üzere çok sayıda telif ve tetkik eserden yararlanılmıştır.

Telif ve tetkik eserler dışında, Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nde yapılan çalışmalar sonucunda, Kamil Kepeci Tasnifi, Mühimme Defterleri ve Maliyeden Müdevver Defterlerde Samsun Tersanesi’nin XVII. yüzyılın başlarındaki durumu ile ilgili az sayıda da olsa vesikaya rastlanmıştır. Yapılan İbnülemin Tasnifi Bahriye, Maliye, Şükr-ü Şîkâyet, Cevdet Tasnifi Bahriye, İktisad, Maliye, Başmuhasebe Kalemî Defterleri, Bab-ı Defter Anadolu Muhasebesi Defterleri ve Başmukataa Kalemî Defterlerinde ya daha sonraki dönemlere ait (özellikle XVII. yüzyılın ikinci yarısından sonrası ve XIX. yüzyıla ait) vesikalar bulunmuş, ya da konu ile ilgili bir vesikaya rastlanamamıştır.

Bu çalışmanın hazırlanması aşamasında yapılan kütüphane çalışmalarında, katalog ve bilgisayar taraması kolaylığı sayesinde hiçbir zorlukla karşılaşılmazken, arşiv çalışması sırasında bazı sorunlarla karşılaşmıştır. Özellikle arşivlerimizde istenilen vesikalara ancak ertesi gün ulaşılması, araştırmacılar için hâlâ büyük sıkıntıların başında gelmektedir. Bu durumun zamanla düzeleceğini ümit ediyorum.

Bu çalışma boyunca beni yönlendiren, elinden gelen hiç bir yardımı esirgemeyen, bilgi ve düşüncelerinden istifade etmeme izin veren değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Emine ERDOĞAN’a teşekkürlerimi arz ederim.

Sevcan MUTLU
ANKARA 2008

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	iii
KISALTMALAR	vi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLILARDA TERSANELER VE GEMİ TÜRLERİ

I. TERSANELER	13
A. İstanbul Tersanesi (Tersâne-i Âmire)	15
B. Gelibolu Tersanesi	17
C. İzmit (iznikmid) Tersanesi	18
D. Sinop Tersanesi	18
E. Samsun Tersanesi	19
F. Süveyş Tersanesi	20
G. Rusçuk Tersanesi	20
H. Basra Tersanesi	21
I. Birecik Tersanesi	21
İ. Diğer Gemi İnşa Tezgâhları	21
II. TERSANE ÇALIŞANLARI	22
A. Tersane Ricâli	23
B. Tersane Halkı	23
III. GEMİ TÜRLERİ	24
A. Kürekli Gemiler	25
1. Büyük Donanma Gemileri	25
a. Kadirga	25
b. Baştarda	26
c. Mavna	27

d. Firkate	27
e. Pergende	28
f. Kalite (Kalyata)	28
2. İnce Donanma Gemileri	28
B. Kalyon Sınıfı (Yelkenli) Gemiler	29
1. Kalyon	29
2. Firkateyn	30
3. Korvet	31
4. Burton (Burtun)	31
5. Barça	31
6. Ağribar	32
7. Ateş Gemisi	32
8. Şalope	32
9. Brik	32
10. Uskuna	33
11. Şehtiye	33
IV. GEMİ YAPIMI İÇİN GEREKLİ MALZEMELERİN TEMİNİ	33

İKİNCİ BÖLÜM

SAMSUN TERSANESİ VE EKONOMİK FONKSİYONU

I. KERESTE TEMİNİ VE GEMİ İNŞASI	36
II. KENDİR VE KENDİRİN KULLANIM ALANLARI	38
A. Kendir ve Kendir Üretimi	38
B. Kendirin Kullanım Alanları	42
1. Kinnap	43
2. Sicim	43
3. Urgan	44
4. Halat	44
III. DİĞER EKONOMİK KATKILARI	46
SONUÇ	48

KAYNAKÇA	50
EK 1 - Kadirga ve Kalyon Resimleri	56
EK 2 - Arşiv Vesikalarından Örnekler (MD 10, MD. 16, MD. 23, MD.80, KK. 72, KK.178.....	62
TÜRKÇE ÖZET	68
İNGİLİZCE ÖZET	69

KISALTMALAR

a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
a.g.md.	Adı geçen madde (Ansiklopedi maddeleri için)
bkz.	Bakınız
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	Cilt
çev.	Çeviren
DİA	Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi
Ed.	Editör
H.	Hicrî tarih
haz.	Hazırlayan
İA	İslâm Ansiklopedisi
KK.	Kamil Kepeci Tasnifi
M.	Miladî tarih
MAD.	Maliyeden Müdevver Defteri
MD.	Mühimme Defteri
MEB	Milli Eğitim Basımevi
s.	Sayfa
TKAE	Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü
TTK	Türk Tarih Kurumu
t. y.	Tarihi yok
vb.	Ve benzeri
vd.	Ve diğerleri
YKY	Yapı Kredi Yayınları
yay. haz.	Yayına hazırlayan

GİRİŞ

Denizler, toprak altı zenginlikleri, sağladıkları sayısız besin kaynakları ve geniş kapasiteli ulaştırma imkânları ile insanlığın ortak yaşam alanı olduğu gibi, önemli bir ekonomik mücadele zeminini de oluşturmaktadır. Denizcilik, ülkenin jeopolitik konumuna ve stratejik durumuna göre insanlığı en eski çağlardan beri meşgul eden önemli konulardan biri olmuştur ¹. Bu noktada tarihte kurulmuş pek çok devlete bakıldığında, bu devletlerden, denizlerin bu özelliklerini kavramış olan ve bunu değerlendirmesini bilenlerin kurdukları devletlerin daha sağlam temellere dayandığını ve daha uzun süre varlıklarını koruyabildiklerini söylemek yanlış olmayacaktır.

XX. yüzyılın en büyük deniz stratejistlerinden biri olan Amerikalı Amiral Alfred T. Mahan, en önemli eseri olan “Influence of Sea Power Upon History (Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi)” adlı kitabında, “Kara kuvvetleri ile dünyada ancak belirli ölçüde yer işgal edilebilir. Hâlbuki dünya egemenliği veya büyük imparatorluklar kurmak için denizaşırı nokta ve bölgeleri ele geçirmek ve bunlarla anavatan arasındaki irtibatı sürdürmek için de denizlerde egemen olmak gereklidir.” diyerek politik, stratejik ve ekonomik yönden denizlerin önemini belirtmiştir ².

Bu bağlamda acaba Türklerin denizcilik faaliyetleri nasıl bir tarihi gelişim göstermektedir?

Türkler çoban bir kavimdir. Türk ordusu, hiç olmazsa Türk atlı ordusu, Milâd’dan yüzyıllar önce teşekkül etmiştir. Donanmaya gelince ise, Türkler yine Milâd’dan önceki yüzyıllarda Büyük Okyanus’a, Hazar’a ve Karadeniz’e ulaşmış olmalarına rağmen, bir askerî deniz gücüne ihtiyaç duymamışlardır. Bunun yanında, ticaret ve bilhassa ulaşım ihtiyacıyla salları, sandalları, gemileri bulunmaktaydı. Fakat buna donanma demek mümkün değildir ³.

¹ Erdinç Sancar, **21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi**, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006, s. 21.

² Erdinç Sancar, **a.g.e.**, s. 21.

³ Yılmaz Öztuna, **Büyük Osmanlı Tarihi**, C. VII, İstanbul, Ötüken Neşriyat A.Ş., 1994, s. 343.

Yılmaz Öztuna'nın görüşünden yola çıkarak yukarıda ifade edilmeye çalışıldığı üzere, Türklerin Orta ve Yakın Doğu'ya gelmeden önce denizle ve denizcilikle meşgul olmadıkları, dolayısıyla da onlarda böyle bir kültürün var olmadığı yönündeki genel düşünceye rağmen, titiz çalışmalar sonucunda bunun doğru olmadığı anlaşılabacaktır ⁴.

Nitekim deniz, Türklerin yaşamında belki sanıldığından daha büyük bir yer tutmaktadır. "Göl" ve "deniz", günümüz Türkçesi'nde farklı büyüklükteki suları ifade etmek için kullanılmakta ise de, Türkçe'nin ilk dönemlerinde "deniz" ile "göl" arasındaki farkı bilmek zordur. O halde, Türkçe'de ve Türk düşüncesinde su, göl ve deniz belirli bir yere sahiptir ⁵.

Ayrıca Türkçe'de denizin yeri, coğrafi açıdan da mümkündür. Çünkü büyük nehirlerin (Kem, İrtiş, Edil, Sirderya, İli vs.) ve büyük göllerin (Baykal, Balkaş, Isık, Aral ve Hazar) Türklerin yaşadıkları yerlerde bulunduğu bilinmektedir. Bu durumda nehir ve göllerde ulaşım ve diğer hizmetler için kayık yapmaları, gemilerden yararlanmaları mümkündür. Nitekim Oğuz Destanı'nda "nehir" geçilmesi, Kaşgarlı'da da kayık, gemi ve tabirler bunu açıkça göstermektedir ⁶.

Faruk Sümer'e göre de, Türklerin gemi, kayık gibi deniz vasıtalarının adlarını Orta Asya'dan getirdikleri bilinmektedir. Türkler orada yaşarken "Türk Gölü" adını verdikleri Isık'ta ve Seyhun üzerinde ticarî amaçlar ile gemi yürütmüşlerdir ⁷.

Diğer yandan, Türklerin baskın yaşam biçimi olan "at sırtında göçebeliğin", zorunlu balık avlama dışında denizlerle sıkı bir ilişki kurmak için hiç de elverişli olmadığını söylemek gerekmektedir. Zaten bunun için de, başlangıçta karalarla ilişkiler sırasında, uzun yıllar boyunca kazanılan alışkanlıkların etkileri ve aldıkları öncelikler kolaylıkla fark edilebilmektedir ⁸.

⁴ Hüseyin Kayhan, "Osmanlı Öncesi Akdeniz ve Çevresinde Türk Korsanları", **Doğu Batı Dergisi**, Sayı: 34, Ankara, Doğu Batı Yayınları, (Kasım- Aralık- Ocak, 2005-2006), s. 267.

⁵ Tuncer Baykara, **Aydınoğlu Gazi Umur Paşa (1309-1348)**, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, , 1990, s. 47.

⁶ Tuncer Baykara, **a.g.e.**, s. 47-48.

⁷ Faruk Sümer, "Kazdağlı Salih Reis (Paşa)", **Türk Dünyası Tarih Dergisi**, Sayı: 98, İstanbul, Şubat, 1995, s. 39.

⁸ Coşkun Güngen, **XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 1996, s. 1.

Türkler açısından, Hazarlarla birlikte denizlerle bir ilişki kurulmaya başlandığı söylenebilmektedir. Hazarların önemli sayılabilecek bir deniz gücüne sahip olmasalar da, kavşak noktalarını tutarak Rusların deniz geçitlerini kullanmalarını engellemek amacını taşıdıklarını söylemek mümkündür. Volga, Yayık, Don ve Kuban gibi dört büyük nehrin bulunduğu bir bölgede yerleşmiş olan Hazarların, Rusların Volga yoluyla getirdikleri mal ve esirlerden vergi almaları, kavşak noktaları vasıtasıyla deniz ticaretinden yararlanmanın bir yolu olmasına rağmen, bu tutumları da onların balıkçılıktan sonra denizciliğin ikinci aşaması olan ticareti doğrudan yapmadıklarını ortaya koymaktadır. Peçenekler için de, bir kısmıyla benzerlikler söz konusudur ⁹.

Harzemşahların durumu, biraz daha farklıdır. Moğol saldırıları karşısında, Seyhun Nehri ortalarında bulunan, ok ve mancınıkların erişebileceği uzaklığın ötesinde kalan bir adaya çekilen, üstelik ok darbeleri ile petrol ateşinin etkili olamadığı kayıkları ile kıyıdaki Moğollar üzerine zaman zaman akınlar da yapan Harzemşahlar, Ceyhun Nehri'nde yaptıkları balıkçılıktan elde ettikleri ürünleri dışarıya satmakta ve bu nehirleri ulaşımında da kullanmaktaydılar ¹⁰.

Tüm bu olaylar, IX. yüzyıl ile birlikte Türklerin, genel anlamda sular, özelde ise denizlerle ilişkili olarak bazı etkinliklerde bulunduklarını göstermektedir ki, bu etkinlikler büyük çoğunlukla balıkçılıkla sınırlı kalmıştır. Genel olarak, vergisinden yararlanmak dışında bir deniz ticaretinden ve bir donanmadan söz edebilmek için erkendir ¹¹.

Bu durumda, Türklerin denizcilikle ilgilenmelerine rağmen donanma kurmama sebepleri neler olabilir?

Türklerin bozkır adamı oldukları, bozkır adamının denizden hoşlanmadığı, birkaç kuşak kıyıda yetişip büyümedikten sonra gerçek denizcilerin ortaya çıkamayacağı bir gerçektir. Fakat bundan çok daha önemli bir sebep şudur: Türklerin donanmaya ihtiyaçları yoktu. XI. yüzyıla, Anadolu'ya gelinceye kadar, donanmayı ne yapacaklardı? Büyük Okyanus

⁹ Coşkun Güngen, **a.g.t.**, s. 2.

¹⁰ Coşkun Güngen, **a.g.t.**, s. 3.

¹¹ Coşkun Güngen, **a.g.t.**, s. 3.

ile Orta Avrupa, Kuzey buzulları ile Hindistan arasında dolaşan, bazı dönemlerde bu muazzam kıtanın tamamına, bazı dönemlerde büyükçe kısmına, bazen daha mütevazı parçalarına hâkim olan bir kavim idiler. Ayrıca o dönemde Akdeniz dışında açık deniz faaliyetleri yoktu. Kıyı denizciliği yapılmaktaydı. Türkler de XI. yüzyılda Akdeniz'e erişir erişmez, denizci millet haline gelmişlerdir ¹².

Tüm bu bilgiler ışığında, Akdeniz'e ulaşan Türklerin denizcilik faaliyetlerine hız vermesinin, kısa sürelerde kurulan donanmaların ve bunlarda görevli denizcilerin hemen ortaya çıkmasının sebeplerini tamamen bölgenin yerli denizci halklarına bağlamanın yanlış bir düşünce olduğu söylenebilir ¹³.

Selçuk Türkleri, 1071 Malazgirt Savaşı ile Anadolu'ya girer girmez, bundan sonraki mücadelelerini destekleyebilmek için denizlere çıkmak ihtiyacını duymuşlardır ¹⁴. Özellikle Kutalmışoğlu Süleymanşah, Bizans'ın elinde bulunan İznik ve çevresini zapt ederek Türkleri Marmara kıyılarına ulaştırmış ve İznik'i kendisine merkez yapmıştır ¹⁵.

Süleymanşah'ın güneye inerek, yayılma politikası gütmesi, bölgedeki Büyük Selçuklu İmparatorluğu'nun vassalı olan hükümdarlar tarafından hoş karşılanmamıştır. Bilhassa, Halep Arap Emiri Müslim, daha önce Antakya şehrinden almakta olduğu vergiyi, bu defa Süleymanşah'tan istemiştir. Süleymanşah, Müslim'in haksız isteğini reddettiği gibi, ordusu ile üzerine yürümüştür. Yetenekli komutan Artuk Bey ile birleşerek, Müslim'in yardımına gelen Tutuş'a yenilen Süleymanşah savaş meydanında intihar etmiştir (1086) ¹⁶.

Süleymanşah'ın ölümü esnasında küçük yaşta olan oğulları yakalanarak Melikşah'a gönderildiği için, Selçuklu tahtı bir süre boş kalmış

¹² Yılmaz Öztuna, **a.g.e.**, s. 343-344.

¹³ Hüseyin Kayhan, **a.g.m.**, s. 268.

¹⁴ Afif Büyüktuğrul, "Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri (Kuruluş Dönemi)", **VIII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri**, III. Cilt'ten ayırbasım, Ankara, TTK Yayınları, 1983, s. 1538.

¹⁵ Ali İhsan Gencer, "Bahriye (Selçuklular ve Anadolu Beylikleri Dönemi)", C. IV, **DiA**, s. 501.

¹⁶ Mehmet Altay Köymen, "Süleyman Şah ve Anadolu Selçuklu Devleti'nin Kuruluşu", **Belleten**, C. LVII, Nisan, 1993, Sayı: 218'den ayrı basım, Ankara, TTK Yayınları, 1993, s. 78-79.

ve siyasî birlik de sarsılmıştır ¹⁷. Süleymanşah'ın Güney Suriye seferine çıkmadan önce İznik'te bıraktığı vekili Ebu'l-Kâsım ve sonra kardeşi Ebu'l-Gâzî ile tayin ettiği valiler, Süleymanşah'tan sonra devlet sınırlarını korumaya çalışmışlar, hattâ Ebu'l-Kâsım Marmara sahilindeki Kios (Gemlik) şehrini fethederek burada gemiler yaptırmaya başlamıştır ¹⁸. Bunun kendi imparatorluğu için yarattığı tehlikeyi gören Bizans İmparatoru, Ebu'l-Kâsım'ın herhalde henüz kızakta bulunan gemilerini yaktırmıştır ¹⁹. Anadolu Selçuklu Devleti tahtı ise Sultan Melikşah'ın ölümüne kadar boş kalmıştır (1092) ²⁰.

Aynı yıl serbest bırakılan Süleymanşah'ın oğulları Kılıç Arslan ile Kulan Arslan (Davud) İznik'e gelmişlerdir ²¹. Büyük kardeş olması hasebiyle Kılıç Arslan sultan ilan edilmiştir ²².

I. Kılıç Arslan, Anadolu Selçuklu Devleti'nin Sultanı olmakla beraber, babasının ölümünden 1092 yılına kadar geçen dönemde hükümdarsız kalan Anadolu'nun çeşitli yerlerindeki beyler bağımsız olarak hareket etmeye başladıklarından Anadolu'da bir birlik bulunmamaktaydı. İşte bu dönemde İzmir'de Çaka Bey ortaya çıkmıştır ²³.

Selçuklular döneminin ilk amirali olarak ün yapan Çaka Bey'in kimliği konusunda belirsizlik hâkimdir. O, genç bir Türk savaşçısı olarak, Malazgirt Zaferi sonrasında Anadolu'da yürütülen fetih hareketlerinde aktif rol almış, gençliğinin getirdiği ataklık ve tecrübesizlikle Bizans generali Alexandros Kabalikos'a esir düşmüştür (muhtemelen 1078). Kabalikos, soylu bir Türk komutanı olduğunu fark etmiş olmalı ki, onu İmparator Nikephoros Botaniates (1078-1081)'e armağan etmiştir ²⁴.

¹⁷ Osman Turan, **Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti**, 4. baskı, İstanbul, Boğaziçi Yayınları, 1993, s. 289.

¹⁸ Selim Kaya, **I. Gıyâseddin Keyhüsrev ve II. Süleymanşah Dönemi Selçuklu Tarihi (1192-1211)**, Ankara, TTK Yayınları, 2006, s. 3.

¹⁹ Erdoğan Merçil, **Müslüman-Türk Devletleri Tarihi**, 2. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 1993, s. 111.

²⁰ Selim Kaya, **a.g.e.**, s. 3-4.

²¹ Osman Turan, **a.g.e.**, s. 290.

²² Hamit Pehlivanlı, "Selçuklular ve Selçuklu Müesseseleri (1000-1300)", (I. Kitap), **Tarih El Kitabı: Selçuklular'dan Bugüne**, (Ed. Ahmet Nezihi Turan), Ankara, Grafiker Yayınları, 2004, s. 38.

²³ İbrahim Kafesoğlu, "Selçuklular (Anadolu Selçukluları)", **İA**, C. X, s. 379.

²⁴ Hüseyin Kayhan, **a.g.m.**, s. 268.

1081 yılında Bizans tahtına yeni imparatorun geçmesi olayı Çaka Bey'in durumunu tamamen değiştirmiştir. Yeni imparator Aleksios Komnenos Çaka Bey'i bütün imtiyazlarından mahrum etmiştir. Bundan sonra Çaka Bey artık bağımsız bir Türk Beyi sıfatıyla İzmir'de faaliyette bulunurken görülmektedir²⁵.

Bizans sarayında kaldığı sürede imparatorluğun politikasını yakından görmüş ve öğrenmiş olan Çaka Bey, Bizans'ı yenmek için bilhassa güçlü bir donanma sahibi olmak gerektiğini de fark etmiştir. Bu yüzden, İzmir'e yerleşince ilk işi donanma yaptırmak olmuştur. Bu ilk Türk donanması kırk parçadan ibaret, üstü kapalı gemilerden müteşekkildi. Çaka Bey, tecrübeli kişilerden oluşan bir mürettebat vücuda getirerek sahil şehirlerinin fethine başlamıştır²⁶.

Bu donanmanın ele geçirdiği ilk şehir Klazomene'dir. Sonra bugünkü Foça şehri alınmıştır. Bunun ardından Çaka Bey adaları da ele geçirmiştir. Midilli, Sakız, Sisam ve Rodos adalarını ele geçirdiği bilinmektedir²⁷.

Bu esnada, Çaka Bey faaliyetlerine devam ederek Çanakkale Boğazı'na kadar ilerlemiş ve sahildeki bugünkü Edremit'i ele geçirmiştir. Buradan da Boğazın Asya tarafındaki Abydos'u kuşatmıştır²⁸.

Çaka Bey'in faaliyetlerini dikkatle takip eden Bizans İmparatoru, bu durum karşısında harekete geçmiş ve Anadolu Selçuklu Sultanı Kılıç Arslan'ı, kayınpederi Çaka Bey'e karşı kışkırtmış, bunun sonucunda da Çaka Bey, Kılıç Arslan tarafından Abydos'ta verilen ziyafette boğularak öldürülmüştür²⁹.

İzmir ve civarında ilk Türk hâkimiyetini kuran bu Türk amiralin büyük başarıları, Haçlı Seferi gibi bütün dünyayı ilgilendiren büyük olayların gürültüleri arasında kaybolup gitmiştir. Buna bakmaksızın, Çaka Bey'in, İzmir

²⁵ Akdes Nimet Kurat, **Çaka Bey: İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi (M.S. 1081-1096)**, 3. baskı, Ankara, TKAE Yayınları, 1966, s. 24.

²⁶ Akdes Nimet Kurat, **a.g.e.**, s. 27.

²⁷ Akdes Nimet Kurat, **a.g.e.**, s. 28.

²⁸ Akdes Nimet Kurat, **a.g.e.**, s. 49.

²⁹ Mehmet Özkan, "Barbaros Hayreddin Paşa'nın Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri", Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 1997, s. 4-5.

ve çevresinde Türk hâkimiyetinin tanınmasını sağladığı ve gelecekteki Türk egemenliğinin zeminini hazırladığı söylenebilir ³⁰.

Çaka Bey, yaptığı işlerden açıkça görüldüğü üzere, kabiliyetli bir teşkilâtçı ve mahir bir kumandandır. Batı Anadolu'yu ele geçirdikten sonra, donanmaya dayanarak Trakya'yı ve hattâ İstanbul'u ele geçirmek isteyişi Çaka Bey'in siyasî planlarının ne kadar geniş olduğunu açıkça göstermektedir ³¹.

Çaka Bey'in ölümünden hemen sonra başlayan I. Haçlı Seferi ile batıdaki topraklar, bu arada sahiller de elden çıkmıştır. Türkler Orta Anadolu'ya sığınmak zorunda kalmışlar ve ancak bir asır sonra kendilerini toplayarak, sahillerde yeni limanlar kazanmaya başlamışlardır ³².

Sadece karalara hâkim olmakla, çevresi denizlerle kaplı bir yarımada görünümündeki Anadolu'yu uzun süre elde tutmanın imkânsız olduğunu gören Selçuklular, 1176 yılında kazanılan Miryakefalon Savaşı ile Bizans karşısında kesin başarı sağladıktan sonra ilk defa çevrelerindeki denizleri fark edip, siyasî ve ticarî kaygılar sonucu denizciliği ön plana çıkarmışlardır. II. Kılıç Arslan 1182 yılında Doğu Akdeniz'deki önemli liman şehri Antalya'yı kuşatmış ise de fethedememiştir ³³. Bu şehri 1207 yılında I. Gıyâseddin Keyhüsrev ele geçirmiştir ³⁴.

Sultan Keyhüsrev Antalya'yı fethederek ülkesi için bir ihraç ve ithal limanı vücuda getirmiştir. Uluslar arası ticareti teşvik etme ve himaye amacıyla da Venediklilerle, ilk kez bir ticaret anlaşması yapılmıştır. Ayrıca Antalya'nın alınması ile Selçuklular ilk defa denizciliğe başlamışlar ve burada bir donanma kurmuşlardır ³⁵.

Bu dönemde, Karadeniz sahillerinde Aleksios'un yayılma ve genişleme politikası rakip İznik Devleti için olduğu kadar Anadolu Selçuklu Devleti'nin

³⁰ Akdes Nimet Kurat, "Çaka Bey: İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi (1081-1096)", **Türk Denizcilik Tarihi**, (Ed. Bülent Arı), Ankara, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002, s. 43.

³¹ Akdes Nimet Kurat, **a.g.m.**, s. 43.

³² Hüseyin Kayhan, **a.g.m.**, s. 272.

³³ Hüseyin Kayhan, **a.g.m.**, s. 272.

³⁴ Aydın Taneri, **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri (Kuruluş Devri)**, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 1981, s. 54.

³⁵ Osman Turan, **a.g.e.**, s. 298.

de aleyhine bir durum oluşturmaktaydı. Dolayısıyla Asya'dan gelip Karadeniz ve Avrupa'ya ulaşan uluslar arası transit ticaret yolları da tehlikeye düşmüş bulunmaktaydı. Bunun dışında, Sabbas adlı bir Bizanslı da Samsun'da yönetimi ele geçirmeye çalışmaktaydı. Aleksios, Sabbas'ın faaliyetlerinden vazgeçerek teslim olmasını istemiş, teslim olmaması üzerine şehri kuşatmıştır³⁶. Bu sebeple Sultan Keyhüsrev, Trabzon Komnenosları'na karşı harekete geçerek bölgeye sefer düzenlemiştir (1205-1206). Yapılan savaşta mağlup olan Aleksios zorlukla kaçıp kurtulurken, Sabbas da bölgeden uzaklaşmak zorunda kalmıştır. Samsun ve çevresi yeniden Selçuklu ülkesine dâhil olmuştur³⁷.

Anadolu'dan geçen ticaret yollarının ekonomik açıdan önemini bilen Sultan Keyhüsrev, Samsun'daki bu durumu çözerek ve yolu açarak Karadeniz uluslar arası ticaret yolunun güvenliğini de sağlamıştır. Ancak Samsun ve sahillerin Selçuklu hâkimiyetine geçtiğine dair bir bilgi yoktur. Herhalde Sultan Keyhüsrev kazandığı zaferi kâfi bularak, yolun emniyetini temin etmiş ve eski mahallî idareyi yerinde bırakmıştır³⁸.

I. Gıyâseddin Keyhüsrev'in şehit olması üzerine (1211) Selçuklu sultanı olan I. İzzeddin Keykâvus, babasının Anadolu'daki ekonomik politikasını devam ettirmiştir. Kıbrıs kralı ile olan anlaşmayı yenilemiş ve kuzey ticaretini emniyet altına almak için, Sivas'a yürümüş; oradan Sinop yolu üzerinde Trabzon Rum İmparatoru Aleksios'u esir ederek Sinop'a hâkim olmuş (1214) ve Aleksios'u tâbiyetine almıştır³⁹.

Bu tarihten itibaren Karadeniz'de Türk denizciliği hızla gelişmeye başlamıştır. Denizcilik bakımından Sinop'un ilerlemesi için zaten her türlü imkân vardı. Burası Karadeniz'deki yegâne doğal liman olup, uzun zamandan beri korsan yatağı olarak şöhret bulduğundan, halkı gemicilik ve deniz kültürüne çok yatkındı. Selçukluların burasını ele geçirmesi üzerine

³⁶ Selim Kaya, **a.g.e.**, s. 123.

³⁷ Selim Kaya, **a.g.e.**, s. 124.

³⁸ Selim Kaya, **a.g.e.**, s. 124.

³⁹ İbrahim Kafesoğlu, **Selçuklu Tarihi**, İstanbul , MEB, 1972, s. 98.

Hristiyan tüccarın yerini Türk tüccar almıştır. Trabzon ve Samsun'daki iskelelerden ticaret gemileriyle Rusya seferlerine başlamışlardır ⁴⁰.

I. İzzeddin Keykâvus'un ölümü üzerine tahta çıkan I. Alâeddin Keykubâd (1220-1237) döneminde devlet ileri bir uygarlık seviyesine ulaşmıştır ⁴¹.

Alâeddin Keykubâd ilk olarak, Eyyûbiler ile bozulmuş olan ilişkileri düzeltmiştir. Bunun ardından, yaklaşmakta olan Moğol istilâsına karşı önlem olarak Konya, Sivas ve Kayseri'yi sağlam surlarla donatmıştır. 1222 yılında Alâie'yi fethetmiş ve Türk denizciliğinin ilk döneminde önemli bir yeri olan bu şehirde bir tersane inşa ettirmiştir ⁴². İbn Batuta, Kahire, İskenderiye ve Suriye'den gelen tüccarın buradan alışveriş yaptığından ve bol miktarda bulunan kerestenin İskenderiye, Dimyat ve diğer Mısır limanlarına gönderildiğinden bahsetmektedir ⁴³.

Bu dönemde Antalya'daki üstün düzenli bahriye birliklerinin seferlere katıldıkları bilinmektedir. Artık Selçuklu donanması denizaşırı seferler yapabilecek güçtedir. Nitekim, Moğolların Kırım'daki Suğdak şehrini işgalleri üzerine Sinop'ta üslenen donanma harekete geçirilmiş ve Suğdak teslim alınmıştır (1217) ⁴⁴.

Genel olarak bakıldığında Anadolu Selçuklu Devleti bir kara devleti görünümündedir. Onlar denizleri, fethettikleri denize kıyısı olan şehirleri korumak için veya yeni şehirler fethetmek için kullanmışlardır. Denizleri, askerî bir saha olmaktan çok, ticarî bir kaynak olarak görmüşler, hattâ dış politikalarını buna göre organize etmişlerdir. Fetihlere bakıldığında başlıca amacın limanlara ulaşmak olduğu görülmektedir ⁴⁵.

⁴⁰ Erdinç Sancar, **a.g.e.**, s. 46.

⁴¹ Osman Turan, **a.g.e.**, s. 298.

⁴² Faruk Sümer, "Keykubad I", **DİA**, C. XXV, s. 358.

⁴³ İbn Batuta, **İbn Batuta Seyahatnâmesi'nden Seçmeler**, (haz. İsmet Parmaksızoglu), İstanbul, MEB, 1971, s. 5.

⁴⁴ Aydın Taneri, **a.g.e.**, s. 55.

⁴⁵ Burak Gani Erol, "Türkiye Selçukluları ve Anadolu Beylikleri Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri", Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2004, s. 101.

Denizlerin önemini anlayan Selçukluların devlet teşkilâtında deniz ümerâsının önemli bir yeri vardır. Zira XIII. yüzyılda “Emîrû’s-sevâhil” unvanlı bir memuriyet devlet ricâli arasında önemli bir yere sahiptir ⁴⁶.

Anadolu Selçuklu Devleti sultanları I. Gıyâseddin Keyhüsrev, I. İzzeddin Keykâvus ve özellikle I. Alâeddin Keykubâd zamanlarında Türk denizciliği büyük gelişmeler göstermesine rağmen ⁴⁷, 1097 yılında başlayan Haçlı Seferleri, Anadolu Selçukluları’nın denizcilik alanındaki faaliyetlerini geliştirmelerine engel olmakla kalmamış, gerilemesine de sebep olmuştur. Özellikle 1147 yılında başlayan II. Haçlı Seferi sonrasında Türkler için denizcilik faaliyetleri ve sahil şehirlerindeki hâkimiyetleri azalmaya başlamıştır. Bu dönemdeki denizcilik faaliyetleri Türkler ve rakipleri için kısmî başarılar ve başarısızlıklarla tamamlanmıştır ⁴⁸.

1243 Köseadağ Savaşı sonrası Anadolu Selçuklu Devleti’nin Moğol hâkimiyetine girmesi ve nihayet yıkılması Anadolu coğrafyasında irili ufaklı pek çok Türk beyliğini ortaya çıkarmıştır ⁴⁹.

Anadolu Türk Beylikleri, Anadolu Selçuklu Devleti’nin parçalanmış halidir. Daha doğrusu Anadolu Türk Beylikleri, Anadolu Selçuklu Devleti’nin içinden çıkmış olup, her biri küçük birer devletten oluşmaktadır ⁵⁰. Bu bağlamda Türk beyliklerinin ortaya çıkışını Anadolu Selçuklu Devleti ve bu devletin o dönemde içinde bulunduğu şartlardan ayrı düşünmek mümkün değildir.

Anadolu Selçuklu Devleti’nin parçalanmasından sonra Batı Anadolu’da kurulan Türk beylikleri Selçuklu Devleti’nin denizcilik geleneğini devam ettirmişlerdir. Özellikle Aydınöğulları bu harekette başı çekmiştir ⁵¹. Aydınöğulları’nın biri İzmir, diğeri Ayasuluğ’da (Selçuk) olmak üzere iki

⁴⁶ Ali İhsan Gencer, **a.g.md.**, s. 502.

⁴⁷ Ali İhsan Gencer, **a.g.md.**, s. 502.

⁴⁸ Mert Pelindağ, “Ortaçağ Türk Denizciliği ve Ege-Akdeniz Adalarının Fethi”, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Manisa, 2000, s. 75.

⁴⁹ Mert Pelindağ, **a.g.t.**, s. 76.

⁵⁰ Salim Koca, **Anadolu Türk Beylikleri Tarihi**, Trabzon, 2001, s. 7.

⁵¹ Ali İhsan Gencer, **a.g.md.**, s. 502.

tersaneleri vardı ⁵² ve donanma mevcutları da büyük küçük dört yüze yakın idi ⁵³.

Aydınoğlu Gazi Umur Bey'in, Adalar Denizi hâkimiyetini tamamen elde ederek Girit ve Kıbrıs'a kadar seferler yaptığı anlaşılmaktadır (1341-1343). Bu tarihlerde Umur Bey'in Ege'den Akdeniz'e açılması, Lâtinlerin Papa'ya başvurarak yeni bir Haçlı seferi tertip etmelerine sebep olmuştur ⁵⁴. İlk Haçlı kuvvetlerini mağlup eden Umur Bey, ikinci taarruza mukavemet edemeyerek çekilmiş, düşman tarafından Türk donanması yakılmış, sahile asker çıkaran Lâtinler İzmir sahil şehrini almışlardır (1344). Umur Bey, Müslüman İzmir'ine çekilmiş ve orada tutunmuştur ⁵⁵. Sahili geri almak için hemen kuşatmış, devamlı bir baskı altında tutmuştur. Hattâ bu sırada da Doğu Avrupa'ya giderek, Bizans'ın içindeki hâkimiyet kavgasına aktif olarak katılmıştır ⁵⁶.

İzmir sahilini almak için yıllarca mücadele eden Umur Bey, bütün kuvvetleriyle İzmir üzerine yüklenmiş, fakat ön saflarda kahramanca vuruşurken bu kuşatma sırasında şehit düşmüştür (Mayıs 1348) ⁵⁷.

Batı Anadolu Beylikleri'nden Aydın, Menteşe, Saruhan ve Karesi Beylikleri denize açıldıklarında Akdeniz ve Ege Denizi'ne hâkim durumda bulunan Venedik ve Cenevizliler ile karşılaşmışlardır. Deniz ticaretini ellerinde bulunduran ve bu denizlerde korsanlık yapan Venedik ve Cenevizliler açısından Ege'de baş gösteren Türk tehlikesi düşündürücü ve hattâ birden fazla olmak üzere bu tehlikeye karşı bir Haçlı Seferi düzenlemeye kadar gidecek derecede idi. Türk beyleri ise, Ege Denizi'ne hâkim olmak ve buradan da Akdeniz'e çıkmak amacıyla faaliyette bulunuyorlardı. Onlar bu amaçla Venedik ve Ceneviz savaş gemilerini örnek

⁵² Ali Sevim, Yaşar Yücel, *Türkiye Tarihi I*, 2. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 1995, s. 382.

⁵³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilâtına Medhal: Büyük Selçukîler, Anadolu Selçukîleri, Anadolu Beylikleri, İlhanlılar, Karakoyunlu ve Akkoyunlularla Memlûklerdeki Devlet Teşkilâtına Bir Bakış*, 4. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 1988, s. 146.

⁵⁴ Himmet Akın, *Aydınoğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, 2. baskı, Ankara, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayınları, 1968, s. 46.

⁵⁵ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, 5. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 2003, s. 107-108.

⁵⁶ Tuncer Baykara, *a.g.e.*, s. 100.

⁵⁷ Tuncer Baykara, *a.g.e.*, s. 100; Himmet Akın, *a.g.e.*, s. 49.

olarak gali sınıfı gemiler inşa etmişlerdir ⁵⁸. Beyliklerde donanmanın esası kadirga olmakla birlikte kayık da vardı. Bunlar Lâtinlerin gügeleriyle çarpışıyorlardı. Umur Bey'in kadirgasının adı Gazi olup bayrağı da yeşildi ⁵⁹.

Denizcilikte ileri olduğu her bakımdan anlaşılan Karesi Beyliği, bu alanda Osmanlı Bahriye Teşkilâtı için bir kaynak, malzeme ve örnek olmuştur denilebilir. Bundan başka, Ece, Fazıl, Karamürsel, Evrenos ve Hacı İlbeyler'in Osmanlı hizmetinde gösterdikleri yararlılıklar, onların her şeyden önce Karesi Beyliği bünyesinde iyi birer asker olarak yetiştiklerine de işaret etmektedir ⁶⁰.

Anadolu Türk Beylikleri dönemi, Türklerin denizcilik tarihi açısından bir dönüm noktası olduğu söylenebilir.

Bu beylikler, daha aktif, daha dirençli ve daha mücadeleci yapıları ile Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz coğrafyasında yeni Türk denizciliğini başlatmışlardır. Kendi girişimleri, kendi hukukî, siyasî ve ticarî anlayışları ile Batılı Lâtin Devletleri, Haçlılar ve Bizans Devleti karşısına çıkmışlardır. Özellikle Aydınogulları ve Menteşeoğulları'nın denizcilik faaliyetleri açısından dikkat çektiği görülmektedir ⁶¹. Hattâ, Menteşeoğulları 1300 yıllarında Rodos'un büyük bir kısmını işgal etmiştir⁶²

⁵⁸ Gali: Çektiri sınıfına dâhil kürekli gemi. Bkz. Zerrin Günel Öden, **Karası Beyliği**, Ankara, TTK Yayınları, 1999, s. 82.

⁵⁹ Güge: Çektiri denilen eski gemi çeşitlerindendir. Bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti Teşkilâtına Medhal**, s. 146.

⁶⁰ Zerrin Günel Öden, **a.g.e.**, s. 82.

⁶¹ Mert Pelindağ, **a.g.t.**, s. 76.

⁶² Paul Wittek, **Menteşe Beyliği**, (çev. O. Ş. Gökyay), 3. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 1999, s. 56.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLILARDA TERSANELER VE GEMİ TÜRLERİ

I. TERSANELER

Osmanlı donanmasının temeli, XIV. yüzyıl başlarına kadar giden bir Batı Anadolu deniz gaziliği ve korsanlığı geleneğine dayanmaktadır¹. Osmanlı denizciliğinin kökeninde özellikle Anadolu Selçuklu Devleti, Aydınoğulları ve Karesioğulları'nın teknik ve gelenekleri vardır. Bu denizcilik geleneğinde Aydınoğulları'nın açık etkisi görülmekle beraber, donanmanın tesisinde Karesioğulları'nın daha etkin olduğunu söylemek hiç de yanlış olmayacaktır².

Osmanlılar ilk zamanlarında küçük de olsa Karamürsel, Edincik ve İzmit'te tersane kurmuşlardır³. İlk Osmanlı tersanesinin Karamürsel'in işgal tarihi olan 1323 yılında yapılmış olması lâzımdır. Burada Osmanlı deniz kuvvetlerinin ilk tekneleri de yapılmıştır. Sürat ve çevik manevra kabiliyeti ile şöhret bulan, burada yapılan tekneler "Karamürsel" tekneleri adını almışlardır. İzmit, Gemlik ve İzmit kuşatmalarının başarıya ulaşmasında bu tersanede yapılan gemiler büyük faydalar sağladıkları gibi Kocaali Yarımadası'nın alınmasında da büyük hizmetler görmüşlerdir⁴.

Gelibolu'nun alınmasından sonra ise (1390) burada bir tersane kurarak denizcilik yolunda ilk adım atılmıştır. Ayrıca denizde kıyısı olup donanması bulunan ve Osmanlı idaresine alınan Türk beyliklerinin, mesela Saruhan, Aydın, Menteşe Beylikleri'nin tersanelerinden yararlanılmış, böylece ilk

¹ Halil İnalcık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, C. I (1300-1600), (çev. Halil Berktaş), (Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert), İstanbul, Eren Yayıncılık, 2000, s. 55.

² Aydın Taneri, **a.g.e.**, s. 321-322.

³ Yusuf Halaçoğlu, **XIV.-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı**, 5. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 2003, s. 61.

⁴ Afif Büyüktuğrul, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, C. I, Türkiye Cumhuriyeti Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, Deniz Basımevi, 1970, s. 128.

dönemlerden itibaren, ileride kurulacak büyük imparatorluğun donanmasının temelleri atılmıştır. Bunun yanı sıra, önceki tarihlerde Türklerin Ege sahillerine yerleşmeleri, Türkler arasında da korsanlığın yayılmasına ve Lâtinler gibi Akdeniz’de korsanlık yapmalarına zemin hazırlamıştır. Daha sonraları bu Türk korsanları Osmanlı donanması hizmetine alınmışlardır ⁵.

Arşiv vesikalarından, devlete ait 86 adet tersane olduğu tesbit edilmiştir. Kayık, sandal, küçük gemi yapan yüzlerce tezgâh, bunun dışındadır⁶. Bu tersaneler arasında en önemli olanlarını incelemeye başlamadan önce “tersane” kelimesinin menşeiinden bahsetmek yerinde olacaktır.

Tersane kelimesi, Arapça “dâru’s-sinâ’a” kelimesinin birçok Akdeniz ülkesi tarafından yüzyıllarca değişik şekillerde kullanılmasından sonra Türkçe’ye girmiştir. İspanyollar tarafından “ataruzana, arsenal, darsena”, Portekizliler tarafından “darsanale, drasena”, İtalyanlar tarafından “arsenale, darsena”, Maltalılar tarafından “tarzna, tarznar” şekillerinde kullanılmıştır. Osmanlılar, tersane yerine önceleri, liman kelimesini kullanırken, XVI. yüzyılın başlarından itibaren daha çok İtalyanca “darsena” kelimesine benzeyen “tershâne” veya “tersâne” şeklinde kullanmaya başlamışlardır ⁷.

Osmanlılarda tersane kelimesi, gemilerin inşa ve techiz edildiği teşkilâtlı bir müessese için kullanıldığı gibi, XVI. yüzyılın başlarından XVII. yüzyılın ortalarına kadar Pîrî Reis’in Kitâb-ı Bahriyye’sine çizilen planda da görüldüğü üzere gemilerin inşa edildiği gözler manasına da kullanılmıştır ⁸.

Osmanlı tersaneleri arasında en önemlileri İstanbul Tersanesi (Tersâne-i Âmire), Gelibolu Tersanesi, İzmit (İznikmid) Tersanesi, Sinop Tersanesi, Samsun Tersanesi, Süveyş Tersanesi, Rusçuk Tersanesi, Basra Tersanesi ve Birecik Tersanesi’dir.

⁵ Yusuf Halaçoğlu, **a.g.e.**, s. 61.

⁶ Yılmaz Öztuna, **a.g.e.**, s. 396.

⁷ İdris Bostan, “Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği’nde Savaş ve Organizasyon”, **Türk Denizcilik Tarihi**, (Ed. Bülent Arı), Ankara, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002, s. 207.

⁸ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Ankara, TTK Yayınları, 1992, s. 2.

A. İstanbul Tersanesi (Tersâne-i Âmire)

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 ⁹.

XVI. yüzyıla kadar donanmanın ihtiyacı olan gemiler, ekseriyetle Gelibolu'da inşa edildikleri halde, dönemin kaynaklarında Gelibolu için tersane tabirine rastlanmadığı gibi İstanbul'un fethinden sonra mevcut olan Galata için de bu tabir zikredilmemiştir ¹⁰.

Gemilerin inşa ve techiz edildiği teşkilâtlı bir müessese olarak ilk terşâne tabiri, H.933-934 (M.1527-1528) tarihli Galata harc-ı hassa defterinde Galata Tersanesi için zikredilmiştir. Galata Tersanesi'ne Tersâne-i Âmire denilmesi ise daha sonralarıdır ¹¹.

Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethinden sonra, bir süre Kadirga Limanı tersane olarak kullanılmış, daha sonraları Haliç'in Aynalıkavak semtinde birkaç gözden ibaret olan ilk Galata Tersanesi inşa edilmiştir. Bu tersanenin müstemilâtı arasında sadece bir mescid ve divanhâne bulunuyordu. Yeni tersanenin faaliyetlerini devam ettirebilmesi amacıyla da İstanbul'a İmparatorluğun kıyı bölgelerinden marangoz, gemici ve sanatkârlar getirtilmiştir ¹².

Osmanlı donanmasının gelişmesi için gemi inşasına önem veren II. Bayezid dönemindeki birkaç ilave istisna edilecek olursa, Yavuz Sultan Selim'in saltanatına kadar tersanede büyük bir değişiklik yapılmamıştır ¹³.

Karada, başarıdan başarıya koşan Osmanlıların denizde de güçlü olmalarını isteyen Yavuz Sultan Selim, geniş sahilleri sebebiyle Akdeniz'i bir Türk denizi yapmak istemiş ve vakit kaybetmeden bu amacını vezir-i âzam Pîrî Mehmed Paşa'ya açmıştır. Bunun üzerine İstanbul'da Frenklerin tersanesine benzer bir tersane yapılmasına karar verilmiş, bunun da Haliç'te

⁹ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 1.

¹⁰ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 1.

¹¹ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 2.

¹² İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 3.

¹³ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 3.

daha önce Bizans tersanesi olan yerde yapılması kararlaştırılmıştır. Yavuz Sultan Selim tersaneyi bu kadar bırakmayarak Galata'dan Kağıthane deresine kadar büyüterek üç yüz kadar inşaat tezgâhı yapmak niyetinde idiyse de, bunu gerçekleştirmeye ömrü yetmemiştir ¹⁴. İşte bu suretle H.921(M.1515) yılında yeni bir tersane inşasına başlanarak Gelibolu'dan sonra ikinci büyük tersane İstanbul'da tesis edilmiştir ¹⁵. Bu tersane Osmanlıların en zengin güç kaynaklarından biri olmuştur ¹⁶.

Kanuni Sultan Süleyman döneminde ve Barbaros Hayreddin Paşa'nın Kaptan-ı deryalığında tersane Galata kıyılarından Hasköy'e kadar uzanmaktaydı ¹⁷.

Pîrî Reis'in Kitâb-ı Bahriye'sinde bulunan bir İstanbul haritasında, Azap Kapısı'ndan Hasköy'e kadar uzanan Galata Tersanesi'nin müştemilâtı arasında Haliç'in doğu kıyısında Meyyit İskeleyi, Eski divanhâne, küreklik, divanhâne, mahzen, tersaneler ve Tersane Bahçesi yer alıyordu ¹⁸.

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 ¹⁹.

Muhasebe defterlerinden anlaşıldığına göre H.933-937 (M.1527-1531) yılları arasında Galata Tersanesi'nde her yıl gemi inşa faaliyetleri devam etmiştir. Bu tarihler arasında en fazla gemi H.936-937 (M.1530-1531) yılında inşa edilmiştir. 24 kadirga yeniden yapılmış, 8 kadirga da tamir edilmiştir.

¹⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, C. II, 9. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 2006, s. 298-299.

¹⁵ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, 3. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 1988, s. 397.

¹⁶ Ali Haydar Alpogut, **Marmarada Türkler**, İstanbul, 1941, s. 105.

¹⁷ Haluk Y. Şehsuvaroğlu, **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, Türkiye Cumhuriyeti Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, Deniz Basımevi, 1965, s. 143.

¹⁸ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 211.

¹⁹ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 211.

Beş yıl zarfında inşa edilen kadirga sayısı 44, tamir edilen ise 32 tanedir. H.933-936 (1527-1530) yılları arasında ise, her yıl sadece birer taş gemisi inşa edilmiş, mevcutları 10-12 arasında değişen top gemilerinin tamiri de düzenli olarak yapılmıştır. Ancak baştardalarda yeniden inşa görülmediği gibi, H.933-934 (M.1527-1528) yılında tamir edilenler de 8 tanedir ²⁰.

Takriben 60 yıl sonra ise, inşa ve tamir olunan gemi miktarlarında farklılıklar meydana gelmiştir. H.993(M.1585) yılında inşa ve tamir edilen baştarda sayısı 23, kadirga sayısı ise 37'dir. Bu yıl içinde nakliyyede kullanılan mavna, karamürsel, taş ve at gemileri de tamir edilmiştir ²¹.

Bu tersanede XIX. yüzyılda buharlı gemilerin icadına kadar kürekle ve yelkenle hareket eden savaş gemileri inşa edilmiştir. Bunlar arasında kadirga, baştarda, firkate, kalyata ve mavna gibi kürekli gemiler, kalyon, burtun, barça ve ağribar gibi yelkenli gemiler bulunmaktaydı. XVII. yüzyılda İstanbul Tersanesi'nde 1200 civarında geminin inşa ve tamir edildiğini belirtmek mümkündür. Özellikle sefer yıllarında tersanede yapılan gemi inşası faaliyetleri artmıştır ²².

B. Gelibolu Tersanesi

Düzenli ve büyük ilk Osmanlı tersanesi Gelibolu'da inşa edilmiştir. 1390 yılında başlayan inşaat sırasında Gelibolu'nun harap olan dış kalesi yıkılarak bir tepe üzerindeki iç kalesi takviye edilmiş, gemilerin barınması için iç içe iki havuzdan müteşekkil suni liman temizlenmiş ve gerektiğinde zincirle kapatılabilen limanın ağzına, muhafaza amacıyla iki de kule yapılmıştı. Bu limanla birlikte yapılan gemi inşa tezgâhları, malzeme muhafaza depoları, gemilerin su ihtiyacını temin etmek için sahile yakın çeşmeleri, peksimet fırınları ve baruthâneleri ile Gelibolu Tersanesi tam teşekküllü bir devlet tersanesi halini almıştır. XVI. yüzyılın ilk yarısında, Galata Tersanesi'nin

²⁰ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 6-7.

²¹ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 7.

²² İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 212.

gelişmesiyle Gelibolu Tersanesi ikinci plana düşmüş, sadece ihtiyaç oldukça gemi inşasına devam edilmiştir. 1526 yılında 30 havuzu bulunan Gelibolu Tersanesi, daha sonraki dönemlerde zaman zaman tamir edilmiştir ²³.

C. İzmit (İznikmid) Tersanesi

İznikmid (İzmit) ve civarında elverişli ormanların mevcudiyeti her dönemde gemi inşasını teşvik etmiştir. İlk Türk tersanesi, 1530 yılında inşa ettirildi. İznikmid Tersanesi, gemi tezgâhları ve kereste mahzenleri olan bir tersane idi. Şile ve Gebze'ye ait avarız gelirlerinden sağlanan İznikmid tersane gelirleri, 1539-1540 yıllarında 100.000 akçe olup, bunun 23.982 akçesi gemi tamiri ve malzemelerin temini için harcanmıştır. Bu tersanede zaruret olduğu zamanlarda büyük gemiler de inşa edilmiştir. Nitekim 1650 yılında bütün Osmanlı tersane ve tezgâhlarında 30 kalyon inşasına teşebbüs edildiğinde 2 kalyonun İznikmid'de yapılması planlanmıştır. Ayrıca kalyata, firkate, işkampoye burada inşa edilen gemi çeşitlerinden idi ²⁴.

Hünkâr Sarayı yakınında bulunan bu tersanenin eski şekli kesin olarak bilinmemekle birlikte, Köprülüler döneminde kısmen genişletildiği ve zaman zaman tamir geçirdiği tespit edilmektedir ²⁵.

D. Sinop Tersanesi

Sinop, Karadeniz kıyısındaki tek tabii liman olması ve gemi inşası için lüzumlu kaynaklara sahip bulunması hasebiyle tersane için ideal bir yerdi. Başta kereste olmak üzere kendir, zift, üstüğü Sinop ve civarından temin edilebilmekteydi. Sinop ormanlarındaki kerestenin kullanma hakkı Tersâne-i

²³ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 215.

²⁴ Erdiñç Sancar, **a.g.e.**, s. 331.

²⁵ Erdiñç Sancar, **a.g.e.**, s. 331.

Âmire'nin inhisarı altında olup, çoğu Sinop'taki gemi inşaatında kullanılmakta, bir kısmı da İstanbul'a gönderilmektedir²⁶.

Osmanlı Devleti, Sinop'taki tersaneyi Candaroğullarından tevârus etmiş ve XVI.-XVII. yüzyıllarda ihtiyacı olan birçok savaş gemisini burada yaptırmıştır. Sinop Tersanesi'nde inşa edilen gemiler arasında H.973 (M.1566)'de 15 kadirga, 3 mavna, H.979 (M.1571)'da 25 kadirga, H.1010 (M.1601)'da 10 kadirga, H.1018 (M.1609)'de başarda ve kadirga, H.1037 (M.1628)'de 2 kadirga ve H.1043(M.1630-1631)'de 2 kadirga bulunmaktadır. İnşa edilen gemi çeşitleri ve miktarlarından Sinop Tersanesi'nin Galata ve Gelibolu'dan sonra üçüncü büyük tersane olduğu anlaşılmaktadır²⁷.

E. Samsun Tersanesi

Sinop'tan sonra Karadeniz'in en fazla gemi inşa edilen ve bilhassa kendir teli dokunan tersanesi Samsun'da idi²⁸. Evliya Çelebi'nin belirttiğine göre halkın tamamı gemici ve kendircidir²⁹. Osmanlı idaresinde klâsik bir sancak olarak yapılandırılan Samsun'da (Canik), Canik sancakbeyleri XVI. yüzyılın sonlarına doğru kendir mukataasını iltizama almak şartıyla göreve tayin edilmişlerdir. Kendir mukataasını iltizama alma işine “Kendir Nezareti” deniliyordu. Kendir Nezareti'nin Canik'de ihdas edilmesinin sebebi ise Tersane Ocaklığı içinde yer almasından kaynaklanmaktadır³⁰. Samsun Tersanesi, bu çalışmanın ana konusu olarak ayrı bir bölümde ayrıntılı bir şekilde incelenecektir.

²⁶ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 215.

²⁷ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 18.

²⁸ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 23.

²⁹ Evliya Çelebi, **Evliya Çelebi Seyahatnâmesi**, C. II, (haz. Zekeriya Kurşun, Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), Topkapı Sarayı Bağdat 304 Yazmasının Transkripsiyonu-Dizini, İstanbul, YKY, 1999, s. 45.

³⁰ Orhan Kılıç, “Osmanlı Dönemi İdarî Uygulamalar Bağlamında Canik'in Yönetimi ve Yöneticileri”, **Geçmişten Geleceğe Samsun**, (yay. haz. Cevdet Yılmaz), Samsun, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, 2006, s. 35.

F. Süveyş Tersanesi

Osmanlılar, Mısır'ın fethinden çok önceleri, Kızıldeniz'e gelen Portekizlilere karşı, Memlûk donanmasına yardım amacıyla, Süveyş'te donanma inşasına başlamışlardır. Daha 1513 yılında bir Osmanlı denizcisi olan Selman Reis'in nezareti altında inşası tamamlanan 20 gemi, Memlûk sultanı Kansu Gavri'nin huzurunda denize indirilmiştir ³¹.

Osmanlılar Mısır'ı ve Kızıldeniz sahillerini elde ettikten sonra Süveyş Kanalı'nın henüz açık olmamasından dolayı, bu deniz sahillerini bilhassa Hint ve Umman denizlerinde faaliyetlerde bulunan Portekizlilerin taarruzlarından muhafaza için Süveyş Tersanesi'nden yararlanmayı düşünmüşlerdir. Burada ayrı bir donanma vücuda getirerek "Süveyş veya Mısır Kaptanlığı" adıyla bağımsız bir kaptanlık da ihdas etmişlerdir. Süveyş donanmasını H.939 (M.1531) yılında ilk defa Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa 80 parça olarak yaptırmıştır. Bu donanmada başlıca 30 kadirga vardı ³².

G. Rusçuk Tersanesi

Osmanlı Devleti'nin Macaristan'ı fethiyle, Tuna'da bir donanma vücuda getirilmiş ve Rusçuk Tersanesi'nde de Tuna için kullanışlı kalyata, firkate, şayka ve üstü açık gemiler yanında muhafaza amacıyla aktarma, şalope ve kırlangıç gemileri inşa edilmeye başlanmıştır ³³.

Rusçuk sahilindeki tersane, Tuna'daki gemilerin kışladıkları bir yer olduğu gibi, aynı zamanda Tuna donanmasının inşası ve tamiri hususunda Tersâne-i Âmire'nin bir kısım görevini üzerine almaktaydı. XVI. ve XVII.

³¹ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 215.

³² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, s. 400.

³³ Erdiñç Sancar, **a.g.e.**, s. 341.

yüzyıllarda faaliyetlerine devam eden tersanede, 1565 yılında 15 gemi, 1690-1691 yıllarında 100 firkateden bir kısmı inşa edilmiştir ³⁴.

H. Basra Tersanesi

Mısır'ın fethiyle (1517), Süveyş Tersanesi'ne sahip olan ve Kızıldeniz ile Hint Okyanusu'na açılan Osmanlılar, 1538 yılında Basra'yı alarak yeni bir liman ve üs elde etmişlerdir ³⁵.

XVI. yüzyılda Basra Tersanesi ile birlikte bir de kapudanlık ihdas edilmiş ve deniz faaliyetleri güçlü bir şekilde yürütülmüştür. 1563 yılında bu tersaneyi gezen Portekizli bir seyyah 5 yeni yapılmış kadirga bulunduğunu, ayrıca kalyon tipi gemiler gördüğünü belirtmektedir. Yine burada 1571 yılında 5 kalyata inşa edilmiş ve 1573 yılında da 15 kadirga tamir edilmiştir ³⁶.

I. Birecik Tersanesi

Birecik Tersanesi'nin kuruluş tarihi kesin olarak bilinmemekle beraber, XVI. yüzyılın ilk yarısında faaliyette olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim, H.959 (M.1552) yılında bir sandal inşa edilen tersanede H.979 (M.1571) yılında 250'si asker ve 150'si zahire gemisi olmak üzere 400 gemi inşa edilmiştir. XVII. ve XVIII. yüzyıllarda da Birecik'te gemi yapımına devam edilmiştir ³⁷.

İ. Diğer Gemi İnşa Tezgâhları

XVI. yüzyılda bilhassa büyük hazırlıkların yapıldığı savaş yıllarında, Tersâne-i Âmire ve diğer tersaneler dışında gemi inşa tezgâhlarında da

³⁴ Erdiñ Sancar, **a.g.e.**, s. 341.

³⁵ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 217.

³⁶ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 217.

³⁷ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 21-22.

ihtiyaç olan gemi inşasına çalışılmaktaydı. Nitekim İnebahtı mağlubiyetinin akabinde birçok sahil iskelesinde gemi inşa edilmesi için emirler verildiğine ve inşaat faaliyetlerinin devam ettiğine şahit olunmaktadır. Mesela, Ekim-Kasım 1571'de Rumeli ve Anadolu'da 50'şer adet olmak üzere 100 geminin yeniden inşa edileceği anlaşılmaktadır. Aynı yılda Tersâne-i Âmire'de inşa edilen gemi sayısının 134 olduğu düşünülecek olursa, Tersâne-i Âmire dışındaki inşa faaliyetlerinin de toplam içinde büyük payı olduğu görülmektedir. XVI. yüzyılda gemi inşa edilen tezgâhlar arasında Varna, Ahyolu, Vize, İneada, Kefken, Trabzon, Semendire, Niğbolu, Mohaç, Budin, Sakarya, Kemer, Silivri, Biga, Samanlı, İstanköy, İnebahtı, Preveze, Avlonya, Nova, Antalya ve Alanya bulunmaktadır ³⁸.

II. TERSANE ÇALIŞANLARI

Osmanlı Bahriyesinin yönetim kadrolarında görevli olanlar, Donanma Ricâli ve Tersâne-i Âmire Ricâli olmak üzere ikiye ayrılıyordu. Donanma Ricâli arasında derya beyleri ile onlarla birlikte yer alan kapudanlar ve gemilerdeki diğer hizmetliler, Tersane Ricâli arasında ise Tersanede hizmet görenler yer almaktadır ³⁹.

Donanma ve Tersâne-i Âmire Ricâlinin üstünde, bütün Osmanlı donanmasının ve Tersâne-i Âmire'nin en büyük askerî ve mülkî yöneticisi olarak Kapudan paşa bulunmaktadır. Önceleri derya beyi (Gelibolu Sancakbeyi) olarak görev yapan Kapudan paşalar, Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı donanmasına katılmasıyla kurulan (1533) Cezâir-i Bahr-i Sefîd eyaletinin beylerbeyiliğine getirilmiş, XVI. yüzyılın sonlarıyla XVII. yüzyılda beylerbeyilik yanında vezirlik rütbesine de sahip olmuşlardır. Osmanlı Bahriyesinde, idarî ve askerî işlerde sadece sadrazama ve padişaha karşı sorumlu olan Kapudan paşa, Cezâir-i Bahr-i Sefîd eyaletinin idaresi yanında, donanma işlerinin tamamlanması ile de bizzat ilgilenirdi.

³⁸ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 217.

³⁹ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 219.

Kapudan paşa, vezir olduğu takdirde Divân-ı Hümâyûn toplantılarına katılarak eyaletinin tımar ve zeamet tevcihlerini yapar, donanma ile gittiği her yerde ve Tersane'ye geldikçe, dava dinlerdi ⁴⁰.

Kapudan paşanın ardından, Tersane Ricâli ve Tersane Halkı hakkında aşağıda inceleme yapılacaktır.

A. Tersane Ricâli

Tersane Ricâli, donanmanın tersanede bulunduğu, gemilerin inşa ve tamir edildiği sırada tam kadro tersanede çalışmaktaydı. Donanmanın seferde olduğu sırada ise işler azaldığından bazısı donanma ile birlikte gitmekteydi. Tersane Ricâlinin önde gelenleri arasında Tersane Emîni ile onun maiyetinde yer alan kâtip, ruznâmçeci, mahzen emînleri, liman kâtibi, zindan kâtibi, defter emîni ve kethüdası önemli bir yer tutmaktadır. Tersane Emîni bu maiyeti ile beraber tersanenin ve burada inşa edilen gemilerin inşa faaliyetleri ile ilgilenir, lüzumlu malzemeyi temin ederdi. Tersane Ricâli arasında önemli yeri olan Tersane Kethüdası ise, aynı zamanda donanma komutanlarından idi⁴¹. Tersane Kethüdası, Kapudan paşadan sonra tersanenin birinci hâkimi olup ⁴², idare ve disiplin işlerinin en yüksek sorumlusu idi ⁴³.

B. Tersane Halkı

Osmanlı Bahriyesinde ve tersane hizmetinde bulunan gemi kaptanlarıyla azab reisleri, dümenci, yelkenci, kalafatçı, neccar (dülger),

⁴⁰ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 31.

⁴¹ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 220.

⁴² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, s. 427.

⁴³ Yılmaz Öztuna, **a.g.e.**, s. 393.

topçu ve vardiyanelara “tersane halkı” denirdi. Bunlar her üç ayda bir hazineden maaş alırlardı ⁴⁴.

Kâtip Çelebi, tersane halkına azab dendiğini belirterek, bin sekiz yüz doksan üç kişi olduklarını ve bir yıllık mevâciplerinin yetmiş yük olduğunu zikretmektedir ⁴⁵. Koçi Bey ise, tersane halkını sayıp bunlara azab denildiğini söylemiyor. Ayn-i Ali risalesinde ise (XVII. yüzyıl başlarında) azablar ayrı olarak tersane halkı arasında gösterilmektedir. Zaten azablar devşirmeden gelmeyip, Türkler arasından ve vilâyetlerden kefilli olarak alındıklarından bunların acemi oğlanlarından alınan kalafatçı, neccar, topçu ve humbaracılar ayrı oldukları muhakkaktır ⁴⁶.

Azabların “bölükbaşı” olan reisliğe “badbâni” adı verilen yelkencilikten geçilirdi. Azab bölüklerinde reis, odabaşı ve aşçıbaşı zabıt olarak bulunurdu. Gemi süvarisi olan azab reisine “vardiyanbaşı” denilirdi. Bu kişi daha sonra terfi ederek kaptan olurdu. XVII. yüzyılda azabların gündelikleri 4 akçeden 7 akçeye kadardı ⁴⁷.

III. GEMİ TÜRLERİ

XV. yüzyılın sonlarına doğru deniz gücünü giderek arttıran Osmanlılar, Batı’daki komşularının ve bilhassa Venediklilerin deniz tecrübelerini ve denizcilik ıstılahlarını almışlar, kendi gemilerinin çeşit ve adedini çoğaltarak XVI. yüzyılın ilk yarısında Akdeniz’de hâkimiyetlerini tesis etmişlerdir ⁴⁸.

Osmanlı kaynakları ve arşiv belgeleri gemi karşılığında Arapça “sefine” (çoğulu sūfūn, sefâyin) ve Farsça “keştî” (çoğulu keştihâ) kelimelerinin yaygın biçimde kullanıldığını göstermektedir ⁴⁹.

⁴⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, s. 406.

⁴⁵ Kâtip Çelebi, **Tuhfetü’l-Kibâr Fî Esfari’l-Bihâr**, (yay. haz. Orhan Şaik Gökyay), İstanbul, MEB, 1973, s. 217.

⁴⁶ Hayati Tezel, **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi**, C. I, Türkiye Cumhuriyeti Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, Deniz Basımevi, 1973, s. 689.

⁴⁷ Selim Sırrı Altıer, **Osmanlı Bahriyesi’nin Yelken Devri ve Türk Korsanları**, İstanbul, Boğaziçi Yayınları, t.y., s. 23-25.

⁴⁸ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 83.

⁴⁹ İdris Bostan, “Gemi (Osmanlı Dönemi)”, **DİA**, C. XIV, s. 11.

XIX. yüzyıla kadar Osmanlı donanmasını teşkil eden gemiler kürekli ve yelkenli olarak iki gruba ayrılmaktaydı. Kürek ve kısmen yelkenle hareket eden gemilere “çektiri” (çektirir) veya “çektirme” tabir edilirken, ana hareket kaynağı yelken olan gemilere ise “yelkenli” veya “kalyon sınıfı gemiler” denilmekteydi. Çektiri türü gemiler de büyük donanma gemileri ve ince donanma gemileri şeklinde ikiye ayrılıyordu ⁵⁰.

A. Kürekli Gemiler

1. Büyük Donanma Gemileri

a. Kadırga

Buna yabancı donanmalarında gali ve galer de denilmektedir. Yelken dönemine, yani kalyonculuğun birinci safaya geçtiği tarihe kadar Osmanlı donanmasının esasını kadırga tekneleri teşkil ederdi⁵¹. İki bodoslaması arası 55-56 zirâ (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 dururdu⁵². Bir kadırgada yirmi beş oturak ve kırk dokuz kürek vardır⁵³. Kadırganın her küreğini dörder beşer kürekçi çekerdi ⁵⁴. Buna göre, her kadırgada 100 savaşçı ile birlikte, 196 kürekçi, 20 alatçı, iki dümenci, bir yelkenci, iki gûmi,

⁵⁰ İdris Bostan, **a.g.md.**, s. 13.

⁵¹ Hayati Tezel, **a.g.e.**, s. 723.

⁵² İdris Bostan, **a.g.md.**, s. 13.

⁵³ Kâtip Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibâr**, s. 227.

⁵⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, s. 462.

iki kürek yapıcı, iki kalafatçı, iki neccar ve hepsine hükmeden, harita ve pusula kullanan bir reis olmak üzere 328 kişi bulunuyordu ⁵⁵.

Bir kadirgaya malzeme olarak üç yelken, iki tente, beş lenger, 6500-7000 kg. halat ve toplar için mermi olarak yeterince yuvarlak verilirdi. XV. yüzyılın sonlarında her gemide bir büyük topla dört darpzen ve sekiz prangı topu bulunurken daha sonraları biri başta, ikisi yanlarda üç top bulunurdu ⁵⁶.

XVII. yüzyılın başlarında bir kadirganın maliyeti, inşaat için lüzumlu kereste, çivi, zift, katran, üstüpü gibi malzeme masrafları yanında marangoz, bıçkıcı ve demirci gibi sanatkâr ücretleri ile birlikte 236.500 akçeye ulaşıyordu ⁵⁷.

Kanun olarak her yıl kırk kadar kadirga yapılacaktı. Koçi Bey'in yazdığına göre kırk kadirgaya sekiz bin kürekçi lâzımdı ki dört yedek ile beraber yukarıdaki miktarı bulmaktadır ⁵⁸.

Kalyonların gelişmesinden yani XVIII. yüzyılın başlarından itibaren kadirgalar eski önemlerini kaybetmiş ve tedrici surette görevlerini kalyonlara devretmeye başlamışlardır. Bunun için III. Ahmet döneminden başlayarak adetleri azaltılan kadirgalar I. Abdülhamit zamanında sona ermiş ve yalnız kadirga türünden olarak Kaptanpaşa Baştardası kalmıştır ⁵⁹.

b. Baştarda

Kadirgadan daha büyük olup 57-72 zirâ boyunda (43-55 m.) ve yirmi altı-otuz altı oturaklı idi; her küreğinde 5-7 kürekçi bulunuyordu. Tersane kethüdası ve tersane emini sefere çıktıklarında bu tür gemilere binerlerdi. Bunların 70-72 zirâ (53-55 m.) uzunluğunda, otuz altı oturaklı olan en büyükleri kaptan paşaya aitti ve adına "paşa baştardası" denilirdi. Bu gemilerin her küreğini 7 kürekçi çeker ve her kürekçi mangasının arasında 3

⁵⁵ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 86. Mevcudu bu şekilde zikreden Kâtip Çelebi, toplam 330 kişi olduğunu yazmaktadır (**Tuhfetü'l-Kibâr**, s. 227).

⁵⁶ İdris Bostan, **a.g.md.**, s. 13.

⁵⁷ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 86.

⁵⁸ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, s. 463.

⁵⁹ Hayati Tezel, **a.g.e.**, s. 724.

savaşçı bulunurdu. Toplam mürettebatı ise 500'ü kürekçi, 216'sı savaşçı ve gerisi gemici, topçu ve diğer hizmetliler olmak üzere 800'e ulaşıyordu. Paşa baştardasının baş tarafında 3 top, yanlarında daha küçük çaplı 4 veya 5 top vardı. Padişah için inşa edilen nisbeten süslü ve tekne, direk, kürek ve yelkenleri yeşile boyalı olanlara "baştarda-i hümâyun" veya "hünkâr baştardası" deniliyordu ⁶⁰.

c. Mavna

XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı donanmasında kullanılan mavna, baştardadan daha geniş ve yüksek, yirmi altı oturaklı, ekseriya iki, bazen üç direkli ve iki katlı olarak inşa edilen çektiri türünden bir savaş gemisi idi ⁶¹. 65 zirâ (49 m.) uzunluğundaki mavnaların elli iki küreğinin her birini yedi kişi çekmekteydi ⁶². Mavnalarda 364 kürekçi, 150 savaşçı ve 30 topçu bulunur, mürettepleri, gemicilerle beraber ortalama 600 kişi olurdu. 24 top taşırdı. Bu topların 8 tanesi başta, 4 tanesi kıçta, 12 tanesi bordalarda idi. Baş topları ağır, diğerleri hafif silahlardı ⁶³.

d. Firkate

Kâtip Çelebi'nin aktardığına göre on-onyedi oturaklı olan firkatelerin her küreğini ikişer-üçer kişi çekerdi ⁶⁴. Firkateler aynı zamanda ince donanma sınıfından oldukları için nehirlerde de kullanılmakta, süratli hareket ettiklerinden haber getirip götürmekteydiler. Savaş zamanlarında firkatelere 80, hattâ 100 levent konulmaktaydı ⁶⁵.

⁶⁰ İdris Bostan, **a.g.md.**, s. 13.

⁶¹ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 87-88.

⁶² İdris Bostan, **a.g.md.**, s. 13.

⁶³ Abidin Daver, **Türk Denizciliği**, İstanbul, t.y., s. 32.

⁶⁴ Kâtip Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibâr**, s. 225.

⁶⁵ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 83-84.

e. Pergende

On sekiz-on dokuz oturaklı, 33-40 zirâ (25-30 m.) uzunluğunda bir savaş gemisi idi ⁶⁶. XVI. yüzyılda firkate ile aynı kabul edilmekteydi ⁶⁷.

f. Kalite (Kalyata)

Buna yabancılar kalyota, galita, galyot derlerdi. Çektiri türünden olan kalite⁶⁸, on dokuz-yirmi dört oturaklı bir gemidir⁶⁹. 42-48 zirâ (32-36 m.) uzunluğundaki bu gemiler ince donanmada da mevcuttu. Kalitelerin başlarında topu ve savaş zamanlarında 220 savaşçısı vardı ⁷⁰. Kaliteler bilhassa takip hizmetinde kullanılmaktaydı ⁷¹.

Osmanlı donanmasında, 40 kadirga, 6 mavna ve 1 başarda birleşince “donanma” denilen bir filo vücuda gelirdi. Bu 47 gemideki insan mevcudu 10.500 kürekçi, 5.300 savaşçı olmak üzere 16.400 kişiydi. Bu filoya 20 bey gemisinden mürekkep bir ince filo da iltihak ettirilmek kanun iktizasından olduğundan filo mevcudu 67 gemiye yükselirdi. Her bey gemisinde 100 savaşçı bulunduğu göre, 67 gemilik bir filoda 7000 kadar savaşçı asker bulunurdu ⁷².

2. İnce Donanma Gemileri

İnce donanma gemileri daha çok yardımcı gemiler olarak, bazıları nakliyede ve bazıları da nehirlerde kullanılıyordu. Bunlar arasında önceleri savaş gemisi olduğu halde sonraları nakliye amacıyla kullanılan *karamürsel*,

⁶⁶ İdris Bostan, **a.g.md.**, s. 13.

⁶⁷ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 84.

⁶⁸ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, s. 460.

⁶⁹ Kâtip Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibâr**, s. 225.

⁷⁰ İdris Bostan, **a.g.md.**, s. 13.

⁷¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, s. 460.

⁷² Abidin Daver, **a.g.e.**, s. 33. Ayrıca bkz. Kâtip Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibâr**, s. 227.

daha çok nehirlerde ve bazen Karadeniz kıyılarında seyreden *şayka*, haberci gemisi olan ve nakliye de kullanılan *işkampoye*, nakliye ve muhafaza hizmetinde kullanılan *üstüaçık*, *aktarma*, *çekeleve*, *at*, *taş* ve *top gemileri* önemli yer tutuyordu ⁷³.

B. Kalyon Sınıfı (Yelkenli) Gemiler

Kalyon tipi gemiler, *kalyon*, *firkateyn*, *korvet*, *burton*, *barça*, *ağribar*, *ateş gemisi*, *şalope*, *brik*, *uskuna* ve *şehtiye* adlarını taşımaktaydı ⁷⁴.

1. Kalyon

Genel anlamda bütün yelkenli gemilere kalyon denilmekle birlikte bu ad aslında en büyük üç direkli gemiler için kullanılmıştır. Kalyonlar XV. yüzyılın sonlarından XIX. yüzyılın ortalarına kadar kısmen taşımacılıkta ve genellikle de savaş gemisi olarak donanmada yer almıştır ⁷⁵.

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 (45-49m.) uzunluğundaydı ve sayıları 110-120 arasında değişen topları yine iki sıralı dizilmişti ⁷⁶.

İlk büyük kalyonlar, Osmanlı donanmasının henüz kuruluş aşamasında olduğu II. Bayezid döneminde Kemal Reis tarafından yapılmıştır (iki adet). Bunlar, o zamanki adıyla *göke/göge* denilen 2500 ton ağırlığında, kürekli ve

⁷³ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 218.

⁷⁴ Erdinç Sancar, **a.g.e.**, s. 347.

⁷⁵ Erdinç Sancar, **a.g.e.**, s. 347-348.

⁷⁶ İdris Bostan, **a.g.md.**, s. 14.

özellikle yelkenle hareket eden İspanyol tipi büyük bordalı gemilerdi ⁷⁷. Kanuni Sultan Süleyman zamanında bir ara, Venediklilerin karaka dedikleri kalyonların benzeri İstanbul Haliç Tersanesi'nde yapılmaya başlanmışsa da, 1500-2000 tonlato hacmindeki bu büyük teknelerin rüzgârsız havalarda seyr-i sevkleri mümkün olmadığından, yeni olarak yapımları durdurularak eskiden olduğu gibi çektirilere önem verilmeye başlanmıştır ⁷⁸. Fakat XVII. yüzyıl ortalarında Girit seferleri esnasında ve Çanakkale Boğazı'nın Venedikliler tarafından kapanması üzerine tekrar kalyon yaptırılmıştır ⁷⁹. Köprülüzâde Fazıl Ahmed Paşa sadaretinde kalyon yapılması yine terk edildiyse de H.1093 (M.1682) yılında Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın himmetiyle yeniden kalyona önem verilmiş ve kalyonculuk için bunu daha önce tatbik etmiş olan Garp ocaklarından yetenekli kaptanlar getirtilmiştir. Cezayirli Hasan Paşa zamanında Kasımpaşa'da kalyoncu kışlası yapılarak, kalyonculuk tersanede bir ocak halinde inkişaf etmiş ve bunların kaptan, ağa, çavuş, hoca ve topçularına fazla maaşlar ve tayinler tahsis edilmiştir. Ve bundan sonra kalyonculuk devam etmiştir. Kalyonlar XVII. yüzyılın yarısından sonra ad almışlardır ⁸⁰.

2. Firkateyn

Üç direkli yelkenlilerdendir. Hem güvertede hem de ambarında topu vardı; boyu muhtelif uzunlukta olup, vesikalarda 45-55 zirâ arasında yapılmış oldukları görülmektedir. Otuzdan yetmişe kadar topu vardı ve hareketleri seriydi ⁸¹.

⁷⁷ İdris Bostan, **a.g.md.**, s. 14.

⁷⁸ Selim Sırrı Altier, **a.g.e.**, s. 45.

⁷⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, s. 469.

⁸⁰ Hayati Tezel, **a.g.e.**, s. 728.

⁸¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, s. 470-471.

3. Korvet

Korvet, üç direkli, iki veya üç ambarı ve sadece güvertesine dizilmiş 20-30 topu bulunan daha küçük boyda bir savaş gemisiydi⁸². Teknenin uzunluğu 33-39 zirâdır⁸³.

4. Burton (Burtun)

Burton, XVII. yüzyılın ortalarına doğru kullanılmaya başlanan kırk elli toplu bir savaş gemisiydi; sefer sırasında erzak ve asker naklinde de çalıştırılırdı⁸⁴. Kâtip Çelebi, kendi döneminde kalyon olarak burtunların bulunduğundan bahsetmektedir⁸⁵.

5. Barça

Ekseriyetle Hollandalılar ve Cenevizliler tarafından kullanılan, dipleri düz⁸⁶, iki ve üç direkli bir yelkenli gemi idi. Kalyondan küçük olan barça ticaret ve savaş gemisi olarak kullanılmıştır⁸⁷. XV. yüzyılın sonlarına ait bir barçada, 4 şayka topu, 12 pâre baş top, 12 büyük darbezen ve 35 adet de prangı topu ile küçük ve büyük olarak 83 adet demir ve tunç dökümden mâmul top bulunmaktaydı. Altıları düz olduğundan, büyük göl ve nehirlerde de hizmet görüyorlardı⁸⁸.

⁸² Erdiñ Sancar, **a.g.e.**, s. 348.

⁸³ Selim Sırrı Altier, **a.g.e.**, s. 41.

⁸⁴ İdris Bostan, **a.g.md.**, s. 14.

⁸⁵ Kâtip Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibâr**, s. 225.

⁸⁶ Fevzi Kurtoğlu, **Türklerin Deniz Muharebeleri**, İstanbul, 1932, s. 11.

⁸⁷ İdris Bostan, **a.g.md.**, s. 14.

⁸⁸ Selim Sırrı Altier, **a.g.e.**, s. 41.

6. Ağribar

Ağribar, bir savaş gemisi olmaktan çok nakliye gemisiydi. Ancak, XV. yüzyılda bir ağribarda bulunan toplar, onun en azından o dönemde bir savaş gemisi olarak kullanıldığını göstermektedir ⁸⁹.

7. Ateş Gemisi

Bu tip teknelerin içerisinde iş bilir usta gemici bulunur, infilak edici, yakıp tutuşturucu maddeler fıçılara doldurularak konur ve bilhassa geceleyin veya puslu sisli havalarda, müsait rüzgârlarla düşman gemilerine görünmeden yaklaşılar, ayarlanmış fitiller ateşlenerek yangın çıkartılırdı. İçindekiler ya yüzerek, ya da geride bekleyen bir sandalla kendi teknelerine dönerlerdi ⁹⁰.

8. Şalope

Şalope, küçük ve ambarsız gemilerden olup, haberleşmede kullanılmaktaydı ⁹¹. İki direkli ve 27 zirâ olurdu ⁹².

9. Brik

Yelkenli gemilerin iki direkli ambarsız (tek ambarlı) olanlarına brik denirdi. Brikler yarım armalı, zamanın en seri savaş gemilerinden olup, küpeşte lumbarlarında topu vardı ⁹³.

⁸⁹ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 96.

⁹⁰ Selim Sırrı Altier, **a.g.e.**, s. 38-39.

⁹¹ Erdinç Sancar, **a.g.e.**, s. 349.

⁹² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, s. 466.

⁹³ Hayati Tezel, **a.g.e.**, s. 726.

10. Uskuna

Uskunanın iki direği ve 16 topu vardı ⁹⁴. 27 zirâ uzunluğundadır ⁹⁵.

11. Şehtiye

Buna *şitye* de denilir; alelâde iki direkli olan şehtiyeler büyük ve küçük olarak iki kısımdı. Küçük şehtiyeler 23-27 zirâ, büyükleri ise 29-35 zirâ olurdu. Büyükleri bazen üç direkli idi. Bir vesikada *şehtiye brik* adlı bir şehtiyeden bahsedilmektedir. Diğer bir vesikada çamlıca ile şehtiye'nin aynı şey olduğu yazılmaktadır ⁹⁶.

Gemilerde kullanılan savaş malzemeleri ise barut, top, yuvarlak, ok ve yay idi ⁹⁷.

IV. GEMİ YAPIMI İÇİN GEREKLİ MALZEMELERİN TEMİNİ

Osmanlı donanmasındaki gemilerin yapımında kullanılan malzemeler daha çok kereste, funda, demir, katran, yağ, reçine, bal mumu, kendir, ispavlu, üstüğü, kirpas ve keneviçeden oluşuyor; bunların önemli bir kısmı avâriz karşılığında reâyâyâ ocaklık olarak yüklenmek, bir kısmı da piyasadan satın alınmak suretiyle temin edilmekteydi ⁹⁸.

Gemilerin ahşap olduğu bu yüzyıllarda en fazla ihtiyaç duyulan malzeme de kereste idi. Kereste daha çok Kocaeli ve civarından, Biga ve civarından, Karadeniz'in Anadolu ve Rumeli sahillerinden temin ediliyordu. Gemi inşasında kullanılan çivi ile lenger, çapa ve benzeri malzemelerin yapımında kullanılan demir, ham olarak Bulgaristan'daki demir sanayinin

⁹⁴ İdris Bostan, *a.g.md.*, s. 15.

⁹⁵ Selim Sırrı Altier, *a.g.e.*, s. 40.

⁹⁶ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, s. 467-468.

⁹⁷ İdris Bostan "Osmanlılar (Denizcilik)", *DİA*, C. XXXIII, s. 515.

⁹⁸ İdris Bostan, "Gemi", s. 15.

merkezi sayılabilecek Samakov'dan sağlanıyordu. Kurşun, Rumeli'de Kuzey Sırbistan ve Bosna bölgelerindeki kurşun madenlerinden, Anadolu'da Gümüşhane, Ergani ve Keban madenlerinden elde ediliyordu. Katran, Arnavutluk ve Eflak ile Karadeniz Bölgesi ve Çanakkale civarından temin ediliyordu. Zift, Midilli, Avlonya, Pazarcık ve Gelibolu taraflarından sağlanıyordu. Kendir, özellikle Karadeniz bölgesindeki üretim yerlerinden kısmen de Ege ve Trakya havasından getirtiliyordu. Pamuk ipliğinden dokunan bir bez olan kirpas gemi yelken ve tentelerinin yapımında kullanılıyordu. Temin edildiği yerler arasında Gelibolu, Eğriboz, Mısır, Ege Bölgesi ve Kıbrıs bulunuyordu ⁹⁹.

⁹⁹ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 218-219.

İKİNCİ BÖLÜM

SAMSUN TERSANESİ VE EKONOMİK FONKSİYONU

Çok eski dönemlerden beri meskûn bir yer olan Samsun¹, Selçuklular döneminde Karadeniz ticaretinde önemli bir liman şehri iken; Osmanlıların eline geçtikten sonra, özellikle ticarî açıdan günden güne gerilemiş ve eski önemini kaybetmiştir. Karadeniz'in XV-XVI. yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin bir iç denizi haline gelmesi, yabancı bandıralı gemilerin bu denize girmesinin yasaklanması, Karadeniz kıyı şehirlerinin gerilemesine sebep olmuştur. Bunun tabii sonucu olarak Samsun şehri de hem nüfusça, hem ticarî açıdan, hem de ekonomik açıdan gerilemiştir². Hattâ, mahallî idarecilerin şehirden göçü önlemek, daha fazla nüfusu şehre çekmek ve ticarî canlılığı arttırmak için aldıkları tedbirler de bir sonuç vermemiştir³. Dolayısıyla Samsun şehri uzun süre az önemli bir iskele rolünü oynamıştır. Hele 1774 yılında Kırım'ın da terki ile Samsun'un önemi daha da azalmıştır⁴.

Tüm bu olumsuz koşullara rağmen, Samsun'da, Sinop'tan sonra Karadeniz'de en fazla gemi inşa edilen ve özellikle de kendir teli dokunan bir tersane bulunmaktadır⁵. Bu bağlamda, aşağıda Samsun Tersanesi'nin Osmanlı denizciliği açısından yeri ve ekonomik açıdan fonksiyonu belirlenmeye çalışılacaktır.

¹ Besim Darkot, "Samsun", **İA**, C. X, s. 172.

² M. Emin Yolalıcı, **XIX. Yüzyılda Canik (Samsun) Sancağı'nın Sosyal ve Ekonomik Yapısı**, Ankara, TTK Yayınları, 1998, s. 21.

³ Bahaeddin Yediöldüz, "1485-1576 Yılları Arasında Samsun Şehri", **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)**, (haz. Mehmet Sağlam, Bayram Kodaman), Samsun, 1988, s. 302.

⁴ M. Emin Yolalıcı, **a.g.e.**, s. 21.

⁵ Mehmet Öz, "XV. Yüzyıldan XVII. Yüzyıla Samsun Yöresi", **Geçmişten Geleceğe Samsun**, (yay. haz. Cevdet Yılmaz), Samsun, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, 2006, s. 18.

I. KERESTE TEMİNİ VE GEMİ İNŞASI

Gemi inşasında ana malzemeyi teşkil eden kereste, inşa faaliyetlerinin her zaman devam etmesi ve bilhassa sefer yıllarında artması sebebiyle, mühimmat ihtiyacı arasında ilk sırayı almış, temin ve tedariki hususu Tersâne-i Âmire'nin en önemli meselelerinden biri olmuştur ⁶.

Gemi inşasına esas olan kereste çeşitleri arasında meşe, çam, karaağaç, kestane, ceviz, şimşir, ıhlamur ve çınar gibi ağaçlar bulunmaktaydı ⁷. İdris Bostan XVII. yüzyılda gemi inşasında 76 çeşit ocaklık kereste kullanıldığını ifade etmektedir ⁸. Keresteler, ekseriyetle gemilerin inşasında kullanıldıkları yerin adına göre “bodostama-i kadirga, eygü-i paşa, kemere-i kadirga” veya ağacın adına göre “çam, bellût, vürdinar-ı çam” ya da ait oldukları bölgenin adıyla “Rumeli-i kebîr, taban-ı Şile, elvâh-ı İznikmid” gibi değişik adlarla zikrediliyorlardı ⁹.

Tersâne-i Âmire'nin kereste ihtiyacını avâızları mukabilinde ocaklık olarak büyük ölçüde karşılayan bölge, Kocaeli livasındaki ormanları içine alan İznikmid, İznik, Yalakâbâd, Sarıçayır, Pazarköy, Âb-ı Sâfî, Karamürsel, Akhisar, Geyve, Akyazı ve Sabanca kazaları ile Üsküdar'a tâbi Kaymas, Ağaçlı, Akâbâd, Gençli, Şeyhli, Kandıra ve Taşköprü nahiyelerinden teşekkül etmekteydi ¹⁰.

Bir kadirganın ihtiyacı olan kereste miktarı küreği ve direği ile birlikte 56.000 akçelik kereste olup; baştarda için üç ve mavna için iki kadirgalık kereste gerekmekteydi ¹¹. Bir kalyon için ise 86.210 akçelik 10.000 adet kadar kereste gerekmekteydi ¹².

Her yıl gemi inşası için lüzumlu olan kereste, Kapudan paşa veya Tersâne-i Âmire'den verilen çaplara uygun olarak, Tersâne-i Âmire'den

⁶ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 102.

⁷ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 218.

⁸ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 104.

⁹ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 102.

¹⁰ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 102-103.

¹¹ Kâtip Çelebi, **Tuhfetü'l Kibâr**, s. 228.

¹² İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 104.

gönderilen mühürlü ve imzalı tevziat defterlerine göre, İznikmid'de görevli kereste emini vasıtasıyla reâyaya taksim edilmekte ve en kısa zamanda kesilmesinin temini yoluna gidilmekteydi. Kerestenin kestirilmesi, iskelelere nakli ve ücretlerin ödenmesi işi ile İznikmid'de ekseriyetle kereste emini, bazen de bıçkıcıbaşı görevli idi. Üsküdar'da ise, bu işi korucubaşı yerine getirmekteydi ¹³.

Kocaeli civarındaki ormanlık bölgelerde yaşayan halk, aynı zamanda kereste ticareti de yapmakta, hazırladıkları keresteyi İznikmid iskelesine getirip satmaktaydılar. Ancak, devlet, memleket haricine ve tüccara kereste ticareti yapılmasını yasaklamaktaydı ¹⁴.

Biga, Çan, Kal'a-i Sultâniye ve havalisinden de Tersâne-i Âmire'ye ocaklık olarak on kadırgaya yetecek kadar çam kerestesi tedarik edilmekteydi ¹⁵.

Tersâne-i Âmire için kereste ihtiyacı, ocaklık bölgeler dışında, bulunduğu diğer bölgelerden satın alınarak da tedarik edilebiliyordu. Bu bölgeler, Karadeniz'in Samsun'a kadar Anadolu, Varna'ya kadar Rumeli sahilleri (Vize, Midye, Saray, Burgos, Pınarhisarı ve Kırkkilise) ve Bolu havalisi idi. Bu bağlamda Karadeniz'in Samsun'a kadar olan bölgelerindeki Amasra, Bartın, Ereğli, Samsun, Çayağzı, Sinop, Gerze gibi bölgeler reâyası bedelleri karşılığında kendilerinden istenen keresteyi hazırlamak mecburiyetindeydiler ¹⁶. Sinop ve Samsun civarından iyi meşe ve karaağaç temin edildiği kaydedilmektedir ¹⁷.

Bu bağlamda Canik yöresi, temelde Sinop Tersanesi'nde, ama aynı zamanda Samsun'da gemi yapımı için hem işgücü hem de hammadde sağlamaktaydı ¹⁸.

Evliya Çelebi Seyahatnâmesi'nde Samsun'da bir gemi inşa faaliyetinden bahsetmeyip, sadece halkının gemici ve kendirci olduğunu

¹³ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 104-107.

¹⁴ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 111.

¹⁵ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 112.

¹⁶ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 115-117.

¹⁷ Ali Haydar Alpagut, Fevzi Kurtoglu, **Türklerin Deniz Harp Sanatına Hizmeti**, III. Kısım, İstanbul, 1939, s. 59-60.

¹⁸ Mehmet Öz, **XV. - XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı**, Ankara, TTK Yayınları, 1999, s. 111.

belirtmesine rağmen¹⁹, XVI. yüzyıldan itibaren Samsun'da gemi yapımına da başlandığı bilinmektedir²⁰. Samsun Tersanesi'nde, H.979 (M.1572) yılında 5 kadirga²¹, H.1010 (M.1601-1602)'da 7 kadirga²², H.1061(M.1650)'de kalyonlar²³, H.1066(M.1655-1656)'da 2 kalyon 2 kadirga ve H.1067(M.1656-1657)'de 4 kadirga inşa edilmiştir²⁴.

II. KENDİR VE KENDİRİN KULLANIM ALANLARI

A. Kendir ve Kendir Üretimi

Kendir, kenevir bitkisinin sapından çıkarılan lifin adıdır. Türkçede bitkinin asıl adı olarak kenevir yerine kendir kullanımı -bilhassa halk arasında- daha yaygındır²⁵. Osmanlı döneminde genellikle “kendir, kettan, kendir lifi, kendir teli ve tel kendir” adıyla zikredilmektedir²⁶. Keten ile kendir arasında bazı farklılıklar bulunmaktadır. Kendirden daha çok kaba dokunan çadır, branda, kalın kumaş, ip, urgan, halat gibi malzemeler yapımında, ketenin ise daha çok yazlık türü elbiselik kumaşlarda kullanıldığı ifade edilmekle beraber, her iki bitkinin de sonuç olarak aynı fonksiyonu icra ettiği belirtilmektedir²⁷. Ayrıca, XII. yüzyılda kendirden “Kanaviçe” denilen bir bez yapılmakta ve İstanbul'a ihraç edilmektedir²⁸.

¹⁹ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi*, C. II, s. 45. Ayrıca bkz. Besim Darkot, *a.g.md.*, s. 175.

²⁰ Hilmi Çağlar, “Samsun'un Tarihçesi ve Vilâyet Dâhilinde Bulunan Tarihi Eserler”, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, (Basılmamış Lisans Tezi), İstanbul, 1971, s. 24.

²¹ BOA, MD. 10, 107/170.

²² İdris Bostan, *a.g.e.*, s. 23-24.

²³ BOA, KK. 72, s. 149 (Canik Sancağı kadılarından, Samsun'da inşa edilen kalyonların denize indirilmesi için insan gönderilmesi istenmiştir).

²⁴ İdris Bostan, *a.g.e.*, s. 24.

²⁵ Mehmet Taştemir, “Karadeniz Bölgesinde Kendir-Keten Üretimi ve Kullanım Alanları (XV. Yüzyıl Sonu-XVII. Yüzyıl İlk Yarısı)”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sayı: 8, İstanbul, 2003, s. 1.

²⁶ Mehmet Taştemir, *a.g.m.*, s. 3.

²⁷ Mehmet Ali Ünal, “XVI. Yüzyılda Sinop Tersanesi İçin Canik Sancağı'ndan Malzeme Temini”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, (yay. haz. Cevdet Yılmaz), Samsun, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, 2006, s. 242.

²⁸ Baki Sarısakal, *Bir Kentin Tarihi Samsun*, Samsun Araştırmaları- 1, Samsun, 2002, s. 258.

Tersanenin kendir gereksiniminin bir kısmının Kıbrıs ve Trakya'dan, Aydın ve Saruhan vilâyetlerinin zengin tarım alanlarından karşılandığı, ancak esas kendir kaynağının Samsun yöresi olduğu anlaşılmaktadır ²⁹. Bu havalide, Canik Sancağına bağlı Erim (Arım), Terme, Ünye, Hisarcık, Ayvacık, Ökse, Fenârî, İfrâz-ı Fenârî ve Akçay kazalarından müteşekkil dokuz kaza Tersâne-i Âmire'ye kendir veren ocaklıklardır ³⁰.

XV. yüzyılda Arım ve Terme'de keten ve kendirin tarım ürünleri içindeki payı % 10 civarındaydı. 1570'lerde Ünye, Arım ve Terme'de bu iki ürün toplam tarım gelirinin % 13'ünü -muhtemelen bu sayı daha yüksek olmakla birlikte- sağlamaktaydı. Sadece kendir üretimi değil, onunla bağlantılı olarak, halat, urgan, vb. imali veya kendirin yarı işlenişi gibi faaliyetler de mahallî ekonomi için önem arz ediyordu ³¹.

Evliya Çelebi'nin Samsun'dan bahsederken "Cemî'î dünyâya kendir ipleri bu diyârdan müstevlî olur" ³² ifadesini kullanması kendirin bu bölgede ne kadar fazla olduğunun bir kanıtıdır.

Kâtip Çelebi ise, Samsun'dan her yıl alınan kendir miktarının 7000 kantar ³³ olduğunu kaydetmektedir. Fakat XVII. yüzyılın yaklaşık ikinci yarısından itibaren avâriz defterlerinde ve ilgili hükümlerde ocaklık ayrılan kazalardan istenen miktarın 5000 kantar olduğu görülmektedir ³⁴.

Donanmanın ihtiyacı olan kendiri yetiştirenler avârizları mukabelesinde ocaklık olarak devlete her yıl kendir vermekle yükümlüydü ³⁵. "Mukataa kendiri" diye bilinen bu yükümlülüğün imamlar ve diğer cami hizmetlileri, dervişler ve köprücüler muafı ³⁶. Bu yükümlülüğün bölgeye hangi tarihte verildiğine dair kesin bir kayıt olmamasına rağmen XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başladığı anlaşılmaktadır. Zirâ Ekim 1539 (Cemaziye'l-

²⁹ Suraiya Faroqhi, **Osmanlı'da Kentler ve Kentliler: Kent Mekânında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi (1550-1650)**, (çev. Neyyir Kalaycıoğlu), 4. baskı, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2004, s. 162.

³⁰ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 137.

³¹ Mehmet Öz, **a.g.e.**, s. 97.

³² Evliya Çelebi, **Evliya Çelebi Seyahatnâmesi**, C. II, s. 46.

³³ Kâtip Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibâr**, s. 230.

³⁴ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 137.

³⁵ Mehmet Taştan, **a.g.m.**, s. 11.

³⁶ Suraiya Faroqhi, **a.g.e.**, s. 163. Kendir haslarında oturanların sayısı için ayrıca bkz. BOA, MAD. 268 (H.1053/M. 1643-1644).

âhir 946) tarihli bir vesikada, ocaklık tabiri geçmemesine rağmen, Samsun'a bağlı kaza ve nahiyelerden kendir temini cihetine gidilmiş olduğu belirtilmektedir. Dolayısıyla tabirin bu yıllardan sonraki tarihlerden itibaren kullanıldığı tahmin edilebilir ³⁷. Ayrıca bu tarihlerden itibaren mühimme defterlerinde kendir temini ile ilgili hükümlere rastlanması da bunu kanıtlamaktadır ³⁸.

Tersâne-i Âmire'nin ihtiyacı olan ocaklık miktarı kendiri, Canik Sancağı'ndaki kazalardan temin ve Tersâne-i Âmire'ye nakli ile kendir emini³⁹ görevliydi. Ayrıca aynı bölgeden ocaklık fazlası kendir satın alınması gerektiğinde veya ocaklık kendirin tahsili için görevli bir kendir emini bulunmadığı zamanlarda genellikle Dergâh-ı Ali kapıcı başlarından biri mübâşir tayin ediliyordu ⁴⁰.

Tersâne-i Âmire tarafından tayin edilen kendir emini, maiyeti ile birlikte devletin ihtiyacı olan kendir tellerini toplamak ve bunları büktürmekle mükellefti. Kendir tahsil olunacağı zaman, kazalarda kadılar başta olmak üzere yerel yöneticiler ve askerî sınıf mensupları kendir eminine yardımcı olmaktaydı ⁴¹.

Ocaklık kendirin temini için bu civardaki bazı gelirlerin tahsis edildiği anlaşılmaktadır. Mesela, H.1043 (M.1633-1634) yılında Canik'deki "müselleman-ı mensûh" gelirlerinden 280.000 akçe, Samsun iskelesi mukataasından 100.000 akçe ve Ünye'nin mübâyaa akçesinden 60.000 akçe olmak üzere toplam 440.000 akçe bu işe ayrılmıştır ⁴².

Tersâne-i Âmire için lüzumlu kendir, ocaklık kendir kâfi gelmediğinde yine aynı bölgeden satın alınmak suretiyle de temin ediliyordu. Nitekim

³⁷ Mehmet Taştan, **a.g.m.**, s. 11.

³⁸ BOA, MD. 16, 85/168 (H. 979/M. 1571); BOA, MD. 23, 216/458 (H. 981/M. 1573-1574).

³⁹ "Kendir emini" ifadesi bu döneme ait belgelerde sık sık geçmektedir. Bkz. BOA, MD. 80, 126/324 (H.1022/M.1613-1614), BOA, MD. 91, 156/504 (H.1056/M.1647) ve BOA, KK. 72, s. 148 (H.1061/M. 1651). Ayrıca bkz. İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 140.

⁴⁰ BOA, MD. 98, 58/175; BOA, MAD. 7179, s. 113; BOA, MAD. 2787, s. 101. Ayrıca bkz. İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 140.

⁴¹ Mehmet Taştan, **a.g.m.**, s. 20.

⁴² BOA, KK. 178, 24/5 (H.1043/M. 1633-1634). Ayrıca bkz. Mehmet Taştan, **a.g.m.**, s. 12; İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 138.

H.1058 (M.1648) yılında ocaklık olarak alınandan başka 4000 kantar kendirin narh fiyatı üzerinden satın alınması cihetine gidilmiştir ⁴³.

Kendir alımının yapıldığı durumlarda ise birtakım olumsuzluklar yaşanabiliyordu. Üretici konumundaki “kendirzâdegânlar”, zaman zaman kendir vermekte direnmişler, hattâ kendilerini muaf zümreler sınıfına kaydettirdikleri de olmuştu. Bu durumlarda derhal yeniden tahrir yaptırılarak durumları tespit edilirdi. Her ne şartta olursa olsun bu sınıfa mensup kişiler mutlaka üzerlerine düşen kendiri vermekle mükellef idiler. Bunun dışında, “madrabaz” denilen fırsatçı ve stokçu esnafın, halktan ucuza aldıkları kendiri devlete fahiş bir fiyatla sattıkları olurdu. Hattâ bunlara bazen yerel yöneticiler ile kadılar da katılırdı ⁴⁴.

Nitekim, 2 Rebi’ül-evvel 980 (13 Haziran 1572) tarihli Trabzon kadısına gönderilen bir hükümde, Samsun’a gelen kendirin kantarı 70 akçeyle alınırken, Trabzon kazasında kadının marifetiyle kendirin kantarına 200 akçe fiyat biçildiği, bu yüzden Samsun çevresinde bulunan kendirin bazı “matrabazlar” tarafından Trabzon’a getirildiği kaydedilmektedir ⁴⁵.

Canik Sancağı’ndan toplanan kendir, Samsun iskelesinden gemilerle Tersâne-i Âmire’ye naklediliyor, gemilerin nakliye ücreti ise, kendir emini tarafından gemi sahiplerine ödeniyordu ⁴⁶.

Sinop’ta inşa olunan gemiler için de, komşu sancakta üretilen kendir nakliyat açısından büyük bir avantaj teşkil ediyordu. Gemi yapımı kararı alındıktan sonra malzeme teminiyle ilgili olarak çevre kazalara hükümler gönderildiği zaman kendir teli konusunda da derhal Canik Sancağı kadılarına ihtiyaç duyulan miktardaki kendiri narh-ı câri üzere temin etmeleri konusunda emir veriliyordu ⁴⁷.

⁴³ BOA, MAD. 7179, s. 113. Ayrıca bkz. İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 138.

⁴⁴ Mehmet Taştan, **a.g.m.**, s. 21.

⁴⁵ M. Hanefi Bostan, **XV.-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadî Hayat**, Ankara, TTK Yayınları, 2002, s. 414.

⁴⁶ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 140.

⁴⁷ Mehmet Ali Ünal, **a.g.m.**, s. 242-243.

B. Kendirin Kullanım Alanları

Kendir, ham olarak alındığı gibi, kendir teli ve urgan halatı şeklinde imal edildikten sonra da alınmaktaydı. Ham kendir, bazı işlemlerle tel ve halat haline geliyor ve bu esnada kendirden bir miktar da zâyi oluyordu. XVI. yüzyılda tel elde etmek üzere, mazmanlara verilen kendirin her 100 kantarından 10 kantarının usûle göre tarak zâyiâtı olduğu belirtilmekte, halat yapmak üzere üstaplara verilen her 100 kantar kendir telinde de 5 kantar tarak zâyiâtı olarak kabul edilmekteydi ⁴⁸.

Devlet, malzeme imalini ya kendisine bağlı mahzenlerde yaptırır veya özel sektöre sipariş üzere bükürürdü. Sinop, Samsun ve Ünye'de bazı mahzenler bulunmaktaydı ki, bunlardan kapasite açısından en büyüğü ise Samsun'da idi ⁴⁹.

Kendir emini tarafından tayin edilen urgancıbaşı, mahzende bükülecek olan urganlar ile ustalara nezaret etmekteydi. Urganların, ustabaşılara verilen numuneler doğrultusunda bükülmesi istenirdi. Urgan imalinde iklimin rolü önemliydi; eğer mutedil bir hava yoksa kaliteli ürün elde etmek zordu. Özel sektörde de aynı yöntem uygulanmaktaydı. Mahzenlerin dışında ve merkezden uzak yerlerden mîrî için alınacak kendir ve urganların alımlarında da titizlik ve hassasiyet gösterilirdi. Aksi bir durumda ise ilgililer cezalandırılırdı. 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, hukukları da korunurdu ⁵⁰.

Kendir hasadından sonraki işlemler çok ve yorucu olmasından dolayı kolektif bir çalışmayı gerektirmektedir. Lifler, sapından ayrıldıktan sonra dövme safhasına geçilir. Dövme safhasında birçok alet kullanılmaktadır. Sapından ayrılan lifler yassı bir taş üzerinde ağaç tokmakları yardımıyla

⁴⁸ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 139.

⁴⁹ Mehmet Taştanir, **a.g.m.**, s. 22.

⁵⁰ Mehmet Taştanir, **a.g.m.**, s. 22.

ezilerek yumuşatılır. Bu esnada lifin renkleri açılır ve daha sonra tarama işlemine geçilir. Taranan lifler düzgün bir hal alarak imalâta hazır hale gelir. Kendirin işlenmiş halinden elde edilen ürünler şunlardır: kınnap, sicim, urgan ve halat ⁵¹.

1. Kınnap

İmal edilen ürünlerin en incelerinden olup iki veya üç telli olarak, en iyi elyaftan yapılmaktadır. Özellikleri itibarıyla halkalı kınnap, örme kınnap, uç kınnapı, ikili kınnap ve üçlü kınnap olmak üzere beş çeşidi vardı. Bunlar halkın en önemli geçim kaynağını oluşturmuştur. İmalât safhasına gelmiş olan bu maddeden yazlık giyim için entari, gecelik, yatak ve yorgan çarşafı ve başörtüsü imal edilmekteydi. Ayrıca bu ince liflerden elde edilen iplerden tente, balık ağı, çuval ve halı dokumasında çözgü ipi, çadır ve branda imali yapılmaktaydı. Bilhassa deniz suyuna karşı mukavemetli olması hasebiyle denizcilik malzemelerinin yapımında tercih edilmekteydi ⁵².

2. Sicim

Kınnaplardan daha kalın olarak imal edilir. Argalya (ince argalya ve kalın argalya), franya (kırbaçlık franya, dört kırbaçlık franya, Selanik franyası, örmelik franya), pazar sicimi, bel ipi gibi çeşitleri bulunmaktadır ⁵³.

⁵¹ Mehmet Taştanir, **a.g.m.**, s. 19.

⁵² Mehmet Taştanir, **a.g.m.**, s. 19.

⁵³ Mehmet Taştanir, **a.g.m.**, s. 19.

3. Urgan

Kullanım alanı en geniş mamuldür. Bağlama, düğümleme, sarma, paketlenme, tutturma ve balyalama işlerinde yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Hammadde olarak kullanılan kenevirin yetiştirilip işlenmesinden, imaline ve pazarlanmasına kadar geniş bir toplum kesimini ilgilendirmektedir. Urganlar hazır ve sipariş olmak üzere iki şekilde imal edilmekteydi. Sipariş yoluyla imal edilenler, siparişi verenin arzu ettiği ebat ve uzunlukta yapılırdı. Hazır olanlar ise standartlara uygun bir şekilde yapılarak satışa sunulurdu. Diğer esnaf teşkilâtlarında olduğu gibi urgancı esnafının da teşkilâtı bulunmaktaydı. Esnaf teşkilâtının içinde kethüda, nakib, şeyh, yiğitbaşı vb. bulunmakta ve faaliyet yürütmekteydiler. Hiçbir imalâtçı bozuk tellerden urgan imal edemezdi. Zirâ istenmeyen şekilde mal üreten urgancılar, halkın huzurunda teşhir edilerek imalâtçısı küçük düşürülür ve bu işten el çektirilirdi ⁵⁴.

Urganlar da sicimlerde olduğu gibi çeşitli ebat ve uzunlukta imal edilmekteydi. Bunlar, yarımlik, üçyüzlük, okkalık, beşyüzlük, birbuçukluk, ikilik, ikibuçukluk olarak adlandırılırdı ⁵⁵.

4. Halat

Urgandan daha kalın olup 5 ilâ 50 kilo arasında değişen ağırlıkta imal edilmekteydiler. Umumiyetle sipariş üzerine yapılırdı. Muayyen bir çeşidi olmamasına rağmen isteğe göre yapılmaktaydı. Daha ziyade gemi ve donanmanın ihtiyacı için yapılırdı. Uzunlukları yüz metreye kadar olabilmekteydi ⁵⁶.

Bir kadırgada çarmıh, abli, yalkı kazı, üçürdek, bradone ve tartıla adı verilen halatlar bulunmaktaydı. Geminin ana direklerini ve gabya çubuklarını

⁵⁴ Mehmet Taştemir, **a.g.m.**, s. 20.

⁵⁵ Mehmet Taştemir, **a.g.m.**, s. 20.

⁵⁶ Mehmet Taştemir, **a.g.m.**, s. 20.

yandan tutan kalın halatlara çarmıh, rüzgâr almak için yelkeni çekmeye, ya da indirmeye yarayan halata abli, yelkeni rüzgâra göre idare etmeye yarayan halata yalkı, bazı yelken ve serenleri veya bayrağı yerine çeken halata üçürdek adı verilirdi. Bu sonuncusu, ayrıca yatay ve eğri serenlerle yan yelkenlerini yerlerine kaldırmakta kullanılırdı. Bradone ise, çubukları yan taraflarından kış tarafa eğik olarak tutan halatlardır ⁵⁷.

Bu halatlardan üçürdek ve bradone olanları dörder kantardır. Diğer halatlar daha incedir. Demirlere bağlanacak beş gomana halatın ağırlıkları ise yedi ile dokuz kantar arasında değişmekteydi ⁵⁸. Bunlardan başka demir tırnağına bağlanacak üçer kantarlık dört kaynak halatı ve gemiyi karaya bağlamak için her biri dört kantarlık dört halat daha gerekmektedir ⁵⁹.

Bu halatlar, kendirden imal edildikleri için, Tersâne-i Âmire'nin kendir ocaklığı olan Samsun ve havalisinin halat temin edilen yerlerin başında geldiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Kendirden imal edilen halatlar, halat bükücüler tarafından çeşitlerine göre hazırlanmaktaydı. Halatların toplanması işi kendir müfettişi, kendir emini veya o yerin kadısına havale olunmaktaydı⁶⁰. Mesela H. 979 (M. 1571) yılında 100 kadırgaya yetecek halatın temini kendir müfettişi ve kendir eminine⁶¹, H. 1022 (M.1613-1614) yılında Canik Kendir Emini'ne⁶² bırakılmıştır. Ayrıca, devletin imalâtta çürük halat kullanılmaması konusunda büyük bir titizlik gösterdiği görülmektedir ⁶³.

⁵⁷ İdris Bostan, **a.g.e.**, s.142.

⁵⁸ Kâtip Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibâr**, s. 229.

⁵⁹ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 142.

⁶⁰ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 143.

⁶¹ BOA, MD. 16, 85/168.

⁶² BOA, MD. 80, 126/324.

⁶³ BOA, MD. 23, 216/458. Samsun Kendir Emini'ne gönderilen bir hükümde çürük ve yaramaz kendirden halat yapılmaması emredilmektedir.

III. DİĞER EKONOMİK KATKILARI

Kendir dışında, gemilerin omurgalarına ve su altında kalan kısımlarına sürülen, çam ağaçları ve maden kömürlerinden elde edilen katran ile yine buna benzer bir madde olan zift de gemi inşasında önemli birer malzemeydi. Ülkenin çeşitli yerlerinde üretilen katran ve zift, Sinop Tersanesi için Kastamonu, Sinop ve Canik çevresinden satın alınmaktaydı⁶⁴.

Genel olarak bakıldığında, daha ziyade tarıma dayalı bir yapıya sahip olan Samsun'un, Osmanlı ekonomisinde dahi önemli bir yeri vardı⁶⁵.

Samsun ve havalisinde buğday, arpa, pirinç, her türlü meyve, kendir ve keten, mısır, üzüm, soğan ve tütünün en nefisi üretilmekteydi⁶⁶.

Ayrıca bol miktarda küçük ve büyük baş hayvan yetiştirilmekteydi. Hattâ bazı kaynaklar Fatih Sultan Mehmed'in Trabzon'a sefere giderken ordusuna gerekli atları Bafra ovasından aldığı ve Yavuz'un ünlü yağız atının buradan seçildiğini yazarlar. Bağcılık, daha önce de ayrıntılı olarak incelediğimiz gibi, dokuma sanayinde kullanılan kendir-kenevir ekimi ve sanayi gelişmiş idi⁶⁷.

İstanbul'a buğday, peksimet, soğan, hayvan ürünleri gemiler ile sevk edilmekteydi. Ayrıca bu havalide kendirden elde edilen urganlar, halatlar ve teller gemi yapımı için İstanbul, Süveyş ve Sinop'a gönderilmekteydi⁶⁸.

Samsun'da bir diğer uğraş ve gelir kaynağı deri ve dericilik idi⁶⁹. 1485 tarihli Tahrir Defteri'ne göre, Samsun'un mahallelerinden birinin adı "Debbâgân (Dericiler) Mahallesi"dir⁷⁰. Bu mahallede genellikle "debbâgân" esnafı yerleşmiştir. Fakat tabaklanma sürecinde çıkan kokuların bütün şehri rahatsız etmemesi için debbâgılar genelde şehrin dışında bir yerde bulunurlardı⁷¹.

⁶⁴ Mehmet Ali Ünal, **a.g.m.**, s. 245.

⁶⁵ Hilmi Çağlar, **a.g.t.**, s. 23.

⁶⁶ Hilmi Çağlar, **a.g.t.**, s. 23; Mehmet Öz, **a.g.e.**, s. 93-94.

⁶⁷ Hilmi Çağlar, **a.g.t.**, s. 23-24.

⁶⁸ Hilmi Çağlar, **a.g.t.**, s. 24.

⁶⁹ Bkz. Baki Sarısakal, **a.g.e.**, s. 193.

⁷⁰ Bahaeddin Yediyıldız, **a.g.m.**, s. 298.

⁷¹ Baki Sarısakal, **a.g.e.**, s. 193.

Baki Sarısakal'ın tespitine göre, Samsun Şeriye Sicili Defteri Kayıtları'nda sahtiyan, meşin ve gönden söz edilmektedir. Sahtiyan pahalı ayakkabıların yapıldığı bir deri çeşidi, meşin ise 1600 yılı dolaylarında kullanılan ucuz bir deri çeşidi, gön ise daha kaba bir deri çeşididir. Deri çeşitli renklerde boyanabiliyordu. Kırmızı, al, gülharî, narenci ve erguvanî adlarıyla en az beş ayrı renk olabilmekteydi. Eyer ve yular da genellikle deriden yapılmaktaydı ⁷².

XVI. yüzyılda Sinop ve Samsun Limanları'nın deri ticaretinde ardiye işlevi gördükleri olurdu. Bu iki limandaki kadı ve gümrük görevlilerine Zilhicce 997 (Ekim-Kasım 1598) tarihinde gönderilen bir fermanla Venedik ve Moldavya'dan gelmiş, tüccarın buralardan ihraç etmek amacıyla 20.000 parça sahtiyan toplamış oldukları bildirilerek, kadı ve gümrük görevlilerinin bu derilere el koyup, yolda kaybolmamaları için gerekli önlemleri alarak İstanbul'a göndermeleri istenmekteydi. O dönemde İstanbul dışında hiçbir yere, Hristiyan ülkelere ve Osmanlı İmparatorluğu'nun başka vilâyetlerine sahtiyan ve meşin satılması yasaktı ⁷³.

⁷² Baki Sarısakal, **a.g.e.**, s. 193.

⁷³ Baki Sarısakal, **a.g.e.**, s. 193.

SONUÇ

Denizler ve denizcilik faaliyetleri, çok eski dönemlerden itibaren, insan hayatında büyük bir rol oynamıştır. Gerek ulaşım, gerek ticaret ve gerekse besin elde etme amaçlı denizlerden yararlanılmıştır. Ayrıca, sahillere sahip olan devletler için denizcilik ve gemicilik faaliyetleri büyük bir savunma unsuru olarak ortaya çıkmıştır.

Bu durumu fark eden Türkler de, özellikle Anadolu'nun fethinden sonra hızlı bir şekilde denizcilik faaliyetlerinin önemini kavrayarak buna göre hareket etmişlerdir. Bu noktada ilk Türk amirali Çaka Bey'in İzmir'deki faaliyetleri dikkat çekicidir. Ayrıca, Anadolu Selçuklu Devleti döneminde Sinop, Antalya, Alanya gibi sahil şehirlerinin fethedilmesi ve buralarda tersaneler kurularak donanma inşa edilmesi de, Selçuklu sultanlarının denizcilik faaliyetlerine ne kadar önem verdiğinin bir kanıtıdır. Moğol İstilâsı sonucunda Selçuklu Devleti'nin yıkılmasından sonra bu politika, Anadolu Türk Beylikleri, özellikle Aydınogulları'ndan Gazi Umur Bey'in ve Karesiogulları Beyliği'nin denizlerdeki faaliyetleri ile devam ettirilmiştir. Bu beyliklerin donanmaları daha sonra Osmanlı Devleti'nin deniz gücünün temelini teşkil etmiştir.

Üç kıtaya yayılmış olan bir cihan devleti olan Osmanlı Devleti'nde ise, özellikle Fatih Sultan Mehmed döneminden itibaren donanmanın ve tersanelerde yapılan gemilerin fetihlerde ve elde edilen başarılarda etkisi artmıştır. Özellikle Kanuni Sultan Süleyman döneminde bu faaliyetler doruk noktasına ulaşmıştır.

Osmanlılar döneminde yalnızca devlete ait 86 tersanenin bulunması çok dikkat çekici ve devletin gemi yapım faaliyetlerine verdiği önemi göstermek açısından etkileyicidir. Bu tersaneler arasında İstanbul Tersanesi (Tersâne-i Âmire) başta olmak üzere en önemli tersaneler, Gelibolu, İzmit, Sinop, Samsun, Süveyş, Rusçuk, Basra ve Birecik'te bulunmaktaydı.

Bu tersanelerde Osmanlı donanmasının temelini oluşturan kadırgalar ve diğer gemi türleri üretilmekteydi. XVII. yüzyılda yapımına ağırlık verilen kalyonların ön plana geçmesinden sonra, XVIII. yüzyıl başlarında kadırgalar eski değerlerini kaybetmiş ve görevlerini yavaş yavaş kalyonlara

bırakmışlardır. En üst düzeyde Kapudan paşaya bağlı olmak üzere Tersâne-i Âmire' de çalışan görevliler Tersane Ricâli ve Tersane Halkı olmak üzere ikiye ayrılmaktaydı. Tersane Ricâli'nin en önemli görevlileri tersane emini ve tersane kethüdası idi. Tersane Halkı içinde ise tersane hizmetinde bulunan gemi kaptanları ile azab reisleri, dümenci, kalafatçı, neccar (dülger), topçu ve vardiyancılar bulunmaktaydı.

Bu bağlamda, XVII. yüzyıl başlarında Samsun Tersanesi'ne bakıldığında, Sinop ve Trabzon liman şehirlerinin gölgesinde kalmış küçük bir şehir tersanesi karşımıza çıkmaktadır. Bunun sebepleri, XV.- XVI. yüzyıllarda Karadeniz'in bir iç deniz haline gelmesi ve yabancı bandıralı gemi girişlerine yasaklanmasına kadar gitmektedir. Samsun, Anadolu Selçukluları dönemindeki ticarî canlılığına ancak, XIX. yüzyılda ulaşacaktır.

Samsun Tersanesi'nin Osmanlı devleti içerisinde süreklilik gösteren ekonomik faaliyetini, Tersâne-i Âmire'ye sunulan hizmetler oluşturmaktadır. Bu tersanesinin en önemli özelliği, Sinop'tan sonra, Karadeniz'de en çok gemi yapılan tersane olması ve gemi inşası için gerekli olan kendir üretiminin büyük bir kısmının bu bölgeden sağlanmasıdır. Samsun sadece kendir değil, kendirden üretilen halat, urgan gibi malzeme temini açısından da önemli bir yerdir. Yine gemi inşasında kullanılan katran ve zift de bu bölge için önemli malzemelerdir.

Samsun'da kendir üretimi ile ilgili olarak bir "kendir emini"nin bulunması, gemi inşaatı için gerekli kendirin Osmanlı donanması için ne kadar gerekli ve önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca, Samsun'daki kendir üretimi sadece İstanbul ile olan ilişkilerde değil, aynı bölgede bulunan diğer şehirlerle olan ilişkilerde de yer tutmakta idi.

Tarıma dayalı bir ekonomiye sahip olan Samsun'da üretilen gıda ürünleri de gemiler vasıtasıyla devletin farklı yerlerine gönderilmekteydi.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV BELGELERİ

1. BOA Maliyeden Müdevver Defterleri

MAD. 268 (M. 1642-1643 tarihli Kendir Hasları Reâyâsı Defteri).

MAD. 2787 (H. 1061/M. 1651).

MAD. 7179 (H. 1058/M. 1648).

2. BOA Mühimme Defterleri

MD. 10 (H. 979/1571-1572).

MD. 16 (H. 979/1571-1572).

MD. 23 (H. 981/M. 1573-1574).

MD. 80 (H. 1022/M. 1613-1614).

MD. 91 (H. 1056/M. 1647).

MD. 98 (H. 1100/M. 1688).

3. BOA Kamil Kepeci Tasnifi

KK. 72 (H. 1061/M.1651).

KK.178 (H. 1043/1633-1634).

2. DİĞER KAYNAKLAR VE İNCELEMELER

AKIN, Himmet, **Aydinoğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma**, 2. baskı, Ankara, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayınları, 1968.

ALPAGUT, Ali Haydar, **Marmarada Türkler**, İstanbul, 1941.

ALPAGUT, Ali Haydar, KURTOĞLU, Fevzi, **Türklerin Deniz Harp Sanatına Hizmeti**, III. Kısım, İstanbul, 1939.

ALTIER, Selim Sırrı, **Osmanlı Bahriyesi'nin Yelken Devri ve Türk Korsanları**, İstanbul, Boğaziçi Yayınları, t.y.

BAYKARA, Tuncer, **Aydinoğlu Gazi Umur Paşa (1309-1348)**, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 1990.

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

- "Gemi (Osmanlı Dönemi)", **DİA**, XIV. Cilt, İstanbul, 1996, s. 11-15.
- "Osmanlılar (Denizcilik)", **DİA**, XXXIII. Cilt, İstanbul, 2007, s. 512-515.
- "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", **Türk Denizcilik Tarihi**, Ed. Bülent Arı, Ankara, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002, s. 187-220.

BOSTAN, M. Hanefi, **XV.-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadî Hayat**, Ankara, TTK Yayınları, 2002.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, I. Cilt, İstanbul, Türkiye Cumhuriyeti Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1970.

- "Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri (Kuruluş Dönemi)", **VIII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri**, III. Cilt'ten ayrışım, Ankara, TTK Yayınları, 1983, s. 1535-1543.

ÇAĞLAR, Hilmi, "Samsun'un Tarihçesi ve Vilâyet Dâhilinde Bulunan Tarihi Eserler", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, (Basılmamış Lisans Tezi), 1971.

DARKOT, Besim, "Samsun", **İA**, X. Cilt, İstanbul, 1966, s. 172-178.

DAVER, Abidin, **Türk Denizciliği**, İstanbul, Varoğlu Yayınevi, t.y.

EROL, Burak Gani, “Türkiye Selçukluları ve Anadolu Beylikleri Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri”, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2004.

Evliya Çelebi, **Evliya Çelebi Seyahatnâmesi**, II. Cilt, haz. Zekeriya Kurşun, Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Topkapı Sarayı Bağdat 304 Yazmasının Transkripsiyonu-Dizini, İstanbul, YKY, 1999.

FAROQHI, Suraiya, **Osmanlı’da Kentler ve Kentliler: Kent Mekânında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi (1550-1650)**, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, 4. baskı, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2004.

GENCER, Ali İhsan, “Bahriye (Selçuklular ve Anadolu Beylikleri Dönemi)”, **DİA**, IV. Cilt, İstanbul, 1991, s. 501-502.

GÜNGEN, Coşkun, **XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 1996.

HALAÇOĞLU, Yusuf, **XIV.- XVII. Yüzyıllarda Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı**, 5. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 2003.

İbn Batuta, **İbn Batuta Seyahatnâmesi’nden Seçmeler**, haz. İsmet Parmaksızoğlu, İstanbul, MEB, 1971.

İNALCIK, Halil, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, I. Cilt, çev. Halil Berktaş, Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, İstanbul, Eren Yayıncılık, 2000.

KAFESOĞLU, İbrahim, **Selçuklu Tarihi**, İstanbul, MEB, 1972.

- “Selçuklular (Anadolu Selçukluları)”, **İA**, X. Cilt, İstanbul, 1966, s. 379-385.

Kâtip Çelebi, **Tuhfetü’l- Kibâr fî Esfâri’l- Bihâr**, haz. Orhan Şaik Gökyay, İstanbul, MEB, 1973.

KAYA, Selim, **I. Gıyâseddin Keyhüsrev ve II. Süleymanşah Dönemi Selçuklu Tarihi (1192-1211)**, Ankara, TTK Yayınları, 2006.

KAYHAN, Hüseyin, “Osmanlı Öncesi Akdeniz ve Çevresinde Türk Korsanları”, **Doğu Batı Dergisi**, Sayı: 34, Ankara, Doğu Batı Yayınları, Kasım- Aralık- Ocak, 2005-2006, s. 267-287.

KILIÇ, Orhan, “Osmanlı Dönemi İdarî Uygulamalar Bağlamında Canik’in Yönetimi ve Yöneticileri”, **Geçmişten Geleceğe Samsun**, 1. Kitap, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, 2006, s. 31-53 .

KOCA, Salim, **Anadolu Türk Beylikleri Tarihi**, Trabzon, 2001.

KÖYMEN, Mehmet Altay, “Süleyman Şah ve Anadolu Selçuklu Devleti’nin Kuruluşu”, **Belleten**, LVII. Cilt, Nisan, 1993, Sayı:218’den ayırbasım, Ankara, TTK Yayınları, 1993, s. 71-79.

KURAT, Akdes Nimet, **Çaka Bey: İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi (M.S. 1081- 1096)**, 3. baskı, Ankara, TKAE Yayınları, 1966.

- “Çaka Bey: İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi (M.S. 1081-1096), **Türk Denizcilik Tarihi**, Ed. Bülent Arı, Ankara, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002, s. 19-44.

KURTOĞLU, Fevzi, **Türklerin Deniz Muharebeleri**, İstanbul, 1932.

MERÇİL, Erdoğan, **Müslüman-Türk Devletleri Tarihi**, 2. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 1993.

ÖDEN, Zerrin Günal, **Karası Beyliği**, Ankara, TTK Yayınları, 1999.

ÖZ, Mehmet, **XV.-XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı**, Ankara, TTK Yayınları, 1999.

- “XV. Yüzyıldan XVII. Yüzyıla Samsun Yöresi”, **Geçmişten Geleceğe Samsun**, 1. Kitap, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, 2006, s. 3-29.

ÖZKAN, Mehmet, “Barbaros Hayreddin Paşa’nın Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri”, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 1997.

ÖZTUNA, Yılmaz, **Büyük Osmanlı Tarihi**, VII. Cilt, İstanbul, Ötüken Neşriyat A.Ş., 1994.

PEHLİVANLI, Hamit, “Selçuklular ve Selçuklu Müesseseleri (1000-1300)”, (I. Kitap), **Tarih El Kitabı: Selçuklular’dan Bugüne**, Ed. Ahmet Nezihi Turan, Ankara, Grafiker Yayınları, 2004, s. 7-98.

PELİNDAG, Mert, “Ortaçağ Türk Denizciliği ve Ege-Akdeniz Adalarının Fethi”, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Manisa, 2000.

SANCAR, Erdinç, **21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi**, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006.

SEVİM Ali, YÜCEL, Yaşar, **Türkiye Tarihi I**, 2. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 1995.

SÜMER, Faruk, “Kazdağlı Salih Reis (Paşa)”, **Türk Dünyası Tarih Dergisi**, Sayı: 98, İstanbul, Şubat, 1995, s. 39-42.

-“Keykubad I”, **DiA**, XXV. Cilt, Ankara, 2002, s. 358-359.

ŞEHİSUVAROĞLU, Haluk Y., **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, Türkiye Cumhuriyeti Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, 1965.

TANERİ, Aydın, **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri (Kuruluş Devri)**, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 1981.

TAŞTEMİR, Mehmet, “Karadeniz Bölgesi’nde Kendir-Keten Üretimi ve Kullanım Alanları (XV. Yüzyılın Sonu -XVII. Yüzyılın İlk Yarı)”, **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, Sayı: 8, İstanbul, 2003, s. 1-24.

TEZEL, Hayati, **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi**, I. Cilt, İstanbul, Türkiye Cumhuriyeti Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, 1973.

TURAN, Osman, **Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti**, 4. baskı, İstanbul, Boğaziçi Yayınları, 1993.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, **Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri**, 5. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 2003.

- **Osmanlı Tarihi**, II. Cilt, 9. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 2006.

- **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, 3. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 1988.

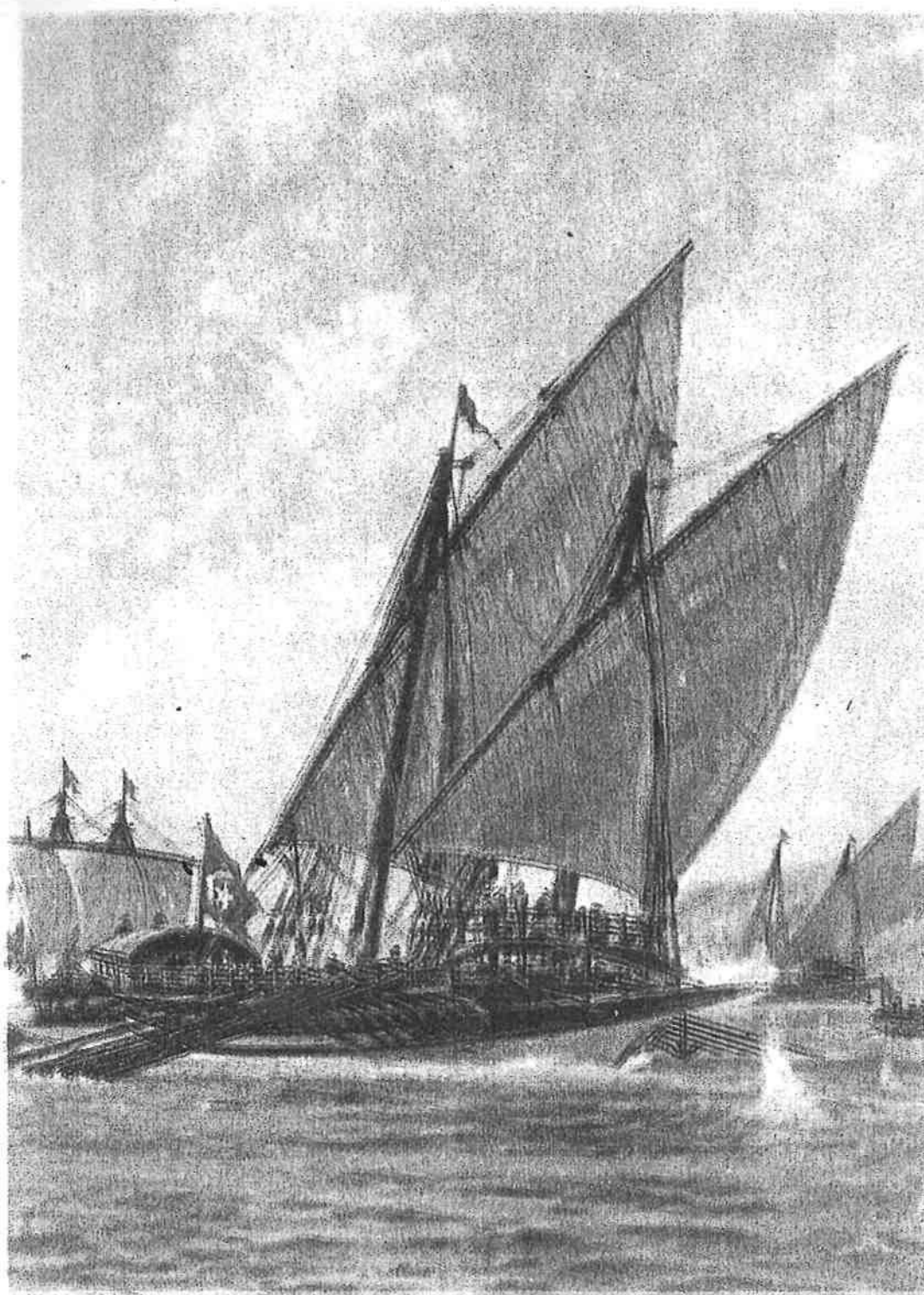
- **Osmanlı Devleti Teşkilâtına Medhal: Büyük Selçukîler, Anadolu Selçukîleri, Anadolu Beylikleri, İlhanîler, Karakoyunlu ve Akkoyunlularla Memlûklerdeki Devlet Teşkilâtına Bir Bakış**, 4. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 1988.

ÜNAL, Mehmet Ali, “XVI. Yüzyılda Sinop Tersanesi İçin Canik Sancağı’ndan Malzeme Temini, **Geçmişten Geleceğe Samsun**, 1. Kitap, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, 2006, s. 231-251.

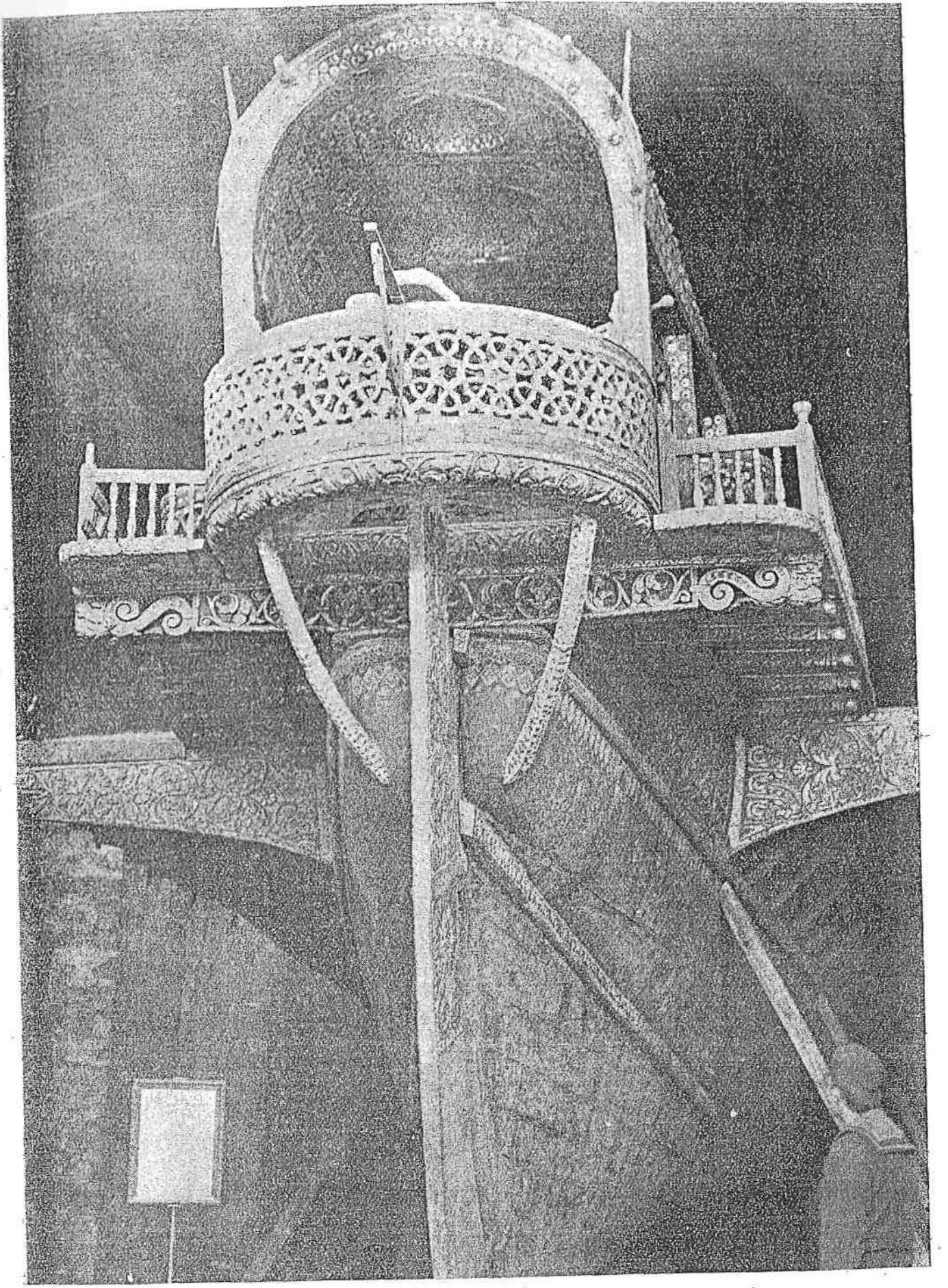
WITTEK, Paul, **Menteşe Beyliği**, çev. O. Ş. Gökyay, 3. baskı, Ankara, TTK Yayınları, 1999.

YEDİYILDIZ, Bahaeddin, “1485-1576 Yılları Arasında Samsun Şehri”, **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)**, haz. Mehmet Sağlam, Bayram Kodaman, Samsun, 1988, s. 297-303.

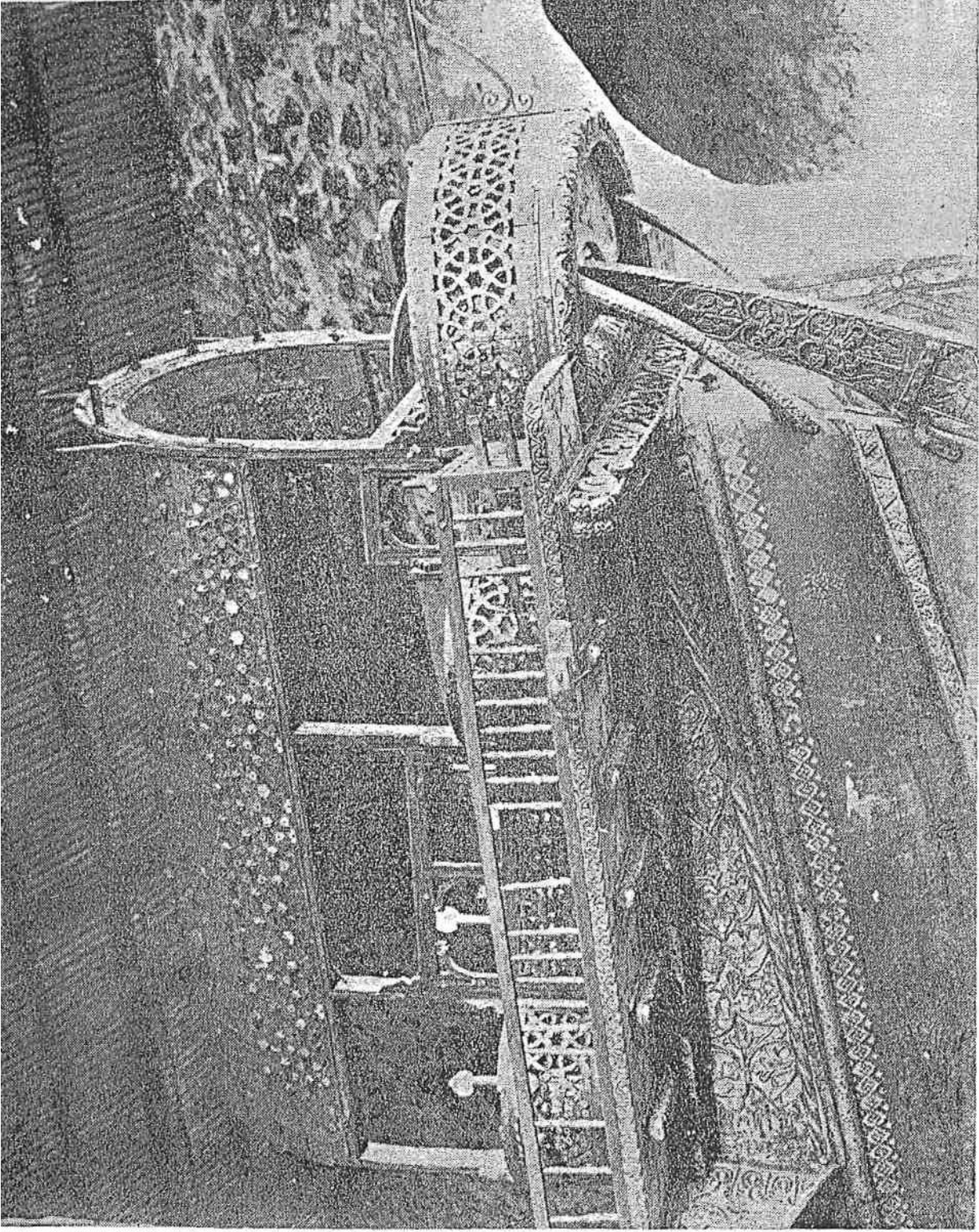
YOLALICI, M. Emin, **XIX. Yüzyılda Canik (Samsun) Sancağı’nın Sosyal ve Ekonomik Yapısı**, Ankara, TTK Yayınları, 1998.



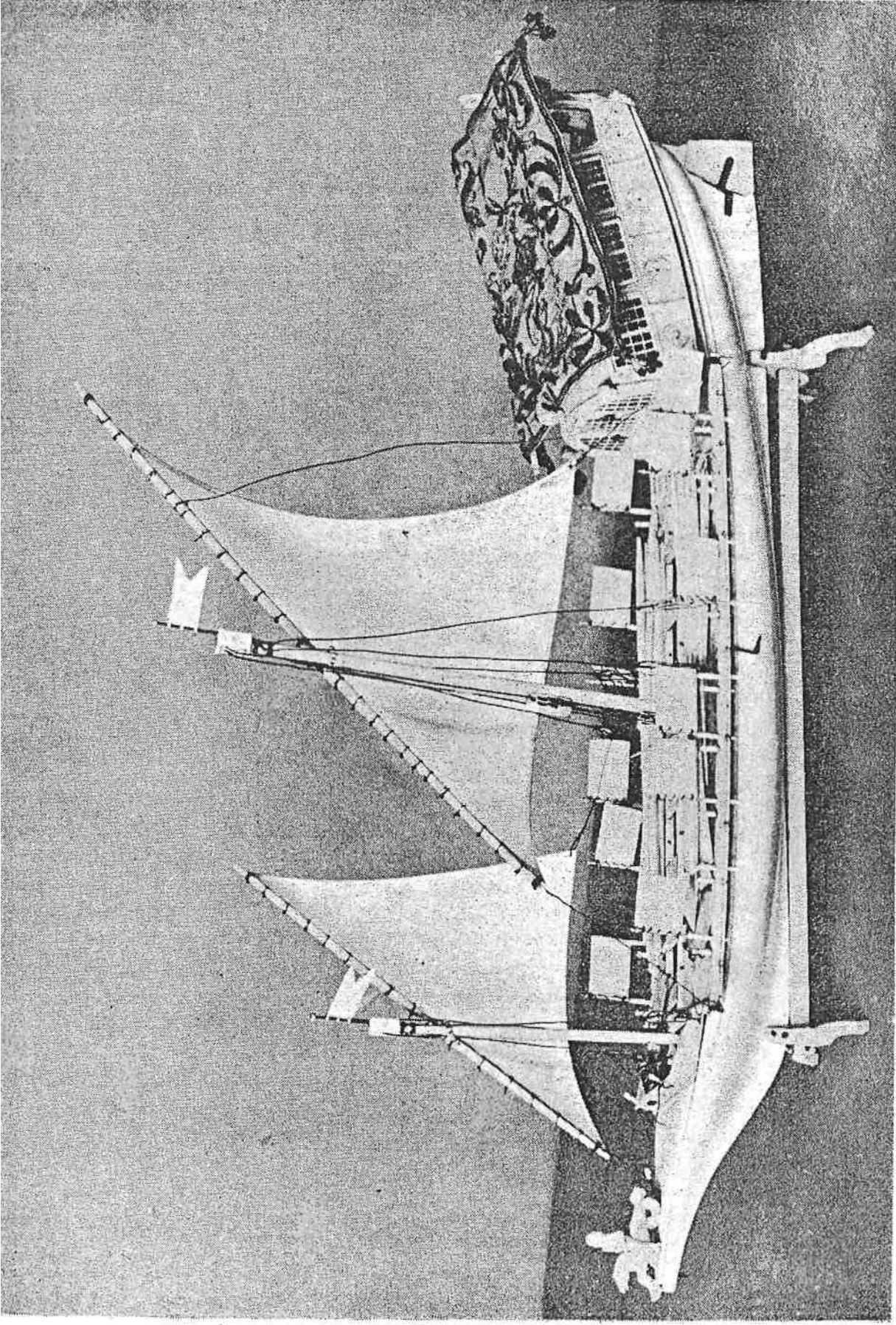
KADIRGA
(Réale)



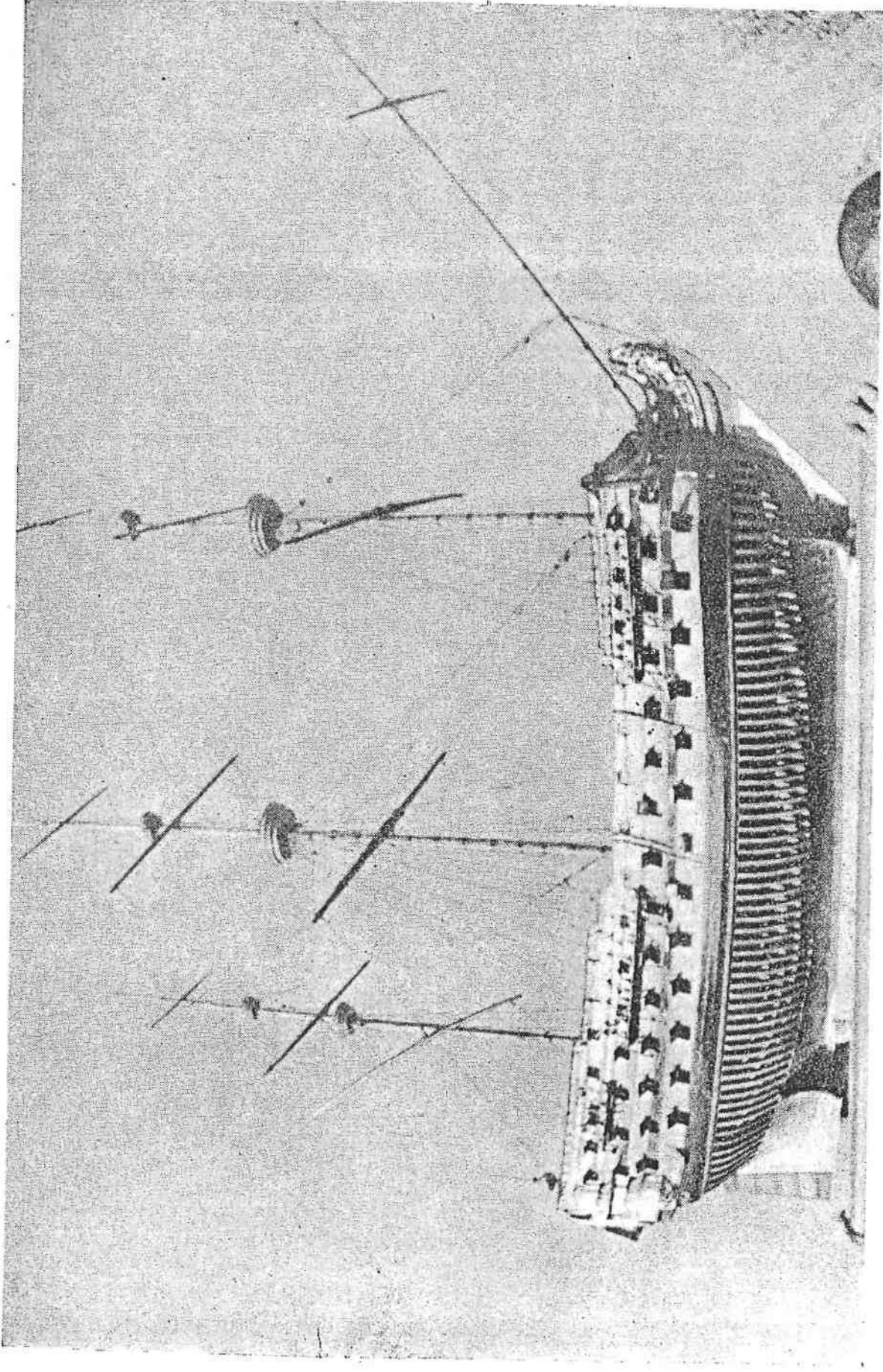
“ Türk sana'tının inceliğini gösteren ve deniz müzesinde muhafaza edilen tarihî kadirgalar . . . ”



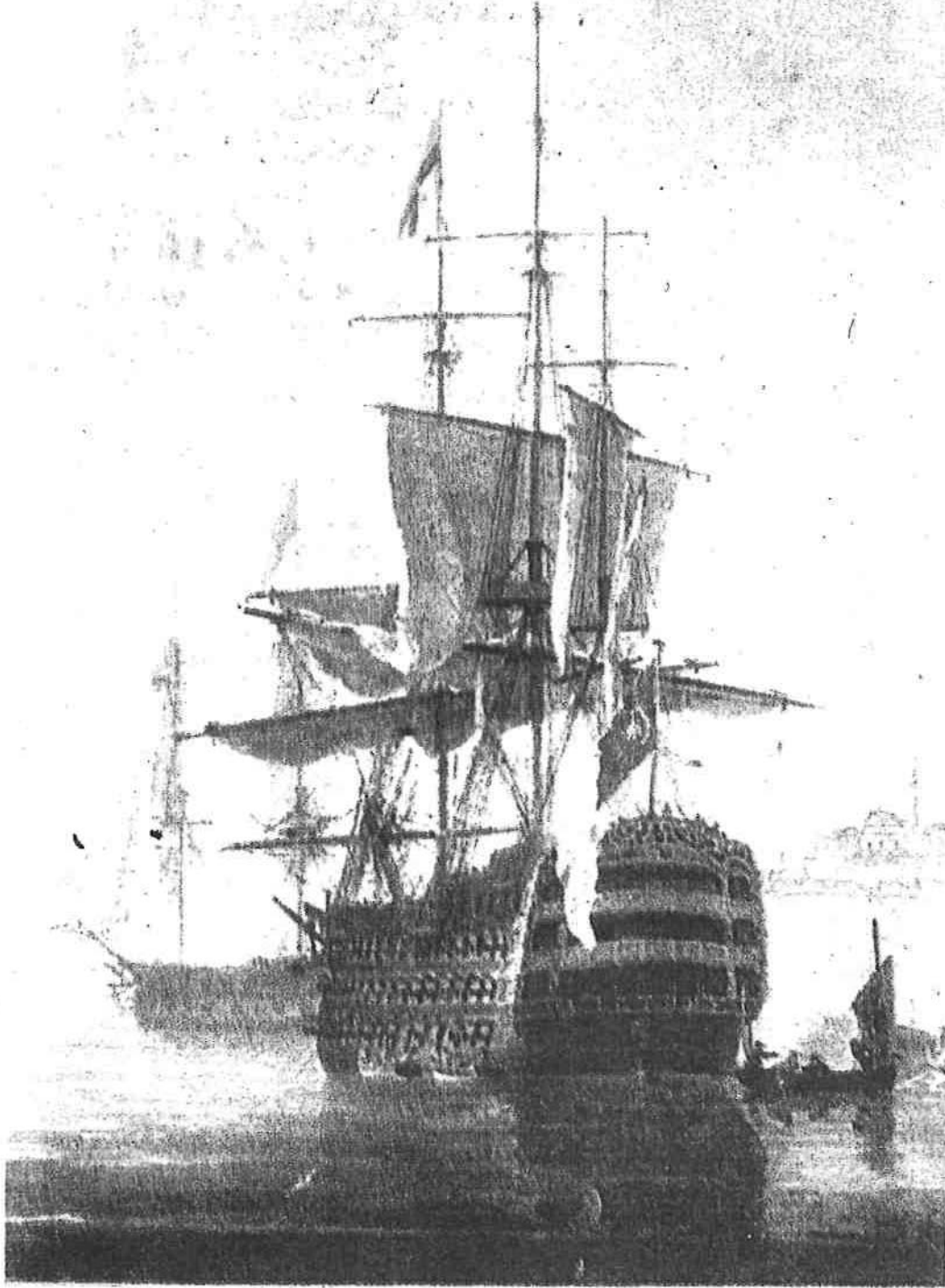
“ Türk sana'tinin inceliğini gösteren ve Deniz müzesinde muhafaza edilen tarihî kadirgalar . . . ”



Bir Türk ektirisi modeli



17 nci asırda ilk kalyon filomuz filomuz teşkil edilirken kabul edilen modelin yandan görünüşü



80 ilâ 100 toplu - (KALYON-Galieon - Selimiye tipinde

Üç sıra LÛNBARLI (Anbarlı)

Boyları: 43 ilâ 63 arşın kadar olup

(800 ilâ 100 kişilik personeli vardı.)

Bu model KALYON'lar osmanlı Donanmasında

1682'den itibaren yapılmaya başlanmıştır.

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

۱۳
 ۱۴
 ۱۵
 ۱۶
 ۱۷
 ۱۸
 ۱۹
 ۲۰
 ۲۱
 ۲۲
 ۲۳
 ۲۴
 ۲۵
 ۲۶
 ۲۷
 ۲۸
 ۲۹
 ۳۰
 ۳۱
 ۳۲
 ۳۳
 ۳۴
 ۳۵
 ۳۶
 ۳۷
 ۳۸
 ۳۹
 ۴۰
 ۴۱
 ۴۲
 ۴۳
 ۴۴
 ۴۵
 ۴۶
 ۴۷
 ۴۸
 ۴۹
 ۵۰
 ۵۱
 ۵۲
 ۵۳
 ۵۴
 ۵۵
 ۵۶
 ۵۷
 ۵۸
 ۵۹
 ۶۰
 ۶۱
 ۶۲
 ۶۳
 ۶۴
 ۶۵
 ۶۶
 ۶۷
 ۶۸
 ۶۹
 ۷۰
 ۷۱
 ۷۲
 ۷۳
 ۷۴
 ۷۵
 ۷۶
 ۷۷
 ۷۸
 ۷۹
 ۸۰
 ۸۱
 ۸۲
 ۸۳
 ۸۴
 ۸۵
 ۸۶
 ۸۷
 ۸۸
 ۸۹
 ۹۰
 ۹۱
 ۹۲
 ۹۳
 ۹۴
 ۹۵
 ۹۶
 ۹۷
 ۹۸
 ۹۹
 ۱۰۰

[illegible]

ÖZET

MUTLU, Sevcan “XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi ve Ekonomik Fonksiyonu”, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008.

XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi ve Ekonomik Fonksiyonu adını taşıyan bu çalışmada, öncelikle Türklerin denizlerle ilişkisinin boyutları incelenmeye çalışılmıştır. Bu yaklaşım, hem Osmanlı denizciliğinin temellerini anlama, hem de XVII. yüzyıla gelene kadar denizciliğin hangi boyutlarda ele alındığının anlaşılması açısından oldukça yararlı olmuştur.

İkinci bölümde ise Samsun Tersanesi’nin Osmanlı Devleti açısından ekonomik fonksiyonu detaylı olarak ele alınmıştır.

Çalışma sonucunda, temelinde Anadolu Selçuklu Devleti ve Anadolu Beylikleri’nin denizcilik faaliyetleri bulunan Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin en başarılı ve aktif olduğu dönemin XVI. yüzyıl olduğu, bu tablo içinde Samsun Tersanesi’nin XIX. yüzyıla kadar, Sinop ve Trabzon tersaneleri yanında ikinci plana itildiği tespit edilmiştir. Bu tersanenin Osmanlı Devleti’ne en büyük katkısı, gemi inşası ve gemi inşası için gerekli malzemelerden biri olan kendirin temini olmuştur. Araştırmalar sonucunda Samsun’a bağlı Çarşamba, Terme ve Fatsa ekim alanlarının “ocaklık” olarak doğrudan Tersâne-i Âmire’ye bağlı olduğu anlaşılmaktadır.

Anahtar Sözcükler

1. Tersane
2. Gemi
3. Kendir
4. Tersâne-i Âmire
5. Ocaklık

ABSTRACT

MUTLU, Sevcin, Samsun Dock and Economic Function At the Beginning of the XVII. Century In Terms of Ottoman Maritime, M. A. Degree Thesis, Ankara, 2008.

In this study on the subject of Samsun Dock and Economic Function At the Beginning of the XVII. Century In Terms of Ottoman Maritime, firstly, how people's way of the life and their reactions were influenced by maritime has been studied. Dimensions of Turks' reactions to the sea has also been tried to analyzed. This point of view helps us to see the prominent Ottoman maritime's fundamentals and what it means for them until the XVII. century.

Afterwards the economical function of Samsun Dock in terms of Ottoman Empire was dealt.

In conclusion of study, it can be observed that the most successful and active period of Ottoman maritime, whose base was Anatolian Seljuk and States, was the XVI. century in the portrait it can be seen that Samsun and its dock were neglected until the XIX. century until verses Sinop and Trabzon docks. The most benefit of this dock is ship building and obtaining hemp which is necessary to build ship. It is understood from the sources that the plantation areas of Çarşamba, Terme and Fatsa directly connected to the Royal Dock (Tersâne-i Âmire) under the title of "ojaklık".

Key Words

1. Dock
2. Ship
3. Hemp
4. the Royal Dock
5. Ojaklık