

Bir İngiliz Seyyahın Gözünden Osmanlı Denizciliği: John Montagu'nun Akdeniz Seyahati ve Gözlemleri (1738-1739)

Ottoman Seafaring Through the Eyes of an English Traveler: John Montagu's Mediterranean Voyage and Observations (1738-1739)

Metin AYDAR 

(Sorumlu Yazar-Corresponding Author)

Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat
Fakültesi, Tarih Bölümü, Erzurum, Türkiye

Erzurum Technical University, Faculty of
Literature, Department of History, Erzurum,
Turkey.

metin.aydar@erzurum.edu.tr



Geliş Tarihi/Received 20.05.2026
Revizyon Tarihi/Revision 12.06.2026
Kabul Tarihi/Accepted 23.06.2026
Yayın Tarihi/Publication Date 30.06.2026

Atır:

Aydar, Metin. "Bir İngiliz Seyyahın Gözünden Osmanlı Denizciliği: John Montagu'nun Akdeniz Seyahati ve Gözlemleri (1738-1739)". *Tarih ve Tarihçi*, 5, sy. 1 (Haziran 2026): 83-98.

Cite this article:

Aydar, Metin. "Ottoman Seafaring Through the Eyes of an English Traveler: John Montagu's Mediterranean Voyage and Observations (1738-1739)". *History and Historian*, 5, issue 1 (June 2026): 83-98.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International License.

Öz

Seyahatnameler, geçmiş toplumların siyasi, askerî, iktisadi ve sosyal yapısını anlamada başvurulan önemli kaynaklar arasında yer almaktadır. Seyyahlar, gezip gördükleri coğrafyaların şehirlerini, limanlarını, yollarını, kalelerini ve gündelik hayatını kendi gözlemleri doğrultusunda kayda geçirmişlerdir. Bu metinler, bir yandan dönemin toplumsal ve idari yapısına dair bilgiler sunarken diğer yandan farklı toplumların birbirlerini nasıl algıladığını göstermesi bakımından da dikkat çekmektedir. Bu seyahatnameler arasında, askerî yapılar, liman düzeni ve deniz savunması üzerine yapılan gözlemler ayrı bir önem taşımaktadır. Akdeniz'i dolaşan bazı Avrupalı seyyahlar, Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü, boğazlarını ve tahkim edilmiş merkezlerini yakından incelemiş ve bu gözlemlerini ayrıntılı biçimde eserlerine yansıtılmışlardır. John Montagu'nun seyahatnamesi de bu çerçevede değerlendirilmesi gereken kaynaklardan biridir. XVIII. yüzyılın önemli İngiliz devlet adamlarından biri olan John Montagu (4. Sandwich Kontu), 1738-1739 yıllarında gerçekleştirdiği Akdeniz seyahati sırasında Osmanlı Devleti'nin boğazlarını, limanlarını ve ada tahkimatlarını yakından gözlemlemiştir. Ölümünden sonra yayımlanan *A Voyage Round the Mediterranean* adlı eseri, Osmanlı bahriyesi ve deniz savunması hakkında önemli bilgiler içermektedir. Bu çalışma, Montagu'nun gözlemlerinden hareketle Osmanlı Devleti'nin boğazlar, limanlar ve tahkim edilmiş adalar aracılığıyla sürdürdüğü deniz hâkimiyetini incelemeyi amaçlamaktadır. Böylelikle çalışma, Montagu'nun gözlemlerinin Osmanlı askerî ve denizcilik tarihi araştırmalarına sunduğu imkânları tartışmaya açmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, John Montagu, Donanma, Seyahatname

Abstract

Travelogues are among the important sources used to understand the political, military, economic, and social structures of past societies. Travelers recorded the cities, ports, roads, fortresses, and daily life of the regions they visited, based on their own observations. These texts are noteworthy not only for providing information about the social and administrative structure of the period, but also for showing how different societies perceived each other. Among these travelogues, observations on military structures, port organization, and naval defenses are of particular importance. Some European travelers who sailed the Mediterranean closely examined the Ottoman Empire's naval power, straits, and fortified centers, and reflected these observations in detail in their works. John Montagu's travelogue is one of the sources that should be evaluated within this framework.

John Montagu (4th Earl of Sandwich), a prominent 18th-century English statesman, closely observed the Ottoman Empire's straits, ports, and island fortifications during his Mediterranean voyage in 1738-1739. His posthumously published work, *A Voyage Round the Mediterranean*, contains remarkable information about the Ottoman navy and naval defenses. This study aims to examine the Ottoman Empire's naval dominance through its straits, ports, and fortified islands, based on Montagu's observations. Thus, this study opens up a discussion on the possibilities that Montagu's observations offer to research on Ottoman military and naval history.

Keywords: Ottoman Empire, John Montagu, Navy, Travelogue

Giriş

İnsanlar tarih boyunca ticaret, keşif, hac, diplomasi ve merak gibi çeşitli amaçlarla seyahate çıkmış, bu yolculuklar sırasında edindikleri tecrübe ve gözlemleri de seyahatnameler aracılığıyla kayıt altına almışlardır.¹ Seyahatnameler, bir gezginin bizzat tanıklık ettiği coğrafyaları, toplumları ve kültürleri kaleme aldığı anlatı metinleri olarak Osmanlı tarih yazımının önemli kaynak gruplarından birini teşkil etmektedir. Bu anlatıların birçoğu Batılı gezginlerin dünyayı ve ötekini anlama çabalarının bir yansımasıdır.² Bu noktada, çalışmanın dayandığı kaynağın türüne, yani seyahatnamenin tarihçilik açısından taşıdığı imkânlarla ve sınırlara kısaca değinmekte yarar vardır. Seyahatnameler, Osmanlı tarihi araştırmalarında uzun süredir başvuru alan, ancak kaynak değeri bakımından sürekli bir tartışmaya konu olan metinlerdir. Bu nedenle seyahatnamelerdeki kayıtlar, yazarın sosyal konumu, seyahat amacı, kültürel önyargıları, bizzat gördükleri ile duyuma dayalı olarak aktardıkları arasındaki farklar ve zaman zaman başvurduğu abartılı tasvirler dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Bütün bu sınırlılıklarına rağmen söz konusu eserler, yazarları ister yerli ister yabancı olsun, zamanın ve mekânın canlı bir tasvirini sunmaları, yazıldıkları dönemin kültürel dokusunu yansıtmaları ve tarihe arşiv belgesinin veremediği bir açıdan bakma imkânı tanımaları nedeniyle öne çıkmaktadır.³ Özellikle XVI. yüzyıldan itibaren Osmanlı topraklarına ticaret, diplomasi, misyonerlik, hac, kişisel merak gibi farklı amaçlarla gelen çok sayıda seyyahın bıraktığı eserler, siyasetten günlük hayata, askerî yapıdan eğitime kadar geniş bir alana kaynaklık etmektedir.

XVIII. yüzyılın ilk yarısında İngiliz aristokratlarının eğitim süreçleri ve hayat tecrübeleri, Avrupa'nın önemli merkezlerini kapsayan Büyük Tur (Grand Tour) geleneğinin etkisiyle şekillenmekteydi. Bu seyahatler sayesinde genç aristokratlar farklı kültürleri tanıma, siyasi ve diplomatik çevreleri gözlemlene ve sosyal bakımdan kendilerini geliştirme imkânı buluyorlardı. Bu geleneğin öngördüğü güzergâh ağırlıklı olarak İtalya ve Fransa üzerinden ilerlemekteydi.⁴ Bununla birlikte bazı seyyahlar Akdeniz'in doğusuna, Osmanlı hâkimiyetindeki sahillere, adalara ve limanlara kadar uzanmayı da tercih etmekteydi. IV. Sandwich Kontu olan John Montagu (1718-1792), yirmi yaşında iken böyle bir yolculuğa çıkmaya karar vermiştir. Seyyah, 12 Temmuz 1738'de üç yüz tonluk ve on altı toplu "Anne" adlı İngiliz gemisiyle Livorno'dan Akdeniz'e açılmıştır.⁵ Bu dönemde Avrupalı devletlerin siyasî ve ticari ilgisini çeken başlıca bölgeler arasında yer alan Osmanlı Devleti; Avrupa, Asya ve Afrika'ya yayılan geniş topraklarıyla Akdeniz'de önemli bir deniz gücü olmayı sürdürmekteydi. Bu bağlamda Akdeniz, imparatorluğun eyaletlerini birbirine bağlayan temel ulaşım hattı olmasının yanında, ticaretin, askerî sevkiyatın ve deniz siyasetinin merkezinde yer almaktaydı.⁶ Montagu, bu seyahat sırasında yaptığı gözlemleri ayrıntılı biçimde kaleme almıştır. Ancak seyahatnamenin yayımlanması birkaç yıl gecikmiştir.

Montagu'nun 1738-1739 seyahati, onun gezginlik merakını giderirken, Londra'ya döndüğünde Osmanlı kültürünü İngiliz aristokrasisi içinde temsil eden bir figüre dönüşmesinin de yolunu açmıştır. O, seyahat dönüşünde İngiliz elitlerini bir araya getiren Divan Kulübü'nün kurucuları arasında yer alarak Doğu'ya dair biriktirdiği bu "koleksiyoncu" ve "antikacı" kimliğiyle İngiliz kültürel dokusuna nüfuz etmiştir.⁷ Kaleme aldığı seyahatnamesi, henüz kendi döneminde ilgi gören bir eserdir. Nitekim dönemin meşhur yazarı Joseph Spence, 1740 yılında Torino'da Lord Sandwich ile görüştüğünde onun seyahat hatıralarından büyük ölçüde etkilenmiş ve annesine yazdığı mektuplarda Montagu'nun anlattığı gözlemleri hayranlıkla

¹ Löschburg, insanlığın ticaret, keşif ve bilgi edinme amacıyla gerçekleştirdiği ilk seyahatlerin, zamanla seyahat deneyimlerini kayıt altına alan ve seyahatnamenin ilk örneklerini oluşturan yazılı bir belgeleme geleneğini ortaya çıkardığını vurgulamaktadır. İlk seyahatler hakkında bir değerlendirme için bkz. Winfried Löschburg, *Seyahatin Kültür Tarihi*, çev. Jasmin Traub (Ankara: Dost Kitabevi, 1998), 11-16.

² Edward Said, Oryantalizm disiplininin oluşumunda seyahat notlarının önemli bir yere sahip olduğunu belirtmektedir. Ona göre filolojik çalışmalar, antolojiler, Doğu'dan çevrilen metinler, seyahat notları ve hayal gücüne dayalı eserler, Oryantalizmin beslendiği ve incelenmesi gereken temel metin türleri arasında yer almaktadır. Bkz. Edward Said, *Oryantalizm: Sömürgeciliğin Keşif Kolu*, çev. Nezih Uzel (İstanbul: İrfan Yayıncılık, 1998), 14.

³ Seyahatname türünde kaleme alınmış eserlerin kaynak değeri hakkında geniş bir değerlendirme için bkz. Gürsoy Şahin, *İngiliz Seyahatnamelerinde Osmanlı Toplumunu ve Türk İmajı* (İstanbul: Gökkuşbu Yayinevi, 2017), 21-37.

⁴ Jeremy Black, *The British Abroad: The Grand Tour in the Eighteenth Century* (London: Sutton Publishing; New York: St. Martin's Press, 2003), 6-7.

⁵ John Cooke, ed., *A Voyage Performed by The Late Earl of Sandwich Round The Mediterranean in The Years 1738 and 1739. Written by Himself. Embellished with a Portrait of His Lordship, and Illustrated with Several Engravings of Antient Buildings and Inscriptions, with a Chart of His Course. To Which are Prefixed, Memoirs of the Noble Author's Life* (London: Printed for T. Cadell Jun. and W. Davies, 1799), 1. Bundan sonra eser, "Montagu, A Voyage" olarak anılacaktır.

⁶ Daniel Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies* 24, vol. 2 (May 1992): 189-190.

⁷ Rachel Finnegan, *English Explorers in the East (1738-1745): The Travels of Thomas Shaw, Charles Perry and Richard Pococke* (Leiden: Brill, 2019), 284.

aktarmıştır. O, Montagu'nun seyahatleri sırasında edindiği tecrübeleri son derece canlı ve ayrıntılı bir şekilde aktardığını belirtmektedir. Bu nedenle, ondan mümkün olduğunca fazla bilgi edinebilmek için birlikte geçirdikleri süre boyunca sık sık yanında bulunmaya çalıştığını ifade etmektedir. Montagu'nun kendisine seyahat notlarını göstermesi üzerine Spence, bu metinlerin şaşırtıcı derecede düzgün, akıcı ve yayımlanmaya hazır bir üslupla kaleme alındığını belirtmiş, böylesine nitelikli bir eserin hâlâ neşredilmemesini büyük bir kayıp olarak değerlendirmiştir. Buna rağmen Montagu, dostunun tavsiyesine karşın eserini sağlığında yayımlamamıştır.⁸ Eser, yazarının vefatının üzerinden yedi yıl geçtikten sonra, papaz John Cooke'un hazırladığı biyografik bir önsözle birlikte 1799'da basılmıştır.⁹

Montagu, Akdeniz'e düzenlediği seyahatten birkaç yıl sonra İngiliz bahriyesinin üst kademelerinde görev almaya başlamış ve zamanla İngiliz denizcilik tarihinin önemli isimlerinden biri hâline gelmiştir. 15 Aralık 1744'te Kraliyet Donanması'nda ikinci lord olarak göreve başlamış, ardından 12 Ocak 1771'de birinci lord unvanını devralmış ve bu görevi Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nın kritik yıllarını kapsayan 1782'ye kadar sürdürmüştü.¹⁰ Cooke'un kaleme aldığı biyografik önsöz, Montagu'nun donanmayı nasıl bulduğunu, reform çalışmalarını ve tersâne denetimlerini ayrıntılı biçimde aktarmaktadır. Bu çerçevede, seyahatnamenin ilerleyen yıllarda donanmanın en üst kademesinde görev yapacak bir aristokratın daha gençlik döneminde Akdeniz'deki düzene dair biriktirdiği gözlemleri değerli kılmaktadır.

Sandwich Kontu John Montagu'nun seyahat anlatısı, İtalya'dan başlayarak Yunan adaları, İstanbul, Mısır ve Cebelitarık'a kadar uzanan geniş coğrafyadaki gözlemlerini ve bizzat kendi kaleminden aktarılan değerlendirmelerini ihtiva etmektedir. XVIII. yüzyılın siyasi, askerî ve kültürel dünyasını bir İngiliz aristokratın gözünden yansıtan bu eser, bir seyahat anlatısı olmanın yanı sıra dönemin Akdeniz dünyasına dair önemli bilgiler sunan tarihî bir kaynaktır. Osmanlı adaları, limanları ve denizcilik faaliyetlerine dair verdiği ayrıntılar, dönemin Osmanlı bahriyesinin işleyişine dışarıdan bir bakış sunmaktadır. Her ne kadar Montagu'nun seyahati ve eseri üzerine seyahat tarihi, İngiliz seyyahlar ve Osmanlı-İngiliz ilişkileri bağlamında çeşitli değerlendirmeler yapılmış olsa da, Osmanlı donanmasına, boğazlar ve limanların muhafazasına, ada ve kıyı tahkimatına dair gözlemlerinin müstakil bir incelemeye konu edilmediği görülmektedir. Bu durum, Montagu'nun anlatısının Osmanlı bahriye tarihi açısından sunduğu kayıtların yeterince değerlendirilmediğini göstermektedir. Buradan hareketle çalışma, Montagu'nun seyahat notlarında Osmanlı deniz gücünün hangi unsurlar üzerinden tasvir edildiği, onun ilgisini çeken limanlar, kaleler ve geçiş düzenlerinin neler olduğu ve bu gözlemlerin XVIII. yüzyıl Osmanlı bahriyesinin yapısına ilişkin nasıl bir tablo ortaya koyduğu sorularına cevap aramaktadır. Bu doğrultuda araştırmanın birincil kaynağı olarak Montagu'nun seyahat metninin 1799 tarihli baskısı esas alınacaktır. Montagu'nun seyahat güzergâhı kronolojik olarak İtalya'dan İstanbul'a, oradan Ege adaları ve Doğu Akdeniz'e uzanmakla birlikte, bu çalışma anlatıyı seyahatin kronolojisinden ziyade Osmanlı deniz gücünün farklı unsurlarını görünür kılacak şekilde boğazlar, donanma teşkilatı ve limanlar ekseninde ele almaktadır. Bu çerçevede çalışma, Montagu'nun seyahat notlarında yer alan kayıtları limanlar, adalar, boğazlar, tahkimatlar ve geçiş düzenleri ekseninde inceleyerek Osmanlı bahriyesinin yabancı bir gözlemcinin anlatısındaki yansımalarını değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

I. Dersaadet'in Kilidi: Çanakkale Boğazı ve İstihkâmlar

Montagu, önceden de belirtildiği üzere, Akdeniz seyahatine 12 Temmuz 1738 tarihinde Anne adlı gemi ile Livorno'dan hareket ederek başlamıştır. Seyahatin ilk aşamasında Toskana adaları zincirinde yer alan Gorgona, Capraia ve Elba üzerinden ilerlemiş, ardından Korsika ve Sardinya güzergâhını takip ederek güneye yönelmiştir. İtalya kıyıları boyunca devam eden yolculuk, Messina Boğazı'nın geçilmesi ve Sicilya'nın çevresinin dolaşılmasıyla sürmüştür. Sicilya'dan ayrılmasının ardından Mora Yarımadası ve Ege hattını izleyen Montagu, Milos, Rodos, Sakız, Sisam ve İstanköy (Kos) gibi

⁸ Rachel Finnegan, "The Divan Club, 1744-46", *EJOS IX*, sy. 9 (2006): 27.

⁹ Montagu'ya yakın bir isim olan Cooke, yayına hazırladığı eserin başına "Memoirs of the Noble Author's Life" başlığıyla Sandwich Kontu'nun biyografisini eklemiştir. Bkz. John Cooke, "Memoirs of the Noble Author's Life," in *A Voyage Performed by The Late Earl of Sandwich Round The Mediterranean in The Years 1738 and 1739. Written by Himself. Embellished with a Portrait of His Lordship, and Illustrated with Several Engravings of Antient Buildings and Inscriptions, with a Chart of His Course. To Which are Prefixed, Memoirs of the Noble Author's Life* (London: Printed for T. Cadell Jun. and W. Davies, 1799), i-xl. John Montagu'nun XVIII. yüzyıl İngiliz siyaseti, denizcilik politikaları ve aristokrat kültürü içerisindeki rolünü ayrıntılı biçimde inceleyen önemli biyografileri de yayımlanmıştır. George Martelli, *Jemmy Twitcher: A Life of the Fourth Earl of Sandwich, 1718-1792* (London: Jonathan Cape, 1962); Nicholas A. M. Rodger, *The Insatiable Earl: A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich* (London: HarperCollins, 1993).

¹⁰ Cooke, "Memoirs of the Noble Author's Life", vi, xv, xxviii.

önemli ada merkezlerinden geçmişti. Nihayet Gökçeada'yı aşarak Çanakkale Boğazı (Hellespontos) girişinde bulunan ilk Osmanlı kalesi önünde demir atmıştır.¹¹

Ege Denizi'nden Marmara'ya geçişi sağlayan ve Osmanlı kaynaklarında *Boğaz-ı Bahr-i Sefid*¹² olarak adlandırılan Çanakkale Boğazı, Montagu'nun eserinde üzerinde durduğu başlıca güzergâhlardan birini teşkil etmektedir. Gökçeada (Imbros) açıklarında demirleyen seyyah ve beraberindeki heyet, boğaza giriş yapabilmek adına elverişli güney rüzgârlarını beklemek üzere burada bir süre konaklamıştır. Montagu, bu sırada ada hakkında da bazı gözlemlerde bulunmuştur. Gökçeada'nın yüzeyinin büyük ölçüde dağlarla kaplı olduğunu, ancak bu dağlık yapının yaşam için gerekli ihtiyaçları karşılayan verimli vadilerle çeşitlendiğini belirtmiştir. Ayrıca adada yaşayan nüfusun tamamının Rumlardan oluştuğunu ve halkın, en büyüğü Imbros adını taşıyan dört köyde ikamet ettiğini ifade etmiştir.¹³ Ertesi gün rüzgârın uygun hâle gelmesi üzerine yeniden hareket eden kafile, birkaç saat içerisinde Çanakkale'nin girişine ulaşmıştır. Kafilenin Çanakkale Boğazı'na vardığı kesin bir gün ve ay zikredilmemektedir. Montagu, burası hakkındaki gözlemlerini anlatmadan önce Gelibolu Yarımadası'nın antik dönemdeki tarihine değinmiştir. Bölgenin Trakya Kersonesos olarak adlandırıldığını, Miltiades'in burada gerçekleştirdiği tahkim faaliyetlerini ve Pers-İskit mücadeleleri bağlamında yarımada'nın stratejik önemini aktarmıştır. Boğaza giriş yaptıktan sonra ise Montagu'nun ilgisi özellikle Osmanlı savunma sistemi üzerinde yoğunlaşmıştır. O, Çanakkale Boğazı'nın girişinde biri Avrupa, diğeri Asya yakasında bulunan ve Osmanlılar tarafından "Yeni Hisarlar"¹⁴ olarak adlandırılan iki kaleyi tarif etmiştir. Ona göre bu iki kale birbirine üç fersah mesafededir. Anlattığına göre bu kaleler, güçlü tahkimat unsurlarından ziyade oldukça sade savunma duvarlarına sahipti. Bununla birlikte seyyah, kalelerin asıl caydırıcı gücünün deniz yüzeyini kontrol altına alabilecek büyüklükteki ağır pirinç toplardan kaynaklandığını vurgulamıştır. Montagu, söz konusu topların olağanüstü büyüklükte olduğunu belirterek namlularının içerisinde bir insanın rahatlıkla oturabileceğini ifade etmiş, bu topların taş güllerle doldurulduğunu ve özellikle gemilerin su hattını hedef alacak biçimde konumlandırıldığını belirtmiştir. Ancak ona göre topların en önemli zafiyeti, tekerlekli kundak sistemine sahip olmamaları ve yere sabitlenmiş durumda bulunmalarıydı. Bu nedenle ilk atışın ardından yeniden doldurulmaları oldukça uzun sürmekteydi, düşman gemileri ise ikinci bir atış yapılmadan menzil dışına çıkabilmekteydi.¹⁵ Montagu'nun tasvirleri, Çanakkale Boğazı'nın Osmanlı savunma sistemindeki stratejik yerini ve bu amaçla oluşturulan topçu düzenini ortaya koyarken, mevcut tahkimatın savaş şartlarındaki etkinliğine dair bazı soru işaretlerini de beraberinde getirmektedir. Öyle ki onun işaret ettiği bu teknik zafiyetler, Osmanlı boğaz savunmasına dair ilerleyen dönemlerde de dile getirilen değerlendirmelerin erken örneklerinden biri olarak görülebilir. Nitekim XVIII. yüzyılın sonları ile XIX. yüzyılın başlarında Çanakkale Boğazı'nın savunma kapasitesi yeniden tartışma konusu olmuş, mevcut tahkimatların güçlü bir donanmayı durdurmakta yetersiz kalabileceği yönünde çeşitli raporlar hazırlanmıştır.¹⁶

¹¹ Montagu, *A Voyage*, 1-116.

¹² Boğaz-ı Bahr-i Sefid yahut Bahr-i Sefid Boğazı, Akdeniz'den Marmara'ya ve oradan Karadeniz'e uzanan geçiş hattı üzerindeki su yolu olup, İstanbul'un denizden güvenliği bakımından stratejik bir öneme sahipti. Fatih Sultan Mehmed döneminde boğazın en dar noktasına Kilitbahir ve Sultaniye kaleleri inşa edilmiş, XVII. yüzyıl ortalarında Girit Seferi sırasında yaşanan Venedik tehdidi üzerine boğazın Ege Denizi'ne açılan kısmı Seddülbahir ve Sultanhisarı ile yeniden tahkim edilmiştir. Özellikle 1691'den itibaren artan Venedik tehdidi, Osmanlı idaresinin bölgeyi bir serhad hattı olarak değerlendirmesine yol açmıştır. Bu hususta hazırlanmış kapsamlı bir inceleme için bkz. Oğuzhan Altuntaş, "1658-1750 Arasında Bahr-i Sefid Boğazı'nın Savunması: Seddülbahir-Sultanhisarı (Kumkale)" (Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, 2021).

¹³ Montagu, *A Voyage*, 116.

¹⁴ Montagu'nun "Yeni Hisarlar" olarak bahsettiği kaleler, XVII. yüzyılın ikinci yarısında Çanakkale Boğazı girişinde karşılıklı olarak inşa edilen Seddülbahir ve Sultanhisarı (Kumkale) kaleleridir. Fatih Sultan Mehmed döneminde yaptırılan eski kalelerin boğazın daha iç kısmında kalması sebebiyle giriş bölgesi uzun süre savunmasız kalmış, bu durum korsan gemilerinin boğaz ağzını liman gibi kullanarak deniz ulaşımını tehdit etmesine yol açmıştı. Seddülbahir ve Sultanhisarı'nın inşasından sonra ise korsan gemileri, kalelerin top menzili dışında kalacak şekilde daha uzak bölgelerde beklemek zorunda kalmışlardı. Yusuf Alperen Aydın, "18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'e Yönelik Güvenlik Parametreleri", *Osmanlı Araştırmaları* 45, sy. 45 (2015): 165.

¹⁵ Montagu, *A Voyage*, 117-119.

¹⁶ XVIII. yüzyılın sonları ile XIX. yüzyılın başlarında Çanakkale Boğazı'nın mevcut savunma sistemi Osmanlı idaresi tarafından yeniden gözden geçirilmeye başlanmıştır. Baron de Tott (1733-1793) döneminde inşa edilen tahkimatların zamanla harap duruma geldiği anlaşılmış, bunun üzerine III. Selim tarafından Osmanlı hizmetindeki Fransız istihkâm subayı M. Juchereau de Saint-Denis'den boğazdaki kalelerin durumu hakkında bir rapor hazırlanması istenmişti. Saint-Denis hazırladığı raporda mevcut kalelerin güçlü bir donanmayı durdurmakta yetersiz olduğunu belirtmişti. 1807 yılında İngiliz donanmasının boğazı ciddi bir dirençle karşılaşmadan geçmesi bu değerlendirmeleri doğrulamış, ardından Osmanlı yönetimi Çanakkale'nin çeşitli noktalarında yeni tabya ve tahkimat faaliyetlerine girişmişti. XIX. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden Batılı gözlemciler de boğaz savunmasının eksikliklerine

Sandwich Kontu'nun eserinde göze çarpan bir diğer unsur ise Çanakkale Boğazı'nın daha yukarı kesimlerinde yer alan "Eski Hisarlar" olarak adlandırılan kalelerdir. Montagu, karşılıklı biçimde konumlandırılan bu iki kalenin birbirine oldukça yakın mesafede bulunduğunu ve bu nedenle buradan geçecek gemilerin her iki taraftan açılan ateşe maruz kalmadan geçmesinin neredeyse imkânsız olduğunu belirtmiştir. Ayrıca burada görev yapan dizdarların¹⁷ gece gündüz gözetleme faaliyetinde bulunduğunu, özellikle İstanbul'dan dönen gemilerin köle kaçışlarını önlemek amacıyla Asya yakasındaki kalede durdurularak kontrol edildiğini aktarmıştır.¹⁸ Çanakkale Boğazı'nın İstanbul'un deniz tarafından korunmasındaki merkezî yeri, Osmanlı idaresi açısından yeni bir durum değildi. Yıldırım Bayezid döneminden itibaren boğazı ve Marmara üzerinden başkente uzanan deniz yolunu korumak amacıyla kale inşasına girişilmiştir.¹⁹ Bu boğazın Osmanlı savunma sistemi içerisindeki stratejik önemi, özellikle İstanbul'un deniz güvenliğinin sağlanması bakımından merkezi bir konuma sahipti. Bu nedenle Osmanlı idaresi, boğazların kontrolünü askerî bir mesele olmanın ötesinde İstanbul'un asayiş, iaşesinin temini ve deniz ticaret yollarının denetimi açısından da değerlendirmiştir.²⁰

Çanakkale Boğazı bir gümrük ve denetim noktası olduğundan, buradan yapılacak geçişler bir izne ve incelemeye bağlı tutulmaktaydı. Osmanlıların boğazı bir kilit noktası olarak kullanması, hem askerî tahkimat hem de idari denetim yönlerini bir arada barındıran bir uygulamaydı.²¹ Montagu da Çanakkale Boğazı'nın sıkı bir denetim noktası işlevi gördüğünü kaydetmektedir. Üst kalelerin dizdarlara bağlı muhafızları gece gündüz kesintisiz nöbet tutmakta, İstanbul'dan dönen hiçbir gemiye Asya yakasındaki kale önünde demirlemeden ve gemi aramasına izin vermeden geçiş hakkı tanımamaktaydı. Bu uygulamanın amacı, bölgeden kaçırılan kölelerin denetimini sağlamaktı. Zira bu uygulama hayata geçirilene kadar kaçışlar sürekli yaşanıyordu. Boğazın dar kesimlerinde yer alan Sestos ve Abydos hakkında da kısa tarihî bilgiler veren Montagu, bu iki yerleşimin antik çağlarda Leander ile Hero hikâyesiyle ün kazandığını ifade etmiştir. Ayrıca Xerxes'in Pers ordusuyla Hellespontos'u geçişine dair anlatılara değinerek bölgenin tarihsel önemini vurgulamıştır. Bununla birlikte seyyahın öne çıkardığı hususlardan biri, Sestos ve Abydos'tan artık geriye hiçbir iz kalmamış olmasıdır. Montagu'nun kaleme aldığı yerlerden biri de Gelibolu olmuştur. Seyyah, antik "Callipolis" adını büyük ölçüde koruyan Gelibolu'nun dönemin önemli ticaret merkezlerinden biri hâline geldiğini belirtmiştir. Türkler, Rumlar ve Yahudilerden oluşan nüfusuyla gelişmiş bir şehir görünümünde olduğunu kaydeden Sandwich Kontu, liman düzeni, mendirekleri ve eski tersâne kalıntıları üzerinde de durmuştur. Özellikle Hristiyan dönemine ait olduğu belirtilen cephanelik ve tersâne yapılarının kalıntıları, onun öne çıkardığı unsurlar arasında yer almıştır. Bunun yanında Gelibolu çevresinin verimli bahçeler, meyve ağaçları ve küçük akarsularla çevrili olduğunu ifade ederek bölgenin doğal zenginliğini de vurgulamıştır. Seyyah, ters rüzgârlar sebebiyle bir süre Rumeli yakasındaki yeni kale civarında beklemek zorunda kaldıklarını, bu süre zarfında ise Gelibolu Yarımadası'nın av hayvanları bakımından zengin oluşu sayesinde avcılıkla vakit geçirdiklerini aktarmıştır. Nihayet uygun rüzgârın çıkmasının ardından iki gün içerisinde Çanakkale'yi geçtiklerini belirten Montagu, yavaş ilerleyen yolculukları sırasında antik şehirlerin konumlarını

dikkat çekmiş, uygun tahkimat ve silahlandırma ile Çanakkale'nin güçlü bir savunma hattı oluşturabileceğini ifade etmişlerdi. Metin Tuncel, "Çanakkale Boğazı", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, c. 8 (İstanbul: TDV Yayınları, 1993), 202-203.

¹⁷ Dizdar, Türk-İslâm devletlerinde kale muhafazası ve idaresinden sorumlu askerî görevliye verilen unvan olup özellikle Osmanlı kale teşkilatında önemli bir yere sahipti. Dizdar kalenin savunmasının yanında şehir güvenliği, hapishanenin denetimi ve kalede muhafaza edilen değerli eşyaların korunmasından da sorumluydu. Bu görev, sınır bölgelerindeki kalelerin askerî ve idari öneminin artmasına paralel olarak Osmanlı taşra teşkilatında önemli bir mahiyet kazanmıştır. Bkz. Yusuf Oğuzoğlu, "Dizdar", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, c. 9 (İstanbul: TDV Yayınları, 1994), 480-481.

¹⁸ Montagu, *A Voyage*, 117-118.

¹⁹ Osmanlıların farklı dönemlerde kale inşa etme ve onarma faaliyetleri XIX. yüzyılın ilk yarısına kadar sürmüştür. Yapılan araştırmalar, boğaz hattında Osmanlı döneminde inşa edilen ya da onarılarak yenilenen toplam 13 kalenin varlığını ortaya koymaktadır. Yusuf Acioglu, "Çanakkale'deki Osmanlı Kaleleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ* 13, sy. 19 (2015): 94.

²⁰ Nitekim II. Mehmed döneminde İstanbul'un fethi sürecinde denizden gelebilecek yardımları engellemek amacıyla boğaz güvenliğini tahkim etmeye yönelik önemli adımlar atılmıştır. Bu kapsamda Karadeniz geçişini kontrol altına almak üzere Rumeli Hisarı inşa edilmiş, ardından Çanakkale Boğazı girişinde karşılıklı olarak yaptırılan kaleler sayesinde İstanbul'un Akdeniz bağlantısı güvence altına alınmıştır. Böylece hem dönemin önemli deniz güçlerine karşı Osmanlı savunması güçlendirilmiş hem de Akdeniz ile Karadeniz arasındaki deniz ticaret yolu Osmanlı hâkimiyeti altına girmiştir. İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği* (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2006), 17, 19.

²¹ Çanakkale Boğazı'ndaki eski ve yeni kaleler, birçok Batılı seyyah ve yazarın ilgisini çekmiş, bu kişiler eserlerinde boğazdan geçecek gemilerin uyması gereken kuralları da aktarmıştır. Buna göre ticaret gemileri boğaza girişlerini top atışıyla haber vermekte, kalelerden verilen işaretin ardından kontrol edilmekte ve geçiş vergisi ödemekteydi. Ayrıca yabancı gemilerin boğazdan toplu hâlde geçişine sınırlama getirilmiş ve aynı anda en fazla beş geminin geçişine izin verilmişti. Bu uygulamalar zamanla kısmen gevşese de XVIII. yüzyıl boyunca da varlığını sürdürmeye devam etmişti. Bkz. Metin Tuncel, "Çanakkale Boğazı", 202.

gözlemeleme fırsatı bulduklarını ifade etmiştir.²² Onun bölge hakkında anlattıklarından anlaşılacağı üzere, antik referanslar ile gözlemlerinin iç içeliği, eserinin özgün yönlerinden birini oluşturmaktadır. Eserde yer verilen tarihsel bilgiler, onun geçmişe duyduğu ilginin bir parçası olmakla birlikte, Çanakkale Boğazı'nın XVIII. yüzyıldaki askerî ve stratejik önemini değerlendiren gözlemleriyle birlikte aktarılmıştır.

Montagu, Çanakkale'den Marmara Denizi'ne doğru gerçekleştirdiği yolculuk sırasında, boğazın giderek genişleyen coğrafi yapısını ele almıştır. Antik çağda Propontis olarak adlandırılan Marmara Denizi'ne ulaştıktan sonra, uygun güney rüzgârlarının yardımıyla iki gün içerisinde İstanbul'a vardıklarını belirtmiştir. Yolculuk boyunca özellikle Avrupa yakasının sunduğu manzaradan etkilenen Montagu, kıyı şeridinin kasabalar, köyler, bahçeler, tarım alanları ve küçük akarsularla çevrili olduğunu ifade ederek bölgeyi son derece verimli ve estetik bir coğrafya olarak anlatmıştır. Bu güzergâh üzerinde Tekirdağ, Ereğli ve Silivri gibi önemli yerleşim merkezleri de seyyahın kayıtlarında kendisine yer bulmuştur. Montagu, Tekirdağ'ı iyi inşa edilmiş evlere sahip, Hristiyan nüfusun görece rahat bir yaşam sürdüğü gelişmiş bir liman şehri olarak tanımlarken, Ereğli'nin antik Heraclea ile özdeşleştirildiğini belirtmiştir. Silivri'yi ise çoğunlukla Türklerin yaşadığı eski bir yerleşim merkezi olarak kaydetmiştir. Ayrıca Büyükçekmece ve Küçükçekmece gibi sahil yerleşimlerinin doğal güzellikleri ve elverişli iklimleri sebebiyle yoğun nüfusa sahip olduğunu aktarmıştır. Eserde, Montagu'nun İstanbul'a yaklaşma anı ayrı bir önem taşımaktadır. Uzaktan şehrin minarelerinin deniz üzerinden yavaş yavaş görünmeye başladığını ifade ettikten sonra İstanbul'un ihtişamının, daha önce zihninde oluşturduğu bütün tasavvurları aştığını belirtmiştir. Bununla birlikte şehir hakkında ayrıntılı bir anlatıma girişmekten kaçınmış, Konstantinopolis'in daha önce birçok yazar tarafından kapsamlı biçimde ele alındığını ifade ederek özellikle Petrus Gyllius'un çalışmalarına atıfta bulunmuştur. Bu nedenle İstanbul'un konumu ve güzellikleri üzerinde uzun uzadıya durmaya gerek görmediğini belirten Montagu, şehrin "*kişinin kendi zihninde oluşturabileceği her türlü ihtişam ve görkem fikrini aşan*" bir görünüme sahip olduğunu vurgulamıştır.²³

II. Montagu'nun Gözünden İstanbul, Tersâne-i Âmire ve Osmanlı Donanma Teşkilatı

Montagu'nun İstanbul'a varışı ve birkaç hafta süren ikametini, seyahatnamenin en kapsamlı bölümlerinden birini oluşturmaktadır. Montagu, İstanbul'a yaklaşırken şehrin minareleri, selatin camilerinin kubbeleri ve yedi tepe üzerine yayılan görünümüyle son derece etkileyici bir manzara sunduğunu belirtmiştir. Ona göre İstanbul, güzellik ve ihtişam bakımından hayal edilenin ötesine geçen bir görünüme sahipti. Bununla birlikte onun önem verdiği asıl hususlardan biri, İstanbul'un coğrafi konumunun sağladığı stratejik avantajlarıdır. İki deniz arasında yer alan şehir, geniş ve güvenli limanı sayesinde siyasi bir merkez olmanın yanı sıra Akdeniz ile Karadeniz arasındaki deniz ticaretinin ve Osmanlı deniz gücünün odak noktası durumundaydı.²⁴ Onun İstanbul'un denizden görünümüne ilişkin değerlendirmeleri, Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'deki güçlü deniz kuvvetlerinden biri olmayı sürdürdüğü yıllara denk gelmektedir.²⁵

İstanbul hakkında gözlemlerde bulunan Montagu, şehrin tarihî geçmişine de değinerek şehrin gelişimini Büyük Konstantin dönemine bağlamaktadır. Ona göre Konstantin, şehrin konumundan büyük ölçüde etkilenmiş ve yeni başkentini ihtişamlı bir görünüme kavuşturmak amacıyla imparatorluğun farklı bölgelerinden çok sayıda mimarî unsur ve malzeme getirterek İstanbul'u süslemiştir. Bu nedenle şehir, erken dönem yazarları tarafından çoğu zaman insanlar için değil adeta tanrılar için inşa edilmiş bir yerleşim olarak tasvir edilmiştir. Bununla birlikte Montagu, geçmişteki bu görkemli yapıların büyük kısmının kendi dönemine ulaşmadığını ve geriye kalan eserlerin beklentilerin altında kaldığını belirtmiş, İstanbul'a ulaştıktan sonra ise kendilerini şehirde kaldıkları süre boyunca ağırlayan İngiliz büyükelçisini²⁶ ziyaret ettiklerini aktarmıştır.

²² Montagu, *A Voyage*, 119-122.

²³ Montagu, *A Voyage*, 122-124.

²⁴ Montagu, *A Voyage*, 124.

²⁵ İlgili dönemin Fransız sefaretî raporlarından hareketle yapılan değerlendirmeler, Osmanlı donanmasının bu yıllarda 33 kalyondan oluşan güçlü bir deniz kuvvetine sahip bulunduğunu göstermektedir. Bu sayı, donanmanın fiilî savaş kabiliyetine dair tek başına kesin bir hüküm vermese de Osmanlı deniz gücünün kâğıt üzerinde hâlâ Akdeniz'in en büyük deniz kuvvetlerinden biri olarak görüldüğünü ortaya koymaktadır. Bkz. Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2018), 188-189. Belirtmek gerekir ki XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı donanmasında hizmet veren kalyonların sayısı, askerî ihtiyaçlar ve bahriye teşkilatında gerçekleştirilen düzenlemeler doğrultusunda dönemden döneme farklılık göstermiştir. Bkz. Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)* (İstanbul: Küre Yayınları, 2025), 86-88.

²⁶ Montagu'nun İstanbul'da bulunduğu süre boyunca sarayında misafir edildiği İngiliz büyükelçisi, Osmanlı-Rus Savaşı'nın başladığı kritik bir dönemde, 1735-1742 yılları arasında Osmanlı Devleti nezdinde görev yapan Everard Fawkener'di (1694-1758). Bkz. Ahmet Büyükkasoy, "İngiltere'nin İstanbul

Uzun ve yorucu yolculuğun ardından birkaç gün dinlenen Montagu, daha sonra Galata'dan İstanbul'a geçerek şehri yakından gözlemlemeye başlamıştır. Bu noktada, İstanbul'un dışarıdan bakıldığında sergilediği ihtişamın şehrin iç kesimlerinde de devam edip etmediğini görmek isteyen Montagu, yaygın kanaatleri bizzat sınamak amacıyla Galata'dan tarihî yarımada'ya geçerek şehri ayrıntılı biçimde incelemeye koyulmuştur.²⁷

Montagu'nun İstanbul'a dair gözlemleri, şehrin mimarî görünümü, kamusal yapıları, tarihsel mirası ve toplumsal hayatına ilişkin ayrıntılar içermektedir. O, İstanbul surlarının ve bazı kamu yapılarının uzun süre ihmal edildiğini, ancak Nevşehirli Damad İbrahim Paşa döneminde önemli ölçüde onarıldığını belirtmiştir. Özellikle Sultan Ahmed Camii, Ayasofya ve Hipodrom gibi yapılar üzerinde duran Montagu, İstanbul'daki selatin camilerinin görkemini açık bir şekilde ifade etmiş, Ayasofya'yı ise şehrin en önemli yapılarından biri olarak değerlendirmiştir. Bunun yanında Yılanlı Sütun, dikilitaşlar ve Çemberlitaş gibi Bizans döneminden kalan anıtları aktararak İstanbul'un antik geçmişine vurgu yapmıştır. Eserin bu bölümünde Topkapı Sarayı, Yedikule, hanlar, hamamlar ve bedesten gibi kamusal yapılar da önemli bir yer tutmaktadır. Özellikle Haliç çevresindeki Galata, Pera, Tophane ve Kasımpaşa hattını ayrıntılı biçimde gözlemleyen Montagu, burada yoğunlaşan ticaret faaliyetleri ile tersâne ve donanma düzenine değinmiştir. Boğaziçi boyunca sıralanan yerleşimleri aktarırken İstanbul'un siyasi bir merkez olmanın haricinde Osmanlı deniz gücünün ve ticaret ağlarının merkezinde yer alan büyük bir liman şehri olduğunu vurgulamıştır. Bu bağlamda Kasımpaşa civarındaki tersâne, harp gemilerinin inşa edildiği ve her türlü denizcilik malzemesinin depolandığı yer olarak kaydetmektedir. Bunun yanında Osmanlı toplumunun dinî hayatı, toplumsal düzeni ve gündelik yaşayışına dair gözlemler de yapmıştır. Türklerin disiplinli ve dayanışmacı yönlerini övmekle birlikte, Avrupa'ya yönelik üstünlük anlayışlarını eleştirel bir bakışla değerlendirmiştir.²⁸

Montagu'nun İstanbul'a dair gözlemlerini anlattığı bölümde anmakla yetindiği Tersâne-i Âmire,²⁹ Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin merkez üssüdür. Kısaca bahsetmek gerekirse, devletin ilk teşekküllü tersânesi Yıldırım Bayezid tarafından Gelibolu'da kurulmuş, İstanbul'un fethinden sonra Haliç'te Kasımpaşa kıyısında gelişen asıl Tersâne-i Âmire biçimlenmişti. Kanunî Sultan Süleyman döneminde kapasitesi genişletilen kurumda, XVII. yüzyılın ortalarında kullanılır hâldeki göz sayısı yaklaşık yüz kırka ulaşmıştı.³⁰ XVIII. yüzyılın başlarına gelindiğinde, Karadeniz ve Akdeniz kıyıları ile Tuna boyunda Tersâne-i Âmire'ye bağlı toplam altmış beş kadar tersâne ve gemi inşa tezgâhı bulunuyordu. Savaş gemileri ise bu taşra tezgâhlarında tekne halinde inşa edildikten sonra donanımları için İstanbul'a getiriliyordu.³¹ Montagu'nun aktardığı bilgilere göre tersâne teşkilatının başında bulunan Tersâne Kethüdası, tersânelerin genel idaresi ile gemilerin yükleme, boşaltma, bakım ve onarım işlemlerinin yürütüldüğü havuzların denetiminden sorumluydu. Ayrıca sultana ait donanmanın tamiri ve ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla gerekli her türlü malzeme ve mühimmatın temin edilmesi de onun görevleri arasında yer almaktaydı.³²

Montagu'nun Osmanlı askerî teşkilatına dair değerlendirmelerinde Yeniçeri Ocağı merkezi bir yer tutmaktadır. 1361 yılında kurulan ocağın tarihsel gelişimini, Hacı Bektaş geleneğiyle ilişkilendirilen teşkilat yapısını ve zaman içerisinde disiplinli bir askerî sınıftan siyasi nüfuzu yüksek bir güç odağına dönüşmesini ayrıntılı biçimde aktarmıştır. Bu çerçevede Yeniçeri Ağası'nın ocak üzerindeki geniş yetkilerine ve mutlak otoritesine de değinmiştir. Montagu ayrıca Osmanlı kara ordusunda denge unsuru olarak görülen cebeciler, topçular ve diğer teknik askerî sınıflara da yer vermiştir. Onun Tophane'ye dair kaydettiği bilgiler, Osmanlı askerî üretim altyapısını göstermesi bakımından önemlidir. Tophane'yi top dökümhanesi ve

Elçisi Sir Everard Fawkener'in Kaleme Aldığı 1731-1738 Yılları Arasındaki Hadiseleri Anlatan Bir Rapor", içinde *I. Uluslararası Türk Kültürü ve Tarihi Sempozyumu*, ed. Ahmet Taşağıl vd. (İstanbul, 2018), 453.

²⁷ Montagu, *A Voyage*, 124-125.

²⁸ Montagu, *A Voyage*, 126-135. Montagu'nun seyahatnamesi yalnızca seyahat güzergâhına ilişkin gözlemlerden ibaret değildir. Eserde Osmanlı toplumu, devlet teşkilatı, askerî yapı, Patrona Halil İsyanı, Ege adaları, İzmir, Kıbrıs, Mısır ve Akdeniz dünyasına dair geniş tarihsel değerlendirmeler de yer almaktadır. Bu yönüyle eser, XVIII. yüzyıl Osmanlı ve Akdeniz tarihine ilişkin çok yönlü gözlemler içeren kapsamlı bir seyahatname niteliği taşımaktadır.

²⁹ Tersâne-i Âmire'nin teşkilat yapısı, idari işleyişi, personel düzeni, gemi inşa faaliyetleri, finansman kaynakları ve Osmanlı denizcilik sistemindeki merkezi konumu hakkında ayrıntılı bilgi için bk. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992).

³⁰ İdris Bostan, "Tersâne-i Âmire", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, c. 40 (İstanbul: TDV Yayınları, 2011), 513-514.

³¹ Bostan, "Tersâne-i Âmire", 514.

³² Montagu, *A Voyage*, 186-187.

çeşitli harp araçlarının üretildiği bir merkez olarak tanıtmış, buranın İstanbul'daki ateşli silah üretiminin başlıca odaklarından biri olduğunu belirtmiştir. Bunun yanında Bonneval adıyla bilinen ve Osmanlı hizmetine girdikten sonra Humbaracı Ahmed Paşa adını alan Fransız kökenli subayın, istihkâmcı ve humbaracı birliklerinin başında yüksek bir maaşla görev yaptığını aktarmıştır.³³ Özellikle bu son kayıtlar, Osmanlı askerî teşkilatının yabancı uzmanlardan yararlanma eğilimini sürdürdüğünü kanıtlamaktadır. Bu yönüyle Tophane, geleneksel askerî yapı ile teknik yenilik arayışlarının kesiştiği mühim bir merkez olarak öne çıkmaktadır.

Seyahatnamede Osmanlı deniz kuvvetleri hakkında yer alan bilgilerin, Montagu'nun doğrudan gözlemlerinin yanı sıra İstanbul'daki İngiliz elçiliği çevresinden edindiği bazı bilgileri de içerdiği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede o, Osmanlı donanmasının insan kaynağını oluşturan leventleri, teşkilat yapısı bakımından Yeniçeri Ocağı örnek alınarak oluşturulmuş bir askerî sınıf olarak tanımlamaktadır. Ona göre leventler, yeniçerilerle benzer imtiyazlara sahip olmakla birlikte daha yüksek ulûfe almaktaydılar.³⁴ Montagu'ya göre leventler kendi zabitleri tarafından idare edilmekteydi, ancak bütün teşkilatın nihai sorumluluğu Kaptan-ı Derya'daydı. Osmanlı donanmasının en üst yöneticisi konumundaki Kaptan-ı Derya'nın merkezi, İstanbul'daki Tersâne-i Âmire idi. Montagu, Kaptan-ı Derya'nın burada sadrazam dışındaki devlet adamlarıyla kıyaslanabilecek ölçüde görkemli bir maiyet ve idari teşkilata sahip olduğunu belirtmektedir. Ayrıca tersânedeki kürek mahkûmları ile savaş gemilerinde görev yapan kölelerin de onun denetimi altında bulunduğunu aktarmaktadır. Kaptan-ı Derya'nın donanmayla sefere çıktığında yetkisinin Osmanlı sahillerindeki liman ve kıyı yerleşimlerine kadar uzandığını ve bu bölgelerde oldukça geniş idari yetkiler kullandığını ifade etmektedir.³⁵ Paşa'nın Tersâne-i Âmire içindeki bu nüfuzu, donanmaya ait merasim düzeninde de karşılık bulmaktaydı. Nitekim Mezemorta Hüseyin Paşa'nın uygulamaya koyduğu 1701 tarihli kanunname ile Kaptan-ı Derya başardası, aktif bir savaş unsurundan ziyade donanmanın hareketinden önce düzenlenen resmî geçitlerde kullanılan gösterişli bir tören gemisi hâline gelmişti.³⁶ Montagu'nun vurguladığı bir diğer görevli ise tersâne teşkilatının idari işlerinden sorumlu olan Tersâne Kethüdası'dır. O, genellikle iki tuğlu vezir rütbesindeki bu görevlinin tersânelere ve gemi havuzlarının denetiminden sorumlu olduğunu, ayrıca leventler arasındaki disiplin meselelerine müdahale ederek cezalandırma yetkisine sahip bulunduğunu kaydetmektedir. Bu bilgiler, Osmanlı bahriyesinin gemi ve silah gücünün yanı sıra önemli bir idari ve askerî hiyerarşiye dayanan kurumsal bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir.³⁷

Montagu'nun aktardığına göre Osmanlı deniz kuvvetlerinin en üst yöneticisi olan Kaptan-ı Derya, bahriyedeki rütbe ve görev dağılımı üzerinde geniş yetkilere sahipti. Onun emri altında Kapudâne, Patrona ve Riyâle adı verilen üç önemli devlet adamı bulunmaktaydı. İngiliz seyyah, bu rütbelilerin donanma içerisindeki konumlarının gemilerinde taşıdıkları sancakların çekildiği direklerle göre ayırt edildiğini belirtmektedir. Buna göre Kapudâne ana direkte, Patrona pruva direğinde, Riyâle ise mizana direğinde kırmızı renkli sancak taşımaktaydı.³⁸ Montagu ayrıca kadirga kumandanlarının "bey"³⁹ olarak adlandırıldığını ve bu kişilerin kumandaları altındaki gemileri kendi imkânlarıyla inşa edip donatmakla yükümlü olduklarını ifade etmektedir. Bunun karşılığında devlet tarafından kendilerine düzenli bir maaş bağlanmaktaydı, gemilerde görev yapacak kürekçi ihtiyacı ise merkezi idare tarafından karşılanmaktaydı. Seyyahın verdiği bilgilere göre XVIII. yüzyıl ortalarında Osmanlı donanması sayısal bakımdan çok büyük değildi ve kırk topun altındaki küçük harp gemileriyle birlikte

³³ Montagu, *A Voyage*, 189-194.

³⁴ Montagu, *A Voyage*, 194.

³⁵ Montagu, *A Voyage*, 194. Cezayir-i Bahr-i Sefid ve Kaptan Paşa'nın yetkileri için bkz. Ayhan Afşin Ünal, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Cezayir-i Bahr-i Sefid (Akdeniz, Ege Adaları) ya da Kapdan Paşa Eyaleti", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 1, sy. 12 (2002): 251-61.

³⁶ Panzac, *Osmanlı Donanması*, 174.

³⁷ Montagu, *A Voyage*, 194.

³⁸ Montagu, *A Voyage*, 194-195.

³⁹ Osmanlı donanmasının merkezî gücünü oluşturan Tersâne-i Âmire'ye ek olarak XVI. yüzyılın başlarında "ümerâ-i derya" yahut derya beyleri adı verilen bir teşkilat daha oluşturulmuştu. Mora, Rodos, Sakız, Midilli ve İskenderiye gibi denizcilik açısından önemli sancakların beylerinden meydana gelen bu yapı, savaş zamanlarında donanmaya katılmak ve özellikle Akdeniz'de deniz güvenliğini sağlamakla yükümlüydü. Donanmanın kış aylarında tersâneye çekilmesiyle ortaya çıkan güvenlik boşluğunu dolduran derya beylerine hizmetleri karşılığında yıllık salyâne ödenmekteydi. Ancak bu teşkilat XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren eski önemini büyük ölçüde kaybetmiştir. Derya beyleri teşkilatı için bkz. Aydın, "18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'e Yönelik Güvenlik Parametreleri", 173; İdris Bostan, "Derya Beyi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, c. 9 (İstanbul: TDV Yayınları, 1994), 200-201.

toplam savaş gemisi sayısı elliyi biraz aşmaktaydı. Bununla birlikte Montagu, ihtiyaç hâlinde Osmanlı yönetiminin İskenderiye ticaretinde kullanılan büyük ticaret gemilerini kısa sürede donanmaya dahil edebildiğini belirtmektedir. Ona göre bu gemilerin önemli bir kısmı hem ticaret hem savaş amacıyla kullanılabilir şekilde inşa edilmiş olup, altmış ila seksen top taşıyabilecek kapasiteye sahipti.⁴⁰ Montagu'nun ticaret gemilerinin gerektiğinde savaş hizmetine alınabileceğine dair kaydettikleri, ondan kısa süre sonra Rodos'ta bulunan İngiliz seyyah Richard Pococke'un aktardıklarıyla da desteklenmektedir.⁴¹ Bu durum, Osmanlı deniz gücünün düzenli harp gemilerinin yanında, gerektiğinde askerî hizmetlerde kullanılabilen ticaret filosundan da beslendiğini ortaya koymaktadır. Sandwich Kontu'nun bu gözlemleri, XVIII. yüzyıl Osmanlı denizciliğinde askerî ve ticari unsurların iç içe geçtiği yapıyı göstermesi bakımından önemlidir. Nitekim daha önce ilan edilen 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesi ile Osmanlı donanmasının temel savaş gücü olarak kalyon sistemi benimsenmişti.⁴² Bu dönüşümün Osmanlı ticaret denizciliğine yansımaları da oldukça belirgindi. Devletin kalyon inşasını teşvik eden politikaları sonucunda, XVIII. yüzyılın başlarında İskenderiye-İstanbul hattında faaliyet gösteren Osmanlı tüccar kalyonlarının sayısı üç-dört civarındayken, 1730'lara gelindiğinde bu sayı otuz beşe ulaşmıştı. Gemi sahibi tüccarların kalyon kullanmaya yönlendirilmesi, ticaretin geliştirilmesini amaçlamakla birlikte deniz güvenliği bakımından da stratejik bir işlev görmekteydi. Bu sayede ticaret gemileri korsan saldırılarına karşı daha dayanıklı hâle gelirken, savaş zamanlarında donanmaya destek sağlayabilecek ek bir deniz gücü de oluşturulmuş oluyordu.⁴³ Montagu'nun İskenderiye tüccar gemilerine ilişkin gözlemi de bu politikanın yüzyıl ortasındaki sonuçlarını yansıtmaktadır.

Montagu'nun verdiği bilgilere göre Osmanlı deniz gücü sadece merkez donanmasından ibaret değildir. Cezayir, Tunus ve Trablusgarp gibi Berberi eyaletleri de ihtiyaç hâlinde kendi filolarını Osmanlı hizmetine sunmakla yükümlüydü. O, bu eyaletlerden sağlanan gemilerin yaklaşık otuz parçalık ek bir kuvvet oluşturduğunu belirtmektedir. Böylece Osmanlı yönetimi, kalyonlar, kadirgalar ve çok sayıda kalyotla birlikte Kaptan-ı Derya komutasında yaklaşık yüz otuz gemiden meydana gelen büyük bir filoyu denize çıkarabilecek kapasiteye sahipti. Bununla birlikte Montagu, Osmanlı denizciliğine dair eleştirel değerlendirmelerde de bulunmaktadır. Ona göre Türkler denizcilik bilgisi ve gemi savaşı teknikleri bakımından Avrupalı denizci devletlerin gerisinde kalmıştı.⁴⁴ Bu açıdan ele alındığında, Osmanlı denizciliğinin en önemli meselelerinden biri, kadirga sisteminden kalyon esaslı donanmaya geçiş süreciydi. XVI. yüzyılın iklim ve coğrafya şartlarına uygun biçimde geliştirilen kadirga, uzun süre Akdeniz'in temel savaş gemisi olarak kullanılmış, ancak yüzyılın sonlarından itibaren Akdeniz'e giren İngiliz ve Hollanda kalyonları karşısında askerî üstünlüğünü kaybetmeye başlamıştır. Özellikle Girit Seferi (1645-1669) sırasında Venedik kalyonlarının Osmanlı deniz ulaşımı üzerinde kurduğu baskı, Osmanlı yönetimini kalyon inşasına yönelten temel gerekçelerden biri olmuştur. Böylece Osmanlı donanmasında kadirgadan kalyona geçiş süreci başlamıştır.⁴⁵ Bununla birlikte bu dönüşüm, Avrupa donanmalarında görülen teknik ve taktik gelişmelerle aynı hızda ilerlememiştir. Montagu'nun İstanbul'da bulunduğu dönemde kalyon artık Osmanlı donanmasının temel savaş gemisi konumundaydı, ancak geçmişten devralınan sefer alışkanlıkları, kıyı seyri geleneği ve açık deniz muharebelerindeki sınırlı tecrübe, Osmanlı bahriyesindeki dönüşümün henüz tamamlanmadığına işaret etmektedir. Bu nedenle Osmanlı donanmasının deniz muharebelerinde esas itibarıyla teknik üstünlükten ziyade askerlerin cesaretine dayandığını ileri sürmüştür.⁴⁶ Onun bu eleştirel yaklaşımı, Osmanlı denizcilerinin seyrüsefer yöntemlerine dair verdiği ayrıntılarda da görülmektedir. Osmanlı kaptanlarının pusula kullanımını bildiklerini belirtmekle birlikte, açık denizde uzun süre karadan uzak seyretmekten çekindiklerini ifade etmektedir. Bu

⁴⁰ Montagu, *A Voyage*, 195.

⁴¹ 1740 yılında Rodos'a gelen Pococke'a göre İstanbullu tüccarlar, Babıâli'den aldıkları parayı kendilerine gemi inşa görevi verilinceye kadar ticarete kullanmakta, görev verildiğinde ise bu meblağı gemi inşa masraflarına ayırmaktaydılar. Bu uygulama sayesinde Osmanlı yönetimi doğrudan büyük bir mali yük altına girmeden gerektiğinde savaş hizmetinde kullanılabilir gemilere ulaşmakta, tüccarlar ise İskenderiye hattında işlettikleri büyük ticaret gemilerini korsan tehdidine karşı daha güvenli hâle getirmekteydiler. Pococke'un Rodos'taki tezgâhta yedi geminin bulunduğunu kaydetmesi, bu sistemin XVIII. yüzyıl ortalarında fiilen işlediğini göstermesi bakımından önemlidir. Bkz. Panzac, *Osmanlı Donanması*, 77.

⁴² Söz konusu kanunname ile bu gemilerde görev yapacak personelin sayısı, görev dağılımı ve ulûfeleri ayrıntılı biçimde düzenlenmişti. 1701 Bahriye Kanunnamesi ve kalyon dönemine geçiş için bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı* (Ankara: TTK Yayınları, 1984), 523-527; Aydın, *Sultanın Kalyonları*, 32-35.

⁴³ Aydın, "18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'e Yönelik Güvenlik Parametreleri", 177-179.

⁴⁴ Montagu, *A Voyage*, 195.

⁴⁵ Osmanlı donanmasında kadirgadan kalyona geçiş süreci hakkında ayrıntılı değerlendirmeler için bk. Aydın, *Sultanın Kalyonları*, 17-28.

⁴⁶ Montagu, *A Voyage*, 195.

nedenle İskenderiye'den İstanbul'a yapılan seferlerde doğrudan rota izlemek yerine önce Kıbrıs'a ulaşıldığını, ardından Anadolu kıyıları takip edilerek İstanbul'a varıldığını aktarmaktadır.⁴⁷ Öyle ki bu gözlemler, Osmanlı yönetiminin bu kritik ticaret hattını koruma kaygısıyla da örtüşmektedir. Panzac bu güzergâhı, imparatorluğun en temel deniz yolu olarak tanımlamakta ve gemilerin düşman saldırılarına karşı her yıl ağır silahlı kalyonlar refakatinde yola çıkarıldığını vurgulamaktadır.⁴⁸ Bu değerlendirmeler, eserin yazıldığı dönemde Osmanlı denizciliğinde kıyı seyri geleneğinin güçlü biçimde varlığını sürdürdüğünü ve Osmanlı bahriyesinin Avrupa'da gelişen modern deniz harp teknolojileri karşısındaki durumuna dair Batılı değerlendirmeleri yansıtmaya bakımından kayda değerdir.

III. Osmanlı Akdenizi'nde Limanlar, Adalar ve Deniz Yolları

Montagu'nun seyahatnamesi, Osmanlı denizciliğini merkezî donanma teşkilatının yanı sıra Akdeniz'deki ada güzergâhları, liman şehirleri ve kıyı güvenliği çerçevesinde değerlendirmeye imkân vermektedir. Nitekim Montagu'nun seyahat ettiği bu dönem, Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'de deniz emniyetini sağlama anlayışının yeniden şekillendiği yıllara denk gelmektedir.⁴⁹ Livorno'dan hareket ederek Ege adaları, Çanakkale Boğazı, İstanbul, İzmir, Kıbrıs ve İskenderiye'yi kapsayan güzergâhta yaptığı gözlemler, Osmanlı deniz hâkimiyetinin savaş gemilerinin yanı sıra limanlar, tersaneler, tahkimatlar, ticaret yolları ve stratejik adalar üzerinden şekillendiğine dair bilgiler sunmaktadır. İstanbul ve Kadıköy çevresindeki incelemelerini tamamlayan Montagu, yola koyularak Prens Adaları ve Marmara Adası üzerinden Çanakkale Boğazı'na ulaşmıştır. Yolculuğu sırasında hem antik yerleşimleri hem de bölgenin deniz coğrafyasını gözlemlemiştir. Çanakkale Boğazı'nı geçişi sırasında Lapseki, Sigeion Burnu ve Truva sahasına dair tarihî anlatılara yer veren Montagu, daha sonra Bozcaada ve Midilli üzerinden Kuzey Ege güzergâhını takip ederek Anadolu kıyılarına yönelmiştir. Nihayet Foça sahillerini geçerek İzmir Körfezi'ne ulaşmıştır.⁵⁰ İzmir'in tarihî geçmişine değinen Montagu, antik dünyada Homeros'un doğum yeri olduğu ileri sürülen şehirler arasında Smyrna'nın bu konuda en güçlü iddiaya sahip merkezlerden biri olarak kabul edildiğini belirtmiştir.⁵¹

İzmir'e ulaşmasının ardından Montagu, limanın yoğun ticaret hacmine özellikle dikkat çekmekte ve "*Burada, tüm milletlerden gelen ve bu iskeleden tüm Levant'ın en kayda değer ve en avantajlı ticaretini yürüten sayısız gemiden oluşan bir filonun arasına demir attık.*"⁵² sözleriyle şehrin Akdeniz ticaretindeki merkezi konumunu vurgulamaktadır. Onun bu ifadesi, İzmir'in XVIII. yüzyıl başlarında Osmanlı liman sistemi içindeki konumunu özetlemektedir. Şehir, XVII. yüzyıldan itibaren Batı Anadolu'nun ihracât ürünlerini Avrupa pazarlarına bağlayan bir merkez hâline gelmiş; pamuk, ipek, kuru meyve ve diğer Levant⁵³ mallarının ticareti şehri Doğu Akdeniz'in en canlı liman kentlerinden biri yapmıştır.⁵⁴ Benzer şekilde Tavernier de İzmir'i, hem deniz hem kara ticareti bakımından Levant'ın en mühim merkezlerinden biri olarak görmektedir. O, Avrupa ile Asya arasında taşınan malların burada toplandığını belirterek şehrin Doğu Akdeniz ticaretindeki pazar rolünü vurgulamıştır. Ona göre şehir, farklı milletlerden tüccarların buluştuğu, uluslararası ticaret ağlarının kesiştiği ve Osmanlı liman ekonomisinin en işlek merkezlerinden biri konumundaydı.⁵⁵ Hollanda, İngiliz, Fransız ve Venedik konsolosluklarının yanı sıra

⁴⁷ Montagu, *A Voyage*, 196.

⁴⁸ Panzac, *Osmanlı Donanması*, 75-76.

⁴⁹ Talbot'un 1718-1770 yıllarını ele alan çalışması, bu süreçte Osmanlı idaresinin denizdeki saldırı, korsanlık ve yağma faaliyetlerine karşı savunma merkezli bir siyaset geliştirdiğini göstermektedir. Bu siyaset, kıyı savunmalarının tahkimi, Avrupalı korsanlara karşı hukukî düzenlemelerin yapılması ve düzenli deniz devriyelerinin yürütülmesi gibi üç temel unsur etrafında şekillenmiştir. XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'de korsanlık, sahil güvenliği ve deniz muhafazası siyaseti hakkında bir değerlendirme için bk. Michael Talbot, "Protecting the Mediterranean: Ottoman Responses to Maritime Violence, 1718-1770", *Journal of Early Modern History* 21 (2017): 288-289.

⁵⁰ Montagu, *A Voyage*, 305.

⁵¹ Montagu, *A Voyage*, 306.

⁵² Montagu, *A Voyage*, 305.

⁵³ Levant bölgesi, Doğu Akdeniz kıyılarını kapsayan ve özellikle Osmanlı döneminde Avrupa ile Doğu arasındaki ticaretin en önemli geçiş alanlarından biri hâline gelen geniş bir coğrafi ve kültürel sahayı ifade etmektedir. Bu bölgede faaliyet gösteren Levant Kumpanyası ise 1581'de İngiltere tarafından Osmanlı topraklarıyla ticareti düzenlemek amacıyla kurulmuş, İngiliz tüccarlarının İzmir, Halep ve İstanbul gibi merkezlerde etkinlik göstermesine zemin hazırlayarak Osmanlı-İngiliz ticari ilişkilerinin kurumsallaşmasında belirleyici bir rol oynamıştır. Bu konuda geniş bilgi için bkz. Alfred C. Wood, *Levant Kumpanyası Tarihi*, çev. Çiğdem Erkal İpek (İstanbul: Doğu Batı Yayınları, 2013).

⁵⁴ XVIII. yüzyılda İzmir'in ticari gelişimi için bkz. Elena Frangakis-Syrett, *18. Yüzyılda İzmir (1700-1820)*, çev. Çiğdem Diken (İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2006).

⁵⁵ J. Baptiste Tavernier, *Tavernier Seyahatnamesi*, Stefanos Yerasimos'un anısına çev. Teoman Tunçdoğan (İstanbul: Kitap Yayınları, 2006), 113.

çok sayıda Avrupalı tüccarın İzmir’de faaliyet göstermesi, şehrin Osmanlı ticaret ağının yanı sıra Levant ticaret sisteminin de başlıca merkezlerinden biri hâline geldiğini açıkça ortaya sermektedir. Avrupa ile Doğu Akdeniz arasındaki ticaretin önemli bir kısmı İzmir limanı üzerinden yürütülmekteydi. Söz konusu durum şehrin uluslararası ticaret çevreleri açısından stratejik bir konum kazanmasına yol açmaktaydı. Nitekim liman çevresinde gelişen bu yoğun ticari hayat, zamanla Avrupalı tüccar ailelerin ve konsolosluk çevrelerinin yerleşmesine zemin hazırlamış, böylece İzmir’de Levanten topluluğun oluşumu ve güç kazanması için uygun bir sosyal ve iktisadi ortam ortaya çıkmıştır.⁵⁶ Montagu’nun aktardıkları da bu tabloyu doğrulamaktadır. Nitekim şehrin deniz kıyısındaki geniş kesiminde yoğun biçimde Avrupalıların yaşadığını, burada özellikle İngiliz, Fransız, Hollanda ve Venedik topluluklarının konsolosluklar etrafında örgütlendiğini belirtmektedir. Ona göre bu çevreler, Osmanlı idaresi nezdinde Levant’ın diğer liman şehirlerinde bulunan Avrupalılardan daha yüksek bir itibara sahipti.⁵⁷

Montagu’nun İzmir’e dair anlattığı unsurlardan biri şehrin savunma yapılarıdır. O, kentin güney kısmında Cenevizliler tarafından inşa edilmiş eski bir kalenin bulunduğunu, bu yapının çok güçlü olmamakla birlikte surlarının altında kadirgalar ve küçük Osmanlı gemileri için korunaklı bir liman vazifesi gören küçük bir havzanın yer aldığını belirtmektedir. Bununla birlikte şehrin doğusunda yüksek bir tepe üzerinde konumlanan ikinci bir kaleden daha söz eden Montagu, bir Rum imparatoru tarafından yaptırıldığını ifade ettiği bu yapının, hâkim konumu sayesinde hem şehri kontrol altında tuttuğunu hem de saldırılara karşı oldukça elverişli bir savunma noktası teşkil ettiğini aktarmaktadır. Ancak belirttiği kadarıyla Osmanlı idaresi döneminde yeterince bakılmayan kale zamanla harap hâle gelmiş, surlarında toprak bulundurulmasına rağmen burada yalnızca iki yüz kişilik bir muhafız birliği bulunmaktaydı.⁵⁸ Montagu, kale girişindeki nişte bulunan devasa kadın başının şehrin kurucusu kabul edilen Amazon Smyrna’ya ait olabileceğini aktarırken, kapı üzerindeki eski Rumca kitabeler ve kale içerisindeki büyük su sarnıcı üzerinde durmaktadır. Ayrıca burada daha önce Aziz Yuhanna’ya ait olduğu düşünülen bir kiliseden dönüştürülmüş bir caminin bulunduğunu, tepenin eteklerinde ise halk arasında “Homeros’un Okulu” adıyla bilinen antik bir yapının yer aldığını belirtmektedir. Aynı bölgede Aziz Polycarp’a atfedilen küçük bir şapel ile antik bir stadyumun kalıntılarında söz eden Montagu, Türklerin yapı malzemesi ihtiyacı sebebiyle bu antik eserlerin önemli ölçüde tahrip edildiğini kaydetmektedir. Şehrin kuzeyinde uzanan verimli vadinin Meles Nehri tarafından sulandığını ifade eden Sandwich Kontu, İzmir nüfusunun çoğunluğunu Türklerin oluşturmasına rağmen ticaretin büyük ölçüde Franklar, Ermeniler, Rumlar ve Yahudilerin elinde bulunduğunu aktarmaktadır. Özellikle İran’dan gelen malların büyük kervanlarla İzmir’e taşındığını ve buradan Avrupa gemileriyle farklı ülkelere sevk edildiğini belirten Montagu, şehrin Doğu-Batı ticaretindeki merkezî konumunu yeniden vurgulamıştır.⁵⁹ Yaklaşık iki hafta İzmir’de kalan heyet, daha sonra yeniden denize açılarak iki günlük yolculuğun ardından Sakız Adası (Scio/Chios)’na⁶⁰ ulaşmıştır.

Sakız Adası, Osmanlıların Ege’deki ada düzeni ve liman muhafazası bakımından önemli merkezlerden biri olarak öne çıkmaktadır. Montagu, adanın Osmanlı hâkimiyetine girişini doğrudan bir deniz harekâtı ile ilişkilendirmekte, Cenevizlilerin Malta şövalyelerine limanlarını açmaları ve vergi yükümlülüklerini aksatmaları üzerine Sultan II. Selim’in emriyle Kaptan-ı Derya Piyale Paşa’nın bir filo ile adayı ele geçirdiğini aktarmaktadır.⁶¹ Onun yazdıklarına bakılırsa, adanın en mühim

⁵⁶ Levanten kavramının tarihsel gelişimini inceleyen Oban, Osmanlı sosyal ve kültürel hayatındaki Levanten toplulukların yerini ve özellikle İzmir ile İstanbul merkezli Levanten kimliğinin oluşumunu farklı kaynaklar ve seyahatnameler ışığında ele almıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Raziye Oban (Çakıcıoğlu), “Levanten Kavramı ve Levantenler Üzerine Bir İnceleme”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi* 22 (2007): 337-356.

⁵⁷ Montagu, *A Voyage*, 307.

⁵⁸ Montagu, *A Voyage*, 307.

⁵⁹ Montagu, *A Voyage*, 308-309.

⁶⁰ Sakız Adası, Doğu Ege’de Anadolu kıyılarına oldukça yakın bir konumda yer almakta olup tarih boyunca özellikle deniz ticareti, mastika üretimi ve stratejik limanları sayesinde önemli bir merkez hâline gelmiştir. Ada, Osmanlı hâkimiyetine 1566 yılında katılmış ve uzun süre Cenevizliler’den kalan ticari ve idari yapının etkilerini koruyarak Akdeniz ticaret ağında etkin bir rol oynamıştır. XIX. yüzyılda yaşanan Yunan isyanı sırasında büyük yıkıma uğrayan Sakız Adası, hem Osmanlı deniz siyaseti hem de Levanten ticaret dünyası açısından tarihi ve ekonomik öneme sahip olmuştur. Sakız Adası’nın tarihi ve önemi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ali Fuat Örenç, “Sakız Adası”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, c. 36 (İstanbul: TDV Yayınları, 2009), 6-10.

⁶¹ Montagu, Sakız Adası’nın Osmanlı hâkimiyetine girişini Sultan II. Selim devrine bağlasa da bu bilgi kronolojik olarak hatalıdır. Ada, Kaptan-ı Derya Piyale Paşa kumandasındaki Osmanlı donanması tarafından 14 Nisan 1566 yılında, Kanuni Sultan Süleyman döneminde fethedilmiştir. Örenç, “Sakız Adası”, 6.

savunma noktası sahil üzerinde yer alan Sakız Kalesi'ydi ve burada kalabalık bir yeniçeri muhafız kuvveti bulundurulmaktaydı.⁶² 1595 yılında adaya yönelik baskından sonra kalenin sadece Müslüman nüfusun iskânına tahsis edilmesi ve Hristiyanların içeri girişinin yasaklanması, buranın doğrudan askerî bir muhafaza merkezi hâline getirildiğini göstermektedir. Montagu ayrıca liman önündeki mendireklerin uçlarında gece vakti gemilere yol gösteren iki fener bulunduğunu kaydetmekte, bu ayrıntı ise Osmanlıların liman emniyetine verdikleri ehemmiyeti ortaya koymaktadır.⁶³ Bunun yanında Montagu, İzmir Körfezi'ne bakan tarafta, ucunda eski Delphinium Kalesi'nin bulunduğu için Port Fin adıyla anılan oldukça elverişli bir limanın yer aldığını belirtmekte ve burayı adanın önemli demirleme mahallerinden biri olarak zikretmektedir. Anlattığına göre Sakız, mühim bir coğrafya olmanın yanı sıra ipek, zahire ve meyve üretimiyle başkentini ve donanmanın iaşesini karşılayan iktisadi bir merkez konumundaydı.⁶⁴

İstanköy'de on gün kadar konaklayan Montagu ve beraberindeki heyet, burada yaptıkları incelemelerin ardından sert bir rüzgâr eşliğinde yeniden denize açılmıştır. Montagu, hareketlerinden önce bölgede demirlemiş bulunan dört gemilik Osmanlı filosunun amiralini top atışlarıyla selamladıklarını, ardından doğruca Rodos'a yöneliklerini aktarmaktadır. İki günlük deniz yolculuğunun sonunda Rodos şehri önlerine ulaşan kafile, burada uzun süredir devam eden veba salgınının şehir halkı arasında büyük kayıplara yol açtığını öğrenmiştir.⁶⁵ Bu üzücü gelişmenin ardından Montagu, adanın tarihî ve askerî önemine geniş yer ayırmaktadır. Bu çerçevede, Rodos'u Doğu Akdeniz'deki mücadelelerin ve ada tahkimatlarının en kayda değer örneklerinden biri olarak ele almaktadır. O, adanın Aziz Yuhanna şövalyelerinin hâkimiyetine geçişinden başlayarak Fatih Sultan Mehmed'in 1480 yılındaki başarısız kuşatmasını ve nihayet Kanunî Sultan Süleyman devrinde gerçekleşen 1522 tarihli fethi ayrıntılı biçimde anlatmaktadır. Hristiyan şövalyelerin Akdeniz'de yürüttükleri faaliyetlerin Osmanlı deniz ulaşımı açısından ciddi bir tehdit oluşturduğunu ve bu sebeple büyük bir donanma ile geniş çaplı bir askerî harekâtın zorunlu hâle geldiğini ifade etmektedir.⁶⁶ Antik çağlardan itibaren kuvvetli surlara ve geniş limanlara sahip olan Rodos'un, şövalyeler devrinde mühimmat depoları ve kuvvetli tahkimatlarla daha da güçlendirildiğini vurgulayan Montagu, adanın Doğu Akdeniz'deki stratejik konumunu özellikle belirtmektedir.⁶⁷

John Montagu ve beraberindeki heyet, Rodos limanına vardıklarında şehirde hüküm süren veba salgını sebebiyle karaya çıkamamıştır. İki gün süren bekleyişin ardından adadan ayrılmak zorunda kalarak yaklaşık altı günlük bir deniz yolculuğuyla Kıbrıs'ın ana ticari limanı olan Larnaka (Arnicho) limanına ulaşmışlardır.⁶⁸ Montagu, Kıbrıs'ı antik çağlardan itibaren Persler, Mısırlılar, Venedikliler ve Osmanlılar arasında mücadelelere sahne olmuş stratejik bir Doğu Akdeniz adası olarak tasvir etmekte, Salamis, Baf, Kiti ve Soli gibi merkezler üzerinden adanın tarihî ve dinî mirasını ayrıntılı biçimde aktarmaktadır. Bunun yanında Lefkoşa (Nicosia)'nın idari merkez, Larnaka'nın ise Avrupa konsolosluklarının bulunduğu başlıca ticaret limanı olduğunu belirten Montagu, tuz üretimi, ağır vergi yükü ve çekirge istilaları gibi unsurlar üzerinden adanın mevcut iktisadi ve sosyal durumuna da değinmektedir.⁶⁹

Montagu'nun aktardığı bilgiler, Kıbrıs'ın XVIII. yüzyılda tarihî ve ticari bir merkez olmakla birlikte Osmanlı deniz ulaşımı ve liman muhafazası bakımından da önemli bir mevki olduğunu ortaya koymaktadır. Montagu'nun verdiği bilgilere göre o dönemde Kıbrıs'ın başlıca şehirleri arasında Gazimağusa, Lefkoşa, Larnaka (Arnicho) ve Limasol (Limisso) yer almaktaydı. O, Gazimağusa'nın Suriye'deki Akka'nın düşmesinden sonra 1290 yılında Kıbrıs Kralı Henry tarafından kurulduğunu belirtmekte, şehrin adanın doğu ucuna yakın, geniş bir körfezin kenarında yer alan elverişli konumuna işaret etmektedir. Birkaç mil genişliğinde bir sahaya yayılan ve oldukça sağlam yapılarla donatılmış olan Gazimağusa'nın, özellikle küçük gemiler için güvenli ve elverişli bir limana sahip olduğu ifade edilmektedir.⁷⁰ Seyyahın verdiği bilgilere göre adanın merkezi

⁶² Montagu, *A Voyage*, 315-317.

⁶³ Montagu, *A Voyage*, 316-317.

⁶⁴ Montagu, *A Voyage*, 317, 319.

⁶⁵ Montagu, *A Voyage*, 339.

⁶⁶ Montagu, *A Voyage*, 349-351.

⁶⁷ Montagu, *A Voyage*, 342, 349, 352.

⁶⁸ Montagu, *A Voyage*, 357.

⁶⁹ Montagu, *A Voyage*, 357-391.

⁷⁰ Montagu, *A Voyage*, 388-389. Montagu, Gazimağusa'nın kuruluşunu Akka'nın düşüşü sonrasında Kıbrıs'a sığınan Latin unsurlarla ilişkilendirerek 1290 tarihini vermektedir. Ancak Akka'nın Memlükler tarafından ele geçirilmesi 1291 yılında gerçekleştiğinden, burada verilen tarihin kronolojik açıdan

Lefkoşa, doğrudan sadrazam tarafından tayin edilen muhassılın ikametgâhıydı ve ada gelirlerinin toplanması bu görevlinin sorumluluğu altında bulunuyordu. Larnaka limanı yakınındaki Saline mevkiinde Osmanlıların gümrük vergilerini topladığı bir kale yer almakta, burası aynı zamanda limana gelen gemilerin kontrol edildiği bir denetim noktası olarak kullanılmaktaydı.⁷¹ Montagu'nun aktardığına göre Limasol, Larnaka'nın yaklaşık otuz üç mil batısında deniz kıyısında yer alan ve Türkler tarafından inşa edildiği düşünülen bir kale tarafından korunan bir yerdi. Malta korsanlarının adanın bu kısmına çıkarma yapmalarını önlemek amacıyla Osmanlıların burada yeterli sayıda asker bulundurdıkları belirtilmektedir.⁷² Daha önce de ifade edildiği üzere Montagu'nun aktardıkları, Osmanlı denizcilerinin açık denizden kaçınarak kıyı seyri yapmayı tercih ettiklerini yansıtmaktadır. Bu nedenle Kıbrıs, yukarıda değinilen kıyı seyri güzergâhında İskenderiye ile İstanbul arasındaki önemli uğrak noktalarından biri olarak öne çıkmıştır.

Kıbrıs'taki incelemelerini tamamlayan Montagu ve beraberindeki heyet, adadan ayrıldıktan sonra yaklaşık üç günlük bir deniz yolculuğunun ardından Mısır'ın İskenderiye (Alexandria) limanına ulaşarak burada demir atmıştır.⁷³ Eserde Mısır'a ayrılan bölüm, coğrafya, tarih ve dinî unsurların bir arada anlatıldığı geniş bir anlatı niteliğindedir. Özellikle Nil Nehri'nin taşkınları, antik şehirler ve büyük yapılar üzerinden Mısır'daki iktisadi ve toplumsal hayatın büyük ölçüde Nil'e bağlı olduğu ayrıntılı biçimde açıklanmaktadır. Montagu ayrıca Thebes, Memphis, Labirent ve piramitler gibi merkezler üzerinden antik Mısır medeniyetinin ilmî, mimarî ve dinî mirasını ele alarak rahip sınıfı, hiyeroglifler ve Apis kültü gibi unsurlar aracılığıyla Mısır'ın inanç dünyasını aktarmaktadır. Bunun yanında Menes'ten başlayarak Pers, Helenistik, Roma, Memlûk ve Osmanlı dönemlerine kadar uzanan siyasi tarihi değerlendiren Montagu, özellikle Büyük İskender'in fethi ve İskenderiye'nin kuruluşunu Mısır tarihinin en parlak safhalarından biri olarak görmektedir.⁷⁴ Eserde İskenderiye'ye ayrılan bölümde şehir, Osmanlı hâkimiyetindeki en önemli liman merkezlerinden ve Doğu ticaretinin Akdeniz'e açılan başlıca kapılarından biri olarak ifade edilmektedir. Montagu, Nil Nehri ile Kızıldeniz arasında açılan kanal sayesinde Doğu ülkeleriyle kurulan irtibatın İskenderiye'nin ticari gelişiminde belirleyici rol oynadığını belirtmektedir. Bununla birlikte, Doğu'dan gelen büyük servetin buraya akmasıyla bu liman şehrinin Akdeniz'in en zengin ve en canlı ticaret merkezlerinden biri hâline geldiğini ifade etmektedir.⁷⁵

Montagu'nun İskenderiye'ye dair vurguladığı hususlardan biri de şehrin liman düzeni ve deniz ticaretindeki işleyişidir. Onun aktardığı bilgilere göre İskenderiye, dönemin önde gelen ticaret devletlerine ait gemileri barındırabilecek kapasitede iki büyük limana sahipti.⁷⁶ Bunlardan batı tarafta bulunan ve antik kaynaklarda *Portus Cibotus* adıyla anılan "Eski Liman", Osmanlı gemilerinin her türlü hava şartlarında güvenle sığındıkları başlıca demirleme mahalli olarak kullanılmaktaydı. Buna karşılık Avrupa devletlerine ait gemiler ise antik adı *Portus Eunostus* olan "Yeni Liman"a demirlemek zorundaydı. Montagu, şehir merkezinde yer alan bu limanın dairesel bir yapıya sahip olduğunu ve girişinin iki yapay mendirekle daraltıldığını, böylece aynı anda yalnızca iki geminin yan yana geçebileceği bir geçit hâline getirildiğini belirtmektedir. Eserde anlatılan bu ikili liman düzeni, İskenderiye'de ticaret ve liman kullanımının gemilerin taşıdığı bayraklara göre ayrıldığını göstermesi bakımından kayda değerdir. Limanın korunmasında ise Pharos Adası ile burayı karaya bağlayan kistağın önemli rol oynadığı belirtilmektedir. Söz konusu yapının Yeni Liman'ı kuzeybatı rüzgârlarının şiddetinden muhafaza ettiği ifade edilmektedir.⁷⁷ Montagu, antik çağın meşhur Pharos Feneri'nin bulunduğu yerde kendi döneminde liman girişini kontrol eden mütevazı bir kalenin bulunduğunu da kaydetmektedir. Bunun yanında Pharos'un karşısındaki mendirek üzerinde, liman girişini işaret

sorunlu olduğu görülmektedir. Bu nedenle Montagu'nun aktardığı kuruluş tarihinin ihtiyatla değerlendirilmesi ve Gazimağusa'nın gelişiminin Akka'nın 1291'deki düşüşünün ardından hız kazandığının dikkate alınması gerekmektedir. Akka'nın fethi için bkz. Ali Aktan, "Memlûk-Haçlı Münasebetleri", *Belleten* 63/237 (1999): 433-437.

⁷¹ Montagu'ya göre Saline yakınlarında bulunan tuzlalar, Venedik hâkimiyeti döneminde cumhuriyetin en önemli gelir kaynaklarından birini oluştururken, Osmanlı idaresine geçmesinden sonra yeterince bakılmadığı için eski üretim kapasitesinden oldukça uzaklaşmıştı. Montagu, *A Voyage*, 389-390.

⁷² Montagu, *A Voyage*, 390.

⁷³ Montagu, *A Voyage*, 391.

⁷⁴ Montagu, *A Voyage*, 391-425.

⁷⁵ Montagu, *A Voyage*, 426.

⁷⁶ Montagu, *A Voyage*, 426-427. XVIII. yüzyılda İskenderiye limanının yapısı ve işleyişi hakkında geniş bilgi için bkz. Mücahide Güneş, "XVIII. Yüzyılda İskenderiye Limanı" (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2009).

⁷⁷ Montagu, *A Voyage*, 427-429.

etmek amacıyla Lochias adı verilen ikinci bir fenerin yer aldığını aktarmaktadır.⁷⁸ Ayrıca İskenderiye'nin XVIII. yüzyılda hâlâ güçlü bir ticaret merkezi olma vasfını sürdürdüğünü göstermektedir. Montagu, şehir halkının ticaret sayesinde büyük ölçüde zenginleştiğini ve liman girişlerini kontrol altına almak amacıyla iki kale inşa edildiğini belirtmektedir. Ayrıca Eski ve Yeni Liman arasında kalan kara parçası üzerinde üçüncü bir yerleşim alanının geliştiğini ifade ederek, liman merkezli şehirleşmenin ulaştığı boyutu ele almaktadır.⁷⁹ Heyet, İskenderiye'deki incelemelerini tamamladıktan sonra 16 Eylül 1739 tarihinde "germe" adı verilen açık bir tekneyle şehirden ayrılmış ve Nil Nehri üzerinden Kahire'ye doğru yolculuğa başlamıştır.⁸⁰ Kahire'deki incelemelerini tamamlayan Montagu ve beraberindeki heyet, yeniden İskenderiye'ye dönmüş, burada yaklaşık on gün süren hazırlıkların ardından Levant bölgesindeki seyahatlerini sona erdirerek Malta'ya doğru yelken açmıştır.⁸¹

Sonuç

John Montagu'nun 1738-1739 yıllarında gerçekleştirdiği Doğu Akdeniz seyahati sırasında kaleme aldığı gözlemler, XVIII. yüzyıl Osmanlı deniz dünyasına dair çağdaş bir Avrupalı gözlemcinin değerlendirmelerini içermektedir. Seyahatname doğrudan Osmanlı bahriyesini konu alan bir eser değildir. Bununla birlikte Osmanlı limanları, boğazları, tersâneleri, adaları ve deniz ticaret yollarına ilişkin dağınık hâlde bulunan kayıtlar bir araya getirildiğinde, dönemin deniz gücüne dair belirgin bir bütünlük ortaya çıkmaktadır. Bu çalışma da söz konusu kayıtları Osmanlı bahriye tarihi bağlamında değerlendirerek Montagu'nun anlatısının sunduğu imkânları ortaya koymaya çalışmıştır.

Çalışmanın temel katkısı, bugüne kadar daha çok seyahat tarihi ve İngiliz aristokratik kültürü çerçevesinde değerlendirilen bir kaynağı Osmanlı deniz tarihi açısından yeniden okumaya yönelmesidir. Osmanlı bahriyesi üzerine yapılan çalışmalar ağırlıklı olarak arşiv belgeleri, kronikler ve resmî kayıtlar üzerinden ilerlemektedir. Montagu'nun anlatısı ise aynı döneme dışarıdan bakan bir gözlemcinin dikkatlerini yansıtmaktadır. Bu nedenle eser, mevcut literatürde bilinen birçok hususu yeniden doğrulayan bir kaynak olmasının yanında, Osmanlı deniz gücünün çağdaş Avrupa dünyasında nasıl algılandığını göstermesi bakımından da dikkate değerdir.

Montagu'nun gözlemleri, Osmanlı deniz hâkimiyetinin yalnızca donanmanın savaş kapasitesi üzerinden değerlendirilemeyeceğine işaret etmektedir. Seyyahın ilgisini çeken unsurlar incelendiğinde, Osmanlı deniz gücünün boğazların kontrolü, liman şehirlerinin işleyişi, ada hatlarının korunması ve deniz ticaret yollarının güvenliği üzerine kurulu daha geniş bir düzen içerisinde değerlendirildiği görülmektedir. İzmir, Sakız, Rodos, Kıbrıs ve İskenderiye'ye dair gözlemler de bu yapının farklı unsurlarını göstermektedir. Bu merkezler, Montagu'nun anlatısında ticaretin yürütüldüğü limanlar olmanın ötesinde, deniz ulaşımını denetleyen, ticaret yollarını koruyan ve Osmanlı hâkimiyetinin Akdeniz'deki dayanak noktalarını oluşturan stratejik mevkiiler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum, Osmanlı deniz tarihinin yalnızca savaşlar ve donanmalar üzerinden değil, deniz ulaşımı, kıyı savunması ve idari denetim yapısı üzerinden de ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte Montagu'nun anlatısı eleştirel bir okumayı gerekli kılmaktadır. Bir İngiliz aristokrati ve ilerleyen yıllarda İngiliz deniz siyasetinin önde gelen isimlerinden biri olacak olan Montagu, gözlemlerini kendi döneminin Avrupa denizcilik anlayışı çerçevesinde değerlendirmiştir. Osmanlı denizciliğine yönelttiği bazı eleştiriler bu bakış açısının izlerini taşımaktadır. Ayrıca seyahatin başlangıcı ve İskenderiye'den ayrılışı dışında birçok durak için kesin tarih verilmemesi, anlatının kronolojik çerçevesinin kurulmasını ve diğer kaynaklarla karşılaştırılmasını güçleştirmektedir.

Sonuç olarak Montagu'nun seyahatnamesi, XVIII. yüzyıl Osmanlı bahriyesine dair mevcut bilgileri kökten değiştiren yeni veriler sunmaktan ziyade bilinen yapıyı farklı bir açıdan görmeye imkân veren bir kaynaktır. Eser, Osmanlı deniz hâkimiyetinin hangi araçlar ve kurumlar üzerinden sürdürüldüğüne dair çağdaş bir tanıklık sunarken, aynı zamanda Avrupa dünyasının Osmanlı deniz gücünü nasıl değerlendirdiğini de görünür kılmaktadır. Bu yönüyle seyahatname, Osmanlı deniz tarihinin algı, temsil ve gözlem boyutlarını inceleyen yeni araştırmalar için kayda değer bir örneklik oluşturmaktadır.

⁷⁸ Montagu, *A Voyage*, 429-430.

⁷⁹ Montagu, *A Voyage*, 431.

⁸⁰ Montagu, *A Voyage*, 435.

⁸¹ Montagu, *A Voyage*, 485.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar, çıkar çatışması olmadığını beyan etmiştir.

Finansal Destek: Yazar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Yapay Zekâ Kullanımı: Yazar bu çalışma için yapay zekâ destekli uygulama kullanmadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author have no conflicts of interest to declare.

Financial Disclosure: The author declared that this study has received no financial support.

Use of Artificial Intelligence: The author declared that he did not use an AI-supported application for this work.

Kaynaklar

- Acioğlu, Yusuf. "Çanakkale'deki Osmanlı Kaleleri". *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı* 13, sy. 19 (2015): 93-122.
- Aktan, Ali. "Memlûk-Haçlı Münasebetleri". *Bellekten* 63/237 (1999): 411-452.
- Altuntaş, Oğuzhan. "1658-1750 Arasında Bahr-i Sefid Boğazı'nın Savunması: Seddülbahir-Sultanhisarı (Kumkale)". (Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, 2021).
- Aydın, Yusuf Alperen. "18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'e Yönelik Güvenlik Parametreleri". *Osmanlı Araştırmaları* 45, sy. 45 (2015): 161-84.
- Aydın, Yusuf Alperen. *Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*. İstanbul: Küre Yayınları, 2025.
- Black, Jeremy. *The British Abroad: The Grand Tour in the Eighteenth Century*. London: Sutton Publishing; New York: St. Martin's Press, 2003.
- Bostan, İdris. *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. Ankara: TTK, 1992.
- Bostan, İdris. "Derya Beyi". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, 9:200-201. İstanbul: TDV Yayınları, 1994.
- Bostan, İdris. "Tersâne-i Âmire". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, 40:513-516. İstanbul: TDV Yayınları, 2011.
- Bostan, İdris. *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2006.
- Büyükaksoy, Ahmet. "İngiltere'nin İstanbul Elçisi Sir Everard Fawkener'in Kaleme Aldığı 1731-1738 Yılları Arasındaki Hadiseleri Anlatan Bir Rapor". İçinde *I. Uluslararası Türk Kültürü ve Tarihi Sempozyumu*. Editör Ahmet Taşağıl vd. 452-472. İstanbul, 2018.
- Cooke, John, ed. *A Voyage Performed by The Late Earl of Sandwich Round The Mediterranean in The Years 1738 and 1739. Written by Himself. Embellished with a Portrait of His Lordship, and Illustrated with Several Engravings of Antient Buildings and Inscriptions, with a Chart of His Course. To Which are Prefixed, Memoirs of the Noble Author's Life*. London: Printed for T. Cadell Jun. and W. Davies, 1799.
- Finnegan, Rachel. "The Divan Club, 1744-46". *EJOS* IX, sy. 9 (2006): 1-86.
- Finnegan, Rachel. *English Explorers in the East (1738-1745): The Travels of Thomas Shaw, Charles Perry and Richard Pococke*. Leiden: Brill, 2019.
- Frangakis-Syrett, Elena. *18. Yüzyılda İzmir (1700–1820)*. Çeviren Çiğdem Diken. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2006.
- Güneş, Mücahide. "XVIII. Yüzyılda İskenderiye Limanı". Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2009.
- Löschburg, Winfried. *Seyahatin Kültür Tarihi*. Çeviren Jasmin Traub. Ankara: Dost Kitabevi, 1998.
- Martelli, George. *Jemmy Twitcher: A Life of the Fourth Earl of Sandwich, 1718–1792*. London: Jonathan Cape, 1962.
- Oban (Çakıcıoğlu), Raziye. "Levanten Kavramı ve Levantenler Üzerine Bir İnceleme". *Türkiyat Araştırmaları Dergisi* 22 (2007): 337-356.
- Oğuzoğlu, Yusuf. "Dizdar". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, 9:480-481. İstanbul: TDV Yayınları, 1994.
- Örenç, Ali Fuat. "Sakız Adası". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, 36:6-10. İstanbul: TDV Yayınları, 2009.

- Panzac, Daniel. "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century". *International Journal of Middle East Studies* 24, vol. 2 (May 1992): 189-206.
- Panzac, Daniel. *Osmanlı Donanması (1572-1923)*. Çeviren Ahmet Maden-Sertaç Canpolat. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.
- Rodger, Nicholas A. M. *The Insatiable Earl: A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*. London: HarperCollins, 1993.
- Said, Edward. *Oryantalizm: Sömürgeciliğin Keşif Kolu*. Çeviren Nezih Uzel. İstanbul: İrfan Yayıncılık, 1998.
- Şahin, Gürsoy. *İngiliz Seyahatnamelerinde Osmanlı Toplumunu ve Türk İmajı*. İstanbul: Gökkuşbu Yayinevi, 2017.
- Talbot, Michael. "Protecting the Mediterranean: Ottoman Responses to Maritime Violence, 1718-1770". *Journal of Early Modern History* 21 (2017): 283-317.
- Tavernier, J. Baptiste. *Tavernier Seyahatnamesi*. Stefanos Yerasimos'un anısına çeviren Teoman Tunçdoğan. İstanbul: Kitap Yayınları, 2006.
- Tuncel, Metin. "Çanakkale Boğazı". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, 8:199-203. İstanbul: TDV Yayınları, 1993.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*. Ankara: TTK Yayınları, 1984.
- Ünal, Ayhan Afşin. "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Cezayir-i Bahr-i Sefid (Akdeniz, Ege Adaları) ya da Kapdan Paşa Eyaleti". *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 1, sy. 12 (2002): 251-61.
- Wood, Alfred C. *Levant Kumpanyası Tarihi*. Çeviren Çiğdem Erkal İpek. İstanbul: Doğu Batı Yayınları, 2013.