

T.C.  
AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI  
2020-YL-012

**XVIII. YÜZYILDA BATI ANADOLU KIYILARINDA DENİZ  
TAŞIMACILIĞI  
(EDREMİT ŞER'İYYE SİCİLLERİNE GÖRE)**

**HAZIRLAYAN**  
Sonay KILIÇ

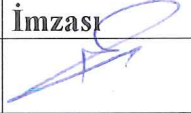


**TEZ DANIŞMANI**  
Prof. Dr. Tanju DEMİR

**AYDIN-2020**



**T.C.**  
**AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE**  
**AYDIN**

Tarih Ana Bilim Dalı öğrencisi Sonay KILIÇ tarafından hazırlanan “XVIII. Yüzyılda Batı Anadolu Kıyılarında Deniz Taşımacılığı (Edremid Şer’iyye Sicillerine Göre) başlıklı tez, 30.12.2019 tarihinde yapılan savunma sonucunda aşağıda isimleri bulunan jüri üyelerince kabul edilmiştir.

Ünvanı, Adı ve Soyadı	Kurumu	İmzası
Prof. Dr. Tanju DEMİR	Aydın Adnan Menderes Üniversitesi	
Doç. Dr. Cihan ÖZGÜN	Ege Üniversitesi	
Dr. Öğretim Üyesi Bülent ÇELİK	Aydın Adnan Menderes Üniversitesi	

Jüri üyeleri tarafından kabul edilen bu Yüksekli Lisans tezi, Enstitü Yönetim Kurulunun .....sayılı kararıyla 30.12.2019 tarihinde onaylanmıştır.

Prof. Dr. Ahmet Can BAKKALCI  
Enstitü Müdürü V.



**T.C.**  
**AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE**  
**AYDIN**

Bu tezde sunulan tüm bilgi ve sonuçların, bilimsel yöntemlerle yürütülen gerçek deney ve gözlemler çerçevesinde tarafımdan elde edildiğini, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce, bilgi ve sonuçlara bilimsel etik kuralları gereği olarak eksiksiz bir şekilde uygun atıf yaptığımı ve kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim.

30.12.2019

Sonay KILIÇ



## ÖZET

### XVIII. YÜZYILDA BATI ANADOLU KIYILARINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI (EDREMİT ŞER'İYYE SİCİLLERİNE GÖRE)

Sonay KILIÇ

Yüksek Lisans Tezi, Tarih Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof Dr. Tanju DEMİR

2020, XXII + 133 sayfa

Osmanlı Devleti coğrafi konumu gereği denizlere kayıtsız kalamamıştır. Deniz taşımacılığı ve ticareti ise zaman içerisinde gemi teknolojisine bağlı olarak gelişim göstermiştir. Bu bağlamda XVIII. yüzyılda kadirga'dan kalyon'a geçiş son derece önemlidir. Bu çalışmanın temel kaynağı Batı Anadolu'ya ait sınırlı sayıdaki Şer'iyye Sicillerinin en önemlilerinden biri olan Edremit Şer'iyye Sicilleridir. Taşımacılıkla ilgili bu belgelerden yararlanılarak Osmanlı'nın XVIII. yüzyıldaki denizcilik faaliyetleri, tersane ve donanmada yapılan değişiklikler başta olmak üzere, denizcilikle ilgili kanun ve düzenlemeler, deniz ticareti ve taşımaya konu olan mallar üzerinde durulmuş, malların değeri tablolar halinde değerlendirilmiş, taşıma işinin nasıl gerçekleştiği, kimler tarafından yapıldığı, taşımaya konu olan malların niteliği, miktarları, temin edildiği yerler ve iskelelere nakli anlatılmıştır.

**ANAHTAR SÖZCÜKLER:** Taşımacılık, Deniz Taşımacılığı, Batı Anadolu, Edremit.





## **ABSTRACT**

### **MARITIME TRANSPORT ON THE WEST COAST OF ANATOLIA IN THE 18TH CENTURY (ACCORDING TO ŞER'İYYE RECORDS OF EDREMIT)**

Sonay KILIÇ

M.sc..Thesis, at History

Supervisor Prof. Dr. Tanju DEMİR

2020, XXII + 133 pages

The Ottoman Empire did not remain indifferent to the seas as of geographic location. Marine transportation and trade made a progress by depending on ship technology. In this context getting from galley to galleon is crucial in 18th century. The basis source of this working is Edremit court registers which are the most important court registers of west anatolian. Marine activity of Ottoman government was told by helping from those documents. In 18th century especially innovations of shipyard and navy, law organisation about maritime, marine trade and transportation are some of the issues. Goods have been considered with tables and amounts where they go and pier transportation.

**KEY WORDS:** Transportation, Marine Transportation, West Anatolian, Edremit.



## ÖNSÖZ

XVIII. yüzyılda Edremit merkezli yapılan denizcilik faaliyetlerinde taşımacılık konusunun ele alındığı bu tez Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bulunan Edremit Şer'iyeye sicillerinin altı adedinin incelenmesi ve tahlil edilmesi ile hazırlanmıştır. 1700 ila 1799 tarih aralığını kapsayan defterlerde Osmanlı Devleti denizciliğine ve deniz taşımacılığına dair belgeler tespit edilerek Osmanlı Türkçesinden günümüz Türkçesine aktarımı sağlanmıştır. Akabinde değerlendirilmesi yapılan bu belgeler ile ilmi bir sonuca varılmaya çalışılmıştır. Ana kaynak olarak kullanılan Şer'iyeye Sicillerinin yanı sıra çalışmada ikinci el kaynaklar, araştırma ve inceleme eserlere de başvurulmuştur.

Konunun Edremit merkezli seçilmesinin nedeni burada yetiştirilen ürünler ve bulunduğu konum itibariyle önemli bir ticaret merkezi oluşudur. Ayrıca denizcilik bağlamında değerlendirildiğinde bakir bir saha olması araştırma bölgesinin Edremit olarak belirlenmesinde önemli bir etken olmuştur. Edremit'te yetiştirilen ürünler çevre şehir ve kasabalar başta olmak üzere yoğunlukla Tersane-i amire ve bağlı birçok yere gönderiliyordu. Özellikle Batı Anadolu bölgesinin önemli ürünlerinden biri olan zeytin Edremit, Kemer Edremit (Burhaniye), Ayazmend (Altınova), Kızılcatazla, Tuzla (Ayvacık), Ayvalık kazaları ve Girit, Midilli ve Yund adası civarında yetiştiriliyor ve ticarete konu oluyordu. Bunun yanı sıra buğday, arpa, keten ve susam tohumu gibi tüketim maddeleri ve özellikle gemi inşasında kullanılan kereste, zift ve katran deniz vasıtasıyla taşınan ve ticareti yapılan, çalışmamızın diğer başlıklarını oluşturan ticari ürünlerdir. Edremitte yetiştiriciliği yapılmayan ancak buraya getirilerek satış ve dağıtım yapılan önemli ürünlerden kahve ve tavşan derisi taşımacılığı da çalışmamız içerisinde yer almaktadır.

Konunun belirlenmesinde ve çalışmanın tamamlanması süresi boyunca yardımlarını ve desteklerini esirgemeyen tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Tanju DEMİR'e teşekkürü borç bilirim. Ayrıca bana daima yol gösteren, fikirlerinden çokça yararlandığım değerli hocam Dr. Öğr. Üyesi Taner LÜLECİ'ye, her zaman yanımda olan kıymetli dostum Kübra DEMİR'e ve sevgili aileme minnetlerimi ve teşekkürlerimi sunarım.

Sonay KILIÇ



# İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY SAYFASI.....	iii
BİLİMSEL ETİK BİLDİRİM SAYFASI.....	v
ÖZET .....	vii
ABSTRACT .....	ix
ÖNSÖZ.....	xi
TABLolar DİZİNİ.....	xvii
EKLER DİZİNİ .....	xix
KISALTMALAR DİZİNİ .....	xxi
GİRİŞ.....	1
<b>1. BÖLÜM</b> .....	8
1. EDREMİT ADI VE COĞRAFYASI .....	8
1.1. Edremit Tarihi.....	11
1.2. Osmanlılar Devrinde Edremit.....	14
<b>2. BÖLÜM</b> .....	16
2. DENİZCİLİK VE TÜRKLER.....	16
2.1. Adalar Denizi ve Batı Anadolu.....	16
2.2. Türklerin Denizlerdeki İlk Faaliyetleri .....	19
2.3. Osmanlı Devleti'nde Denizcilik .....	21
2.3.1. Tersâne-i Âmire'nin Kuruluşu.....	25
2.3.2. Barbaros Hayreddin Paşa ve Preveze Deniz Savaşı .....	29
2.3.3. Malta, Kıbrıs ve Girit'in Alınması.....	32
2.3.4. İnebahtı Yenilgisi ve Osmanlı Donanmasında İslahat Çalışmaları .....	34
<b>3. BÖLÜM</b> .....	37
3. XVIII. YÜZYILDA TÜRK DENİZCİLİĞİ, KANUN VE DÜZENLEMELER .....	37
3.1. Kadırğa'dan Kalyona Geçiş.....	38
3.2. Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 Bahriye Kanunnamesi .....	39

3.3. 1770 Çeşme Baskını ve Cezayirli Hasan Paşa .....	41
3.4. Bahriyede Islahat Çalışmaları.....	44
3.5. Osmanlı-Rus Ticari İlişkileri.....	48
3.5.1. Osmanlı-Rus Savaşı ve Prut Antlaşması (1711) .....	50
3.5.2. Küçük Kaynarca Antlaşması ve Deniz Taşımacılığına Etkisi.....	51
3.5.3. 1783 Tarihli Osmanlı-Rus Ahidnamesine Göre Rusya'nın Vergilendirilmesi Usulu .....	52
3.5.4. Gümrük Tarifesi .....	53
3.5.5. Taşınan Yolcular Karaya İnince Nasıl Bir Muamele Görüyorlardı?.....	55
3.5.6. Taşınan Malların Güvenliği Nasıl Sağlanıyordu? .....	55
3.5.7. Taşınması Yasak Mallar .....	55
3.5.8. Savaş Dönemlerinde Taşımacılık Nasıl Yapılıyordu? .....	56
3.5.9. Savaş Nedeniyle Taşımacılığın Tamamen Durması .....	56
<b>4. BÖLÜM.....</b>	<b>58</b>
<b>4. BATI ANADOLU'DA GEMİ İNŞA FAALİYETLERİ VE TİCARİ GEMİLER .....</b>	<b>58</b>
4.1. Kalyon, Şayika ve Tombaz İnşası .....	58
4.1.1. Kalyon Tamir ve Techizi ve Gerekli Levazımat .....	59
4.1.2. Gemi Kiralama İşlemi .....	60
4.1.3. Erzak Taşıyan Gemilerin Karadeniz'de Batması ve Gemilerin Tamiri .....	60
4.2. Türk Kürekli Gemileri .....	61
4.3. İnce Donanma Gemileri .....	66
4.4. Nakliye ve Ticaret Gemileri .....	68
4.5. Yelkenli Gemiler .....	70
<b>5. BÖLÜM.....</b>	<b>75</b>
<b>5. BATI ANADOLU KIYILARINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI.....</b>	<b>75</b>
5.1. Kereste Taşımacılığı.....	75
5.1.1. Kerestelerin Toplandığı Yerler.....	75
5.1.2. Kereste Taşıma İçin Görevlendirilenler .....	76

5.1.3. Kaza Durumunda Kerestelerin Kullanımı .....	77
5.1.4. Donanma Kalyonlarının Tamîrî İçin Gerekli Keresteler .....	78
5.1.5. Kerestelerin İskeleeye Nakli ve Miktarları.....	78
5.1.6. Naklolunan Kerestelerin Türleri .....	81
5.1.7. Kereste Nakline Karşı İsyân .....	81
5.2. Zahire Taşımacılığı .....	82
5.2.1. Osmanlı Devleti ile Rusya Arasında Zahire Taşınması.....	82
5.2.2. Karadeniz ve Tuna Nehri İskelelerinden Gelen Zahrenin Bölge İskelelere Nakli .....	84
5.2.3. İstanbul'a Zahire Taşınması .....	84
5.3. Hinta (Buğday)Taşımacılığı .....	85
5.3.1. Taşıma İçin Emir Gelmesi .....	87
5.3.2. Taşımacılık Hizmetleri İçin Yapılan Masraflar .....	87
5.4. Keten ve Susam Tohumu Taşımacılığı .....	88
5.5. Tuz Taşınması.....	90
5.6. Kahve Taşımacılığı.....	91
5.6.1. Kahve Taşınırken Vergi Kaçakçılığı Yapılması.....	92
5.6.2. Kahve Vergisi Tahsilinde Dikkat Edilen Hususlar.....	94
5.7. Zeytinyağı ( Revgan-ı Zeyt) Taşımacılığı .....	95
5.7.1. Zeytinyağı Satışının Yasaklanması.....	97
5.7.2. Yabancı Memleketlere Zeytinyağı Taşınması .....	98
5.8. Yiyecek ve İçecek Taşımacılığı.....	98
5.9. Zift ve Katran Taşımacılığı.....	98
5.9.1. Gemi Tamir ve Techizinde Zift ve Katran Kullanılması.....	99
5.9.2. Zift ve Katran'ın Temin Edildiği Yerler.....	100
5.9.3. Osmanlı Devleti ile Rusya Arasında Yardımlaşma .....	101
5.10. Eşya ve Emtia Taşımacılığı .....	101
5.11. Tavşan Derisi Taşımacılığı .....	105

<b>6. TARTIŞMA VE SONUÇ</b> .....	109
<b>7. KAYNAKLAR</b> .....	115
<b>8. EKLER</b> .....	127
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	133





## TABLolar DİZİNİ

Tablo 1.1. Hicri 1205 Yılında Edremit'in Mahalle ve Köyleri .....	10
Tablo 3.1. XVIII. Yüzyılda İnşa Edilen Kalyonlar ve Kapasiteleri .....	46
Tablo 3.2. XVIII. Yüzyılda İnşa Edilen Fırkateynler ve Kapasiteleri.....	46
Tablo 3.3. XVIII. Yüzyılda İnşa Edilen Korvetler ve Kapasiteleri.....	47
Tablo 5.1. 1708 Yılında Tersane-i Amire İçin İstenen Kerestenin Miktarı, Çeşit ve Ücreti	79
Tablo 5.2. 1708-1735 Tarihlerinde Edremit ve Çevresindeki Kazalardan Toplanan Kerestelerin Ücretlendirilmesinin Karşılaştırılması .....	80
Tablo 5.3. Taşımacılık Hizmetleri İçin Yapılan Masraflar ve Bu Masrafların Ücretleri .....	88





## **EKLER DİZİNİ**

Ek 1. DAB.MŞH.ŞSC.d. ( Edremit Şer'iyye Sicilleri)4623/58a-58b1.....	127
Ek 2. DAB.MŞH.ŞSC.d. ( Edremit Şer'iyye Sicilleri) 4623/100b2-101a1.....	128
Ek 3. DAB.MŞH.ŞSC.d ( Edremit Şer'iyye Sicilleri) 4604/ 8a3 .....	129
Ek 4: DAB.MŞH.ŞSC.d ( Edremit Şer'iyye Sicilleri) 4624/ 15a2.....	130
Ek 5. DAB.MŞH.ŞSC.d ( Edremit Şer'iyye Sicilleri) 4610/48b1.....	131





## KISALTMALAR DİZİNİ

a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
A.Ü.D.T.C.F.D	: Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi
Bkz.	: Bakınız
c.	: Cilt
Ç.T.T.A.D.	: Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi
Çev.	: Çeviren
D.A.B.	: Devlet Arşivleri Başkanlığı
Ed.	: Editör
Haz.	: Hazırlayan
İ.A.	: İslam Ansiklopedisi
İ.Ü.E.F.T.D.	: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi
M.H.Ş.	: Meşihat
mad.	: madde
s.	: Sayfa
Ş.S.C.	: Şer'iyeye Sicili
T.D.V	: Türkiye Diyanet Vakfı
TTK	: Türk Tarih Kurumu
vd.	: Ve devamı
Yay.	: Yayınlayan
yy.	: yüzyıl



# GİRİŞ

## ŞER'İYYE SİCİLLERİ

Şer'iyye sicilleri kadılar tarafından verilen hükümlerin ve kararların, herhangi bir olayın, bir şahitliğin, bir hibenin veyahut kayd olunması istenen bir durumun, dava konularının, devlet merkezinden gelen bütün fermanların, emirlerin, beratların, tahrirlerin, kadı tarafından incelenip özetlerinin ve asıllarının kaydedildiği mahalli şer'i mahkemelerde kronolojik sıra ile tutulan defterlerdir. Bu defterler Osmanlı düzenini, şehirlerin iktisadi ve sosyal yaşantısını ortaya koymaları bakımından oldukça önem arz etmektedir.<sup>1</sup> Hakimin mahkemede bir sicilat defteri bulundurması zorunludur. Bunun sebebi ise hüküm, i'lâm, hüccet, ferman gibi bir nüshasının muhattaba verildiği belgelerin tahribatını ve ihtilafını önlemeye yönelik ortaya çıkmıştır.<sup>2</sup> Yaygın kullanımıyla Şer'iyye Sicillerine Kadı sicilleri, Kadı Divanı, Mahkeme Kayıtları, Sicillât-ı Şer'iyye de denmektedir.<sup>3</sup> Zaman zaman bu defterlere Osmanlı mahkeme kayıtları ya da Osmanlı mahkeme Sicilleri de denilmiştir.<sup>4</sup> Şer'iyye Sicilleri, bir şehirde meydana gelen dava, alım-satım, belediye işleri; hükümet ve vakıflara ait bina, köprü, cami, su yolu inşaatı ve tamîrî; ölüm, evlenme ve boşanma gibi her türlü olayı içeren yazıları içermenin yanısıra vali, kadı, müderris, imam vb. görevlilerin rütbe terfileri ve görevden alınmaları, vakfiyeler, merkezden gönderilen emir, hüccet, berat gibi yazıların özetleri ya da suretlerinin kaydedildiği resmî ve tarihî kaynaklardır. Biz bu defterler ışığında dönemi bütün yönleriyle öğrenmeye ve değerlendirmeye vakıf oluyoruz. Arşiv belgeleri devletlerin milli hafızaları ve milli tapu senedi niteliğindedir. Önemli arşiv belgeleri arasında olan Şer'iyye sicilleri de tarihe ışık tutan son derece önemli kaynaklardır.<sup>5</sup> Şer'iyye sicillerinin ilk olarak tutulduğu zaman tam olarak bilinmemekle birlikte sistematik olarak ilk kez Osmanlı Devleti döneminde tutulmuştur. Ancak rivayet edildiğine göre bu defterlerin bir kısmı ısınmak amacıyla, bir kısmı yağmur vs doğal sebeplerle tahrip olmuşken bir kısmı çöpe atılmıştır. Esasen kadılık müessesinin daha Osmanlı'nın ilk dönemlerinden beri var olduğu düşünüldüğünde Şer'iyye sicillerinin de öncesinde tutulduğu

<sup>1</sup> Yücel Özkaya, Sofya'da Milli Kütüphanedeki Şer'iyye Sicilleri, Tarih Araştırmaları Dergisi, AÜDTCF, XIII/24, Ankara (1979-80), s.20.

<sup>2</sup> Tufan Gündüz, Şer'iyye Sicilleri ve Tarihi Kıymeti, Türk Yurdu, 1992 Temmuz, s.50.

<sup>3</sup> Yunus Uğur, İ.A. Şer'iyye Sicilleri mad., Cilt 39, İstanbul, 2010, s.8-11

<sup>4</sup> Fethi Gedikli, Osmanlı Hukuk Tarihi Kaynağı Olarak Şer'iyye Sicilleri, Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, Cilt:3, sayı:5, 2005, s.187.

<sup>5</sup> Kadı defterlerinin içerdiği konu çeşitleri ve örnekleri için bk.: Yücel Özkaya, "Sofya'da Milli Kütüphanedeki Şer'iyye Sicilleri", Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi, XIII/24, Ankara 1979-1980, s. 21; Cahit Baltacı, "Şer'iyye Sicillerinin Tarihsel ve Kültürel Önemi", Osmanlı Arşivleri ve Osmanlı Araştırmaları Sempozyumu 17 Mayıs 1985, İstanbul ts., s. 127-130;

ancak yukarıda zikredilen sebeplerden ötürü günümüze ulaşmadığı söylenebilir. Günümüze ulaşan bir kısım defterler ise eksik ve hasar görmüş ciltlenme sırasında yazılarına zarar verilmiş şekilde de olsa araştırmacıların erişimine açık hale getirilmiştir. Osmanlı'da Şer'iyye sicillerinin en eski tarihli 1455 yılını kapsayan Bursa Şeri'yye Sicilidir. Bu sicillerden Osmanlı Devleti sınırlarında bulunan bütün yerleşimlerin sosyal, hukuki, ekonomik ve iktisadi durumlarını görmek mümkündür. Şer'iyye Sicilleri sadece Türkiye için değil, Osmanlı Devleti'nin hakim olduğu bütün şehirlerin tarihi açısından önemli belgeler içermektedir.<sup>6</sup> Bu siciller incelenmeden Osmanlı Devleti'nin siyasi, idari ve sosyal tarihini tam manasıyla çözümlenemeyeceğidir.<sup>7</sup>

### **Şer'iyye Sicillerinde Geçen Konular**

Osmanlı'da kadınların etkin olması ve tutulan Şer'iyye sicilleri sosyal ve yerel tarih çalışmalarına temel kaynak oluşturmaktadır.<sup>8</sup> Sicillerden bir şehirdeki mahalleleri, şehrin fiziki yapısını ve bölgede bulunan hane sayısını bundan yola çıkarak da bölgenin nüfusunu tesbit etmek mümkündür.<sup>9</sup>

Şer'iyye sicilleri aynı zamanda herhangi bir bölgenin merkezi idaresini ve devlet teşkilatı yapısını öğrenmemize imkan sağlamaktadır. Çünkü merkezlere gönderilen her türlü resmi belgenin "ferman, berat, emir, divan tezkiresi, buyuruldu" vebenzeri suretleri sicillere de kaydolunmaktaydı.<sup>10</sup>

Şer'iyye Sicilleri iktisat tarihi açısından da önemli bilgiler içermekte bu yönüyle de iktisat tarihçilerinin eskiden beri dikkatini çekmiştir. Sicillerdeki narh fiyatları, çarşı ve pazarlarda yapılan esnaf teftişleri, esnaf kethüdalarının tayin ve azilleri, vakıflarla ilgili muhasebe kayıtları ve vakıf eserlerinin tamîrî meseleleri dönemin iktisadi durumu hakkında açıklayıcı bilgiler sunmaktadır.<sup>11</sup> Coğrafi açıdan son derece önemli ve kilit bir noktada olan Osmanlı Devlet'i önemli ticari merkezleri de elinde bulunduruyordu. Bu yönüyle de Osmanlı'nın ticari, iktisadi hayatına ışık tutan belgelere bir bölgede üretilen, satılan, ithalat

<sup>6</sup> Halil İnalcık, "Osmanlı Arşivlerinin Türk ve Dünya Tarihi İçin Önemi", Osmanlı Arşivleri ve Osmanlı Araştırmaları Sempozyumu 17 Mayıs 1985, İstanbul ts., s. 36.

<sup>7</sup> Kenan Ziya Taş, I. Arşiv Şurası: "Arşiv Malzemesi Olarak Şer'iyye Sicilleri ve Taşra Üniversitelerinde Tarih Araştırmaları, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay. Ankara, 1998, s. 178-179; Ahmet Akgündüz, Şer'iyye Sicilleri, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 1988, c.1, s.12

<sup>8</sup> Celal Dinçer, Ülkü, 1, 1947, s.8

<sup>9</sup> Aynur Ünlüyol, Şer'iyye Sicillerine Göre XVIII. Asrın İlk Yarısında Balıkesir (1700 –1730), (Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Doktora Tezi), Bursa, 1995, s.2

<sup>10</sup> Tayyib Gökbiçin, " Kanuni Sultan Süleyman Devri Müesseseleri ve Teşkilatına Işık Tutan Bursa Şer'iyye Sicillerinden Örnekler", TTK, İsmail Hakkı Uzunçarşılı'ya Armağan, Ankara, 1976, s.91.

<sup>11</sup> Halit Ongan, Ankara'nın 1 Numaralı Şer'iyye Sicili, Ankara, 1958, s.XXVI.



ve ihracata konu olan mallar ve bu meselelerdeki emir ve fermanların kaydına da Şer'iyye sicillerinden ulaşmak mümkündür.<sup>12</sup>

Hukuk tarihi açısından bakıldığında şahıslarla ilgili alınan kararlar; ehliyet, gaiplik, şahsi haklar ve benzeri konularda şer'i hükümlere riayet edildiğini yine Şer'iyye Sicillerinden öğrenmek mümkündür. Aile hukuku ile ilgili kararlarda; evlenme, boşanma, mal varlığı paylaşımı, mehir olarak verilenler ayrıntılı olarak işlenmiştir. Miras hukukuna ait kayıtlardan; miras sözleşmeleri, devletin mirasçılığı, tereke taksimleri, kişilerin sahip oldukları mal varlıkları, refah düzeylerine ait kayıtları Sicillerde bulmak mümkündür. Yine ceza hukuku, usul hukuku, , iflas ve mali hukuka dair kayıtlarında işlendiği görülmektedir.<sup>13</sup>

Bunun yanı sıra tıp tarihi açısından da Şer'iyye sicilleri önemli başvuru kaynağıdır. Ameliyat için hasta ve cerrah arasında tanzim edilmiş mukaveleler, ilaç adları ve tedavi usulleri ile ilgili kayıtlara ve hastalar ile cerrahlar arasındaki anlaşmazlıklardan doğan mahkemeye intikal etmiş davalara ve bu şekilde doktorluk tarihi, çağın hastalıkları, tedavi şekilleri gibi meseleleri de Şer'iyye sicillerinden öğrenmek mümkündür.<sup>14</sup>

Osmanlı coğrafyasında yetişen ürünleri, Anadolu'daki isyan hareketlerini , eşkıyalık faaliyetlerini ve sonuçlarını, devletin tütün ve içki gibi çıkarmış olduğu yasakları Şer'iyye sicillerinden öğreniyoruz.<sup>15</sup>

Şer'iyye Sicillerinin konu kapsamına ordu ve askerde girmektedir. Ordunun sefere çıkacağı zaman ihtiyacı olan gıdaları, at, gemi, kürek, araba gibi askeri mühimmat ve malzemeleri, idari ve askeri görevlilere gönderilen yazılı emirleri, ordunun sefer zamanındaki konaklama yerlerini ayrıntılı şekilde Şer'iyye Sicillerinde bulmak mümkündür.<sup>16</sup>

### **Şer'iyye Sicillerinin Yapısı**

Eski Şeri'yye Sicilleri genel olarak çok küçük, dar ve uzun idi. 15x45 cm ve sayfa sayıları ise 10-20 sayfadan 200-300 sayfaya kadar çıkabilmekteydi. Daha geç dönemde

<sup>12</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, Şer'i Mahkeme Sicilleri, Ülkü Mecmuası, Ankara, 1935, V, Sayı:29, s.367.

<sup>13</sup> Ahmet Akgündüz, Şer'iyye Sicilleri, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 1988, c.1, s.15.

<sup>14</sup> Ongan, a.g.e, s.XIV., MünirAtalar, 'Şer'iyye Mahkemelerine Dair Kısa Bir Tarihçe', A.Ü. İlahiyat Fakültesi İslami İlimler Dergisi, IV, 1980, s.305.

<sup>15</sup> Mücteba İlgürel, Şer'iyye Siciller Toplu Kataloguna Doğru, İ.Ü.E.F. Tarih Dergisi, İstanbul, Sayı 28-29, 1977, s.123.

<sup>16</sup> Akgündüz, a.g.e, s.16.

yazılmış olanlar ise içeriklerinin de geniş olması dolayısıyla daha büyüktür.<sup>17</sup> Şer'iyye sicillerinin dili XVI. yüzyılın sonlarına kadar tamamıyla Arapça iken sonraki dönemlerde Türkçe yazılmaya başlanmıştır. Ancak vakfiyeler, bazı tereke ve aile hukukuna ilişkin kayıtlar ve sicilleri tutan kadının göreve başlamasını gösteren kısımlar Türkçeye geçilmesine karşın Arapça yazılmaya devam edilmiştir.<sup>18</sup> Ele aldığımız belgelerde de örneklerine çokça rastladığımız Türkçe belgelerde Arapça kullanımı da sürdürülmüştür. Şer'iyye sicillerinin baş kısmında genellikle Arapça olan bir giriş kısmı bulunmaktadır. Dibace de denilen bu kısımda genellikle Allah ve Peygambere saygı sunulmakta daha sonra sicili tutan kişinin ismi ve ünvanı kaydedilmektedir. Defteri tutan kadının tayin ve berat ve buyurultusu da defterin baş kısmına yazılmıştır. Göreve başlayan kadıların ilk işleri bu defterlerin giriş kısımların adları, vazifeye başladığı tarihi bu defterin ilk kısmına yazmak olurdu. Kadılar her değiştiğinde bu giriş kısmı da değiştirilmektedir. Ancak giriş kısmında kesin olarak belirlenmiş bir uslubun kullanıldığı görülmektedir.<sup>19</sup> Yani sicillerdeki her yazı belli bir usule göre düzenlenmiş olup sicillere kaydı bu şekilde yapılmaktaydı. Bu usule ise sakk-ı şer'i denmekteydi. Kelimenin kökü berat, hüccet, tapu senedi, temessük kısaca yazılı belge manasındadır.<sup>20</sup> Sakk düzenleyen kişiye "sakkâk" ya da "kâtibü's-sak" denilirdi.<sup>21</sup> Sicillerin amacına uygun şekilde kolay ve eksiksiz bir biçimde tutulabilmesini sağlamak amacıyla sak mecmuaları yayınlandığını biliyoruz. Bu mecmualar aynı zamanda belgenin türüne göre tasnifini kolaylaştırmıştır. Mahkemelerde kayda geçirilecek belgelerin öncelikle müsveddeleri yazılmış bunlar kadı tarafından onaylandıktan sonra temize geçirilmiştir. Sak mecmualarının Şer'iyye sicillerinden sonra ortaya konmuştur. Bunu sicillerde kaydedilen belgelerden oluşturulmasından anlıyoruz.<sup>22</sup>

Şer'iyye Sicilleri genellikle rik'a, ta'lik ve divani hatla yazılmakta ve siciller genellikle bir yıllık bir zaman dilimini kapsasalar da kronolojik olarak bu duruma dikkat edilmediği ve defterlerin birkaç yılı hatta on yılları birden kapsadığı görülmektedir. Kayıtların önceden müsvedde halinde olması akabinde ciltlenmesi sırasındaki karışıklıklar bu durumun genel sebebi olarak gösterilebilir.<sup>23</sup>

---

<sup>17</sup> Akgündüz a.g.e, s.19.

<sup>18</sup> Gedikli, a.g.m, s.188.

<sup>19</sup> Akgündüz, a.g.e., s.21.

<sup>20</sup> Ahmet Akgündüz, (2009), İslam Hukukunun Osmanlı Devlet'inde Tatbiki: Şer'iyye Mahkemeleri ve Şer'iyye Sicilleri, İslam Hukuku Araştırmaları Dergisi, Sayı:14, s.22.

<sup>21</sup> Cengiz Kallek, TDV İ.A., sak mad., Cilt:35., İstanbul, 2008, s.584.

<sup>22</sup> Süleyman Kaya, TDV İ.A., sak mad. İstanbul, Cilt:35., 2008, s.587.

<sup>23</sup> Yunus Uğur, İ.A. Şer'iyye Sicilleri mad., Cilt 39, İstanbul, 2010, s.8-11

## Şer'iyeye Sicillerindeki Belge Çeşitleri

Şer'iyeye Sicillerindeki belgeler esas olarak iki çeşittir. İlki merkezden kadıya gönderilen ferman, berat, buyuruldu, tezkire ve mektuplardır.İkincisi ise; kadılar tarafından mahalli işler için yazılmış olan İ'lâm, Maruz, Hüccet, Mürasele, muhallefet ve narh kayıtlarından oluşmaktadır.<sup>24</sup>

### • Ferman

Sicillerde merkezden kadıya gelen birer sureti sicillere kayd edilen resmi belgelerin başında fermanlar gelmektedir. Farsça'da emir, irade ve buyruk anlamlarına gelen ferman herhangi bir iş hakkında padişahın alamet-i şerife denilen tuğralı emri demektir.<sup>25</sup>Fermanlara aynı zamanda hükümdardan sadır olduğu için "Ferman-ı Hümâyun" veya "Emri Şerif" ya da itibarının yüksek olduğunu gösteren "celilül-kadr", "şeref iktidar", "cihan-muta" şeklindeki sıfatlar da kullanılmıştır.<sup>26</sup>Fermanlar Divan-ı Hümâyun'un ilgili kalemlerinde yazıldıktan sonra öncelikle Divan sicillerine kaydedilirdi. Sonra Nişancı tarafından tuğralanıp ya sahibine veyahut da ilgili kazalara gönderilirdi. Kadıya ulaşan ferman sahte olup olmadığı incelendikten sonra bir sureti sicile kaydedilirdi. Bu işlemde sonra fermandaki hükümler işleme girmiş olmaktadır.<sup>27</sup>

### • Berat

Şer'iyeye Sicillerinde merkezden kadıya gönderilen ve sicile kaydedilen bir diğer vesika Berat'dır. Arapça'da yazılı kağıt, mektup anlamlarına gelen berat için Osmanlı Diplomatliğinde eskiden "Biti" ve "Misal" kelimeleri kullanılmıştır.<sup>28</sup> Sonraları "Nişan", "Nişan-ı Şerif", "Hüküm", "Berat-ı Şerif" olarak söylenmiştir.<sup>29</sup> Beratlar tımar, ulufe, mukataa, malikane, beylerbeyilik, sancakbeyilik, nişancılık, defterdarlık, ve vezirlik gibi sebeplerle verilirdi.

### • Buyuruldu

Sicillerdeki bir diğer önemli resmi vesika olan buyuruldu Türkçe'de "buyurmak" mastarından türetilmiş emir, buyruk, hüküm ve ferman anlamlarına gelmektedir.Osmanlı

<sup>24</sup> Akgündüz, a.g.e, s.20.

<sup>25</sup>M.Zek Pakalın, , Osmanlı Tarih Deyimleri Ve Terimleri Sözlüğü II, İstanbul, 1983, s.607.

<sup>26</sup> Mübaha Kütükoğlu, Ferman mad., İ.A., İstanbul, Cilt:12, 1995, s.400-406.

<sup>27</sup> Mithat Sertoğlu, Osmanlı Tarihi Lügati, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1986, s.111.

<sup>28</sup>Mübaha Kütükoğlu, Osmanlı Belgelerinin Dili (Diplomatik), Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 1994, s. 345

<sup>29</sup>İ., Hakkı Uzunçarşılı, Berat mad., İ.A., II, 523

Devleti yazışmalarında vezir ve beylerbeyiler tarafından bir işin ne şekilde yapılacağına dair verilen emirdir.<sup>30</sup>

### • İ'lâm

Sözlükte “bildirmek, öğretmek, işaret koymak” anlamalarına gelmektedir. Terim olarak Şer’i bir hükmü ve altında imzası bulunan yetkili kişinin imza ve mührünü taşıyan belge demektir. İ'lâmı diğer Şer’iye sicillerinden ayırıcı özelliği hakimın verdiği kararı içermesidir.<sup>31</sup> Ancak Osmanlı diplomatiğinde kadıların herhangi bir üst makama yazdıkları bilgilendirme yazıları ve şer’i mahkemeye intikal eden bir dava kararını tasdik etmek amacıyla Şeyhülislama yazdığı resmi yazılar için de i'lâm ifadesi kullanılmıştır. Bu türden i'lâmlar mahkeme kararlarını taşıyıcı nitelikte değil bir konuda üst makamları bilgilendirmek amacıyla yazıldığından arz niteliği taşımaktadır.<sup>32</sup>

### • Mar'ûz

Sözlük anlamı ‘arz edilen şey’ olan ma'rûz Kadı tarafından kaleme alınır ancak kadının kararlarını ihtiva etmez yalnızca kadının icra makamlarına idari bir durumu arz ettiği yazılı kayıtları ya da halkın icra makamına ve kadıya yazdığı şikayet dilekçelerine denir.<sup>33</sup> Kısaca denebilir ki bir isteği veya durumun arzını içeren astın üste yazdığı belge ve kayıtlardır.<sup>34</sup>

### • Hüccet

Osmanlı hukuk terminolojisinde hüccetin iki anlamı vardır. Birincisi davayı ispat eden hukuki delillerdir. İkincisi Şer’iye sicillerindeki manasıdır ki o da şöyledir: Kadının kararını içermeyen, taraflardan birinin açıklamalarını ve diğer tarafın bu açıklamaları onaylamasını içeren ve üst kısmında bunu düzenleyen kadının mühür ve imzasını taşıyan yazılı belgelerdir.<sup>35</sup> Bu belge şahıslara verildikten sonra Şer’iye sicillerine de kaydedilirdi. Hüccetler çeşitli konularda olabilmektedir. Örneğin; Evlenme akdine ilişkin hüccetler, boşama ile ilgili hüccetler, karı-kocanın şiddetli geçimsizlik sebebiyle karşılıklı rıza ile ayrılmalarına dair hüccetler, evlenmenin feshine ilişkin hüccetler, mehir hüccetleri, nafaka

<sup>30</sup> İ., Hakkı Uzunçarşılı, "Buyuruldu", Belleten, V/19, Ankara, 1941, s.289.

<sup>31</sup> Ahmet Akgündüz, TDAV.İ.A., İ'lâm mad., Cilt:22, İstanbul, 2000, s.72.

<sup>32</sup> Kütükoğlu, a.g.e., s. 345.

<sup>33</sup> Sertoğlu, a.g.e., s.154.

<sup>34</sup> Ahmet Akgündüz, “İslam Hukukunun Osmanlı Devleti’nde Tatbiki: Şer’iye Mahkemeleri ve Şer’iye Sicilleri”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt 10, s. 109.

<sup>35</sup> Akgündüz, a.g.m, s. 102.

hüccetleri, kadının vasi tayinine dair hüccetler, köle azadı ile ilgili hüccetler, izin ve yetki verilmesine dair hüccetler, geri alım hakkı ile satım hüccetleri, bağışlama, rehin, ikrar, havale, kısas, diyet, sulh, ibra, iflas ve görevlilerin tayini ile ilgili hüccetler vardır.<sup>36</sup> Hüccetler bu ve benzeri hususların tesbiti için hazırlanmış ve kadılar tarafından düzenlenmiş bir nevi noterlik belgesidir.<sup>37</sup> Hüccetler borç ve satış gibi bugün çoğu noterler tarafından yapılan işlemleri kanıtlamak için verilmekteydi.<sup>38</sup>

#### • Mürâseler

Arapça'da haberleşmek, mektuplaşmak anlamlarına gelmektedir. Müraseler Anadolu ve Rumeli kazaskerlerinin kadı ve naiblere ve onlar aracılığıyla nahiye naiblerine gönderdikleri tayin ve salahiyet sınırlarını gösteren emirlerdir. Kadıların resmi yazışmalarına Mürasele denirken naib tayin etmelerine ise Mürasele-i Şer'iyeye denirdi.<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> Akgündüz, a.g.m, s. 102.

<sup>37</sup> Kütükoğlu, a.g.e., s. 341.

<sup>38</sup> Yılmaz Kurt -Muhammed Ceylan, *Osmanlı Paleografyası ve Osmanlı Diplomatikası*, Akçağ Yayınları, Ankara , 2012, s. 178.

<sup>39</sup> Pakalın, a.g.e., s.607.

# 1. BÖLÜM

## 1. EDREMİT ADI VE COĞRAFYASI

Edremit çok eski zamanlardan beri ismini korumuş önemli ve tarihi bir şehir olmuştur. Tarih boyunca Edremit için “Atramytteion”, “Adramyttium”, “Adramiti”, “Adramition”, “Adrammyttium” ve “Adramyti” gibi farklı isimler kullanılmıştır. Adramytteion isminin aslı “Adramut” kelimesinden geldiği ve “Adra-Vadisi” anlamında kullanıldığı bilinmektedir.<sup>40</sup>

Edremit isminin nereden geldiğine dair bir görüş ise; Lidya kralı Kroios’un bölgeyi ele geçirdikten sonra kardeşi “Adramis”in şehri yeniden imar etmiş ve şehre kendi adını “Adramyttion “ vermiş olduğu yönündedir.<sup>41</sup> M.Ö. 15.yüzyılda kurulduğu belirlenen şehrin bu adı günümüzdeki Edremit’in ilk ve asıl şeklidir. Şehrin adına bazı kaynaklarda “Pedasos”<sup>42</sup> ve “Lyrnesos” olarak geçtiğini görmek mümkündür.<sup>43</sup> Ayrıca hıristiyanlığın mukaddes metinlerinde de Edremit ismine rastlanmaktadır. Genellikle Âmalirusulde “Edremidin” ve eski haritalarda ise “Andiramiti” denilmiştir.<sup>44</sup>

Edremit körfezi ve Kazdağları arasındaki bölgede kurulan Edremit’in yüz ölçümü 708 kilometrekaredir. Edremit Marmara Bölgesi’nin Güney Marmara Bölümü içinde kalan Balıkesir İline bağlı olup Kuzeyinde 1767 metre karelik Kazdağları, 1298 metre karelik Eybek Dağları ve daha doğudaki 1460 metre karelik Musluk dağları önemli yükseltileri ile ilçeyi çevrelemiştir.<sup>45</sup>

Antik çağda” Mysia ve Aiolis” bölgelerinin kesişim noktasında yer alan bölgenin sınırları Kuzey Yarımkürede, Asya Kıtasının en batı ucu olan Bababurnu’ndan 85 kilometre doğuda denizden 6 kilometre içerde olup, 39 derece 35 dakika 30 saniye Kuzey Paraleli, 27 derece 2 dakika 48 saniye Doğu Meridyenlerinin üzerindedir. Batıda Ege Denizi ve Ayvacık ilçesi, kuzeyde Bayramiç ve Yenice ilçeleri, Doğuda Havran ilçesi, güneyde Burhaniye ilçesi ile çevrilidir.

---

<sup>40</sup>Bilge Umar, Türkiye'deki Tarihsel Adlar, İstanbul, İnkılab Kitabevi,

<sup>41</sup>Tahir Harimi Balcıoğlu, Tarihte Edremit Şehri, Balıkesir: Vilâyet Matbaası, 1937, s.25.

<sup>42</sup> Tahir Balcıoğlu şehrin bu isimle kurulmadığını kanıtlamıştır. Balcıoğluna göre; Pedasos kenti Antandros kenti yakınlarında bulunan bir köyün adıdır.

<sup>43</sup>Erdoğan Tokmakçioğlu, Kentlerimizin Adı Nereden Geliyor, İsim Yayınları, Ankara, 2011, s.89.

<sup>44</sup> Balcıoğlu, a.g.e., s.20.

<sup>45</sup>Turgut Bilgin, Biga Yarımadasının Güneybatı Kısmının Jeomorfolojisi, İstanbul, 1969, s.171..

İlçe merkezi deniz seviyesinden 16 metre yükseklikte olup, ilçe sınırları içinde en yüksek dağ olan Kazdağı'nın Sarıkız Tepesi 1767 metre yüksekliktedir. Edremit ilçesinin başlıca çay ve derelerini Edremitçayı, Zeytinli çayı, Kızılkeçili çayı, Mıhlı çayı, Manastır çayı, Şahin deresi, Eybek deresi oluşturmaktadır. Yine günümüz Edremit ilçesinde 47 mahalle ve 29 köy mevcuttur.

Arazi dördüncü zamanda oluşmuştur. Bölge ikliminin Akdeniz olması dolayısıyla bitki çeşitliliği açısından da oldukça zengindir. Kazdağı havalisi Meşe, Gürgen, Koca yemiş, Fındık, Yabani Elma, Ceviz ağaçlarından oluşmaktadır. Çalışmamız içerisinde sıkça bahsi geçecek olan Çam ve zeytin ağaçları da önemli bir alana sahiptir. Edremit kazası 1030km ormanlık, 280km zeytinlik, 90 km mezru arazi, 20km mera ve kayalık, 10 km bataklık olmak üzere toplam 1430 km'dir.<sup>46</sup>

Eski Edremit kazası ise bugün bulunduğu yerde değildi. Belgelerde Kemer Edremit olarak geçen bugünkü Burhaniye ilçesinin 12 kilometre kadar batısındaki iskelenin yanında bulunan "Karataş" mevkiinde "Ören Tepe"yi de içine alan geniş bir sahada kurulmuştu. Edremitin eski yerinden göç etmesinin önemli sebeplerinden biri deniz tüccarlarının tecavüzlerinden korunmak isteğidir.<sup>47</sup> Bu hususla alakalı Nedim Göknil şöyle söylemektedir. " *Fakat kanaatımızca; şehrin korsan yağmalarından kurtulmak için içerilere doğru çekilmesi sebebi ihtimali bir faraziyeye işaretlemektir. Zira Edremit'e civar olan diğer sahil şehirleri bu faraziyenin ihtimaliyet kıymetini takviye eder görünmüyorlar; birçok sahil şehirleri yerlerini değiştirmemişlerdir.*"<sup>48</sup>

Esasen incelediğimiz belgelerden Edremit'in coğrafi sınırlarını belirlemek mümkündür:

" *Kemer ve Edremid ve Yunt adası ve Tuzla ve Limni ve Bayramiç ve Ezine ve Kazdağı ve Midüllü ve Bigadiç ve Ayazmend ve Ayvalık vesair tevabiin olan. ...*" şeklindeki hükümde Edremit'in coğrafi sınırlarını tesbite imkan vermektedir.<sup>49</sup>

Kısaca denebilir ki Edremit kazası etrafını dağların çevrelediği ve bu dağların arasında kalan bölümde doğu-batı istikametinde uzanan verimli bir coğrafi bölgedir.

<sup>46</sup>Gıyas Yetkin, Yurdun Güzel Bir Köşesi Edremit, Edremit Halkevleri Basım, Balıkesir, 1939, s.5.

<sup>47</sup>Gıyas Yetkin, Edremit Tarihinden Yapraklar, İstanbul:İstanbul Kağıt ve Basım İşleri A.Ş., 1947, S.7

<sup>48</sup>Nedim Gökdil, Garbi Anadolu Köy Monografileri Bilecik ve Edremit Bölgeleri, İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi, 2 (2), 2014, s. 312-357

<sup>49</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ 31a s.19.

Tablo 1.1. Hicri 1205 Yılında Edremit'in Mahalle ve Köyleri<sup>50</sup>

Mahalle-i Gazi Celal	Mahalle-i Hakimzade	Mahalle-i Kapucubaşı	Mahalle-i Tuzcu Murad	Mahalle-i Turhanbey
Mahalle-i Gazi İlyas	Mahalle-i Hacı Tuğrul	Mahalle-i Camii vasat	Mahalle-i Soğanyemez	Mahalle-i Adilzade
Mahalle-i camii kebir	Karyeyi avcılar	Karye-i Bayındır	Karye-, i Kulaklar	Karye-i Tahta
Karye-i Küre	Karye-i Kızılkeçiyu	Karye-i Zeytunlu	Karye-i Etmekçi	Karye-i Kaşıkçı
Karye-i Arablar	Karye-i Kadı	Karye-i Kızıl	Karye-i İbrahimce	Karye-i Yabaylar
Karyey-i Narlı	Karye-i Derelü	Karye-i Yascılar	Karye-i Hacıaslanlar	Karye-i Beliler
Karye-i Şekviran	Karye-i Temaşalık	Karye-i Havrankebir	Karye-i Yenice	Karye-i Kıraçlar
Karye-i Sarnıç	Karye-i Dereviran	Karye-i Eymir	Karye-i Şabcılar?	Karye-i Frenk
Karye-i Çorak	Karye-i Çıkırıkçı			

<sup>50</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4624/15 a2, s.14.



## 1.1. Edremit Tarihi

Önemli bir coğrafi konuma sahip Edremit yöresi ve şehri tarih boyunca Pers, Makedon, Roma, Selçuklu, Haçlı, Karesioğulları hakimiyetlerinde kalmış en nihayetinde 1335 yılında Osmanlı topraklarına katılmış ve 1876 yılında ilçe olmuştur.<sup>51</sup>

Adramytteiob Mysie bölgesinin bugünkü Edremit körfezinde bulunan tarihi ve önemli bir Anadolu şehridir. Kuruluşunun önemli bir efsanesi olarak Lidya kralı Krezüs'ün kardeşi Adramys tarafından M.Ö. 422 yılında kurulduğudur. M.Ö. 1124 yılından 1000 yılına kadar ki dönemde eski Edremit Elenlerin bir sömürgesi durumundaydı.

Truva savaşlarından sonra tahrip edilen bu çevre Lidyalıların eline geçmiş ve şehir adeta yeniden imar edilmiş ve düzeltilmiştir. Ancak Lidya hükümdarının İran hükümdarı Keyhüsrev tarafından mağlub edilmesiyle eski Edremit M.Ö. 548 yılında İranlıların eline geçmiştir.<sup>52</sup>

Ege denizi sahası, Roma emri ve idaresi altına girmeden önce İranlılar ve öncesinde Elenlerin ticaret yeri olmuştur. Met ve Lidyalılar arasında yapılan mücadelede Lidya kralının esir düşmesi üzerine Lidya sınırları içerisinde bulunan Edremit şehri İranlılara intikal etmiştir.

Romalıların geniş istila sahaları karşısında bu şehir bazen Romalılara bazen de İranlılara tabii olarak kalmıştır. Böylelikle iki asır boyunca Batı Anadolu bölgesi satraplıklara ayrılarak kontrol altına alınmıştır.<sup>53</sup> Ancak M.Ö. 334 yılında Granik muharebelerinden sonra İskender tarafından kurtarılmış Mysiye bölgesinin önemli şehirleri arasında eski Edremit'te bulunuyordu. Bu coğrafyada bu kez İskender'in hükümranlılığı başlamıştır. İskender kısa sürede Truva harabelerine kadar ulaşarak akabinde Edremit körfezine kadar ilerlemiştir. İskender'in vefatından sonra başarılı olamayan kumandanları Edremit'i Bergama Krallığına bırakmıştır. Edremit Bergama hakimiyetinde tarihinin en parlak ve en huzurlu zamanlarını yaşamıştır.<sup>54</sup>

Bergama Kralı III. Attalos'un M.Ö. 132'te ölümü üzerine vasiyet ettiği gibi Krallık Romalıların eline geçti. Roma İmparatorluğu'na bağlı olduğu süre içerisinde Edremit

---

<sup>51</sup> Tokmakçıoğlu, a.g.e., s.89.

<sup>52</sup> Yetkin, Edremit Tarihinden Yapraklar, s.8.

<sup>53</sup> Balcıoğlu, a.g.e., s.39-43.

<sup>54</sup> Yetkin, Edremit Tarihinden Yapraklar, s.10.

önemli bir merkez konumundadır. Gerek tarım gerekse ticari açıdan her daim hareketliliğini korumuştur. Aynı zamanda Edremit Romalılar devrinde ilim hareketleri açısından gelişmiş, hukuk ve felsefe dünyasından birçok bilim adamına ev sahipliği yapmıştır<sup>55</sup>

Romalılar zamanında Edremit'te mükemmel bir tersâne bulunuyordu. Ünlü Kazdağı keresteleri ve bölgeden çıkarılan ziftlerle zamanın en mükemmel ve büyük gemileri inşa edilmiştir.<sup>56</sup>

M.Ö. 465 tarihinde Selçuklular tarafından başlayan Anadolu istilasını ile Ege sahilleri ve Edremit'te Selçukluların eline geçmiştir.

1076 yılında önce Selçuklu hükümdarı Süleyman Şah daha sonra veziri Ebulkasım Edremit ve sahil ile Bergama-Truva yolu üzerinde bulunan şehri istila etmiş buradaki Edremitliler ise şehri terk etmeye ve çevreye dağılmaya başlamışlardır.

1090 yılından sonra artık eski Edremit şehri tamamen terk edilmiş ve bugün ki Edremit'e göçler yapılarak yeni şehir oluşturulmuştur.<sup>57</sup>

1092 yılına gelindiğinde bu kez Selçuklu sultanı Süleyman Şahın oğlu Kılıçarslan tarafından Edremit ikinci kez istila edilmiş fakat tamamıyla başarı sağlanamamış ve I. Haçlı Seferi'nden (1096-1099) sonra şehir yine eski sahipleri olan Bizanslılara kalmıştır.<sup>58</sup>

1099 yılında şehir Bizans ordularının eline geçmiştir. Edremit ve çevresinin Türkler tarafından tamamen zabtı ise 1231 Selçuklu İmparatorluğunun kurulduğu döneme rastlamaktadır. Edremit 69 yıl boyunca Konya Selçuk imparatorluğunun Balıkesir uç beyliğine bağlı bir kaza olmuştur.

1299 yılına gelindiğinde artık Selçuklu İmparatorluğu parçalanmış ve bütün beylikler bağımsızlıklarını ilan etmiştir. Mysiye topraklarında adını kurucusundan alan Karesi adıyla bir beylik kurulmuştur. Batı Anadolu'yu istilaya başlayan Karesi bey 1302 yılında Bergama ve Balıkesir'i alarak Balıkesir'i yeni kurulan beyliğinin merkezi yapmıştır. Karesi adı Osmanlılar zamanında da yaşamaya devam etmiş ve beyliğin merkezi olan Balıkesir'e Cumhuriyet dönemine kadar Karesi sancağı denilmiştir.<sup>59</sup> Edremit ismine ise

---

<sup>55</sup>Balcıoğlu, a.g.e., s.41.

<sup>56</sup> Yetkin, Yurdun Güzel Bir Köşesi Edremit, s.18.

<sup>57</sup> Yetkin, Yurdun Güzel Bir Köşesi Edremit, s. 15.

<sup>58</sup> İ.A. balıkesir mad.

<sup>59</sup> Zerrin Günel Öden, İ.A. "Karesioğulları" mad., , C:24, İstanbul, 2001, s.488.

Cami-üd- Düvel'de Karesi beyliğine bağlı kasabalar zikredilirken rastlamaktayız: Balıkesir, Aydıncık, Bergama, Edremit, Kemer Edremit (Burhaniye), Pınarhisar, İvrindi, Ayazmend (Altınova), Bigadiç, Mendehorya, Sındırğı, Gördes, Demirci, Başkeleme, Fırt (Susurluk) ve Kızılca Tuzla (Ayvacık). Bunun yanı sıra Ezine, Bayramiç ve Trova bölgesi de Karesi beyliğine aitti.<sup>60</sup>

Karesi bey'in ölümü üzerine yerine oğlu Aclan bey geçmiştir. Aclan bey beyliği en iyi şekilde yönetmiş ve Osmanoğullarıyla da iyi geçinmiş öyle ki Osmanlıların Rum tekfurlarıyla olan savaşına yardımda bulunmuş ve oğlu Tursun beyi de Orhan gazinin yanına göndermiştir. 1334 senesinde Aclan bey vefat edince yerine oğlu Demirhan bey geçmiştir. Demirhan beyin kötü yönetimi halkı rahatsız etmiş Aclan beyin veziri Hacı İlbeyin haber vermesi üzerine Tursun bey yönetimi eline almak için yola çıkmıştır. Karesi beyliğine bağlı olan Aydıncık, Balıkesir, Bergama, Edremit ve Manyas Tursun bey tarafından Orhan Gaziye yardımları karşılığında hediye edilmiştir. Orhan Gazi Tursun Beyi de yanına alarak yol üzerinde Rum yönetiminde olan Mihaliç ve Kırmastiyi de alarak Balıkesir'e gelmiştir. Orhan Gazi Karesi emirlerinden olan Hacı İlbeyi, Evrenoz, Ece Halil ve Gazi Fazıl beyler tarafından karşılanır bu sırada Bergama kalesinden atılan bir okla Tursun Bey öldürülür. Bunun üzerine Orhan Gazi Bergama'yı kuşatarak Karesi beyliğinin Dermirhan'a ait kısmını alır.<sup>61</sup>

Karesioğulları arasındaki anlaşmazlıkların sürmesi yüzünden Orhan bey 1345 yılında Karesi beyliğini tamamıyla kendi mülküne ilhakını bildirmiştir. Bağlı bütün kazaların itaatlerini bildirmesiyle Karesi beyliği kan dökülmeden Osmanlılar tarafından fethedilmiş oldu. Yaklaşık 31 yıl Karesi beyliğinde bulunan Edremit'te Osmanlı Devletine intikal etmiştir.<sup>62</sup>

Hakimiyetleri kısa sürse de Karesioğulları buldukları coğrafya itibariyle hem kara hem de deniz devleti olmaları yönüyle tarih sahnesinde önemli bir yere sahiptir.40.000 atlı askerden oluşan kara orduları ve etkili bir donanmaya sahiptirler. Denizcilikteki ileri seviyeleriyle de Osmanlı Devletine örnek olmuşlardır.<sup>63</sup> Karesi emirlerinden Hacı İlbey, Evrenoz, Ece Halil ve Gazi Fazıl beyler Osmanlı Devlet'inin hizmetine girmiş ve Osmanlı'nın Rumeli'yi fethinde önemli rol oynamışlardır.

<sup>60</sup>İsmail Hakkı Uzunçarşılı , Osmanlı Tarihi, TTK, C.1, Baskı 5, XIII.dizi, Ankara, 1988, s. 80.

<sup>61</sup> Yetkin, Edremit Tarihinden Yapraklar, s.42.

<sup>62</sup> Balcıoğlu, a.g.e., s.62.

<sup>63</sup>Zerrin Günel Öden, İ.A. "Karesioğulları" mad., , Cilt 24, İstanbul, 2001, s.488.

## 1.2. Osmanlılar Devrinde Edremit

Hicri 737 (1336) senesinde Karesi beyliğine bağlı olan Edremit Orhan gazi tarafından alınmış ve kardeşi Süleyman Paşa Karesi valiliğine tayin olunmuştur. Artık Osmanlı devrinde Edremit Karesi sancağına bağlı bir kazadır.<sup>64</sup> Süleyman Paşa burada devlet teşkilatını kurmuş, imar faaliyetlerine başlamıştır.

Karesi beyliğinin alınması Osmanlı Devleti için askeri ve siyasi genişleme adına önemlidir. Çünkü Süleyman Paşa Rumeli'ye geçişin hazırlık ve gerçekleşmesi dönemlerinde Karesi ümerasının yardımlarından yararlanmıştı. Rumeli'nin Türkleştirilmesi için Anadolu'dan getirilen Türk nüfusu içinden Karesi ilinden gelenler Süleyman Paşa tarafından Gelibolu yarımadası ve kuzeyine yerleştirilmiştir. Yine Hasköy'deki Karesili, Balıkesirli, Gönenli, Danişmendli ve Dimetoka'daki Karesiyurdu isimleri o tarihten kalmıştır.<sup>65</sup>

Karesi sancağı, Marmara Denizi'ne kıyısı bulunmayan ancak Ege Denizi'ndeki gelişmiş iskeleleriyle denize açılabilen, karadan da Hüdavendigâr, Biga, Kütahya ve Saruhan sancakları ile sınır komşusu idi. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nin Rumeli'ye yaptığı seferler açısından son derece mühim bir konumdaydı.

Osmanlı Devleti döneminde Edremit şehri batıya ve güneye doğru gelişmiştir. İbrahimce, Gazi Celal, Gazi İlyas, Hacı Tuğrul mahalleleri genişlemekle birlikte kuzeydoğu kısmında yer alan Tuzcu Murat mahallesinin oluşması da bu dönemde olmuştur. Edremit'in merkezi olan Cumhuriyet Mahallesi bu dönemde şehrin merkezi olmuştur. Yine bu dönemde Edremit, zeytinyağı ve sabun yapımı ile bilinen bir sanayi ve ticaret merkezi olmuştur.

Orhan Gazi zamanında alınan Balıkesir ve çevresi sultan Murad Hudâvendigâr tarafından 1359 tarihinde Çanakkale Boğazına kadar uzatılmıştır.<sup>66</sup>

Bu dönem Osmanlı'nın daima savaşlarla meşgul olduğu bir dönemdir bu durumdan dolayı Edremit ile alakalı yalnızca Sultan II. Murad döneminde önemli vakıf eserler verildiğini biliyoruz.

<sup>64</sup> kaza-i edremit 143 koğuş çam 71buçuk lata kebir çam...defter 4623 74b3 hüküm.

<sup>65</sup>Zerrin Günel Öden, İ.A. "Karesioğulları" mad., , C: 24, İstanbul, 2001, s.489

<sup>66</sup> Mücteba, İlgürel, "balıkesir" mad.İ.A., 1992, İstanbul, c.5, s.12-14.

Osmanlılar döneminde özellikle sultan Selim devrinde gerek Avusturya gerekse de Rusya ile yapılan savaşlarda kullanılmak üzere harp gemilerinin inşâsı için gerekli keresteler Kaz dağı ormanlarından getirilmiş ve Çanakkale'ye nakl edilmiştir. Sicillerdeki kayıtlara göre Edremit'in bir dönem Barbaros Hayrettin Paşanın hasları arasında olduğu neşredilmiştir. yine 999 hicri senesinde Kemer - Burhaniye iskelesinde kadırgalar inşâ edildiğini sicillerden öğreniyoruz.<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> Balcıoğlu, a.g.e., s.39-43.

## 2. BÖLÜM

### 2. DENİZCİLİK VE TÜRKLER

Denizler tarihin bütün dönemlerinde bileştirici özelliklerinden dolayı medeniyetleri birbirlerine yakınlaştırmış, kültürel alışverişi sağlanmasını kolaylaştırmış, sosyal ve ekonomik alanlarda işbirliği ve rekabet olgusunu doğurmuş aynı zamanda devletlerin siyasi ilişkilerinde belirleyici etkileri olmuştur. Öyle ki tarih devletlerin dünya hakimiyeti kurmalarında denizciliğin, deniz faaliyetlerinin ne derece önemli bir rol oynadığını ortaya koymuştur. Denizcilik faaliyetlerinin devletlerin ekonomisine katkı sağlamalarının yanı sıra devletlerin savunmasını da sağladığı bilinmektedir.

Denizlerin önemini Barbaros Hayrettin Paşa şöyle ifade etmektedir: “denizlere hakim olan cihana hakim olur”. Bu söz ışığında söylenebilir ki denizlerdeki savaşlara varan rekabetin asıl sebebi denizlerin ne derece mühim olduğunun farkında olunmasıdır. Nitekim bunu fark eden devletler bu güce sahip olmak için mücadeleler verirken denizlerin mahiyetini kavrayamamış devletler tarih sahnesine karışmak sonunu zaruri kılmıştır. Denizler üzerinde hakimiyet sağlamak ve bunu sürdürebilmek için devletler teknolojik gelişmelerden yararlanarak hakim bir denizcilik gücü, deniz kuvveti ve güçlü bir donanma oluşturma ihtiyacı hissetmişlerdir.

Osmanlı İmparatorluğu’nu üç kıtaya egemen olmaya yönelten nedenlerden birisinin de deniz ticaret yollarına hakim olmak düşüncesi olduğu ve bu uğurda askeri denizciliğin yanı sıra sivil denizciliğe de büyük önem verildiği bilinmektedir. Karadeniz’de, Akdeniz’de, Kızıldeniz’de, Hint Okyanusu’nda ve Tuna boylarındaki denizcilik faaliyetleri Osmanlıların denizciliğe verdiği önemin göstergeleridir.<sup>68</sup>

#### 2.1. Adalar Denizi ve Batı Anadolu

Türkiye’nin batı kesiminde Adalar Denizi’ne komşu olan Batı Anadolu kapladığı alan bakımından Türkiye yüzölçümünün yaklaşık olarak % 10.6’sını oluşturmaktadır. Kuzeyde Marmara Bölgesi, doğuda İç Anadolu Bölgesi, güneydoğuda Akdeniz Bölgesi ile komşu olan Batı Anadolu (Ege Bölgesi), batıda da Adalar Denizi (Ege Denizi) ile çevrelenmiştir. Marmara ile sınırı Baba Burnu’ndan başlayarak Edremit Körfezi’nin

---

<sup>68</sup>Hasan Taner Kerimoğlu, “Türk Deniz Ticareti Sempozyumu”, ÇTTAD, VIII/18-19, (2009/Bahar-Güz), 2010, s.324.

kuzeyinde Kaz Dağı'na kadar uzanmaktadır. İç Anadolu Bölgesi ile sınırı İnönü'nün güneybatısından başlayarak Sultan Dağları'nın kuzeyine uzanmaktadır. O noktadan itibaren Batı Anadolu Akdeniz Bölgesine komşu olarak Köyceğiz Gölü'nün batısına kadar uzanır. Asıl Ege ve İçbatı Anadolu olmak üzere iki bölüme ayrılır.

Adalar Denizi, Anadolu ve Yunanistan Yarımadası arasında bulunan 3000 kadar adayı içine alan yarı kapalı bir denizdir.<sup>69</sup> Aynı zamanda Avrupa-Asya ve Afrika kıtalarının birbirlerine yaklaştığı ve kaynaşma noktasını oluşturduğu bölümde yer alan Akdeniz'in bir kolunu andırmaktadır. Diğer yandan kuzeydoğuda Çanakkale Boğazı ile Marmara'ya ve oradan İstanbul Boğazı ile Karadeniz'e ulaşmaktadır.<sup>70</sup> Başka bir açıdan Ege Denizi; Karadeniz Bölgesi ile Türkiye'nin en önemli sanayi bölgesi olan Marmara Bölgesi'ni Türkiye'nin diğer sahillerine olduğu gibi Akdeniz'e de ulaştırmaktadır.

Katip Çelebi ise Adalar denizini şöyle betimlemektedir: "Boğaz'dan dışarı Rumeli kıyıları Ece ovası, İnoz, Kavala, Ayanoroz, Lonkoz, Kesendire, Selanik Körfezi, Koloz ve İzdin Körfezleri, Ağriboz, Atina ve Mora'dan Anadolu ve Menteşe Burnu ki Anadolu'dan Tekir Burnu nice ise Rumeli'nde bu da öyle köşeler ve geçit yeridir. Karadan Denize girip Girit adasının doğu ve batı uçları bu iki burunlar ucuna uzanıp öteki Akdeniz adalarının çoğu bu ortada bulunmaktadır. Bundan dolayı bu ortalığa Adalar Arası derler."<sup>71</sup>

Adalar Denizi ismi yerine 6-21 Haziran 1941 tarihleri arasında Ankara Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesinde icra edilen Birinci Coğrafya Kurultay'ında adlandırmada standartlaşmanın sağlanması amacıyla Ege Denizi adı kabul edilmiş ve kullanılmıştır.<sup>72</sup>

Coğrafi konumu, boyutları, sınırları ve sahip olduğu birçok irili ufaklı adalar, koylar, körfezler, boğazlar, yarımadalar Ege Denizi'ni dünya ölçeğinde son derece önemli kılmaktadır. Ayrıca Ege denizi, Türkiye'nin Ege, Marmara ve Karadeniz limanlarına yönelik deniz ticaretinin yaklaşık olarak % 75'inin geçtiği bir denizdir. Her gün ortalama 180 kadar gemi Ege Denizi üzerinden Türkiye'ye giriş yapmaktadır. Özellikle ticaretini Boğazlar ve Ege Denizi yoluyla yapan Rusya ve Karadeniz'e kıyısı olan diğer devletler içinde Ege Denizi önem taşımaktadır. Deniz ticaretinin yanı sıra Ege Denizi hava ulaşımı,

<sup>69</sup>M.Kemal Turgut, Ege Denizi (Adalar Denizi) Sınırları, Önemi ve Adlandırılması, Bahriye Enstitüsü.

<sup>70</sup>Ramazan Özey, "Adalar Denizi ve Batı Anadolu Bölgesi Hakkında". Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı:3, C.1, İstanbul, 2001, s.27-36,

<sup>71</sup> Katip Çelebi, Tuhfetül-Kibar Fi Esfari'l Bihar, haz. Orhan Şaik Gökyay, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s.8.

<sup>72</sup> "Türk Deniz Kuvvetleri İnternet Sitesi - Ege Denizinin Orijinal Adı Nedir?", [http://www.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik\\_id=150&dil=1&wiki=1&cadit=4](http://www.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik_id=150&dil=1&wiki=1&cadit=4).

askeri, siyasi, iktisadi, coğrafi, jeopolitik ve stratejik açıdan da çok önemlidir. Özellikle kıyı devletleri açısından Ege Denizi balıkçılık açısından zengin olması ve deniz yatağının altındaki hidrokarbon zenginliği gibi doğal kaynaklarıyla da dikkat çekmektedir.<sup>73</sup>

Osmanlı Devleti Ege Denizi'nde hakim güç olmazdan önce burası Bizans ile İtalyan Şehir devletleri arasında çekişmelere sahne olmuştur. Saint-Jean Şövalyeleri 1309 tarihinde Menteşe Adaları'nı ele geçirmiş ve burada kendi devletlerini kurmuşlardır. Mora'nın doğu sahilleri ile Kiklad sahillerinde ise Venedik Devleti koloniler oluşturmuşlardır. Boğaz-önü ve Doğu Sproad adaları Cenevizlilerin elinde idi. Adalardaki ilk Türk egemenliği ise Çaka Bey tarafından Midilli ve Sakız'da kurulurken, Menteşeoğulları da Rodos'u almış ancak bütün bunlar uzun vadeli olmamıştır. 1456 tarihinde Taşoz, Semadirek ve Limni Osmanlı egemenliğine alınmıştır. 1462 tarihine gelindiğinde Midilli, 1470'de Eğriboz ve Şıra adaları ve çevresi alınmış, Rodos ise ancak 1522 tarihinde fetholunmuştur. Bununla birlikte Herke, İlyaki, Sömbeki, İncirli, İstanköy ve Leryoz adaları da Osmanlı egemenliğine girmiştir. Mora'nın güneyinde bulunan Çuka adası alınarak Ege zapt edilmiştir. Akabinde Kilkat adalarından Şıra, İnoz, İstendil, Para, Küçük Para, İşkiros, Mürted alınarak Güney Sporatlar'da Şeytanlık, Batnoz ve İstanpulya'da ele geçirilmiştir. 1538 tarihinde Kerpe ve Kaşot adası da alınarak adalarda kat'î Osmanlı egemenliği sağlanmıştır. 1645-1699 yılların da Girit'inde alınmasıyla Ege denizi Osmanlı iç denizi haline gelmiştir.<sup>74</sup>

Osmanlı Devleti'nin deniz stratejisindeki en önemli hatalarından biri Ege denizindeki Limni, Midilli, Susam, Skız, Naksoz, İstanköy, Kalimnos ve Sömbek gibi Anadolu yarımadasını batıdan örten ve denizden gelebilecek tehlikelerden önceden haberdar olunabilecek bu yerlere Türk nüfusunun çoğunlukta tutulmaması olmuştur. Osmanlı Devlet geleneğinde eskiden beri buralarda yaşamış olan topluluklara hoş görülmesi davranarak buradaki yasa ve uygulamaların sürdürülmesine müsaade etmiştir. Ancak bu uygulama XVIII.yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti için bir takım sorunları da beraberinde getirmiştir. Osmanlı Devleti'nin çok uluslu yapısını bozmayarak sistemli bir Türkleşme ve İslamlaşma yolunu tercih etmemesi büyük devletlerin işine gelmiştir. Özellikle Ege adalarında yeterli sayıda Türk ve müslüman nüfus sağlanamamış olması özellikle Yunanistan'ın Megali ideasını gerçekleştirmek için bir fırsat doğurmuştur.

---

<sup>73</sup>Sertaç Hami Başeren, Ege Sorunları, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, No:25, Ankara, 2006, s. 2-3.

<sup>74</sup> Başeren, a.g.e., s. 17.



## 2.2. Türklerin Denizlerdeki İlk Faaliyetleri

Türklerin denizcilik geleneği esasen XIV. yüzyılda Batı Anadolu'da oluşmaya başlayan Menteşe, Aydın, Saruhan, Karesi gibi kıyı beyliklerinden daha önceki tarihlere uzanmaktadır. Denizlerle ilk tanışma Oğuz Türklerinin Anadolu'ya taşınmaları ve burayı yurt edinmelerinde kadar dayanmaktadır. 1080-1097 tarihlerinde Türk kıyı beyleri kendi tersane ve donanmaları ile Ege ve Marmara denizlerinde kısa süreli de olsa Bizans'ı tehdit edebilecek güce sahip olmuşlardır.<sup>75</sup>

Türklerin 1071 tarihinde Anadolu'ya yerleşmeleri üç tarafı denizlerle çevrili olan bu ülkenin geleceği için denizlerin önemi kavranmış ve Kutalmışoğlu Süleyman Şah tarafından Bizans'ın elinde bulunan İznik'in zabtedilmesi suretiyle Marmara kıyılarına ulaşılmıştır. İznik başşehir yapılmıştır.<sup>76</sup> Süleyman Şah'ın vekili sıfatıyla Ebü'l Kasım İznik'te kalmış Süleyman Şah ise Anadolu içlerine çekilmiştir Ebü'l Kasım İstanbul'un, Marmara sahilleri ile adaları zabtı fikrinden vazgeçmeyerek bu amaçla Cio ve Gemlik kasabalarını zaptetmiştir. Sonrasında Gemlik'te ilk donanmayı kurmuştur. Ancak Bizans İmparatoru Aleksı Komnen Gemliğe bir donanma göndererek henüz inşa edilmekte olan gemileri ve tezgahları ateşe vermiştir. Böylelikle Selçukluların Marmara denizine çıkmak teşebbüsleri engellenmiş oldu.<sup>77</sup> Ancak İznik Türklerin elinde kalmaya devam etmiştir.

Diğer yandan Anadolu'da Türk fütühat hareketi Akdeniz, Ege ve Karadeniz sahillerine ulaşmıştır. Selçuklu kumandanlarından Karatekin bey'in Sinop'u (1084) alması ile Türkler Karadenize ulaşmıştır. Aynı tarihlerde Efes şehri ve Ege sahilleri Tanrıvermiş Bey'in elinde İzmir ve havalisi yine bir kısım adalar da Emir Çaka'nın hakimiyeti altında idi.<sup>78</sup> Bu sıralarda Çaka bey'in İzmir merkezli bağımsız bir beylik kurması akabinde Türklerin denizlerdeki ilk faaliyetleri başlamış oldu. Çaka bey tarafından 1081<sup>79</sup> yılında ilk tersane kurulmuş ve 40 parçalık bir donanma oluşturularak Ege'ye açılmıştır. Donanma da Sermon ve Dromon ismi verilen korunaklı avcı hücum gemileri ile tek dizi kürekli, iki dizi kürekli ve üç dizi kürekli tipinde süratli tekneler mevcuttu.<sup>80</sup> Bizans için apaçık bir tehdit

<sup>75</sup>A.İhsan Gencer, "Bahriye"mad. TDV İ.A. C.4, 1991, s.501.

<sup>76</sup>A.İhsan Gencer, "Bahriye"mad. TDV İ.A. C.4, 1991, s.502.

<sup>77</sup> Fevzi, Türklerin Deniz Muharebeleri, Deniz Matbaası, İstanbul, 1932, s.27.

<sup>78</sup>A.İhsan Gencer, Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezaret'i'nin Kuruluşu ( 1789-1867), İ.Ü.Edebiyat Fakültesi yay., İstanbul, 1985, s.3.

<sup>79</sup> 1081 aynı zamanda Türk Deniz Kuvvetleri'nin Kuruluş tarihi olarak kabul edilmektedir.

<sup>80</sup>Mehmet Zeren, Türklerin Ege Deniz'ine İlk Çıkış Süreci, 1.Turgut Reis Türk Denizcilik Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011, Bodrum, s.150.

olan bu durum Çaka Bey'in ölmesi ile Türklerin Ege'de başlattıkları bu denizcilik geleneği de son buldu.<sup>81</sup>

XI. yüzyıla kadar denizlerde hakim güç İslam dünyası idi. Girit, Kıbrıs, Sicilya gibi önemli adalar İslam dünyasının elinde idi. Ancak bu tarihten sonra Hıristiyanlar Akdeniz'e hakim olmaya başlamışlardır. Venedik ve Ceneviz gibi deniz devletleri Akdeniz'e hakim olmaya başlamışlardır. Bu devletlerin XII. yüzyılda haçlı ordularını Suriye ve Mısır'a taşıdıklarını biliyoruz. Nitekim 1290 yılında İslam dünyasına karşı başlatılan Haçlı seferleri ile denizlerde de Hıristiyan donanmaları etkin olmaya başladılar. Bu döneme abluka dönemi demek yanlış olmaz.<sup>82</sup> Haçlı seferlerinin başlamasıyla Türkler sahillerden iç kısımlara doğru çekilmeye başlamışlardır. Bu dönemde başkent olan İznik Konya'ya taşınmıştır. Türkler denizlerden bir asır kadar uzak kalmışlardır. Bu durum XIII.yüzyıla kadar devam etmiştir.<sup>83</sup> Ancak yinede Anadolu Selçuklu Sultanları zamanlarında Türk denizciliği gelişme göstermiştir. Anadolu Selçuklu Sultanı (Sultan-ı Bahreyn) iki denizin sultanı ünvanı verilen Alaeddin Keykubad Sinop ve Alanya'da bir tersane inşa etmiş burada inşa ettirdiği gemilerle filolar kurmuştur. Alanya Tersanesi Türklerin kurmuş oldukları ilk organize tersane olarak kabul edilmektedir.<sup>84</sup> Alaeddin Keykubat Karadeniz donanması ile deniz aşırı, Kırım seferini üstünlük elde ederek başardı. Selçuklu Denizciliği böylece gelişirken çıkan Moğol istilası devlet ile birlikte denizciliğinde sessizliğine sebep olmuştur.<sup>85</sup>

Anadolu Selçuklu Devleti'nin parçalanmasından sonra denizlerde bu kez Batı Anadolu'da kurulan Türk Beyliklerini görüyoruz. 1300lere gelindiğinde artık Batı Anadoludaki Denizci Beylikleri Hıristiyan dünyasının denizlerdeki etkinliğine son vermiştir. Öncelikle Rodos'a çıkarma yapan Menteşe Türkleri olmak üzere Aydınoğulları, Karesioğulları, Saruhanoğulları ve Osmanoğulları denizlerde Haçlılara karşı etkili bir mücadele vermişlerdir.<sup>86</sup> Bu beylikler ve mücadeleleri Osmanlı Devleti'ne denizcilik açısından alt yapı oluşturmuştur. Bu beyliklerin en önemlilerinden biri olan Aydınoğulları Çaka Beyden iki yüz yıl sonra Ege sahillerinde yeniden Türk denizciliğini başlatmıştır. Bizans ve Cenevizlilerle yapılan mücadeleler neticesinde Kadifekale ve İzmir zaptedildi. Ancak Bizans ve Batılı devletlerin teşvikiyle oluşturulan Haçlı donanması İzmir'e çıkarma

---

<sup>81</sup>Özlem Kumrular, Türkler ve Deniz ( II. Uluslararası Tarih Sempozyumu6-7 Ekim 2005), Kitap yayınevi, İstanbul, s. 7.

<sup>82</sup>Halil İncalcık, Osmanlı Deniz Egemenliği, sayfa 49.

<sup>83</sup>A.İhsan Gencer, "Bahriye"mad. TDV İ.A. C.4, 1991, s.503.

<sup>84</sup>Emine Akçadağ, Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri, Bilgesam, İstanbul, 2015, s.13.

<sup>85</sup>Osman Turan, Türk Cihân Hâkimiyeti Mefkûresi Tarihi, Nakışlar yay., İstanbul, C.I-II, s.438.

<sup>86</sup>Halil İncalcık, Osmanlı Deniz Egemenliği, sayfa 49.. ( eksik kaynak )

yapmış aynı zamanda Kadifekaleyi almışlardır. Aydınöğlu Umur Bey'in bu mücadelerde şehit edilmesinden sonra Batı Anadolu'daki Türk denizcilik geleneği Osmanlı dönemine kadar eski gücüne ulaşamamıştır.<sup>87</sup>

Ancak beyliklerin denizcilikteki birikimleri Osmanlı Donanmasının alt yapısını oluşturmuştur. Osmanlı Devleti bu birikim, üs ve limanlardan, tersanelerden faydalanmayı bilmiştir. Osmanlı Devleti genişleyince artık Anadolu'da Türk Beyliklerinin etkileri kaybolmaya başlamıştır.

### 2.3. Osmanlı Devleti'nde Denizcilik

Osmanlı Devlet'i sahip olduğu coğrafi konum ve askeri gücü sayesinde dünya jeopolitiğinde önemli roller oynamıştır. Tarih sahnesinde 624 yıl hüküm süren Osmanlı Devlet'i topraklarının Avrupa, Afrika, Orta Doğu ve Hazar Denizi kıyılarına kadar genişletmiş Akdeniz'in büyük bir kısmı ve Karadeniz'in tamamına yakınına hakimiyeti altında bulundurmuştur. Halifeliđinde Osmanlılara geçmesiyle birlikte Osmanlı Devleti artık İslam dünyasının da lideri durumuna gelmiştir.

Kara devleti olma özelliği gösteren Osmanlı Devleti Marmara denizi ile alakası ve Rumeli kıyısında bazı yerlerin işgaliyle birlikte burada başlayan yerleşmenin de etkisiyle denize dönük bir politikanın içinde bulmuştur kendini. Bu cümleden olarak Osmanlı Devleti denizle doğrudan ilgisi bulunmayan bir uç beyliği halinde kurulmuş ancak ilhak ettikleri yerlerdeki halktan denizcilikle alakalı işler öğrenerek ilk denizcilik faaliyetlerine girişmiştir. Osmanlılar ilk olarak 1323 senesinde Karamürsel'in fethi ile Marmara Denizi'ne ulaşmıştır. 1327 senesinde ise Doğu Marmara'ya kesin olarak yerleşmiş ve Karamürsel'de ilk Osmanlı tersanesini kurmuşlardır. Ardından donanmanın teşkilatlanmasına çalışılmış ve donanma komutanına Derya bey'i unvanı verilmiştir. İlk derya beyi Kara Mürsel Bey olmuştur.<sup>88</sup> Karesi beyliğinin ilhakından sonra Aydınık (Edincik) tersanesinden istifade edilmiş<sup>89</sup> ve Gelibolu kalesinin alınmasından sonra bu bölgeden de yararlanılmaya başlanmıştır. Gelibolu Osmanlıların deniz üssü olarak kullanılmaya başlandı. Ve imparatorluğun sonuna kadarda en önemli tersane olma özelliğini korumuştur. Tersanenin kurulmasından sonra

---

<sup>87</sup>A.İhsan Gencer, "Bahriye"mad. TDV İ.A. C.4, 1991, s.506., Mehmet Zeren, Türklerin Ege Deniz'ine İlk Çıkış Süreci, 1.Turgut Reis Türk Denizcilik Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011, Bodrum, s.151.

<sup>88</sup> Akçadağ, a.g.e., s.13.

<sup>89</sup>A. İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, 1985 s. 7., Çaka Bey'in Egedeki Faaliyetleri için geniş bilgi bkz.Türkmen Parlak, Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yay., 1979, s, 68.

Kaptan-ı Derya/ Kaptan Paşa kelimeleri kullanılmaya başlanmış ve Yıldırım Bayezid tarafından Saruca Paşa Türk deniz Tarihinin ilk Kaptan-ı Deryası unvanını almıştır.<sup>90</sup>

Orhan bey 1331 senesinde İznik'i almış akabinde Gemlik'i de sınırlarına katmıştır. Osmanlıların ilk tersanesi Gemlik olmakla birlikte Güney Marmara sahillerinde Karamürsel ve Kemer de de tersaneler vardı.<sup>91</sup> Gemi yapımı için büyük kütükler kullanmak gerektiğinden deniz tersaneleri Bartın, İzmit gibi arkası büyük orman olan bu limanlardan yapılabilirdi. Bu yüzden Bartın'dan başlayarak İzmit, Gemlik ve İzmir sahillerine kadar dağınık halde deniz tersaneleri mevcuttur.<sup>92</sup>

Osmanlı devlet'i Rumeli'de genişlemeye başlamış ve Çanakkale boğazından Gelibolu'ya asker sevkiyatı başlamış olup askerlerin emniyetini sağlamak ve askerlerin dönüşünü sağlamak için ek gemi inşasına gerek duyulmuş bu amaçla da bir donanma hazırlanması lazım görülmüştür. Bu amaçla I. Murat tarafından Lala Şahin Paşa'ya ferman gönderilerek İzmit, Gelibolu ve Gemlikte inşa edilmiş olan tersanelerde gemi yapımına başlanmıştır.<sup>93</sup>

1389-1402 senesi Yıldırım Bayezid Batı Anadoludaki Saruhan, Aydın, Menteşe beyliklerine son vermekle birlikte Osmanlı Devleti'nin sınırları Ege denizine ulaşmış ve bu denizde ilk donanma faaliyetleri başlatılmıştır.<sup>94</sup> Bu suretle Osmanlılar Batı denizciliğiyle ilk çarpışmalara da girmiştir. Osmanlı'nın Sakız, Eğriboz adaları ve Mora'nı doğusuna ulaşması Venediklileri telaşlandırmıştır.<sup>95</sup> Yıldırım Bayezid'in İstanbul'u kuşatması sırasında Cenevizlilerin Bizans'a yardımını engelleyen Saruca paşa, Haçlı, Venedik ve Rodos şövalyelerinin ittifakıyla yapılan ikinci harekatta Saruca Paşa mağlup edilmiştir.<sup>96</sup> Bu mücadele yaklaşık altı asır sürecek olan mücadelelerinde başlangıcı olmuştur.

Çelebi Mehmet Yıldırım Bayezid'in deniz politikasını sürdürmek istenmiş. Bunun için Ankara Savaşı'nın kötü havasını silerek Osmanlı birliğini sağlamış ve kuvvetli bir donanma oluşturma işine girmiştir. İlk olarak Ceneviz ve Venedik gibi deniz devletleriyle karşılaşmışlardır. Osmanlı Gelibolu deniz üssü kurulmuş ancak hala dönemin Venedik

---

<sup>90</sup> Fevzi, a.g.e., s.36

<sup>91</sup> Halil İncalcık, Osmanlı Deniz Egemenliği, sayfa 51.

<sup>92</sup> Halil İncalcık, Osmanlı Deniz Egemenliği, sayfa 53.

<sup>93</sup> Hayati Tezel, Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1973 s.59.

<sup>94</sup> Aydın Taneri, Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri (Kuruluş Devri), Kültür Bakanlığı Yay: 423, Ankara, 1981, s.329.

<sup>95</sup> İ. Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, TTK yay., Ankara, 1984, s.391.

<sup>96</sup> Gencer, a.g.e., s. 7.

donanmasını karşısına alabilecek güçte değildi. Bundan dolayı Gelibolu limanının önüne bir duvar yaptırılmıştır. Osmanlı Gemileri burda zaman zaman vurkaç taktiğiyle hıristiyan gemilerini vurmuştur. 1416 yılında Venedik amirali duvarı yıkarak limana girmiş ve Osmanlı donanmasını yakmıştır.<sup>97</sup> Venedik ve Cenevizle aynı anda mücadele edemeyeceğini gören Osmanlı Devleti bundan sonra deniz politikasını değiştirerek Cenevizle dostane ilişkiler içerisine girmiştir. Osmanlıların Venedik'e ilk açık meydan okuması 1499-1503 Osmanlı Venedik savaşında Venedik donanması Osmanlı gemisi Burakreisi sıkıştırmış ve gemi kendini ateşe vererek havaya uçmuştur. Buda gösteriyor ki Osmanlılar o dönemde denizlerde Venedik ile boy ölçüşecek güçte değildi.

Gelibolu, Osmanlıların sadece Balkanlar'a açıldığı ilk kapı ve hareket üssü değil, aynı zamanda denizlere çıkışının da ilk hareket noktasıydı ve bu özelliğini hiçbir zaman kaybetmedi. Bu sebeple Çanakkale Boğazı'na ilk dönem kaynaklarında Gelibolu Boğazı adı verilmişti. Akdeniz'e ve Marmara'ya yönelen ilk Osmanlı donanmaları burada hazırlandı; hatta Osmanlı fetihlerinin bütün Rumeli'ye ulaşmasından sonra, kara orduları bakımından önemini kaybetse bile, donanma için işgal ettiği yer bakımından ehemmiyetini sürdürdü.<sup>98</sup>

Beyliklerin kuruluşundan 1453 İstanbul'un fethine kadar geçen sürede deniz ticaretinde önemli ve etkili yön belirleyici önemli güçler bulunuyordu. Venedik ve Ceneviz gibi bölgeye birlikte egemen olan ve bir çok savaş yapan devletleri ve tacirleri Doğu Akdeniz ve Karadeniz'e yönelten asıl güç liman ve pazarlardaki ticari kar olmuştur. Türkler de yine aynı sebeple bu sularda denizciliğe yönelmişlerdir. Karadeniz'deki faaliyetler neticesinde Trabzon Rum İmparatorluğu vergiye bağlamış sonraki adım ise Ege sahilleri olmuştur. Bu dönemde her ne kadar Ceneviz ile dostane ilişkiler sürdürülse de Ceneviz de tıpkı Venedik gibi Osmanlı'nın boğazlar ve çevresinde güçlü bir donanmaya sahip olmasını istememiştir.<sup>99</sup> Bu amaçla Türkler birçok akın düzenlemiş, talanda bulunmuş, adalar ve kıyıları fethederek Latin gemilerine saldırdılar, Ankarada ve adalarda ki pazarlarda ticaret yaptılar ve ticaret mallarını kendi gemileriyle taşıdılar.<sup>100</sup>

Fatih Sultan Mehmet Dönemi Osmanlı denizciliği açısından son derece önemlidir. Çünkü Bizans'ın başkenti Konstantinopolis'in fethi güçlü bir donanmaya ihtiyaç vardı. Bunun için Gelibolu'da gemi inşasına başlanmıştır. İstanbul'un kuşatmasını

<sup>97</sup> Uzunçarşılı, a.g.e., s.391.

<sup>98</sup> İdris Bostan- Salih Özbaran, Türk Denizcilik Tarihi, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, s.73.

<sup>99</sup> İdris Bostan- Salih Özbaran, a.g.e., s.74.

<sup>100</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, Timaş yay., İstanbul, 2009, s. 136.

kolaylaştırmak için Yıldırım Bayezit tarafından yapılan Anadolu Hisarının karşısına Rumeli hisarını yaptırmıştır. Bundaki amaç ise Karadeniz yolunu kontrol altına alarak buradan gelebilecek herhangi bir mühimmat veya yardımı engellemek istemesidir. Fatih Sultan Mehmet bu yolla İstanbul'u denizden kuşatmak için şehre giden ticaret yolları üzerinde hakimiyet sağlamış olacaktı. Ve İstanbul boğazından geçen gemilerin denetimi sağlanmış olacaktı.

İstanbul'un fethi ile Osmanlı Devleti denizlerdeki iç mücadelesini açık denizlere doğru çevirmiştir. Fatih Sultan Mehmet'in sonraki ilk hedef politikası Karadeniz ve Ege üzerine olmuştur. Venedik, Ceneviz ve Rodos şövalyeleri Osmanlı karşısında direnebilmek için Avrupa'nın bir Haçlı Seferi halinde hareket etmesi gerektiğini düşünüyorlardı. Fatih Sultan Mehmet fetih sonrasında donanmasını Ege'ye göndererek Rodos Şövalyelerini ve Sakız'da Ceneviz Mahone'sini haraç ödemeye ve Osmanlı hakimiyetini tanımaya davet etmiştir. Ancak Rodos haraç vermeyi reddetmiştir. Bunun üzerine Rodos'a karşı kıyılardaki gazilerin saldırılarına müsaade edilmiştir. Bu dönemde Rodos Haçlı Avrupa'nın ileri bir karakolu durumundaydı. Ege'deki durum 1456 yılında Haçlı donanmasının gelmesi ile değişmiştir. 1472 yılında ise Haçlı donanması ikinci kez Ege denizine girerek Osmanlı'larla mücadele etmiştir. Denebilir ki Fatih 1479 yılına kadar Avrupa'nın donanmalarına karşı sürekli mücadele etmiştir. Özellikle Venedik Ege'deki kolonileri için tedirgin olmuş Ağriboz adasını korumak için Ege'de 12 kadırgasını hazır bulundurmuştur. Venedik için hayati öneme sahip bir başka yer Mora yarımadası olmuştur. Ancak Fatih 1458-1460 seferlerinde Mora'yı tamamen ele geçirmiştir.<sup>101</sup>

Adalar denizinin en büyük ve en güzel adalarından biri olan Midilli ; Sakız ve Bozcaada dan eşit uzaklıkta Edremit körfeziyle Asya'dan ayrılmaktadır. Doğal zenginliklerinden olan ormanlar özellikle gemi inşasında kullanıldığından eski çağlardan beri durmadan el değiştiren bu ada Osmanlıların da ilgisini çekmiştir. Daha Orhan bey zamanında Umur bey tarafından tahrip edilen ada I.Murad döneminde ada kuşatılmış ancak alınamamıştır. Yıldırım Bayezid ise adaya erzak giriş çıkışını keserek düşmanı yıldırmayı hedeflemiştir. Fatih Sultan Mehmet'in saltanatı döneminde Osmanlı'nın haraçgüzarı olan Midilli tahtına izinsiz tayin yapılmıştır. Fatih Sultan Mehmet Limni ile Foça'nın alınmasından bir yıl sonra Midilli'yide almıştır. Mahmut Paşa komutasın yetmiş galer ve top, mermi ve barut yüklü yedi gemi ile Midilli sularına gelmiştir. 27 gün süren top

---

<sup>101</sup> Halil İnalçık, Fatih ve Ege Denizi, Türk Denizcilik Tarihi, s.93.

atışlarından sonra 1462'de ada alınmıştır.<sup>102</sup> II. Bayezit ve sonrasındaki devirlerde de Midilli adası saldırılara uğramıştır. Girit seferi sırasında sonra ve Viyana bozgunu sonrasında uzunca bir süre devam eden savaşlarda Venedik ile Osmanlı Devleti Ege adalarındaki diğer savaşlarda olduğu gibi Midilli'de de deniz savaşları yapılmıştır.18. yüzyılın ilk yarısına gelindiğinde bu kez Hıristiyanlar korsanlar tarafından Midilli'nin batı kıyılarına saldırılar yapılmış. 1770 Çeşme faciasından sonra Ruslar 1771'de Midilli dahil bazı büyük adaları ele geçirmek istemiş ancak bunda başarılı olamamışlardır.<sup>103</sup>

Adalar denizinin kuzeydoğusunda bulunan Bozcaada, Karadeniz, Marmara ve Akdeniz kıyılarından gelen deniz ticaret yolunun üzerinde olmasından dolayı tarihin her döneminde önemli bir merkez ve bazen de önemli bir uğrak noktası olmuştur. Osmanlı Devleti Dardanellos ve Hellespont da denilen ve Gelibolu'nun girişinde bulunan Bozcaada'yı Fatih Sultan Mehmet'in fütühatları neticesinde almıştır.<sup>104</sup>

Karadeniz'de ise ilk olarak 1459 yılında Cenevizlilerden Amasra alınmış akabinde sırasıyla 1461 Sinop ve civarı Candaroğularından alınmış ve aynı yıl Trabzon-Rum İmparatorluğu Osmanlı hakimiyeti altına alınmıştır. Karadenizin kuzey kesimi için Gedik Ahmed Paşa Kefe başta olmak üzere önemli yerleri Cenevizlilerden aldı. 1475 Kırım'ın Fethi ile doğu ticaret yollarına da hakim olan Osmanlı Karadeniz'in bir Türk gölü olmasını sağlamıştır.<sup>105</sup>

Fatih Sultan Mehmet döneminin en önemli meselelerinden olan Osmanlı- Venedik savaşları 1463 yılında başlamış ve on altı yıl sürmüştür.1470 yılında Arnavutluk kıyılarının büyük kısmı Osmanlı idaresine geçerken 1479 yılında Osmanlı- Venedik arasında anlaşma sağlanmasıyla Osmanlılar artık denizlerde hızlanmaya başlamıştır.<sup>106</sup>

### **2.3.1. Tersâne-i Âmire'nin Kuruluşu**

Bir Osmanlı Denizcilik terimi olan Tersâne-i Âmire; devlet tersanesi, imparatorluk tersanesi veya hükümdarlık tersanesi anlamında kullanılmıştır. Tersane Haliç kıyısında

<sup>102</sup>İ. Hikmet Ertaylan, Fatih ve Fütühatı II: Adalar Denizi ve Akdeniz Fütühatı, Mars Matbaası, Ankara, 1966, s.125.

<sup>103</sup>M. Alaaddin Yalçınkaya, Osmanlı Döneminde Midilli Adası'nın İktisadi ve Sosyal Durumu (1770 Çeşme'den 1827 Navarin'e) Cıepo Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi XVII. Sempozyumu Bildirileri Trabzon: 18-23 Eylül 2006 , Haz.Kenan İnan- Yücel Dursun Karadeniz Teknik Üniversitesi Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Yayınları: 1, s.725.

<sup>104</sup>Ertaylan, a.g.e., s.126.

<sup>105</sup>İdris Bostan, Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, Bilge Yayınevi, İstanbul, 2005, s.30.

<sup>106</sup>İdris Bostan, Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, s.31

Azapkapı'dan, Hasköy'e kadar uzanan geniş bir alan üzerine kurulmuştur. Galata Bölgesine yakınlığı nedeniyle bazı kayıtlarda "Galata Tersanesi" olarak da geçmiştir. Ayrıca tersanenin İstanbul'da olması dolayısıyla "İstanbul Tersanesi" olarak da adlandırılmıştır.<sup>107</sup>

Osmanlılar tersane yerine önceleri "liman" kelimesini kullanırken XVI. yüzyılın başlarından itibaren daha çok İtalyanca "darsena" kelimesine benzeyen "tershâne"yi (tersâne) kullanmaya başlamıştır. Tersane kelimesi, Arapça "dârü's-sinâa" terkinin birçok Akdeniz ülkesi tarafından uzun süre değişik biçimlerde kullanılmasından sonra Türkçe'ye geçmiştir. Osmanlı belgelerinde "gemi inşa edilen gözler" mânasına ilk defa 1514 yılında "tershâneler" ve Pîrî Reis'in Kitâb-ı Bahriyye'sinde Alanya Tersanesi için "dershâneler" biçiminde geçmiş ve 1527 yılında yapılan Galata'daki gemi inşa üssüne "tershâne" adı verilmiştir.<sup>108</sup>

Fatih Sultan Mehmet döneminde 1445 yılında dünyanın en büyük tersanelerinden bir olma özelliğini taşıyan İstanbul tersanesi ( Tersane-i Amire) kurulmuştur.<sup>109</sup> İstanbul'un Fethi ile devletin yeni merkezi olma özelliği kazanan İstanbul Osmanlı denizciliğinin de üssü ve merkezi olmuştur. Fatih Sultan Mehmet'in görevlendirmesi ile Kaptan derya Hamza Paşa eliyle Kasımpaşa deresinin Hasköy tarafında ilk tersane inşa edilmiştir. Fatih Sultan Mehmet'in deniz faaliyetleri önemli olmakla birlikte Türk donanmasını istenilen seviyeye ulaştıramamıştır.

Osmanlı'nın Yakındoğu ve Doğu Akdeniz'de yükselişi ve Türk denizciliğinin evrensel bir seyir içerisine girmesi II. Bayezid (1481-1512) dönemine rastlamaktadır. Osmanlı Devleti'nin deniz politikasıyla karşı karşıya olduğunu fark eden ilk Osmanlı padişahı II. Bayezid olmuştur. II. Bayezid açık denizlerde baş edilemeyeceğinin farkında olmuş ve Venedik ile dostane ilişkiler içerisinde olmuştur. Bu dönemde Kili ve Akkerman kaleleri alınmak suretiyle Karadeniz'in batı sahilleri 1489 yılında Türklerin hakimiyetine geçmiştir. Ve Karpat dağlarının da Osmanlı sınırlarına dahil olmasıyla buralardan getirilen kerestelerle büyük çapta harp gemileri inşa edilmeye başlanmış olup II. Bayezid'in tasavvur ettiği açık deniz filosunun temelleri atılmaya başlanmıştır.<sup>110</sup> Yine bu dönemde tersane biraz

<sup>107</sup> Reşat Baykal, Tersâne-i Âmire'nin Tarihçesi, İdari Yapısı ve Personeli, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, İstanbul, 2015, s.2.

<sup>108</sup> İdris Bostan, Tersâne-i Âmire, mad. TDV.İA., İstanbul, 2011, s.513-516.

<sup>109</sup> Deniz kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, <http://WWW.dzkk.tsk.tr/>

<sup>110</sup> Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri* ...s. 9.



daha büyütülerek Venedik ile yapılan savaşta kullanılan gemilerin birçoğu burada inşa edildi.<sup>111</sup>

II. Bayezid döneminde Osmanlı donanması sayıca Akdeniz'in en güçlü donanmasına sahip olan Venedik donanmasını geçmiş fakat hala üstün ve tecrübeli denizcilere sahip değildi. Kemal Reis'in Osmanlı Devleti'nin hizmetine girmesi ve donanmanın yeniden yapılandırılması Osmanlı'yı Venedik ile açık deniz mücadelesi yapabilecek konuma getirmiştir. Bundan sonra yeniden Akdeniz'e dönülmüş 1499'da İnebahtı, 1500'de Moton, Koron ve Navarin alınmıştır. <sup>112</sup>Bunun yanında Mora'daki stratejik öneme sahip kalelerde düşmeye başlamıştır. İnebahtı ise Osmanlı'nın bundan sonraki dönemlerde Akdeniz'deki faaliyetleri için bir üs olmuştur. Kemal Reis'in bu başarısı Türk denizcilik tarihinde korsanlık devrinin açılmasına aracılık etmiştir.<sup>113</sup>

Ancak Yavuz Sultan Selim (1512-1520) dönemine kadar tersanede büyük bir değişiklik yapılmadığını görmek mümkündür. Denizde de güçlü olmak isteyen Yavuz Sultan Selim tersane ve donanma işlerine önem vermiştir. Cafer Kapudan'ın gözetiminde Galata'dan Kağıthane deresine kadar olan yerde başlatılan 300 göz bulunması tasarlanan tersane inşası 1515 yılında tamamlanmış. Her göz için 50.000 akçe tahsis edilerek 150 çekdiri yapılması emredilmişti. Böylece Galata (Haliç, İstanbul) tersanesi kurulmuş oldu.<sup>114</sup> Bu tersane Osmanlı İmparatorluğunun sonuna kadar devam etmiş ve Gelibolu'daki büyük tersane ikinci dereceye inmiş ancak XVI. yüzyılın sonuna kadar önemini korumuştur.<sup>115</sup>

Osmanlılar denizlerdeki ticareti ellerinde tutan Venediklilerden denizcilik teknolojisi konusunda, Cenevizlilerden ise personel açısından birçok şey öğrenmişlerdir.<sup>116</sup>

1512 yılında tahta geçen Yavuz Sultan Selim'in ilk faaliyeti Mısır da Memlûklü doğu da ise İran faaliyetlerine son vermektir. Yavuz'un ana politikası bu olsa da esas yaklaşan tehlike Portekiz idi. Şah İsmail ile Memlûk sultanının ittifak kuracağı haberleri Yavuz Sultan Selimin yönünü güneye çevirmesine sebep olmuştur. Yavuz Çaldıran öncesi Safevilere karşı ticari bir ambargo uygulamış, İran ipeğinin Batı'ya girişini yasaklamıştır.

<sup>111</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli ..., s.49.

<sup>112</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli ..., s.38.

<sup>113</sup> Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ...*s. 11.

<sup>114</sup> İdris Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII.Yüzyılda Tersane-i Amire, TTK basımevi, Ankara, 1992 s.3.

<sup>115</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, C.2, 1988, s.299.

<sup>116</sup> Reşat Baykal , Tersâne-İ Âmire'nin Tarihçesi, İdari Yapısı ve Personeli, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi , İstanbul, 2015, s.4.

Ticaret yolları üzerindeki Safevilere sınırlar tamamen kapatılmış böylelikle tüccarların giriş çıkışları engellenmiştir.<sup>117</sup>

Doğu Akdeniz ve hac yollarının güvenliğinin sağlanması son derece önemliydi. Bunu sağlamanın en önemli hususu yine güçlü bir donanmadan geçiyordu. Çaldıran savaşı akabinde Osmanlı Devleti'nin 400 gemilik bir donanma hazırlaması Memluk sultanı Kansu Gavri'yi telaşlandırmış. Bunun üzerine Gavri Venedik ve hatta Şah İsmailden yardım talep etmiş ancak bir netice alamamıştır. Doğu Akdeniz ve Dünya tarihi için son derece mühim olan Mısır seferi, Mercidabık ve Ridaniye savaşlarıyla İskenderiye limanı ve Mısır ele geçirilmiş ve ticari yolların hakimiyeti sağlanmıştır.<sup>118</sup>

Yavuz Sultan Selim döneminde 1512-1520 yıllarında Mısır'a düzenlenen ve başarıyla sonuçlanan kara hareketinden sonra Osmanlı İmparatorluğu artık Kızıldeniz vasıtasıyla Hint Okyanusunda faaliyet göstermeye başlamıştır. Bu bölgede Portekizliler bulunuyordu. Yeni fethedilen yerleri elde tutma ve Portekiz tehlikesine karşı donanmanın geliştirilmesi amacıyla Haliç'teki tersanenin Galata'dan Kağıthane'ye kadar genişletilmesine ve gemi inşa tezgahlarının kurulmasına önem verilmiş ve tersane inşası 1515 yılında tamamlanmıştır.<sup>119</sup>

Mısır seferinden döndükten sonra İstanbul tersanesinde gemi tezgahlarının her birine ellışer akçe ödenmişti. Yavuz Sultan Selim denize çıkmak için yüz gali'yi yeterli görmemiş ve yüz elli gemi daha yapılması için emir verdi. Bunların yüz adedi büyük gali, yirmi adedi fosta, yirmi biri barça, üç adedi büyük yelkenli ve altı tanesi de perkendi olacaktı. Bunun için Suriye ve Mısır'dan kürekçiler getiriliyordu.<sup>120</sup> Bu hazırlıklar Rodos'un alınması için yapıldığını düşünen Venedik'i endişelendirmiştir. Yavuz Sultan Selim Mısır ve Suriye'yi ele geçirdikten sonra bu ülkeleri Osmanlı'ya bağlayan deniz yolu üzerinde bulunan Rodos adasının alınmasını zaruri görmüştür. Bunun için büyük bir donanma hazırlığına girişilmiş ömrü kifayet etmeyince Rodos oğlu Kanuni Sultan Süleyman döneminde fethedilmiştir.<sup>121</sup> Kemal Paşa-zade<sup>122</sup> Yavuz Sultan Selim'e "öyle bir şehirde oturuyorsunuz ki anın veli-nimeti denizdir ve deniz feth olmadıkça ve gemi gelmedikçe

<sup>117</sup>M.Feridun Emecen, Yavuz Sultan Selim, Yitik Hazine yay., İstanbul, 2010, s.178.

<sup>118</sup>Dilek Seniha Cenez, 1571 İnebahtı Deniz Muharebesi Sonrası Osmanlı Donanmasının Yeniden Teşekkülü

<sup>119</sup>Bostan, Kürekli ve Yelkenli ...s.52.

<sup>120</sup>İ.Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, C.2, 1988, s.299.

<sup>121</sup>Bostan, Kürekli ve Yelkenli ... s.56.

<sup>122</sup> bkz.Şerafettin Turan, TDV.İ.A., Kemalpaşazade mad., C.25., 2002, s.238-240. ayrıca Şükrü Özen, İ.A.s.240-242, İlyas Çelebi, İ.A., s.242-244., M.A.Yekta Saraç, İ.A., s244-245.

İstanbul mamûr olmaz” demiştir ve Yavuz Sultan Selim’in bu arzusu Kanuni Sultan Süleyman tarafından gerçekleştirilmiştir.<sup>123</sup>

Kanuni Sultan Süleyman dönemine gelindiğinde Türk denizciliği altın çağlarını yaşamıştır. Doğu Akdeniz Osmanlı Hakimiyetine girmiş mücadeleler bu kez Orta ve Batı Akdeniz’e doğru dönmüştür.<sup>124</sup> Barbaros Hayreddin Paşa, kardeşleri Oruç ve İlyas reisler ve Seydi Ali reis gibi dönemin ünlü denizcileri Akdeniz’de mutlak bir hakimiyet sağlamışlardır. Barbaros Hayreddin Paşa Kanuni Sultan Süleyman’ın daveti üzere İstanbul’a gelmiş ve kendisine Kaptan-ı Deryalık nişanı verilmek suretiyle Osmanlı hizmetine girmiştir.<sup>125</sup> Barbaros’un Osmanlı Devleti’nin emri altına girmesi devrin fazilet ve mefkuresine uygun bir durum olmuştur. Böylece Orta Avrupa ve Akdeniz hakimiyeti ile Avrupa tam bir kısaç içine alınmış ve Frenkler Okyanuslarda da sıkıştırılmıştır.<sup>126</sup> Barbaros Hayreddin Paşa Osmanlı Deniz gücünü dış politikanın vazgeçilmez bir unsuru haline getirmiş, İstanbul Tersanesinde yeni gemiler inşa ettirerek mevcut donanmayı daha güçlü hale getirmiştir. 1534 yılında mahiyetindeki yüz gemiden oluşan donanmasıyla Tunus’a doğru yola çıkmıştır. İtalya kıyılarını yağmalayan ve Benzert’e kadar ilerleyen Barbaros Hayreddin Paşa İspanya kralı V.Karlos’un üçyüz gemilik donanması ile karşılaşınca Cezayire çekilmek zorunda kalmıştır.<sup>127</sup>

### 2.3.2. Barbaros Hayreddin Paşa ve Preveze Deniz Savaşı

1538’de Ege’deki bir dizi adanın Venediklilerden alınması, Akdeniz’de ticari ve askeri çıkarları bulunan Avrupa Devletlerini harekete geçirmiştir. 27 Eylül 1538 tarihinde Barbaros Hayreddin Paşa komutasındaki Osmanlı donanması ile Cenevizli Amiral Doria komutasındaki Haçlı donanması arasında gerçekleşen Preveze Deniz Savaşı Osmanlı’nın Akdenizdeki hakimiyetini kesin olarak belirlemesi bakımından büyük öneme sahiptir. Preveze Akdenizdeki Osmanlı hakimiyetinin başlangıcıdır.<sup>128</sup>

Osmanlı Deniz kuvvetleri komutasını alan Barbaros Hayreddin Paşa aynı zamanda Batı Akdeniz’de Cezayir’de korsanların kumandanı olarak Akdeniz’de Hıristiyan donanmalarının karşısına çıktı. İlk iş olarak Korun’u geri alan Barbaros’un son büyük

<sup>123</sup> Turan, a.g.e., s.439.

<sup>124</sup> Ersin Gülsoy, “XVI- XVII. Yüzyıllarda Akdeniz’de Osmanlı Hâkimiyeti”, *Türkler*, C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002, s. 589-598

<sup>125</sup> Yaşar Yücel, Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 289.

<sup>126</sup> Turan, a.g.e., s.434.

<sup>127</sup> Yaşar Yücel, Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 289.

<sup>128</sup> Halil İnalcık, *Osmanlılar, Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile İlişkiler*, Timaş yayınları, İstanbul, 2010, s.41.

karşılaşması Preveze oldu. Burada haçlı donanmasına karşı büyük bir zafer kazanılmıştır.<sup>129</sup>Barbaros ege adalarına saldırıp buraları yağmalarken Hıristiyanlar filolarını oluşturmaya başlamışlardı. Preveze açıklarında demirleyen müttefik donanmasının mevcudu bilgiler farklı olmakla beraber İspanya ve Portekiz seksen kalyon, Venedik on kalyon ve yetmiş kadirga, papalık otuz altı kadirga, Malta on kadirga, Ceneviz bir kalyon ve elli iki kadirga ile diğer devletlere ait kırk dokuz kalyon olmak üzere toplam kare yelkenli 140 kalyon, 168 kadirga ve pek çok nakliye gemisiyle 55.000 askerden oluşuyordu. Buna karşılık Barbaros'un donanmasında kadirga türü 122 gemi ve 20.000 asker bulunuyordu.<sup>130</sup>Barbaros Hayreddin Paşa savaşmak yerine bekleyerek daha çok şey kazanılacağını görmüş. Ancak çevresinde denizden anlamayan, sürekli yaygara çıkararak, savaşla sonuçlanacak bu hazırlığı ertelemenin korkaklık olduğunu düşünen profesyonel savaşçılarla doluydu. Rakibi Andrea Doria elverişsiz bir alandayken Barbaros iç tarafları tutmuştu.Dönemin en ünlü ve güçlü iki deniz kaptanı karşı karşıyaydı.<sup>131</sup>

Barbaros Hayreddin Paşa yanındaki deniz adamlarının bir an önce savaşa girilmesi yönündeki etki ve baskılarının altında iken Kanuni Sultan Süleyman'ın donanmaya eşlik etmesi için gönderdiği Hadım Monuc'un da Sinan reis ve diğer deniz adamlarını desteklemesiyle savaşa girilmiştir. Barbaros'un komutasında olan Osmanlı filosu Art'a Körfezinden çıkarak hilal şeklinde dizilmişti.<sup>132</sup> Bu savaş düzenini tahmin etmeyen ve savaş hattı oluşturmamış düşman donanmasına yaklaşıp top menziline girince gemilerin baş tarafına konulmuş üçer top ateşe verilmiş ansızın ve şiddetli bir şekilde yapılan bu saldırı karşısında düşman ordusu Korfu'ya doğru hareket etmiştir.<sup>133</sup> Ağır ve uzun süren mücadele sonunda Barbaros bir Venedik kadirgası, beş İspanyol nefi ele geçirmişti. Ertesi gün rüzgarın hafiflemesiyle Doria ve gemileri zarar görmeden uzaklaşmıştır.Bu Barbaros'un elde ettiği en tarihi başarısı idi.<sup>134</sup>

<sup>129</sup> Halil İncılık, Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Eren yayıncılık, İstanbul, 2000, s.60.

<sup>130</sup> İdris Bostan, Preveze Deniz Muharebesi, mad., TDV İ.A., C.34, 2007, s.343.

<sup>131</sup> E.Hamilton Currey, Akdeniz'in Büyük Korsanları, İstiklal Kitapevi, İstanbul, 2007, s.207-211.

<sup>132</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, Cilt 6, s. 275; Hammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, s. 144.

<sup>133</sup> Ali Rıza Seyfi, Barbaros Hayrettin Paşa, Çev. Yunus Yiğit, Yeni Çizgi yay., İstanbul, 2006, s.150.

<sup>134</sup> Currey, a.g.e., s.216.

Preveze deniz Savaşı Akdeniz tarihinde bir dönüm noktası olmuştur. 1538 tarihinden sonra Osmanlı denizde karşısına çıkılamayan bir güç olarak denizlerde hakimiyetini kurmuş oldu.<sup>135</sup> İnebahtı yenilgisine kadar Akdeniz'in tek hakimi Osmanlılar olmuştur.<sup>136</sup>

Preveze savaşı birçok yönüyle bambaşka bir savaştı. O dönemde kadirga olarak bilinen kürekli gemilerin savaşıydı. Komutanların yetenekli oluşlarının yanında yaşları da dikkat çekiyordu. Andrea Dore yetmiş yaşında iken Barbaros Hayreddin Paşa seksen iki yaşında idi. Savaşın iki tarafının da işi ağırdan alması, inisiyatif ve kuvvet kullanmaktan uzak durması yönüyle de Preveze Deniz Savaşı son derece ilginçtir.<sup>137</sup> Barbaros Hayreddin Paşa'nın gemilerinin yapım ve topçuları ona avantaj sağlamıştı. Türk gemileri düşman gemilerine oranla daha hafif ve manevra kabiliyeti daha yüksek teknelerdi ve bu tekneler istedikleri yerde düşmanı çevirip top ateşine tutuyor iken Hıristiyan kadirga ve kalyonları ağır hareket ediyordu.<sup>138</sup> Rüzgarın tamamen kesilmesi sonucu büyük kalyonlar hareketsiz kalmış ve manevra kabiliyetini kaybetmiştir. Türk Kaptan-ı Deryasının tercihi ise kürekli hareket eden kadirgalar olmuştur.<sup>139</sup>

Barbaros Hayreddin Paşa Kanuni Sultan Süleyman'ın emriyle İspanya karşısında zor durumda olan Fransa donanmasına yardım için 110 kadirgadan oluşan donanmayla Fransa'ya gönderilmiştir. Bu sefer Barbaros Hayreddin Paşa'nın son seferi olmuştur. (1543)<sup>140</sup>

Kanuni Sultan Süleyman dönemindeki bu önemli başarılar ne yazık ki kendinden sonraki hükümdarların denizlere karşı aynı hassasiyeti göstermemesi ve Kaptan-ı Deryalık makamına liyakatsiz kişilerin getirilmesi Osmanlı'nın denizlerdeki hakimiyetin atılın çağının yavaş yavaş yitirilmesine sebep olmuştur.

Blanchard, Preveze Deniz Savaşını şöyle değerlendirmektedir: *“Türk Bahriyesi Preveze Savaşı ile en yüksek noktasına çıkmıştır. Denize hakimiyet olmadan dünyaya hakimiyet iddia olunamaz. Şu halde bu yeni doğan bahriyenin karşısında ne mühim bir ödev vardı. Önce Boğazlar, sonra Marmara, ardından Karadeniz, sonra Ege ve en nihayet Doğu*

<sup>135</sup> İnalçık, *Osmanlılar, Fütühat*, ...s. 41. İnalçık, *Kuruluş ve İmparatorluk Sürecinde Osmanlı: Devlet, Kanun, Diplomasi*, Timaş Yay. , İstanbul, 2011, s. 166. Hakkı Dursun Yıldız, *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, C. 10, Çağ Yay. , İstanbul, 1989, s. 353.

<sup>136</sup> Yaşar Yücel, *Muhteşem Türk Kanunu İle 46 Yıl*, TTK yayınları, Ankara, 1987, s.71.

<sup>137</sup> Currey, a.g.e., s.201

<sup>138</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, Hayat yayınları, C.6, İstanbul, 1965, s.276.

<sup>139</sup> Erhan Afyoncu, *Sorularla Osmanlı İmparatorluğu III*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2007, s.140.

<sup>140</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, 1988, s.577.

*Akdeniz kıyılarını, buralarını yağma ve tahrip eden düşmanlardan temizlemek.. Vaktiyle Hristiyanların Anadolu sularında idame ettikleri huzursuzluğu ve emniyetsizliği bundan sonra onlar için batı istikametinde ve daima daha ileriye yaymak. En nihayet siyasi dengede deniz üstünlüğünün muazzam ağırlığını hissettirmek.”*<sup>141</sup>

### **2.3.3. Malta, Kıbrıs ve Girit'in Alınması**

Preveze Deniz Savaşı Osmanlı'nın Akdenizdeki üstünlüğünü perçinlemiş ancak Osmanlı'nın Akdeniz'i istedikleri gibi kullanabilmeleri önündeki engel Girit, Kıbrıs ve Malta idi. Özellikle Akdenizi doğu ve batı olarak ikiye ayıran Malta Adası denizcilik açısından son derece mühimdi.<sup>142</sup> Malta adasında 1522'de Rodostan çıkarılan kendilerine Malta Şövalyeleri adı verilen St.Jean şövalyeleri bulunuyordu.1564 tarihinden sonra İspanya'nın kuzey Afrikadaki Gomer şehrini fethi ve Malta filosunun Osmanlı korumasındaki gemilere saldırması denizlerdeki dengeyi Osmanlı aleyhine bozmaya başladı.Kanuni Sultan Süleyman Rodostan sürülen St.Jean şövalyelerini Malta'dan da çıkarmanın zamanının geldiğine inanıyordu.Şövalyelerin faaliyetleri Osmanlı Devleti'nin ticaretine zarar vermeye başlamıştı.<sup>143</sup>Malta'nın alınmasını gerekli kılan önemli sebeplerin başında adadaki Müslüman esirlerin kötü koşulları ile Maltalıların Osmanlı ticaretine zarar vermesinin yanısıra adanın stratejik durumunun payı büyüktü. 1565'te içinde tacirler ve hacıların bulunduğu Bostancı Başı barçasına saldırılması savaşa sebep olmuştur.<sup>144</sup>

1565 yılında Osmanlı donanması Malta önüne demirlendi. Savaşı teslim olmayı kabul etmeyen Malta şövalyeleri birkaç gün içinde toplar dahil bütün ağırlıklarını adaya taşıdı. İspanya ve diğer Haçlı güçlerinden aldığı destekle Malta şövalyeleri direnişini sürdürdü ve kuşatma kaldırıldı. Malta seferi sırasında 20.000 asker hayatını kaybederken sonuçtan sorumlu tutulan Mustafa Paşa vezaretten azledilmiştir.<sup>145</sup>

Kanuni Sultan Süleyman Malta'nın intikamını almak için yeni bir donanma hazırlanması emrini vermiştir. Bunun üzerine Gelibolu'da on sekiz gözlü bir tersane inşasına başlanmıştır. Tersane inşaatı için gerekli kereste, taş ve tuğla nevinden malzemeler Gelibolu'daki eski sarayın yıkılmasıyla karşılanmıştır. Gelibolu tersanesi inşası devam

---

<sup>141</sup> Alb. Blanchard, Şerefli Kadırgalar Devrinde Türk Bahriyesi, Çev.Sermet Gökdeniz, Genelkurmay Başkanlığı, İstanbul, 1947, s.24.

<sup>142</sup>Nejat Tarakçı, Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkieri, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, s.49.

<sup>143</sup> Yaşar Yücel, Ali Sevim, (1992), *Türkiye Tarihi*, TTK yay., Ankara, C.2, s. 292; İdris Bostan, (2007) *Osmanlılar ve Deniz*, Küre yay., İstanbul, s. 21.

<sup>144</sup> Şahabeddin Tekindağ, "Malta", *İA*, C.7, M.E.B. yay., İstanbul, s. 262.

<sup>145</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli ...s.82.

ederken 1566 yılında Akdeniz'e çıkarılacak donanma için diğer tersanelerde de gemi yapımına başlanmıştır. Malta, Sicilya veya Güney İtalya'ya yapılacağı düşünülen seferin Avusturya üzerine yapılmasının planlanması Akdeniz hareketinin ikinci plana ertelenmesine neden olmuştur.<sup>146</sup>

XVI. yüzyılda ticari önemi son derece büyük olan Kıbrıs ise henüz alınmamıştı. II. Selim Şeyhülislam Ebussuûd Efendinin fetva ve desteğini de alarak Kıbrıs'ı hakimiyeti altına alma çalışmalarına başladı. Kıbrıs'ın İslam toprağı oluşu bu fetvanın verilmesinin en önemli gerekçesidir.<sup>147</sup> Adanın etrafındaki Anadolu sahilleri, Şam korusu ve İskenderiye kıyıları Müslüman nüfusun olduğu bölgelerdi.<sup>148</sup> Kıbrıs'a yapılacak sefer öncesi İstanbul Tersanesi'nde 12 başarda, kadirga ve kalyata inşa edilmiş, 45 başarda, kadirga ve kalyata, 7 top gemisi, 3 taş gemisi ve 3 palaşkerme tamir edilmiş ve 79 gemi ve kayık hazırlanmıştır.<sup>149</sup> Seferin başına serasker olarak Lala Mustafa Paşa tayin edilmiştir. Donanma komutanlığına ise Piyale Paşa getirildi. Lala Mustafa Paşa ile birlikte Anadolu Beylerbeyi İskender Paşa, Karaman Beylerbeyi Hasan Paşa, Sivas Beylerbeyi Behrâm Paşa, Zulkadriye Beyi Mustafa Bey, Halep Beylerbeyi Derviş Paşa, azledilen Şehrizor Beyi Muzaffer Paşa, Mora, Tırhala, Yanya, İlbasan ve Prizren Beyleri takımları ile savaşa katıldı.

150

Kaptan Ali Paşa Mayıs 1571'de Beşiktaş'tan Akdeniz'e doğru yola çıkmışlardı. Padişah ise Yedikule'ye dek İslam askerlerini uğurlamıştı.<sup>151</sup> Donanma üç grup halinde denize açıldı. Birinci filo Murad Reis'in komutasında 25 büyük gemiden oluşuyordu ve Mart ayında denize açılarak Rodos'a yöneldi, Piyale Paşa'nın komutasındaki 95 gemiden (65 kadirga ve 30 kalyonla) oluşan ikinci filo Nisan'da denize açıldı ve üçüncü filo ise, Kaptân-ı Deryâ Müezzinzâde Ali Paşa komutasında, Mayıs ayında, 60 kadar gemi ve çeşitli nakliye gemileri (36 kadirga, 12 çektiri ve 8 mauna) ile denize çıktı. Bu nakliye gemilerinde toplar, hayvanlar ve erzak yer alıyordu. Tavşan adası, Gelibolu, Boğazhisarı, Bozcaada, Midilli, Sakız, Sığıcak, Susam Boğazı, İstanköy, Rodos, Meis, Fenike güzergahlarını

<sup>146</sup>Şerafettin Turan, "Rodos'un Zaptından Malta Muharasasına, Kanuni Armağanı", TTK yay., Ankara, 1970, s. 106-108.

<sup>147</sup>Hüseyin Algül , "Osmanlılar Devrinde Kıbrıs Seferinin Mânevî Cephesi ve Ebussuud Efendi'nin Seferle İlgili Fetvası", UÜİFD, Sayı: 2, Cilt: 2, Yıl:2, 1987, s.37-42.

<sup>148</sup> Piri Reis, (1973), *Kitâb-ı Bahriyye, C.1-2*, Haz: Yavuz Senemoğlu, Tercüman Yay. , Ankara s. 278.

<sup>149</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli....s.84.

<sup>150</sup>Feridun Bilgin, Kıbrıs'ın Fethi İçin Yapılan Hazırlıklar (Arşiv Belgelerine Göre), Mukaddime, 6 (1), 79-100 doi: 10.19059/mukaddime.21655.2015.

<sup>151</sup> Kâtip Çelebi, (1980), *Tuhfetü 'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, Haz. Orhan Şaik Gökyay, Ofset yayınları, İstanbul, s. 109.

seyreden donanma Kıbrıs'a ulaşmıştır.<sup>152</sup> Piyale Paşa komutasında bulunan donanma Kıbrıs adasının güneyindeki Tuzla kıyısına demirlenmiştir. Kıbrısın tam ortasında stratejik öneme sahip Lefkoşa'nın alınması öncelikli hedef olmuş ve kuşatmanın otuz birinci gününde 1570'de Lefkoşa kalesi alınmıştır.<sup>153</sup> Akabinde Girne ve Baf kaleleri savaşmadan teslim alınmıştır.<sup>154</sup> Lefkoşa'nın alınmasından bir yıl sonra 1571'de Vezir Mustafa Paşa Magosayı teslim almıştır.<sup>155</sup> Osmanlı Devleti'nin son askeri başarısı sayılan Kıbrıs'ın fethi (1570-1571)'nden sonra adaya büyük bir ordunun götürülüp orada bakımının sağlanması ve Hıristiyan donanmasının iletişim ağlarının kesilmesi gerekiyordu. Bu zafer Osmanlı'nın kara ordusu ve donanmanın iş birliğiyle kazanılmış büyük bir zaferdi.<sup>156</sup>

### 2.3.4. İnebahtı Yenilgisi ve Osmanlı Donanmasında Islahat Çalışmaları

Avrupadaki yenilmez Osmanlı düşüncesini değiştiren ve Osmanlı Devleti'nin ağır mağlubiyetine sebep olan İnebahtı Deniz Savaşı (sıngın donanma savaşı)<sup>157</sup> Osmanlı ve Avrupa Tarihinde önemli bir yere sahiptir. Kıbrıs'ın Türkler tarafından ilhakını hazmedemeyen Haçlılar yeniden harekete geçmiş ve Kıbrıs'ı kurtarmayı amaçlayan bir ittifak oluşturmuştur. Aslında Avrupalıların asıl amaçları Türkler tarafından ele geçirilmiş bütün Hıristiyan topraklarını almaktır.<sup>158</sup> Başta papalık olmak üzere Venedik ve İspanya gibi büyük donanmalara sahip devletlerin katılımıyla haçlı ittifakı kurulmuş oldu. Kutsal ittifak da denilen haçlı birliği hedefine 7 Ekim 1571 tarihinde Osmanlı ile yapılan İnebahtı Deniz Savaşını kazanarak ulaştı. Haçlı ittifakı adına İspanya kralının oğlu Don Juan donanma komutanlığına tayin edilmiş ve mahiyetine 243 gemi 37.000 asker bulundurmıştır. Buna karşılık Osmanlı Donanması komutanlığına yalnızca 230 gemi ve 25.000 asker ile hep kara ordusu yönetmiş Müezzinoğlu Ali Paşa getirilmiştir.<sup>159</sup>

<sup>152</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli...s.85.

<sup>153</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, (2011), *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, TTK yayınları, Ankara, s. 14; Yaşar Yücel-Ali Sevim, (1990), *Türkiye Tarihi, Osmanlı Dönemi (1730-1839)*, C.IV, TTK yay., Ankara, s. 4; İdris Bostan, (2007) *Osmanlılar ve Deniz*, Küre yay.İstanbul, s. 24. ; Halil İnalçık, (1964), "Kıbrıs Fethinin Tarihi Manası", *Kıbrıs ve Türkler*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, S. B2, Ayyıldız Yay. , Ankara, s.24.

<sup>154</sup> "Kıbrıs'ın Fethi", *Türk ve İslam Ansiklopedisi*, C. 4, s. 609; Nuri Çevikel, *Akdeniz'de Bir Osmanlı Adası Kıbrıs*, s. 64.

<sup>155</sup> Feridun Bilgin, a.g.m.

<sup>156</sup> İnalçık, *Osmanlılar, Fütühat*, ...s. 47.

<sup>157</sup> İdris Bostan, İnebahtı Deniz Savaşı mad., TDV İ.A., C.22, 2000, s.287-89, Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, (1989), *Solak-Zâde Tarihi*, Haz.Vahit Çabuk, C.2, Kültür Bakanlığı Yay.Ankara, s. 326

<sup>158</sup> Stanford J., Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Çev.Mehmet Harmanacı, e.yay., İstanbul, C.I, 2008, s. 223.

<sup>159</sup> Mücteba İrgürel, *Zirveden Dönüş; II. Selim'den III. Mehmet'e*, Türkler, C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002, s. 647.



İnebahtı Seferi'nin güzergâhını gösteren bir ruûs defterine göre donanma 19 Mayıs 1571 Sakız'da ve 27 Mayıs 1571 Eğriboz'da idi. Aynı gün Uluç Ali Paşa altı başarda, bir kadirga ve on bir kalyata ile gelmiş, bunlardan ikisini Hacı Murad Reis ile İstanbul'a göndermişti. Yine Trablusgarp Beylerbeyi Câfer Paşa da bir kadirga ve bir kalyata ile donanmaya katılmıştı. Donanma altı yedi gün Eğriboz'da kalıp bütün gemiler yağlandıktan sonra 3 Haziranda buradan ayrıldı. Bundan birkaç gün sonra kaptan-ı deryâ kendi donanmasıyla Pertev Paşa'ya ulaştı ve birlikte Girit üzerine gidildi. Bu sırada İstanbul'dan gelen emirlerde donanmanın Girit civarında fazla oyalanmaması istenmiş, kaptan-ı deryâyâ da Pertev Paşa ile birlikte hareket etmesi tavsiye edilmişti.<sup>160</sup> Osmanlı Deniz kuvvetleri Girit başta olmak üzere Cerigo (Çuha adası), Zonte (Zoklise), Kefolonyo ve Korfu akınlar yapılarak tahrip edilmiş, Arnavutluk'ta Sopot, Ulgun, Bor ve Budua kaleleri tahrip edilmiştir.<sup>161</sup> 22 Eylül'de donanma İnebahtıya gelmiş ve karşısındaki Balyabadra'da demirlenmiştir. İki donanma 7 Ekim 1571 tarihinde öğle saatlerinde karşı karşıya gelmiş ve mücadele akşam güneşin batmasıyla sona ermiştir.

Savaş neticesinde kaptan-ı deryâ Müezzinoğlu Ali paşa başta olmak üzere sancak beyleri ve alay beyleri, tersane emini ve kethüdası hayatlarını kaybetmiş 3000'e yakın kişi ise esir düşmüştür. Osmanlı donanmasında 193 gemi ya batırılmış ya da ele geçirilirken gemilerdeki 15.000 forsa serbest bırakılmıştır. Müttefik donanmasında 8000 ölü, 21.000 yaralı aynı zamanda 15 kadirga batmış ve tahrip edilmiştir. Birçok İspanyol, İtalyan ve Maltalı asilzade ölürken donanma kumandanı Don Juan yaralanmıştır.<sup>162</sup> Özetle; Osmanlı donanması yerle bir olmuştur. Önemli kaptanlarını ve işbilir mürettebatını ve gemilerini kaybetmiştir.<sup>163</sup> Osmanlı XV. yüzyıldan bu yana ilk kez yenilgi ile yüzleşiyordu. Ayrıca Avrupa da ilk kez, Osmanlıların eskisi kadar güçlü olmadıklarını anlamıştı.<sup>164</sup>

İnebantı yenilgisinden sonra telaşlanan Kılıç Ali Paşa, Sadrazam Sokullu Mehmet Paşa'ya “gemi teknesi yapmak mümkündür, fakat 200 sefineye beş altı yüz lenger (çapa) ve buna göre palamar yelken, halat, ip bulmak ihtimali yoktur.”sözüne karşılı Sadrazam'ın cevabı müthişti: “.... Paşa hazretleri, sen henüz bu Devlet-i Aliyyeyi bilmemişsin be!... Vallah böyle itikad eyle. Bu devlet ol devlettir ki, murat edinirse cümle donanmanın lengerlerini ve serenlerini gümüşten, çarmıklarını ibrişimden, yelkenlerini atlastan etmekle

<sup>160</sup> İdris Bostan, İnebahtı Deniz Savaşı mad., TDV İ.A., C.22, 2000, s.287-89.

<sup>161</sup> İnalçık, Halil, Mühimmelere Göre İnebahtı Deniz Savaşı, Türk Denizcilik Tarihi, edt.Bület Arı, Ankara

<sup>162</sup> Bostan , İnebahtı Deniz ...s.287-89.

<sup>163</sup>İlgürel, Zirveden Dönüş ...”, s. 647; Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, s.154

<sup>164</sup> Stanford J. Shaw, *a.g.e.*, s. 22; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 21.

*şuabet çekmez ve herhangi bir geminin mutat üzere alâtunu ve yelkenlerini yetiştiremezsem bu minval üzere benden al....”* <sup>165</sup>

Artık Osmanlı Donanmasının yeniden inşâsı gerekiyordu. Bunun için Sadrazam Sokullu Mehmet Paşa işe koyuldu. Öncelikle İstanbul, Galata ve Fener kadıları ile şehremini, Tersane-i Amire ile Tophane sorumluları, yeniçeri ağası, topçubaşı, cebecibaşı ve top arabaları sorumlusu olan arabacıbaşı da dahil herkesin desteğini almıştır. İstanbul, Gelibolu, İzmit ve Sinop tersaneleri olmak üzere Varna, Silistre, Semendire, Burgaz, İğneada, Vize, Ahyolu, Süzebolu, Midye, Kefken, Bartın, Samsun, Biga, Gemlik, Edremit, Rodos, Alanya, Antalya ve Sakarya üzerinde gemi inşasına başlandı. İnşâ edilecek gemiler, kadirgalar ve bunun daha küçük ölçeklisi galitalardı. <sup>166</sup> Gemi yapmakta olan her yere lazım olan kereste, gemi demîrî, zift, kürek, yelkenbezi, halat gibi ihtiyaçlar için emirler verilmişti. Bir taraftan gemileri kalafatlamak için kalafaçılar tedarik olunurken, diğer taraftan da gemilere kürekçi ve tüfekçiler hazırlamaktaydı. <sup>167</sup> Sokullu Mehmet Paşa İnebahtı savaşında Venediklilerin kullandıkları müthiş ateş gücüne sahip mavunalarından çok etkilenmiş ve Sinop limanında iki mavuna inşa edilmesini istedi. Daha sonraki zamanlarda Osmanlı'nın bu mavunaları çok sayıda kullandığı görülmektedir. <sup>168</sup>

---

<sup>165</sup>Nejat Gülen, Şanlı Bahriye -Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973, Kastaş yay., 2.Baskı, 2001, s.23.

<sup>166</sup>Daniel Panzac, Osmanlı Donanması 1572-1923, Çev. Ahmet Maden/ Sertaç Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s.8 vd.

<sup>167</sup>Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri* ....s. 21-22

<sup>168</sup>Panzac, a.g.e., s.8 vd.

### 3. BÖLÜM

#### 3. XVIII. YÜZYILDA TÜRK DENİZCİLİĞİ, KANUN VE DÜZENLEMELER

Osmanlı Devlet'i yakın çağların başında toprak bakımından dünyanın en büyük imparatorluklarından biriydi. Bugün Anadolu, Trakya, Bulgaristan, Sırbistan, Romanya (Eflak ve Boğdan), Arnavutluk, Karadağ, Yunanistan, Kafkasya, Irak, Suriye, Filistin, Hicaz, Mısır, Trablusgarp, Tunus, Cezayir ve Akdeniz'in doğusunda bulunan Girit ve Kıbrıs adaları ve Ege Denizinin bütün adaları Osmanlı İmparatorluğunun sınırları içerisindeydi. Ayrıca Karadeniz, Marmara, Ege denizi, Kızıl deniz tamamıyla Türk gölü iken Akdeniz kıyılarının dörtte üçü de Türk idi. Türk toprakları Adriyatik denizi ve Basra Körfezi kıyılarına uzanmaktaydı.<sup>169</sup>

Osmanlı Devleti'nin gerilemesine sebep olan şüphesiz bir çok etken vardır. Şehzadelerin sancaklara gönderilmemesi ve devlet işlerinde yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olmadan yönetime gelmesinden ya da küçük yaşta tahta çıkmasından<sup>170</sup> tutun eğitim alanındaki gerilik, yeniçeri ocağında kanunnamelerin bir kenara bırakılıp manasız geleneklere geçilmesi, ekonomide geri kalınması Avrupa'nın ekonomide yaptığı hızlı ilerlemenin yakalanamaması, Osmanlı'nın devletler arası münasebetlerde yalnız kalma prensibini benimsemiş olması, Diplomasi usullerinin yetersizliği gibi sebepleri saymak mümkündür. Bütün bunlara karşı yapılan yeni düzen çalışmaları ise yetersiz kalmıştır.<sup>171</sup>

Osmanlı Devleti'nin Gerileme ve çöküşüne neden olan en önemli olaylardan biri de Deniz gücünün zayıflaması ve bu nedenle ülke topraklarının Denizci Avrupa devletleri tarafından her yerden tehdite açık hale gelmesidir. Üç kıtaya yerleşen, Akdeniz'in büyük bir bölümünü elinde bulunduran, Hindistan ve Uzak Doğu'nun ham madde ve pazarları ile Avrupa arasında yer alan, Boğazlar, Tuna ve Karadeniz'in diğer önemli ve büyük akarsularını elinde tutan Osmanlı için dengeler değişmeye başlamıştı.<sup>172</sup>

Osmanlı Devleti XVIII. yüzyılda bütün dönemlerde olduğu gibi deniz teknolojisindeki gelişim ve değişimleri takip etmiştir. Bu bağlamda güçlü bir donanmaya

<sup>169</sup>Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, C.5, TTK Basımevi, Ankara, 2011, s.1.

<sup>170</sup> bkz. IV. Mehmet

<sup>171</sup> Karal , a.g.e., s.2 vd.

<sup>172</sup> Tarakçı, a.g.e., s.213.

sahip olmak amacıyla ilk olarak Kadirga'dan Kalyon'a geçilmiştir.Yine 1701 Bahriye Kanunnamesi ile kalyonculuk geliştirilmeye çalışılmış aynı zamanda Osmanlı denizciliği yeniden düzenlenmiştir.

### 3.1. Kadirga'dan Kalyona Geçiş

Osmanlı bahriyesinde kalyon türünden harp gemileri ilk defa göğe ismiyle II. Bayezid devrinde kullanılmıştır. Kanunî devrinde de 1500-2000 tonilâtoya kadar yük taşıma kapasitesine sahip ve karaka türünden büyük gemiler kullanılmıştır. Bu gemiler her ne kadar kürekle sevk olunur ise de hareketleri başlıca yelken ve direğe yani rüzgâra bağlı hareket ettiği için harp sırasında rüzgâr esmediği zamanlarda işe yaramazlardı. Bu yüzden bunlara karşı kadirgalarla harbe girilebilir ve başarı sağlanabilirdi. Bundan dolayı Osmanlılar tarafından bu gemiler genellikle nakliyat işlerinde kullanılmıştır. Kanuni Sultan Süleyman devrinden sonra bir süre bu gemilerin kullanımından vazgeçilmiştir. Girit seferinin başladığı 1645 yılında ise Tersane Muhasebe defterleri ve Ahkam defterlerindeki kayıtlardan kereste temini ile alakalı hükümlerden seferin başlangıcından itibaren daha çok mavna<sup>173</sup> denilen gemilerin yapıldığını öğrenmekteyiz.<sup>174</sup> 1650 yılına gelindiğinde bu türden kalyonların sayılarının arttırılması ve kullanılması yaygınlaştırılmıştır.<sup>175</sup>

Osmanlı Devleti çeyrek asır süren Girit meselesinde Kadirgaların Kalyonlar karşısında güçsüz ve zayıf kaldığını görerek bir takım değişikliklerle 1650'de 30 kalyondan oluşan bir filo inşa etme çalışmalarına başlamış ancak başarılı olunamamıştır.<sup>176</sup> Osmanlılara ait Burtun denilen ilk kalyon ise Girit seferi öncesinde 1644 yılında inşa edilmişti.Bir kalyonun masrafı bir kadirganın dört katı kadar etmekteydi.<sup>177</sup> Girit seferinin başladığı tarihte Tersane'deki gemi yapım faaliyetleri arasında 15 kadirga inşa, 33 kadirga ve 4 başarda tamir edildiğini öğrenmekteyiz ancak kalyon ile ilgili herhangi bir bilgiye ulaşılmamıştır.<sup>178</sup> Dolayısıyla kalyon inşasının XVII.yüzyılın ikinci yarısına kaldığı görülmektedir.Osmanlı Devleti'nin XVII.yüzyılın ikinci yarısından itibaren kalyona geçme teşebbüsleri iki aşamada gerçekleşmiştir.İlk aşama 1650-1662 yılları arasındaki deneme dönemi olup başarısız olununca kadirgaya geri dönülmüştür.İkinci aşama 1682'de yeniden

<sup>173</sup> Osmanlı'da mavnaların menşei ile ilgili geniş bilgi için bkz. Mehmet Mazak, Osmanlı'dan Günümüze Kaybolmuş Denizcilik Mesleği İstanbul Mavnalari, 2010, Deniz Ticaret Odası yay. İstanbul.

<sup>174</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli ...s.114.

<sup>175</sup> Pakalın, a.g.e., s.153.

<sup>176</sup> İdris Bostan, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006, s.252.

<sup>177</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli ... s.114.

<sup>178</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli... s.114.

başlatılmış bu kez kalıcı olmuştur.<sup>179</sup>Katip Çelebiden rivayet edilir ki devrin Şeyhülislamı Abdurrahim Efendi Katip Çelebiye Osmanlı donanmasının geçmişte kalyon kullanılıp kullanılmadığını sormuştur. Bunun üzerine Katip Çelebi şu cevabı vermiştir: Kıbrıs ve Tunus'un fethinde asker, top ve mühimmat taşımak için kalyon, burtun ve diğer neviden gemiler kullanılmıştır. Ancak savaş gemisi olarak yalnızca kadirga ve mavna bulundurulmuştur. Buna kanıt olarak da Barbaros'un preveze başarısını göstererek burada kalyon ve kadirgalara karşılık sadece kadirga kullanılmıştır der.<sup>180</sup>

Osmanlı Donanmasının esas gücünü kadirgaların oluşturduğu dönemlerde dahi kalyonun kullanıldığını söylemek mümkündür. Yaygınlık kazanmamakla birlikte kalyon ve kalyon tipi gemiler savaş gemisi ve ticaret gemisi olarak kullanılmışlardır.Savaşlarda kullanılan kalyonlara ilk örnek 1488'de Mustafa Tanburi'ye ait olan kalyon ve 1498 yılı İskenderiye'ye gitmek üzere İstanbul'da ikmal yapan kalyon ve Sinop'ta Kemal ve Barrak reisler tarafından inşa edilip İnebahtı, Moton, Koron seferlerinde kullanılmış olan barça/göke türünden kalyonlar gösterilebilir.<sup>181</sup>

### **3.2. Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 Bahriye Kanunnamesi**

Osmanlı Devleti'nin önemli başarılar sağladığı kürekli donanmalar XVII. yüzyılın sonundan başlanarak, XVIII. yüzyılın ortalarına kadar tamamen terk edilmiştir. 1682 yılından itibaren ise yerini kalyonlara bırakmıştır.<sup>182</sup> Donanmada kalyonların ön plana çıkmasıyla Osmanlı bahriyesinin yeniden şekillendirilmesi gerekli görülmüştür. Osmanlı Denizciliğini düzenlemek ve kalyonculuğu geliştirmek için yapılmış en önemli düzenleme 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesidir.<sup>183</sup> Kanunnamenin hazırlanmasındaki en önemli aktör ise Mezemorta Hüseyin Paşa olmuştur. Ancak Paşa'nın kanunnamenin hazırlanmasından hemen sonra vefat etmesiyle Abdülfettah Paşa'nın kaptan-ı deryalığı döneminde kanun yeniden ilan edilmiş ve uygulanmıştır.<sup>184</sup> Mezemorta Hüseyin Paşa daha II. Süleyman devrinde donanma için göreve alınmış, II.Mustafa (1695-1703) devrinde ise kendisine derya kaptanlığı görevi verilmiştir.<sup>185</sup> 1674'de Akdeniz'de nam salan Mezemorta Hüseyin Paşa 1683 yılında Fransızların Cezayiri kuşatması sırasında büyük başarılar göstererek

<sup>179</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli ....s.116.

<sup>180</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli ...s.116.

<sup>181</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli ...s.278.

<sup>182</sup> Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, s.497-498.

<sup>183</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli... s.137.

<sup>184</sup> Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, s.523.

<sup>185</sup>Erdoğan Sancar, 21.Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi, IQ Kültür Sanat yay., İstanbul, 2006, s.199.

Fransızların Cezayirden çıkmasını sağlamış ve bunun neticesinde kendisine beylerbeyi unvanı verilmiştir. 1684 yılında Tunus'ta başlayan isyanları bastırmak için İbrahim Paşa kumandasındaki ordu Tunus'a girmiş ve bir süreliğine sükunet sağlanmış.<sup>186</sup> Osmanlı Devleti Akdeniz seferlerini sürdürürken 1683'te başlayan Viyana kuşatması ve sonrasında Avrupa ordularıyla yapılan savaşlarda tüm gücünü yitirmiş<sup>187</sup> ve 1687'de Venedik'in Mora ve Atina'yı kuşatmasına engel olamamıştır. 1694'te Venedik donanması papalık, Malta ve Floransa gemileriyle desteklenmiş 115 parçalık filo ile Sakız adasına kuvvet göndererek burayı ele geçirmiş Osmanlı Devleti 20 kalyon ve 28 çektidenden mürekkebe filo ile 20 kalyon, 24 çektiri ve 6 mavnadan oluşan Venedik filosuna karşı mücadelesinde Venedik'i iki kez bozguna uğratmıştır.<sup>188</sup> Netice olarak 1695'te Sakız adası alınmış ve Mezemorta Hüseyin Paşa vezir rütbesiyle kaptan-ı deryalığa getirilmiştir.<sup>189</sup> 1699'da müttefik ülkeler ile imzalanan Karlofça anlaşmasıyla Osmanlı Devleti ilk kez büyük toprak kayıpları yaşadı ve Avrupalılar artık Osmanlı'nın yenilebileceğini görerek ileri taarruz başlatmıştır. Mezemorta Hüseyin Paşa ise Osmanlı donanmasını kürek devrinden ayırıp yelken devrine yöneltmek suretiyle fen devrini açmıştır.<sup>190</sup>

Kalyonculuk Mezemorta Hüseyin Paşa'nın kaptan-ı derya olmasından sonra gelişmiş ve bunun için bir de kanun oluşturulmuştur. Karlofça Anlaşmasından sonra dönemin sadrazamı Amcazade Hüseyin Paşa devlet teşkilatında ıslahat yapılmasını gerekli görmüştür. Mezemorta Hüseyin Paşa ise kendisine en büyük desteği sağlamış ve ıslahatlar için gerekli görülen kanunname<sup>191</sup> yapılmıştır. Kanun önemli niteliği kaptan paşalığın ve diğer deniz işlerinin denizcilikten yetişmiş ehil kişilere verilmesi olmuştur.<sup>192</sup> Bunun yanısıra kanunnamede donanmadaki kalyon sayısına yenileri inşa edilerek artırılması bunların donanımı, mühimmat ve personel açısından eksiksiz hale getirilmesi vurgulanmıştır. Kanunname hazırlandığında donanmada yirmi yedi kalyon mevcuttu. On üç kalyon daha yapılması halinde kanunnamede hedeflenen kalyon sayısına ulaşılmış olunacaktı.<sup>193</sup> Deryabeylerinin saliyanelerine göre beşer altışar kat forsa ve yüzaltmış nefer leventleri olacak ve yanlarına denizden anlayan kaptan paşa ve reisler verilecektir.

<sup>186</sup>İdris Bostan, Mezemorta Hüseyin Paşa mad., TDV.İ.A, C.29, 2004, s.524-526.

<sup>187</sup>Tanju Demir, Denizlerdeki Osmanlı, Yakın Kitabevi yay., İzmir, 2015, s.82.

<sup>188</sup> Sancar, a.g.e., s.200.

<sup>189</sup>Yusuf, Alperen Aydın, Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770), Küre yay., İstanbul, 2011, s.30.

<sup>190</sup> Sancar, a.g.e., s.201-202.

<sup>191</sup> Kanunamenin tam metni için bkz.İ.Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, TTK yay., Ankara, 1988, s.523-527.

<sup>192</sup> Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, s.498.

<sup>193</sup> Aydın, a.g.e., s.33.

Deryabeyleri kaptan paşalar tarafından denetlenecek ve görevini yapmayanlardan gemiler alınacaktır. Ancak herhangi bir gerekçe olmaksızın bunlar görevlerinden alınamayacaktı. Görevden alınan veyahut vefat edenlerin yerine ise kapudan-ı hümâyun kaptanı, kaptanıderya olarak göreve getirilecekti. Kara paşalarının ise bu görevlere getirilmesi katiyetle kabul edilmemiştir. Kapudane kaptanlığı Patrona kaptanına, Patrona kaptanlığı ise Riyale kaptanına verilecekti. Riyale kaptanlığı görevinde boşluk olması halinde ise bu görev kalyon kaptanlarına verilecekti. Bunu seçmek içinde kalyon kaptanları kaptan paşanın huzurunda kendi aralarında en liyakatli olan göreve seçilecekti. Bu seçimden sonra nitelikli kaptan paşa sadrazamdan tayin emrini almış olacaktır.<sup>194</sup> Kaptanpaşalar barış zamanlarında bindikleri baştardaya savaş zamanında binmeyip onun yerine büyük kalyona bineceklerdi ve üç fener ve üç bayrak taşıyacaktı. Kaptan paşanın bindiği kalyon baş kapudane ismini alırken asıl kapudane ismini alan kalyona da ikinci kapudane ismini alan birinci ferik amiral (oramiral) binecekti. Savaşta yaralananlara emeklilik verilecekti. Amiral kaptanları dışında kalyon kaptanlıklarından birinin boşalması halinde kapudan kalyonunun baş reisi onun yerine geçecekti. Kapudane baş reisliği görevi de kapudane-i hümâyun ya da kalyonlardaki aylakçıyandan reisliğe uygun olan kişi getirilecekti. Yine kalyonda topçubaşılık boşluğu olursa, topçular kethüdası topçubaşı olacak ve topçular arasında uygun görülen birisi de topçu kethüdası olacaktı. Donanmadaki yüksek maaşlı kişilerden birinin görevinde bir boşluk olması halinde yetenekli ve liyakatli olan görevlendirilecek ve kalyonlardaki kişi sayısı azaltılmayacak kalyon ağaları özellikle baş ağa disiplini ve düzeni sağlamaya gücü yeter olacak.<sup>195</sup> Bahriye Kanunamesi gösteriyor ki Mezemorta Hüseyin Paşa Osmanlı donanma politikasını yenibaştan düzenleyerek işin ehli liyakatli kişilerin görevlere getirilmesi ve bu silsilenin sürdürmesi gerekliliğini ortaya koymuştur.

### **3.3. 1770 Çeşme Baskını ve Cezayirli Hasan Paşa**

XIV. yüzyılın başlarında Menteşe Bey'in damadı Sasa Bey tarafından Bizanslılardan alınan Çeşme Türk topraklarına katılmıştır. Sonraki dönemlerde Aydınogullarının hakimiyetine giren Çeşme Umur bey zamanında Sakız ve diğer Ege adalarına yapılan akınlarda üs olarak kullanıldı. Yıldırım Bayezit döneminde Ankara savaşına kadar Osmanlı'nın eline geçen ada bu savaşla Timur tarafından yeniden Aydınogullarına verilmiştir. Çeşme'nin kesin olarak Osmanlı hakimiyetine girmesi II. Murat döneminde olmuştur. II. Bayezit devrinde denizlerden gelebilecek saldırılara karşı önlem amacıyla

<sup>194</sup> Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, s.498-499.

<sup>195</sup> Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, s.498.

Çeşme kalesine bir kule eklenerek yeniden yaptırılmıştır. XV ve XVI. yüzyıllarda Çeşme iskelesi önemli bir ticari liman olmuştur. XVII. yüzyıla gelindiğinde ise İzmir limanının gelişmesiyle ticari önemini kaybetmiş. Girit'in fethi sırasında Venedik ile yapılan mücadelede Osmanlı'nın üssü olarak kullanılmıştır. Yine 1694 yılında Venedik'in Sakız'ı işgali sırasında buradaki halk Çeşmeye sığınmış adanın alınışında yine burası üs görevi görmüştür.<sup>196</sup>

XVII. yüzyıl gerek Avusturya gerekse Rusya ve İran ile yapılan kara savaşlarıyla geçerken bu yüzyılda deniz cephesi daha sakin geçmiştir. 1699 Karlofça anlaşmasında Venedik'e verilmiş olan Mora'nın geri alınması için 1715 yılında başlayan deniz savaşları 1718 'de bir anlaşma yapılarak çözümlenmiştir.<sup>197</sup> Ancak bu durum (1768-1774) Osmanlı-Rus savaşıyla değişmiştir. Bu savaş devletin tüm eksiklik ve zayıflıklarını ortaya çıkarması bakımından son derece önemlidir. II. Katerina döneminde Rusya dış siyasette daha aktif bir politika izlemiştir. Karadeniz ve Doğu Avrupa'da Rus varlığını oluşturma politikasıyla hareket eden Ruslar 1763 Lehistan kralı III. August'un ölümüyle başlayan taht kavgasıyla amaçlarına ulaşmak için iyi bir sebep buldular. Ve kendilerinin desteklediği Rus yanlısı Poniatowski'nin 1764'te Leh kralı seçilmesini sağlamışlardır. Osmanlı Devleti 1768'e kadar bu durum karşısında pasif bir politika sergilemiş ancak Rusların Lehistan'daki güçlerini arttırması, Osmanlı sınırlarına tacizi ve Osmanlı'ya ait Balta kasabasını tahrip etmesi Osmanlı'yı Ruslara karşı savaş ilanına sebep olmuştur.<sup>198</sup> Osmanlı Devlet idarecileri Rusya'ya karşı alınan savaş kararını yayınladıkları bir beyanname ile Avrupa devletlerine bildirmiştir.<sup>199</sup>

*II. Katerina, Rus planını şöyle özetlemiştir: "Osmanlı İmparatorluğu'nu dört yandan ateşe vereceğim!" Plana göre, Eflak-Boğdan'a, Ukrayna ile Kırım istikametine ve Kuban boyları ile Kafkasya'ya birer ordu gönderilmesi yanında Çanakkale Boğazı'nı donanma ile tıkayıp Rumlar başta olmak üzere Ortadoks Hıristiyanları ayaklandırmak öngörülmüştür.*<sup>200</sup>

<sup>196</sup>Münir Aktepe, Çeşme mad., TDV.İ.A., C.8, 1993, s.287-288.

<sup>197</sup>Şenay Özdemir, Osmanlı Donanmasının Bir "Seyir Defteri" ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler, s. 116.

<sup>198</sup>Fatih Bozkurt- H.Ahmet Arslantürk, İlginç Bir Kadı Sicili: 1768-1774 Osmanlı-Rus Harbi'ne Dair Kayıtlar, History Studies Volume 4/1 2012 s.49.

<sup>199</sup> Bozkurt-Arslantürk, a.g.m, s.52.

<sup>200</sup> Panzac, a.g.e., s.198-199.



1770 yılında Rus donanması İngilizlerinde yardımlarıyla Mora Rumlarını ayaklandırmak için Akdeniz'e açılarak Mora yarımadası açıklarında faaliyet göstermeye başlamıştır. Buradaki amaç Osmanlı-Rus savaşı sırasında Osmanlı'yı bir iç meseleyle uğraşmak zorunda bırakmaktır. Ruslar isyan çıkarmakta başarılı olsalardı da istekleri Osmanlı'nın isyanı bastırmasıyla sonuçsuz kalmıştır. Osmanlı Devleti birlikleriyle Rus birlikleri birkaç kez daha sonuca ulaşmamış çarpışmalar yaptılar.<sup>201</sup> Ancak 6 Temmuz 1770'de Çeşme'nin kuzeyindeki Koyunadaları önüne gelen Osmanlı orduları Amiral Spiridof idaresindeki Ruslarla bir kez daha karşılaştılar. Osmanlı Donanması Çeşme limanının kuzeyi ile Toprakadasının güneydoğusunda yarım ay şeklinde bir hat oluşturdu.<sup>202</sup> Savaş sırasında Rus gemilerinden biri top ateşinden dolayı ateş almıştır. Osmanlı donanması bu durumdan zarar görmemek için Çeşme Limanına çekilmiştir.<sup>203</sup> Ancak Çeşme Limanı bir mil genişliğinde, iki mil kadar uzunluğuna sahip ve otuz parçadan fazla gemiye sahip Osmanlı Donanmasının sığamayacağı kadar küçüktü. Gemiler bu durumdan dolayı üst üste demirlendi ve gemilerin toplarını rahatça kullanmaları mümkün değildi. Donanma bu şekilde açık ve kolay bir hedef haline gelmiştir.<sup>204</sup> Kapudanı Hümâyün Cezayirli Hasan Paşa bu durumu birkaç kez dile getirmiş ancak Kapudanı derya Hüsameddin Paşa bu fikrinden dönmemiştir. Ruslar 6-7 Temmuz 1770'de bu durumu değerlendirerek ateş gemilerini limana sokarak Osmanlı gemilerini yaktı. Birbiri ardına tutuşan gemilerden geriye tam bir enkaz kalmıştır. Osmanlılar 5000 civarında asker kaybetti felaketten yaralı olarak kurtulan Cezayirli Hasan Paşa ve Cafer bey İstanbul'a dönmüştür. Felaketin sorumlusu Hüsameddin Paşa'nın kaptanıderyalık görevine son verildi.<sup>205</sup> Rus gemilerinin İstanbul'a gelmesinden endişe duyan Baron de Tott, Çanakkale istihkamlarını tamir etmiştir. Ruslar Çanakkale Boğazını ablukaya aldıysalar da boğazı geçmeye cesaret edemeyerek yönünü Limni'ye çevirerek 16 Haziran'da buraya asker çıkarmıştır. Ancak Hasan paşa'nın vakitli müdahalesi ile Ruslar 7 Ekim'de Limni'yi boşaltmak zorunda kaldılar. Bu başarısıyla Cezayirli Hasan Paşa kaptanı deryalığa getirildi.<sup>206</sup> Bütün bunlar göstermiştir ki denizciler yalnızca usta çırak eğitimiyle bir yere varamaz bunun yanında eğitim alması gerekmektedir. Gazi Hasan Paşa, Baron de Tott ile çalışarak Osmanlı'nın modern anlamdaki ilk öğretim kurumu olan Mühendishane-i Bahri Hümâyün'u açmıştır.

<sup>201</sup> Özdemir, a.g.m , s. 117.

<sup>202</sup> Münir Aktepe, Çeşme mad., TDV.İ.A., C.8, 1993, s.287-288

<sup>203</sup> Ali Karahan, Çeşme Vak'ası Sonrası Osmanlı Donanmasında Kalyonlar (1770-1789), Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı, Yıl:17 Bahar 2019, S.26, s.111-130.

<sup>204</sup> Ali Rıza İşipek- Oğuz Aydemir, 1770 Çeşme Deniz Savaşı 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşları, Denizler Kitabevi, s.208

<sup>205</sup> Münir Aktepe, Çeşme mad., TDV.İ.A., C.8, 1993, s.287-288

<sup>206</sup> Panzac, a.g.e., s.205-206.

(1773)<sup>207</sup> Ayrıca burada yabancı uzmanlar ders verirken, Gelenbevi İsmail Efendi, Kasapbaşızade İbrahim Efendi gibi Türk hocalarda yetişmiştir. Yine gemi inşa faaliyetleri artırılmış, gemi personeli, özellikle kalyoncular bir düzene sokularak Kasımpaşa'da yaptırılan kışlalara yerleştirilmiştir. Bu faaliyetler neticesinde 1790 yılında küçük büyük çürüklerinde dahil olduğu doksan gemiden oluşan bir donanma oluşturulmuştur.<sup>208</sup>

### 3.4. Bahriyede İslahat Çalışmaları

Donanmanın ve tersanenin ıslahı için planlı ve şuurlu bir devlet politikası III. Selim döneminde oluşturulabildi. Avrupa ve komşularının Fransız ihtilali ile meşguliyetini fırsat bilen III. Selim, Viyana'ya elçi olarak gönderdiği Ebu Bekir Radıp Efendi'ye Avrupa'nın vaziyeti ve Avusturya'nın ordu ve idare teşkilatı ile alakalı rapor hazırlamasını istemiştir. III. Selim aynı zamanda devlet adamlarından da ıslahat ile alakalı fikirlerini rapor olarak kendisine sunmalarını istemiştir. Sultan Selim raporların tetkikini yaptıktan sonra müzakerelere başlamıştır: “Allah aşkına devlet elden gidiyor; siz de bu devlette hissemendsiniz” diyerek herkesin fikrini söylemesini istemiştir.<sup>209</sup> Ancak bu raporlarda bir fikir birliği görülmemekle birlikte genel itibarıyla askeri alanla ilgili konulardan oluşmuştur. Avrupa askeri neşriyatının Türkçe'ye çevrilmesi eğitim, paranın, tophane ve tersanenin ıslahı, cizyenin düzenlenmesi benzeri meselelere yer verilmişti. En kapsamlı ve sağlam rapor dönemin devlet adamlarından kazasker Tatarcık Abdullah Efendi tarafından hazırlanmış olup yalnızca askeri alanda değil devletin bütün organlarında düzenleme yapılması gerekliliği savunulmuştur. Sebep sonuç ilişkisi içerisinde değerlendirilen bu hususlara çözüm önerileri de sunulmuştur.<sup>210</sup>

Bütün bunlar ışığında III. Selim'in öncelikli politikası Kırım'ı geri almak ve Karadeniz'i yeniden Türk gölü haline getirmektir. Ancak 1787-1792 Osmanlı-Rus ve Osmanlı-Avusturya savaşlarındaki başarısızlık bu güce sahip olunmadığını göstermiştir. III. Selim bahriye nizamının sağlanması ve ıslahı için daha tahta geçtiği ilk yıl kaptanpaşalığa Küçük Hüseyin Paşa'yı getirmiştir. Küçük Hüseyin Paşa görevi süresince Türk bahriyesini en iyi İngiliz ve Fransız örneklerine göre yabancı teknisyenlerden destek alarak Avrupa standartlarına erişebilecek düzeyde ıslah ederek Osmanlı Bahriyesinin kurucusu olarak ün

<sup>207</sup> Sancar, a.g.e., s.209.

<sup>208</sup> A.İhsan Gencer, Bahriye mad. TDV.İ.A., C.4, 1991, s.501-509.

<sup>209</sup> Turan, a.g.e., s. 582.

<sup>210</sup> Besim Özcan, Sultan III. Selim Devri İslahat Hareketleri ( Nizam-ı Cedid)

kazandı.<sup>211</sup> Küçük Hüseyin Paşa'nın ilk icraatı İznikmid tersanesini tekniğin son ilerlemelerine uygun hale getirmek oldu.<sup>212</sup> III. Selim ve Küçük Hüseyin Paşa Nizam-ı Cedid hareketi içinde tersane ve deniz işlerine özel bir önem vermiştir. Gemi inşa faaliyetiyle başlayan modernleşme çalışmalarında yeni teknikler kullanılmıştır. Bu amaçla 1784 yılında Tersanede çalışmak üzere Fransa'dan getirilen mimar ve yardımcılarını yeni tarzda kalyon inşasına başlamışlardır. Yabancı uzaman sayısı birkaç yılda on ikiye çıkarılmıştır.1793 yılında bu ekipte bulunan yabancı gemi mimarı Brun İstanbul'a gelerek önemli işler yapmıştır. Brun İstanbul'da bulunduğu zaman içerisinde Tersane'de inşa ettiği gemilerin ölçüleri baz alınarak Osmanlı'nın diğer tersanelerinde kalyon ve fırkateynler yapılmıştır.1793-1799 yılları arasında mimar Brun tarafından dokuz kalyon, sekiz fırkateyn ve altı korvette yapılmıştır. Yine 1797-1800 yılları arasında İsveçli mühendisler eliyle Tersanede Büyük Havuz<sup>213</sup> inşa edilmiştir. Bu sayede kalyonların suya daha kolay indirilmesi sağlanırken zarar görmelerinin de önüne geçilmiş olunuyordu. Ayrıca gemilerin kolaylıkla tamir ve kalafatlanmasını sağlıyordu.<sup>214</sup> Tersanelerin ıslahı ve yeni gemi yapımı çalışmaları neticesinde birkaç yılda Osmanlı tersanelerinde Selimiye Kalyonu ile birlikte 45 parçadan oluşan gemi inşa edilmiş ve bu gemilerin subay ve erat toplamı 2.495 olarak belirlenmiştir.<sup>215</sup>

---

<sup>211</sup>A.İhsan Gencer, Bahriye mad. TDV.İ.A., C.4, 1991, s.501-509.

<sup>212</sup> Sancar, a.g.e., s.220.

<sup>213</sup> Büyük Havuz İnşası için yapılan proje, havuzun yapım aşaması deneme çalışmaları, yapılan harcamalar vs.bkz. İdris Bostan, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap yayınevi, İstanbul, 2006, s.221-241.

<sup>214</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli ...s.152.

<sup>215</sup> Özcan, Sultan III.Selim Devri Islahat Hareketleri ( Nizam-ı Cedid)

Tablo 3.1. XVIII. Yüzyılda İnşa Edilen Kalyonlar ve Kapasiteleri<sup>216</sup>

Kalyonlar	Per.Say.	Top.Say.	İnşa Yıl	Edildiği Tersane
Selimiye	1200	62	1796	İstanbul
Tavusubahri	900	82	1798	İstanbul
Heybetendaz	850	76	1796	Bodrum
Bediünüsret	900	82	1797	İstanbul
Arslanıbahri	850	76	1794	İstanbul
Şehbazıbahri	850	74	1793	Bodrum
Sayyadıbahri	850	74	1793	Çanakkale
Ejderıbahri	850	74	1793	Gemlik
Ziverıbahri	700	68	1796	Midilli
Pernevinüsret	700	68	1793	Sinop
Asarınüsret	800	74	1793	İstanbul
Kaplambahri	800	76	1799	Rodos
Seddülbahir	850	76	--	İstanbul
Fatihıbahri	550	60	1791	Sinop
Bahrizafer	750	72	1789	İstanbul
Fevzihöda	650	72	1789	Sinop
Hilalizafer	650	66	1790	Bodrum

Tablo 3.2. XVIII. Yüzyılda İnşa Edilen Fırkateynler ve Kapasiteleri<sup>217</sup>

Fırkateynler	Per.Say.	Top Say.	İnşa Yıl	Edildiği Tersane
Merkenigazi	450	50	1796	İstanbul
Şahiniderya	450	50	1797	Krdz. Ereğlisi
Bedrizafer	450	50	1799	Ereğli
Hümayızafer	450	50	1793	İstanbul
Şehperizafer	450	50	1796	Rodos
Şevketnüma	450	50	1796	Limni
Şiarınüsret	450	50	1793	Rodos
Nesimizafer	450	40	1793	Rodos
Gazailıbahri	375	40	1798	Kemer
Bülheves	375	40	1797	Kalas
Hediyetülmülk	275	46	1797	Sinop
Tızhareket	200	32	1797	Rodos
Ferahnüma	150	24	--	Fransa
Küşadıbahri	250	40	--	Fransa

<sup>216</sup> Gencer, Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ..., s.118.

<sup>217</sup> Gencer, Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ..., s.118.

Tablo 3.3. XVIII. Yüzyılda İnşa Edilen Korvetler ve Kapasiteleri<sup>218</sup>

Korvetler	Per. Say	Top Say.	İnşa Yıl	Edildiği Tersane
Zaferküşa	200	26	1796	İstanbul
Cengaver	200	26	1797	İstanbul
Sucaibahri	200	26	1797	İstanbul
Saika	175	26	1798	İstanbul
Afeşfeşan	175	26	1798	İstanbul
Selabetnüma	160	26	1795	İstanbul
Rehberinüsret	200	26	1796	Rodos
Meserretibahri	150	22	1799	Rodos
Rüzgarıbahri	120	22	1796	--
Hediye				
Hakimifas	--	24	Fas Sultanının Hediyesi	

Tersanede yabancı uzmanların yanı sıra Türk mimarlar da bulunuyordu. Örneğin; Mimar İsmail, mimar Çakır Ali ve Molla Mustafa, mimar Fıdanoğlu Mehmet, Kalaslı Ali Türk mimarların bazılarıdır. Türk mimarlar eliyle uzun süre ya tamamen ya da kısmen kullanılmayan bazı tersaneler faaliyete geçirilmiştir. Bu tersaneler: İstanbul (Tersane-i Amire), Bodrum, Gemlik, Kal'a-i Sultaniyye (Çanakkale), Midilli, Sinop, Rodos, Karadeniz Ereğlisi, Limni, Kıbrıs, Kemer, Kalas, Silistre ve Sohum'da idi.<sup>219</sup>

III. Selim Tersanenin bir düzen içerisine sokulması adına öncelikle gemileri büyüklük ve küçüklüklerine göre ayrılmasını emretmiştir. Kalyon, Fırkateyn ve Şehdiye olarak sıralanan gemilere ehliyetli ve liyakatlı kaptanlar görevlendirilmiş ve önce bahriye ümerasının sonra da kaptanların maaşları yükseltilmiştir. Aynı zamanda emeklilikleri de bir nizam altına alınarak seferi maaşlarının üçte birinin verilmesi uygun görülmüştür.<sup>220</sup> Bütün bunların yanı sıra kara ve deniz kuvvetlerine mühendis ve teknik adam yetiştirmek için Mühendishane-i Amire kurulmuştur ve bunun için bir de kanunname hazırlanmıştır. Mühendishane-i Bahriye ve Mühendishane-i Berri 1795 yılında birleştirmiştir.

III. Selim'in tahta çıkışı sırasında Fransız ihtilali başlamış ancak bu durum Fransa'nın yardımını kesmeye neden olmamıştır. Ancak 1798'de Bonaparte'ın Mısır seferi Osmanlı Fransız iş birliğini kesintiye uğratmıştır. Bu durum 1802 Amiens barışı ve Fransa'nın Mısır'dan tahliye edilmesine kadar sürmüştür.<sup>221</sup>

Özetle denebilir ki; III. Selim döneminde Osmanlı İmparatorluğu ciddi ıslahatlar yapmaya girişmiş ve yeni düzen anlamına da gelen Nizam-ı Cedid anlayışı benimsenmiştir.

<sup>218</sup> Gencer, Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ..., s.118.

<sup>219</sup> Gencer, Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ..., s.50.

<sup>220</sup> Gencer, Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ..., s.34.

<sup>221</sup> Gencer, Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ..., s.49.

Bu kapsamda başta askeri alanda batı teknolojisi örnek alınmış ve donanma da yararlanılmak üzere Fransız ve İsveç mimar ve mühendisler getirilmiştir. Planlanan ıslahatların birçoğu hayata geçirilememiş ve 1798’de Fransa’nın Mısır’ı işgali neticesinde III. Selim tahttan indirilmiştir.

### 3.5. Osmanlı-Rus Ticari İlişkileri

İncelediğimiz dönem Osmanlı Devleti’nin Rusya ile diplomatik ilişkilerinin yoğun olduğu bir zamana denk gelmektedir. Özellikle İstanbul’dan gönderilen belgelerde Rusya’ya dair birçok emir bulunmaktadır. Rus gemilerinin ticari faaliyetlerinin diplomatik gelişmelere göre kısıtlanması ya da serbest bırakılması gibi meselelerin bu dönemde sık sık gündeme geldiği görülmektedir. Özellikle Çeşme olayı bölge halkının dolayısıyla da hükümetin Rusya’ya bakışını değiştirmiştir. XVIII. yüzyıla gelinceye kadar Rusya ile ilişkilerin tarihi seyri şu şekildedir:

1492 yılında Rusya ile Osmanlı Devleti arasında ilk siyasi ilişkiler başlamıştır. Gittikçe genişleyen Osmanlı Devleti ile çoktan beri ilişki kurmak isteyen Çar III. Jan Kırım Han’ı Mengli Giray’ın aracılığıyla temaslarda bulunmak istedi ve bu istek II. Bayezid tarafından şöyle cevap buldu “Mengli Giray Moskova hükümdarı eğer senin dostun ise benim de dostum olacaktır.”<sup>222</sup> Bir süre sonra Rus tüccarları Azak ve Kefedeki idarecilerden kötü muamele gördükleri gerekçesiyle oralardaki ticaretlerini tamamen bırakmışlardır. Olaydan 3 yıl sonra ilk Rus elçilik heyeti İstanbul’a gelmiş ve Osmanlı ülkesinde Rus ticaretinin serbestçe yapılmasını istemişlerdir. II. Bayezid ise Rusya ya elçi göndermek yerine karşılık olarak yazdığı mektupta Rus halkının ticaretiyle ilgili her türlü isteklerinin yerine getirileceğini belirtmiştir.<sup>223</sup>

XVI. yüzyılın başlarında artık bir deniz imparatorluğu olarak gelişme gösteren Osmanlı Devleti’nin klasik döneminde bugünkü anlamda bir deniz sınırı veya karasuları meselesi yoktu. Bu dönem için daha çok büyük devletlerin sahip olduğu bölgeler ve hakim oldukları denizler söz konusuydu.<sup>224</sup> Devletler kendi tasarruflarında olan bu denizleri istedikleri zaman yabancı gemilerin geçişlerine açabiliyor aynı zamanda ticaret yapmalarına müsaade edebiliyorlardı.

<sup>222</sup>J.Von Hammer, Osmanlı Tarihi, M.E.B. yayınları, C.3, İstanbul, 2005, s.324.

<sup>223</sup> Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, s.476.

<sup>224</sup> Özlem Kumrular, edt. İdris Bostan, Osmanlılarda Deniz Sınırları ve Karasuları Meselesi , s. 33.

Osmanlılar hazırladıkları ahidnamelerde denize kıyısı olan liman şehirlerine giriş ve çıkışları izinlere tabi tutmuştur. Böylelikle yabancılara verilen ticari imtiyazlarla Osmanlı hakimiyeti altındaki denizlerde yabancı devletlere ait ticaret gemilerin nasıl dolaşacaklarına açıklık getirmiştir.<sup>225</sup>

Coğrafi olarak Rusya'nın Osmanlı Devleti'nin kuzey komşusu olması siyasi ilişkilerin yanısıra ticari ilişkileri de beraberinde getiriyordu. Rusya'nın XVI. yüzyılda güçlenmesi ve yüzyılın ikinci yarısında Hazar denizi dolaylarında bulunan Türkistan hanlıklarını hakimiyeti altına alması Osmanlı Devleti'nin tepkisine neden olmuştur. Esasen Rusya bu dönemde Osmanlı Devleti ile boy ölçüşecek durumda değildi. Ancak Rusya'nın varlığını sürdürebilmesi sıcak denizlere inme politikasıyla mümkündü. Yine o dönemde Karadeniz'in bir Türk gölü olması Rusya'nın hedeflerine ulaşması önünde önemli bir engeldi.<sup>226</sup> Rusya ekonomik açıdan bu güce sahip değildi. Dolayısıyla bunun tek yolu olarak Osmanlı Devleti'nin zayıflaması sonrasında doğacak fırsatla mümkündü.

Osmanlı Devleti'nin daha çok Akdeniz ve Balkanlarda aktif olduğu XVI. yüzyılda Rusya Doğu Avrupa da önemli bir güç elde etmeye muvaffak oldu. XV. ve XVI. yüzyıllarda Osmanlı Devleti ve Rusya arasında dostluk ilişkileri sürdürülüyordu. Osmanlı Devleti bu dönemde Karadeniz ticaret yolu için büyük öneme sahip Kefe sancağını elinde bulunduruyordu. Bu dönemin güçlü devletleri olan Lehistan-Litvanya Osmanlı Devleti'nin çıkarlarını tehdit ediyordu. Moskova ise Altınordu tehdidi ile karşı karşıyaydı. Osmanlı Devleti ile Rusya yakınlaşmasının temel sebebi bu olmuş ve Rusya'nın ticari imtiyazlar elde etme çabaları da böylece başlamış oluyordu.

Osmanlı Devlet'i karada olduğu gibi denizlerde de siyasi ve askeri üstünlük sağlamaya çalışmıştır. Akdeniz ve Karadeniz hakimiyetini sağlamış. Ayrıca önemli boğazları ve limanların yönetimini de elinde bulundurmuştur. Bütün bunları yaparken kendisine dost ve müttefik olan devletlerin kendi sularında ve limanlarında ticaret yapmasına da izin vermiştir. Denizlerde ki güvenliği sağlamak ve kendisine dost ve müttefik olan devletlerin haklarını gözetmek için ahidnameler düzenlemiştir. Bunun yanısıra Osmanlı Devleti ticareti teşvik etmek amacıyla yabancı devletlere bir takım imtiyazlar vermiştir. Bu haklara sırasıyla Fransa, Venedik, Hollanda, İngiltere ve Rusya sahip olmuşlardır.

---

<sup>225</sup> Özlem Kumrular, ed. İdris Bostan, a.g.e., s.34.

<sup>226</sup> Ahmet Aksın, Osmanlı- Rus Ticari Münasebetleri ( 1787-1830), Türk Tarih Kongresi, 9-13 Eylül, 2002, s. 1028.

Osmanlı Devleti'nde XVI. yüzyılın sonlarına doğru başlayan bozulma ve çözülme XVII. yüzyıla gelindiğinde daha da şiddetlenmiş siyasi, idari, içtimai, ticari ve askeri açıdan yaşanan kötüye gidiş süreci artık Osmanlı devlet ve toplum yapısında bir takım ıslahatların yapılmasını zorunlu hale getirmiştir. Ancak bu yüzyılda yapılan yenilikler istenilen çözümleri getirmemiştir.1683 yılında yaşanan Viyana Bozgunu ve akabinde gelişen Rusya'nın da dahil olduğu 1684-1699 Kutsal İttifak savaşları sonucunda ağır yenilgiler yaşanmıştır. 1697 Zenta yenilgisi sonrasında Osmanlı Devleti en önemli antlaşmalarından biri olan ve ilk büyük toprak kayıplarının yaşandığı Karlofça Antlaşmasını imzalamak zorunda kalmıştır. Son derece ağır sonuçları olan bu antlaşmadan sonra Osmanlı Devleti bu kez Rusya ile 1700 yılında İstanbul antlaşmasını imzalayarak yeni toprak kayıpları yaşamıştır. Rusya bundan sonra Karadeniz'e inme çalışmalarına ağırlık vermiştir. Rusya yapılan bu anlaşmaya Azak denizi ile İstanbul arasında ticaret gemileri işletmeleri maddesinin konulmasını istemiştir. Ancak bu istek Karadeniz'in bir iç deniz olduğu gerekçesiyle Osmanlı Devleti tarafından reddedilmiştir.<sup>227</sup>

XVIII. yüzyıl ise bozulmayı önlemeye yönelik yeni düşünce ve eylemlerin ortaya çıktığı ve Osmanlı Devletinin dış politikasında ve diplomaside köklü değişimlerin yaşandığı bir yüzyıl olmuştur. Osmanlı Devleti artık batının üstünlüğünü kabul etmiş ve batıdaki gelişmelerden haberdar olmaya yönelik bir tavır içerisine girmiştir. Bunun yanı sıra kaybedilen toprakları geri almak için yapılan girişimler yeni toprak kayıplarıyla artıyordu.

### **3.5.1. Osmanlı-Rus Savaşı ve Prut Antlaşması (1711)**

Rus Çarı I. Petro Rusya'yı güçlü bir Avrupa Devleti haline getirmek, sıcak denizlere inmek ve Balkanlarda Rusya'ya bağlı Slav ve Ortodoks devletler kurma amacındaydı. Rusya ve İsveç arasında başlayan savaş sırasında Ruslar Osmanlıya sığınan İsveçlileri takip etmek gerekçesiyle Osmanlı sınırına geçmiştir.<sup>228</sup> Bunun üzerine Baltacı Mehmet Paşa Rusları Prut nehri kıyılarında kuşatmıştır.18 Temmuz 1711 Prut nehri bataklıkları civarında yapılan kuşatma dört gün sürmüş çaresiz kalan Rus çarlı I. Petro barış teklifinde bulundu. Sonuç olarak 22 Temmuz 1711'de iki taraf arasında Prut antlaşması imzalanmıştır.<sup>229</sup>Rus

<sup>227</sup> Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, s.476.

<sup>228</sup>A.Kemal Meram, Türk-Rus İlişkileri Tarihi, Kitapçılık Kitabevi, İstanbul, 1969, s. 85.

<sup>229</sup>Münir Aktepe, "Baltacı Mehmet Paşa" mad., TDV İ.A., C.5, 1992, s.35



Çarı Rusya'ya ticari imtiyazlar istemiş ancak kabul edilmemiştir. İki taraf arasında 24 Haziran 1714 tarihinde Edirne Antlaşması imzalanmıştır.<sup>230</sup>

### 3.5.2. Küçük Kaynarca Antlaşması ve Deniz Taşımacılığına Etkisi

Ruslar Karadeniz üzerindeki emellerinden asla vazgeçmediler ve Karadeniz'de ticari serbestiyet elde etme çalışmaları Çariçe II. Katerina döneminde artarak devam etti. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin ağır mağlubiyetleri neticesinde 12 Temmuz 1774 tarihinde imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla Koban ve Yedistan taraflarına serbesti verilmiştir. Ve Azak denizini kapayan kaleler ve Yenikale ve Kefe'nin kaybedilmesi Karadeniz'in kuzeyindeki Osmanlı hakimiyetini kısmen son vermiş ve Rusların Karadeniz ve Akdeniz de ticaret gemilerini gezdirmeleri kabul edilmiştir.<sup>231</sup> 28 maddeden oluşan bu antlaşmayla Rusya Osmanlı Devletinden büyük tavizler koparmıştır. Kırım kaybedilen ilk müslüman toprağı olmuştur ve 1783 tarihin de de Rus topraklarına dahil edilmiştir. Bu antlaşmayla yaklaşık üç yüz yıl boyunca türk gölü olan Karadeniz Avrupalı devletlerin seyruseferine açılmış oluyordu<sup>232</sup> Küçük Kaynarca antlaşmasının doğrudan deniz ticareti ile ilgili on birinci maddesi Rus Tüccarlarına tarihte ilk defa kendi gemileri ile Karadeniz ve Akdeniz'de ticaret yapabilme hakkının verilmesi yanında Rus ticaret gemilerinin İstanbul ve Çanakkale boğazlarından serbest geçiş hakkı da tanımıştı. 1779 tarihli Aynalıkavak Antlaşması'nın altıncı maddesinde ise Osmanlı Devleti'ne ait liman ve iskelelerine ticaret yapan Rus ticaret gemilerinin şekil ve ebatları Fransız ve İngiliz ticaret gemilerine şekil ve ebatlarında olması yani Rus ticaret gemilerinin en büyüğü on altı bin (16.000) kile ve en küçüğü ise bin (1000) kile taşıyabilen gemilerden oluşması karara bağlanmıştı. Bu maddeler çerçevesinde Rusya ticaret gemileri Osmanlı memleketlerine uğramadan boğazlar üzerinden başka memleketlere mal götürürken durdurulup aranmayacaklar.<sup>233</sup>

Bu hükümden hareketle denebilir ki Rusya Osmanlı Devleti üzerinde büyük bir güç olarak ortaya çıkmış buna mukabil Osmanlı Devleti zafiyeti artık açık bir şekilde görülmüştür. Büyük bir kazanç elde eden Rusya gemilerinin taşıma kapasiteleri de artmıştır.

1774 senesi Kaynarcada yapılan anlaşmadan Rusya halkları ve gemileri Osmanlı Devleti'nin şehirlerine ve limanlarına geçebilme ve ticaret yapabilme izni verilmişti.

<sup>230</sup>Kemal Beydilli, "Prut Antlaşması" mad., TDV İ.A., C.34, 2007, s.360.

<sup>231</sup>Aksın, a.g.m, s.1029

<sup>232</sup>Suraiya, Faroqhi, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, Çev. Ercan Ertürk, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2012, s.76.

<sup>233</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/madde 30.s.37.

Osmanlı Devleti sularında fırtınadan dolayı zarar gören Rusya gemileri sahillere bırakılırsa valiler ve kadılar ve zabitanlar onların emanetlerini, gemilerden kurtarılmış eşyalarını onlara teslim edeceklerdi. Ve gereken bütün yardımı sağlayacaklardır.<sup>234</sup>

Rusya'ya ticaret yapabilmeleri için gereken imtiyazın tanındığını görüyoruz. Rusya'ya tanınan serbestiyetin yanında mağdur olmaları durumunda her türlü yardım ve desteğin sağlanacağını öğreniyoruz.

### **3.5.3. 1783 Tarihli Osmanlı-Rus Ahidnamesine Göre Rusya'nın Vergilendirilmesi Usulü**

Günümüzde Vergi devletin kamu giderlerini karşılamak üzere kişilerden zorla ve karşılıksız olarak topladığı ekonomik değer olarak ifade edilirken; Osmanlı'larda vergi ile alakalı yükümlülükleri gösterir birçok terim kullanılmıştır. Tanzimat öncesinde çok sayıda vergi uygulaması varken Tanzimat dönemindeki reformlar ile Osmanlı-Türk vergi sistemi modern vergi sistemi seviyesine doğru aşama kaydetmiştir.<sup>235</sup> Osmanlı-Rusya ahidnamesinde ise vergilendirme şu şekilde yapılmıştır: Osmanlı Devleti limanlarında satılmak üzere getirilen Rusya mallarından vergi alınacaktır. Ancak başka ülkelere gönderilecek Rusya malları için vergi talep edilmeyecektir.<sup>236</sup>

Rus tüccarları Rusya'dan Osmanlı Devletine getirecekleri ve Osmanlı Devleti memleketlerinden alıp kendi memleketlerine götürecekleri mallar ve eşyadan ahidnamenin 20. maddesinde de belirtildiği gibi yalnızca % 3 oranında vergi tahsil edilecektir. Bunun dışında Rusya ülkesine alıp götüreceği mallar ve eşyaların yüklenmesi ve taşınması için her hangi bir vergi vermeyecektir. Osmanlı Devleti bunu taahüt etmiştir.<sup>237</sup>

Rusya Devleti satış yapmak için Osmanlı Devleti'nden eşya ve mallar için masdariyye vergisinin alınmamasını istemiştir. Osmanlı Devleti'de Fransa'ya kıyasla Rusya'yı da bu vergiden muhaf etmiştir. Rusya'dan İstanbul'a ve İstanbul'dan Rus memleketlerine taşınması yapılacak mallardan vergi alınmayacaktır.<sup>238</sup>

Ahidnamenin 20. maddesinde de belirtildiği gibi Rusya Osmanlı Devleti memleketlerinde aldıkları ve sattıkları mallar ve eşyalar için bir defaya mahsus % 3

<sup>234</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 4.s.31

<sup>235</sup> Kenanoğlu, M.Macit, "vergi" mad., TDV.İ.A., C.43, İstanbul, 2013, s.52-58.

<sup>236</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 22., s.37

<sup>237</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 24.s.37

<sup>238</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 28., s.37.

oranında gümrük vergisi verecektir. Osmanlı Devleti de Rusya memleketlerinde yapacakları ticaret için diğer yabancı devletler ile aynı oranda vergi verecektir. Her iki tarafta kurallara uyacaktır.<sup>239</sup>

### 3.5.4. Gümrük Tarifesi

Gümrük, ülkelerarası ticarete ürünlerin ihracat ve ithalatının beyan edildiği, gümrüğe tabi ürünlerden verginin alındığı yerdir. Gümrük idareleri, devlet tarafından yönetilir. Yabancı limanlardan gelip Türk limanlarına girecek olan gemiler, gümrük denetlemesi yapılmak üzere belirli yerlerde durur veya yol keserler. Yabancı limanlardan gelen gemilerin gelişleri yasal süre içinde acentesi tarafından ilgili gümrük idarelerine bildirilir. Gemiden yüklerin boşaltılması, deniz ve kara vasıtasına alınması veya doğrudan sahibine teslim edilmesi liman işletmesi tarafından gümrük gözetimi altında yapılır.

Osmanlılar'da da gümrük aynı anlamı ifade etmekle birlikte gümrükte alınan vergi için "gümrük resmi" denmiştir. Ayrıca Osmanlı gümrük rejiminde maldan, gümrük olan yere girişlerde "âmediye" ve çıkışlarda "reftiye" olmak üzere ayrı ayrı vergi alınırdı. Gümrük resmi alınmasında malın gümrüğe girdiği andaki kıymeti (ad valorem) esas alınmıştır. Ancak bu uygulama XVIII. yüzyılda değiştirilerek bu tarihten itibaren gümrük resimleri, belli tarihteki mal fiyatlarına göre tespit edilen tarifeler üzerinden alınmak şeklinde uygulanmıştır. Buradaki amaç ise malın gerçek değerinin belirlenmesi hususundaki ihtilafı önlemektir.<sup>240</sup> Ayrıca Gümrük vergisi Tanzimat'a kadar yurt dışına ihraç edilen hem de oradan ithal edilen malların yanı sıra imparatorluk sınırları içerisinde deniz ve kara yoluyla bir yerden bir yere nakledilen mallardan da alınmıştır.<sup>241</sup>

XVIII. yüzyıldan önce yabancı tüccarların dahili ticaretteki etkinliği yokken bu yüzyılın sonlarında hammaddeyi ucuza temin etmek amacıyla malın yerinden temin edilmesine girişilmiştir. Bu maksatla Osmanlı Devleti ile yabancı devletler arasında ahidnameler imzalanmıştır. Buradan hareketle %3'lük ihraç resmi ile yabancı tüccarlar dahili resimleri ödemediği ihracat yapabilmişlerdir.<sup>242</sup>

<sup>239</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 29.s.37.

<sup>240</sup> Kütükoğlu, S.Mübahat, "gümrük" mad., TDV.İA., C.14, İstanbul, 1996, s.263-268.

<sup>241</sup> Kenanoğlu, M.Macit, "vergi" mad., TDV.İA., C.43, İstanbul, 2013, s.52-58.

<sup>242</sup> Kütükoğlu, S.Mübahat, "gümrük" mad., TDV.İA., C.14, İstanbul, 1996, s.263-268.

Rusya ile Osmanlı Devleti arasında XVIII. yüzyılda imzalanan ahidnamede bu türden olup Rusya Osmanlı Devleti memleketlerinde deniz taşımacılığı ve ticareti yapabilmıştır. Ahidnâmede deniz taşımacılığı hususunda geçen maddeler ise şu şekildedir:

Rusya vatandaşları Karadeniz yolunda ya da diğer yollardan Rusya'ya getirmek üzere Osmanlı Devleti'nde ve Akdeniz'de satın aldıkları içki, alkol için %3 oranında vergilendirilmiştir. Bunun karşılığında aldıkları belge ile İstanbul Boğazından da yeniden vergi alınmadan geçebilmelerinin önü açılmıştır. Ve Akdeniz'de bulunan adaların gümrükçüleri, voyvodaları ve çoğu halktan olup geçiş izni için verilen kağıtta Rumi yazsa dahi izin verildiği görülmüştür.<sup>243</sup>

Rus ticaret gemileri gerekli olan gümrük vergilerini ödedikten sonra Osmanlı Devleti askerleri tarafından yolcularından alıkonulmamış ve herhangi bir bahane ile rencide edilmemişlerdir.. Rusya Devleti de Osmanlı Devleti'nin halkını Rusya memleketlerinde alışveriş ve ticaretleri için resmi gümrüklerini vermeleri şartıyla karadan ve denizden hiçbir engellemeye maruz bırakılmayacağını taahüt etmiştir.<sup>244</sup>

Osmanlı Devleti'nde meyve bolluğu olduğu dönemlerde Rusya gemileri buraya gelerek incir, üzüm ve fındık gibi meyvelerden gümrük vergilerini ödemek şartıyla alıp, nakl edip götürebilmiştir. Yine Rusya gemileri Kıbrıs adasından ve Osmanlı Devleti'nin diğer şehirlerinden tuz alabilmiştir..<sup>245</sup>

Osmanlı Devleti'nin valileri, kaptanpaşaları, kaymakamları, kadıları, gümrükçüleri ve deryakaptanları ve diğer bütün görevlileri bu ahidnameye uyarak Rusya halkına tanınan hakları engelleme yoluna gitmemiştir. Aksi olduğu takdirde cezai işlem uygulandığı görülmüştür.<sup>246</sup>

Her iki tarafta anlaşmanın bütün hükümlerini yerine getireceğini taahhüt etmiştir. Ve Osmanlı Devleti'nde bulunan valiler, paşalar, kadılar, gümrük ümenası, mütesellimler, zabıtlar, voyvodalar bu ahidnameye göre hareket etmeyi kabul etmişlerdir. Ahidnameye uyulmadığı takdirde cezalandırmalar yapılmıştır.<sup>247</sup>

---

<sup>243</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde.21.s.37.

<sup>244</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 6.s.31.

<sup>245</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 47., s.37.

<sup>246</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 78.s.37.

<sup>247</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 79.s.37.

Rusya halkının, Rusya memleketlerinde ellerine verilen geçiş kağıdıyla Osmanlı Devleti'nin memleketlerine gidip gelebilmeleri Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmiştir. Aynı durum Osmanlı Devleti içinde geçerli olmuştur. Ayrıca Rus vatandaşlara kendi ülkelerine has kıyafetlerle gezebilme izni verilmiştir. Ve yanlarında bulunan eşyaların bu anlaşma gereğince karar verilen gümrük vergisini verdikten sonra, valiler ve kadılar ve zabitlerin geçiş işlerine de izin verilmiştir. Osmanlı Devleti'nin halkından Rusya memleketinde güvenlikleri için ve kendilerine ticaret işleri için ve yolları için lazım olan geçiş kağıtları verilmiştir. Ve Osmanlı Devleti'nin tüccar ve halkı yanlarındaki eşyalarının kendilerine ait vergisini verdikten sonra istedikleri yerlerde rahatca ticaret yapabilmişlerdir.<sup>248</sup>

### **3.5.5. Taşınan Yolcular Karaya İnce Nasıl Bir Muamele Görüyorlardı?**

Osmanlı memleketi iskelelerinden birine gelen Rusya halkından gemide bulunan asker ve adamları rencide etmemek için karaya çıkarılmamış, Rusya halkını ve ticaretlerinin emniyetleri için kolluk güçleri konulmuştur. Rusya halkı karaya ayak bastıklarında kale ve beldelerin muhafızları ve kara zabitleri tarafından rencide edilmemeleri hususunda uyarılmışlardır. Bu şarta aykırı hareket olunduğuna dair şikayet olursa incelenerek önemli görülenler şiddetle cezalandırılmıştır. Rusya halkı hakkında Rusya ile Osmanlı Devleti arasında olan iyi ilişkilere aykırı hareketler kabul edilmemiştir.<sup>249</sup>

### **3.5.6. Taşınan Malların Güvenliği Nasıl Sağlanıyordu?**

XVIII. yüzyılda taşınan malların güvenliği yapılan ticari antlaşmalar ve ahidnameler de belirtildiği şekliyle sağlanmıştır. Osmanlı Devleti ve Rusya arasında 1783 tarihinde imzalanan ahidnamede Osmanlı Devleti, memleketlerine ticaret için gelen gemileri korumayı kabul etmiştir. Eğer bu gemilerin malları çalınır ise, eşyaların bulunmasına ve ihmali olanların cezalandırılması sağlanmıştır. Aynı şekilde Rusya da kendi ülkesince bu şekilde hareket edeceğini kabul etmiştir.<sup>250</sup>

### **3.5.7. Taşınması Yasak Mallar**

Osmanlı Devleti ve Rusya başka bir devlet ile savaş içerisinde olursa herbirinin vatandaşlarına düşman devlete mühimmat ve zahire götürme izni verilmemiştir. Düşman

<sup>248</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 3.s.31.

<sup>249</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ 34b, s.31.

<sup>250</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d 4623/madde 12., s.31.

memleketlerine götürölüp getirilmesi ve ticareti yasaklanmış olan mühimmat ve zehayir, eşya şunlardır: top ve havan vebenzeri aletler ve fişenk, kile, kurşun, tüfenk, fitil, barut, güherçile, kükürt, zırh, mızrak, kılıç, kılıç kulağı. Bunlardan yalnızca geminin ve adamlarının muhafazası için gereken miktar alınabilecektir. Bunlardan başka söylenmemiş eşya, mühimmat ve savaş zahiresi bu türden mühimmat sayılmayacaktır.<sup>251</sup>

Taşınması yasak mallar genellikle savaş araç ve gereçleri olmuştur. Buradan hareketle denebilir ki; devletler güvenliklerini tehlikeye sokacak herhangi bir malın taşınmasına müsaade etmemişlerdir. Genellikle ihtiyaçlar dışında bir şeyin taşınması kabul görmemiştir.

### **3.5.8. Savaş Dönemlerinde Taşımacılık Nasıl Yapılıyordu?**

Rusya, Nemçe, İngiltere, Flemenk devletleri XVIII. yüzyılda düşmanca ilişkiler içerisinde olmuşlardır. Ancak bu devletlerin Osmanlı ile dostlukları devam etmekte idi. Halktan korsanlık yoluyla bunların askerlerine katılmak isteyenler araştırılarak alınmıştır. Konsoloslardan senet alınmadıkça Müslüman halktan kimse bu devletlerin gemilerine eşya koyamamıştır. Akdeniz'in Anadolu sahillerinde olan kale, kaza ve limanlara üç mil yakın yerlerde savaş ve çatışma olursa dostane bir şekilde önlemeye çalışılması kararlaştırılmıştır. Ayrıca savaş zamanlarında bunların gemilerine eşya taşınması yasaklanmıştır.<sup>252</sup>

### **3.5.9. Savaş Nedeniyle Taşımacılığın Tamamen Durması**

Savaş zamanları olağanüstü durumlar olarak değerlendirildiğinden taşınan malların güvenliğinin sağlanması da ayrıca önem arz etmekteydi. Kara yoluyla olduğu gibi deniz yoluyla taşınan malların güvenliğinin temini ve taşıma işini gerçekleştiren kişilerin uğrayabileceği her hangi bir korsan saldırısı veyahut gemi kazaları taraflar arasında sorunlara sebep olabilecekti. Bu sebebledir ki güvenliğin sağlanması dikkat edilmesi gereken en önemli husus olmuştur. Taşınan mallara zarar gelmesi maddi kaybı da beraberinde getirdiğinden tüccar ve taşıma işini gerçekleştiren kişilerin bu noktadaki sorumlulukları da büyüktü. Savaşlar da en büyük yıkımın gerçekleştiği dönemlerdir. Bu yıkım denizde gemiler ve gemilerin taşıdığı yükler üzerinde gerçekleşir. Bu da ticaretin bir nevi baltalaması anlamını taşır. Taşımacılık faaliyetleri zayıflar devam edenlerde ise taşınan malzemeleri her zaman kaybetme riski vardır. Bu kayıp savaş sırasında gemilerin

<sup>251</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d 4623/madde 40., s.37.

<sup>252</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ 39a2, s.35.

vurularak denize dökülmesi olabileceği gibi düşman tarafından gemilerin alıkonulmasıyla gemideki malzemelerin ganimet olarak düşman eline geçmesi yoluyla da olabilir.

Savaş sırasındaki kayıplar ticaret gemilerinin taşıdığı mallarla sınırlı değildir. Bazen savaş gemilerince ülkenin bir başka bölgesine taşınan veya düşman sahasına götürülen askerlerin ve askeri malzemelerin kaybı da olabilir. Ülkenin diğer bir bölgesine taşınan askerler denizde saldırıya uğradığında adeta savunmasız bir konumdadır karada savaşmayı bilen askerin denizde bozguna uğraması beklenmedik bir gelişme olmayacaktır. Bu kayıp devlet açısından hem denizde bir kayıp olduğu gibi karada kazanılacak bir zaferinde savaşmadan kaybı manasına gelir. XVIII. yüzyılda karada olduğu gibi denizlerde de başarı oranı düşmüştür. Bu nedenle deniz taşımacılığında da savaşlar nedeniyle kayıpların arttığı gözlemlenmektedir.

Osmanlı Devleti ile Fransa arasındaki barış anlaşmasının bozulmasına dair cumhur tarafından bir haber ulaşmamış iken Fransa reislerinden Bonaparta isimli general gemisi ile Akdeniz'e çıkmıştır. Bonapart Muharrerul haramın 27. günü Mısır'ın İskenderiyye şehrine hücum ederek şehre girmek istemiştir. İskenderiyye Osmanlı Devleti'nin kontrolünde bulunuyordu. Osmanlı Devleti, Müslüman ve gayri müslim tüccarın ve İskenderiyye halkının ve Osmanlı Devlet'inin gemilerinin Fransızlar tarafından durdurulması ve aranması karşısında harekete geçmiştir. İskenderiyye, Reşid, Midyat ve Mısırdaki Osmanlı Devleti tüccarını malları ve gemileri ve beylik gemilerinin Fransa tarafından birşey olmayacağına dair Osmanlı Devleti'ne olumlu bir haber gelinceye kadar İskenderiyye'ye ve Reşid ve Midyat taraflarında olan müslüman ve gayri müslim Osmanlı Devleti'nin tüccarları ve mal ve gemilerine karşılık Osmanlı Devleti memleketlerinde bulunan Fransa konsolosları ve bütün Fransalıların mal ve canlarına zarar gelmemesi ve kimse ile karışma görüşme olmaması için şimdilik buldukları yerlerde seyahatlerini durdurmak ve düşmanlık yapmayarak korunmalarına gece ve gündüz dikkat edilmesi söylenmiştir. Bu hususta Fransa konsolos ve konsoloslar vekili olan adalar ve sahillerdeki görevlilere gönderilen emirde şehir, kasaba ve köylerimizde yukarıda söylendiği gibi Fransalıların buldukları yerlerde durdurulmaları ve taşınan mallar ve eşyalara müsaade edilmemesi söylenmiştir. Bu uyarıdan sonra hala taşımacılık işi yapılır eşyalar nakl edilir ise görevliler tarafından bu kişiler tutuklanacaktır. Bu emir sadrazam tatarlarından Seyid Halil vasıtasıyla gönderilmiştir.<sup>253</sup>

<sup>253</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4624/ 76b3.s.81.

## 4. BÖLÜM

### 4. BATI ANADOLU'DA GEMİ İNŞA FAALİYETLERİ VE TİCARİ GEMİLER

Batı Anadolu'da önemli ölçüde Tersane-i Amire'nin ihtiyaçlarını karşılamak ve donanmanın yeniden yapılandırılması için önemli bir takım faaliyetlere girişilmiştir. Bunlar; gemi inşası için gerekli malzemelerin temini, gemi ve inşaa personeli ve gemi inşaa faaliyetleridir. İncelediğimiz dönem olan XVIII. yüzyılda da burada özellikle kalyon olmak üzere birçok gemi yapılmış ve böylelikle donanma güçlendirilmeye çalışılmıştır.

Osmanlı Devleti'nde gemi inşasının belli bir organizasyon olduğu ve planlı bir çalışmanın neticesinde ortaya çıktığı görülmektedir. Gemi inşası için ilk ve en önemli iş ise, hiç şüphesiz malzeme temini olmuştur. Batı Anadolu bu yönüyle önemli bir bölgedir.

Gemi inşaa faaliyetleri özellikle 1770 Çeşme faciası sonrası önem kazanmıştır. Bu amaçla Batı Anadolu'da tersanelerde yoğun bir mesai süreci başlamıştır. Buna örnek olarak 1775 tarihinde Bodrum'da bir tersanenin tesis edilmesi gösterilebilir. Bodrum tersanesi çevrede gemi yapımı için kereste bulunması, uygun bir limana sahip olması, gemi inşasına yatkın Rum ustaların buraya gelebilmesi açısından bu tersaneyi önemli ve özel kılmaktadır.<sup>254</sup>

#### 4.1. Kalyon, Şayika ve Tombaz İnşası

Osmanlı Devleti'nin sınırları genişledikçe Karadeniz, Ege ve Akdeniz sularındaki hakimiyetleri de artmıştır. Buna paralel olarak bu yollar ile uluslararası ticarete başlamıştır. Bu nispette denizciliğin ilk ve en etkili faktörü olan gemilerin inşası son derece mühim bir mesele olmuştur.

XVIII. yüzyılın sonlarında da böyle bir ihtiyaç ortaya çıkmıştır. 1783 tarihli fermanla donanmaya üç direkli kalyon, şayika ve tombaz inşası gerektiği söylenmiştir. Başta Gazi Hasan Paşa olmak üzere Akdeniz'de bulunan bütün adaların kadıları ve naibleri ve iskele görevlilerine emir gönderilmiştir. Akdeniz'de bulunan adalara gemilerde gemi inşası yapanlardan üç direkli inşası yapanlar güçleri ölçüsünde kalyon inşaa etmek, şayika inşaa

---

<sup>254</sup> Tuncer, Baykara, "Bodrum", mad., İ.A., Ankara, 1992, s.247-249.



etmek ve tombaz inşasına irade eden şetibe inşa etmek üzere özen göstererek çalışmaları istenmiştir.<sup>255</sup>

#### 4.1.1. Kalyon Tamir ve Techizi ve Gerekli Levazımat

Gemilerin inşasında kullanılan ana malzeme uzun yıllar boyunca ahşap olmuştur. Dolayısıyla gemilerin tamirinde ve techizinde kullanılacak ilk malzemede şüphesiz kereste olmaktadır. Kerestelerin temini için önemli merkezlerden olan Edremit, Tuzla, Ezine ve Bayramiç'ten bu iş için malzeme alınmaktaydı. Örneğin 17 Kasım 1735 yılına ait hükümde Tersane-i Amire'de bulunan donanma kalyonlarının tamir ve techizi hususunda gerekli malzemenin yine bu bölgelerden karşılandığını öğreniyoruz.<sup>256</sup>

Gemi tamirî ve techizinde kullanılacak malzeme Osmanlı'ya ait gemiler dışında ticaret amacıyla Türk sularına girmiş olan gemilerin ihtiyaçları için de sağlanıyordu. 1783 Osmanlı-Rusya ahidname defterinde geçen Rus ticaret gemilerinin Osmanlı Devleti limanlarında gemilerinin tamir ve techizini yapmalarına izin verilmesi bu türden bir meseledir. Gemilerin tamirâtı için gereken zift, kereste, yağ ve yelken gibi malzemelerin para karşılığı alınmasına da müsaade edilmiştir. Osmanlı gemileri için bu durum söz konusu olduğunda Rusya da aynı yardımı sağlayacağını taahüt etmiştir.<sup>257</sup>

Gemi yapımı için gerekli levazatımın tedariki konusu da son derece önemlidir. 1734 senesinde Bergama voyvodası el Hac Veli ağa bu iş için mübaşir tayin edilmiştir. Donanma kalyonlarının techizi için Kazdaağı, Biga, Bayramiç, Tuzla ve Ünye'den özellikle kereste, zift ve katran istenmiştir.<sup>258</sup>

1785 tarihinde Kemer'de inşa edilecek iki kıta fırkateyn-i hümayun kalyonu için kullanılacak malzemeler arasında; 177 adet Mıhlı çapında olan Koğuş çam, 5adet Palankalık Halat, 20 adet Palanka için Makara, 140 kantar Üstübü, 150 kantar Zift, 2 adet Zift Fezagani, 20 kantar Katran, 500 kantar demir, 2 adet Makara Bıçkısı, iki geminin İndicek ve Çarmık takımı, iki geminin içindeki Irgat Takımı ile iki geminin kızak demiri olmuştur. Yine aynı tarihte Bodrum ve civarında inşa edilecek olan iki kıt'a büyük kalyon için;

<sup>255</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d 4623/ 31b1., s.19.

<sup>256</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/8a3.s.6

<sup>257</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 14.s.31.

<sup>258</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604, 10a1-11b2, s.8

Sakızdan bıçkıcı tezgah, demirci ocağı, ayak, bastika, kil pestil, sağır pestil, kepce ve demir kürek ihtiyacı olmuştur.<sup>259</sup>

#### **4.1.2. Gemi Kiralama İşlemi**

Gemi kiralama bahsi ülke içinde yerli gemilerin kiralanması şeklinde olduğu gibi başka ülke gemilerinin kiralanması şeklinde de olabilmekteydi. Örneğin;Osmanlı Devleti halkları memleketlerindeki bir limandan başka bir limana eşya taşımak amacıyla Rus gemilerini belli bir ücret karşılığında kiralayabilmişlerdir. Bundan dolayı gemi sahiplerine herhangi bir sorun çıkarılmaması yönünde görevliler uyarılmıştır. Gemi kiralayanlar sebepsiz yere kiralama işinden vazgeçip para vermedikleri takdirde, iki taraf arasında yapılan anlaşmaya göre gemi kiralayanların, kira ücretini gemi sahibine ya da gemi kaptanına ödemeleri hususunda kadılar tarafından zorlandıkları görülmüştür.<sup>260</sup>

Eğer Osmanlı Devleti için Rusya gemilerinden birini kiralamak gerekirse, kiralama için memur kılınan valiler ya da zabıtlar Rusya elçisine ya da konsolos bulunan yerlerde konsolosuna haber vererek bu iş için uygun gemiyi kiralayabilmişlerdir. Rusya konsolosu bulunmayan yerlerde ise gemi katanlarının ya da sahiplerinin izinleriyle gemi kiralanmış ve gerekli ücret geciktirilmeksizin sahiplerine verilmiştir. Böyle bir ihtiyaç olduğunda Osmanlı Devleti'nin, Rus gemilerini anlaşma olmadan kiralayamayacağı bildirilmiş ve kiralanmamış olduğu halde eşya ve mal yüklü olan gemilerin alıkonulması yasaklanmış, yüklerini tahliye edilmesi yönünde zorlanması engellenmiştir.<sup>261</sup>

Bahsi geçen ülke ile Osmanlı Devleti arasında XVIII. yüzyılda imzalanan ahidnamede deniz ticareti, dolayısıyla ticarete konu olan malların taşınmasına aracı olan gemilerin kiralanması da kurallar dahilinde yapılmaktaydı. Kiralama işlemi ücrete ve yasal izne tabi olarak yapılmaktaydı.

#### **4.1.3. Erzak Taşıyan Gemilerin Karadeniz'de Batması ve Gemilerin Tamiri**

Kara ulaşımına karşılık deniz ulaşımının hem maliyeti hem de taşıma kapasitesi açısından değerlendirildiğinde daha avantajlı olduğu görülmektedir. Bu avantajın yanı sıra deniz ulaşımı bazı tehlikelerde barındırmaktadır. Özellikle gemi kazaları ve gemilerin

<sup>259</sup> Halit Cabbar, "XVIII.Yüzyıl Osmanlı Anadolu'sunda Voyvodalık ve Denizli Voyvodası Tavaslı Ömer Ağa", Yüksek Lisans Tezi, Aydın, 2017.

<sup>260</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/madde 37.s, 37.

<sup>261</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/madde 38.s.37.

batması meselesi deniz ulaşımı açısından önemli problemlerdendir. Gemilerin batması meselesi herhangi bir kaza sonucu olabileceği gibi aynı zamanda devletler arası bir anlaşmazlık neticesinde bilinçli bir müdahaleyle de olabilmektedir. Taşıma işini yapan gemilerin kaza sonucu batması durumunda yapılacak işlemler de önemlidir.

1 Haziran 1783 tarihli fermanda Akdeniz ve Karadeniz’de gidip gelen Osmanlı Devleti tüccar gemilerinden olan şayika ve tombaz tamir edilmiş olmalarına rağmen Karadeniz’in şiddetli fırtınalarına dayanamayıp batmıştır deniyor. Batan gemideki zahire ve eşya sahiplerine ve gemilerin sahiplerine yarım edilmesi gerektiği söylenmiştir. Bunun için güçleri yeten kişilerden üç direkli gemiler, kalyon ve şayika inşa etmeleri istenmiştir. Bunun dışında Osmanlı donanmasının ihtiyacı olan pergendi ve şetibe benzeri gemilerin inşa edilmesi ve bu işe özen gösterilmesi söylenmiştir. Bunun için Başta Kaptan-ı derya Gazi Hasan Paşa olmak üzere Akdeniz’deki adaların kadıları ve naipleri ve iskele görevlilerine emir gönderilmiştir.<sup>262</sup>

#### 4.2. Türk Kürekli Gemileri

Denize kıyı kesimlerde yaşayan ve yerleşen insan toplulukları zamanla ellerindeki malzemelerden yola çıkarak aynı zamanda yanı başlarındaki denizin getirdiği sorunlarla baş etmek amacıyla çeşitli gemiler yapmışlardır. Bu gemiler aynı zamanda keşifler, göçler ve ticari ilişkilerin bir parçası, taşıyıcısı olmuştur.

Osmanlı denizcilik tarihinde gemiciliğin gelişimini üç ayrı dönemde incelemek mümkündür: Birincisi, imparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın yarısına kadar devam eden kürekli gemiler (çekdiri veya kadirga) dönemi, ikincisi XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler (kalyon) dönemi, üçüncüsü de imparatorluğun yıkılışına kadar süren buharlı gemiler dönemidir.<sup>263</sup>

Deniz taşımacılığının yegane ve en önemli aracı olan gemiler elbetteki araştırma konumuzun zaman aralığını oluşturan XVIII. yüzyıldan önce de kullanılmıştır. Ancak XVIII. yüzyılda gemi teknolojisindeki gelişim ve değişimin anlaşılabilmesi açısından genel hatlarıyla gemi ve türlerinden bahsetmek yerinde olacaktır.

<sup>262</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d 4623/ 31b1, s.19.

<sup>263</sup> Özen Tok, Osmanlı Teşkilat Tarihi El kitabı, ed. Tufan Gündüz, Grafiker yayınları, Ankara, 2012, s.204.

## • Kadırğa

Osmanlı Devleti'nde XVII. yüzyılın sonuna kadar savaş gemileri içerisinde en çok kullanılmış olan aynı zamanda vurucu gücü teşkil edeni kadirğalar olmuştur. Lakin XVIII. yüzyıla gelindiğinde önemini yitirmiş olan kadirğaların yerini kalyonlar almıştır. Kadirğalar uzun, dar ve alçak aynı zamanda manevra ve hareket kabiliyeti son derece güçlü gemilerdir. Genel itibarıyla liman giriş ve çıkışlarında, düşmana hücum sırasında kürekle hareket ederken rüzgarlı havalarda denize açıldığında yelken kullanılmıştır. Kadirğalar ahşap gemiler olduğundan yoğun olarak yapımlarında kereste kullanılmış, genel olarak meşe, çam, karaağaç, kestane, ceviz, şimşir, ıhlamur ve çınar ağaçları tercih edilmiştir. Kürekler için ise en uygun ağaç gürgendir.<sup>264</sup>

Katip Çelebi kadirğalar için; *“Bir kadirğanın iki bodoslaması arasının uzunluğu eskiden ellibeş zira kurulurdu. Bugün elli altı ederler. Ne kadar uzun olursa iyi görünür. Yirmi iki karış anbar ağzının eni, on sekiz karış, kırk yüksekliği, on beş karış baş yüksekliği ve altı karış bir parmak kuşak yüksekliğidir. Eskiden birer karış eksikti. Karpuz kışlı değildi, şimdi çoğu öyle ederler. Zira fırtınaya iyi dayanır. Halkı önce her kadirgada bir merhametli reis ki kapudan olup hepsine hükmeyleye. Ve tartı kullanıp pusulaya baka. Ve tirinkete kullanmağa yirmi alatçı ki herbiri oda-başı olur. Ve iki usta dümenci ve bir usta yelkenci ve onun buyruğunda iki kimse ki onlara kömi derler büyüğü silistire çalar, küçüğü ayak üzre durup kimi yelkenle ilgili iş görür. Ve iki kürek yapıcısı ve iki kalafatçı ve iki neccar her gemide bulunur, hepsi otuz beş olur. Ve yirmibeş oturak, kırk dokuz kürektir, biri ocak yerine gider, dörder kattan yüz doksan altı kürekçi ve yüz savaşçı, hepsi bir kadirğa halkı üç yüz otuz nefer olur. Birbiri üzerine gerekirse artuk ya da eksik olur.”*<sup>265</sup> demektedir.

Kadirğalar sefere çıkacakları zaman bazı alet ve edevatlar konurdu. Bunlar: 1 adet sandal, 3 seren, 1 yedeklik dümen, 75 kürek, 5 demir, 5 yelken, 20 günlük peksimet, 8 kantar donyağı, 2 levha kurşun, 1 miktar üstüğü ve zift, 1 iskandil, arma ve selviçe değiştirmek üzere 27 roda ve halat vb.<sup>266</sup>

<sup>264</sup> Tok, a.g.e, s.207.

<sup>265</sup> Katip Çelebi, Tuhfetü'l-Kibar Fî Esfari'l Bihar, haz. Orhan Şaik Gökyay, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s.227.

<sup>266</sup> Fevzi, a.g.e., s.7.

## • Baştarde

Üst düzey deniz komutanlarının kullandığı kürekle hareket eden donanma gemileri arasında kadırgadan sonraki en önemli savaş gemisidir. Yirmi altı ila otuz altı oturaklı beş ila yedi kürekçi bulunduran büyük tip kadırgalardır. Büyüklüklerine göre Orta baştarde, Paşa baştardası ve Hünkar baştardası olarak sınıflara ayrılmıştır.<sup>267</sup> “Katip Çelebi’nin aktarımına göre; *“Paşa Baştardası”nın uzunluğu yetmiş arşun olur, şimdi yetmiş iki eder oldular. Otuz altı oturaktır. Mavuna gibi küreğini yedişer adam çeker ve mankasında üçer savaşçı oturur. Üç feneri meşhurdur. Halkı, beşyüz nefer kürekçisi, iki yüz on altı savaşçı bunlardan başka gemici ve topçu ile hepsi sekiz yüz kadar nefer eder. Bir maharetli kimse ki denizcilikte başarılı olsa Baştarde’ya reis ederler. Ortalık Baştarde yirmi altı oturak, uzunluğu elli yedi zira olur. Halkı ona göredir. Ve bir türlü Baştarde vardır ki ona Hünkar gemisi derler. Üç fenerlidir. Bir vezir donanma serdarı olup kapudanlığa gitse ona biner. Direkleri ve kürekleri hep yeşil boyalıdır. Bayrağı da yeşil olur. Direk başında alemi vardır.. Vardiyan-başı bu geminin reisi olmak kanundur.*”<sup>268</sup>

İlk olarak ne zaman kullanıldıkları bilinmemekle birlikte 1522 Rodos kuşatması sırasında otuz beş baştardanın olduğu bilinmektedir. 1527 yılında sekiz baştardanın tamîrine ait bilgiler baştardanın XVI. yüzyılın ilk çeyreğinde donanmaya dahil edildiği anlaşılmaktadır. Mezemorta Hüseyin Paşa’nın 1700 yılında yaptırdığı baştardalardan Silahdar hayranlıkla bahsetmektedir.<sup>269</sup>

Osmanlı Donanmasında XVII. yüzyılın ortalarına kadar Baştardaya binen donanma ümerası Kaptanpaşa, Tersane Kethüdası, Tersane emini ve Kaptan Paşanın yedeği ve bazı derya beyleri olmuştur. Ancak 1701 Bahriye Kanunnamesi ilan edildikten sonra Kaptanpaşalar savaş zamanlarında “baş kapudane” adı verilen kalyonlara binmiş üç fener ve üç bayrak takmış, savaş dışında yine baştardaya binmeleri kanunlaşmıştır.<sup>270</sup>

Yukarıda bahsi geçen Hünkar baştardalarının ilki Kanuni Sultan Süleyman tarafından Has Bahçedeki tersanede yaptırılmıştır. Bu baştardanın Kanuni’nin Sigetvar seferinde Karadeniz’den Tuna’ya götürülerek, Padişahın bulunduğu Belrad’a kadar gitmiş ve orduya destek olmuştur. Yine II. Selim’in yaptırdığı baştarde da İnebahtı savaşına

<sup>267</sup> Tok, a.g.e., s.206.

<sup>268</sup> Katip Çelebi; a.g.e., s.226.

<sup>269</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli... s.172.

<sup>270</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli... s.187.

katılmış ve savaş neticesinde birçok gemi tahrip olmasına karşın onun baştardesi İstanbul'a dönebilmiştir. III. Murat, Kaptanıderya Kılıç Ali Paşa'ya Has bahçede yeni bir baştarde inşa ettirmişti. Yine III. Mehmet ve IV. Mehmet'inde baştarda inşa ettirdiği bilinmektedir.<sup>271</sup> Diğerlerine göre daha ağır hareket eden baştardalar 1702'de kürekli kalyonlara dönüştürülmüştür.<sup>272</sup>

#### • Mavna

Sözlüklerde 'mavna', 'mavuna' ve 'mâune olarak geçmektedir. Anlam olarak mavna; "Gemilere ve yakın kıyılara yük taşıyan güvertesiz büyük tekne, Büyük üç köşeli yük gemisi, Osmanlı donanmasında çeçtiri türünden gemi"yi karşılamaktadır. Kelime ve şekil bakımından menşei Batı'dan gelmeyen tek gemi türü olarak nitelendirilmektedir. Kelime olarak Türk veya Arap menşeli olduğu tahmin edilmektedir.<sup>273</sup> Katip Çelebi'nin anlatımına göre; "*Mavuna uzunluğu altmış beş zira ola. Yirmi karış kış yüksekliği, on iki buçuk karış baş yüksekliği olur. Ve yedi buçuk karış ta kuşak bağlanur. Hepsi yirmi dört parça top konur. Yat ve yarağını tamamladıktan sonra halkı önce denizcilik işinde meharetle, yolunda eski, gün-görmüş bir reis kapudan ve hepsine baş ve buğ olup hükmeder. Ve dört usta dümenci ve kırk nefer halatçı ki başta yelken ve tirinkete kullanırlar. İçlerinden biri odabaşı olur. Bunlara aylıklarından başka bin beş yüz akçe ücret verilir. Ve yirmi altı oturağın herbir küreğinde yedişer adamdan üç yüz altmış dört kürekçi ve kanatlar üstünde iki kürek arasına manka derler. Her mankada üçer neferden yüz elli nefer savaşçı ve otuz nefer usta topçu, hepsi altı yüz nefer olur.*"<sup>274</sup>

Osmanlı'da XV. yüzyıldan itibaren kullanılmaya başlanan mavnalar XVI. yüzyılda Rodos kuşatması sırasında da kullanılmıştır. Mavnalar XVII. yüzyılda kullanılsa da yüzyılın ortalarına doğru sayıları giderek azalmıştır. 1610-1701 yılları arasında Tersane-i amirede 16 mavna inşası yapılırken 26 mavna da tamir edilmiştir. Girit seferinin başlamasıyla birlikte mavna yapımında artış olduğu tesbit edilmiştir. XVIII. yüzyılda ise mavnalar yerini kalyonlara bırakmıştır.<sup>275</sup>

<sup>271</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli... s.187.

<sup>272</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli ...s.188.

<sup>273</sup> Mehmet Mazak, Osmanlı'dan Günümüze Kaybolmuş Denizcilik Mesleği İstanbul Mavnaları, Deniz Ticaret Odası yay., İstanbul, 2010, s.14.

<sup>274</sup> Katip Çelebi, a.g.e., s.226.

<sup>275</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli..., s.224., Demir, a.g.e., s.79.

### • Kalyata

Kadırgalardan küçük 19-24 oturaklı, 42-48 zira <sup>276</sup> uzunluğundaki savaş gemileriydi.<sup>277</sup> Kadırgalar ile birlikte savaş hattında girseler de asıl görevleri keşif ve kovalama hizmetidir. Genellikle garp ocakları filolarında savaşta kullanılmıştır. Kadırgalara çok benzeyen bu gemiler savaş zamanlarında en ön hatta bulunarak ağır görevler almış ve diğer gemilere destek vermiştir.<sup>278</sup>

### • Fırkate

Hafif donanma çektirisidir.<sup>279</sup> 10-17 oturaktan oluşan 2 ya da 3 kişi tarafından küreği çekilen ikinci sınıf harp gemileridir. 9-10 oturaklı olan daha küçüğüne ise kırılgaç denmiştir. Seferde donanmanın yanında bulunup karakol hizmeti görmüştür. Aynı zamanda hızlı olmalarından dolayı haberleşmeyi de sağarlardı.<sup>280</sup>

1717-1718'de Tuna'ya gönderilen donanmada 40 fırkate bulunurken, 1738'de Karadeniz'e açılan donanmada 130 fırkate olduğunu bilinmektedir. 1770'e gelindiğinde ise ince donanma için fırkate inşasına devam edilmiştir.<sup>281</sup>

### • Pergende

18-19 oturaklı çektirilere denilmekteydi. Kürekleri üç kişi tarafından çekilmekteydi. Savaş donanmalarında genellikle haberleşme amacıyla, sığ sulardaki manevralarda, boş gemileri yedekte çekmede ve gerekli görüldüğünde ateş gemisi olarak kullanılmıştır. Savaş sahasına çok sık girmezler genellikle yardımcı ve yan hizmetlerde kullanılırlardı.<sup>282</sup>

1769 yılında ince donanma için inşa edilen gemiler arasında pergende de bulunuyordu. 1771'de Tuna'ya gönderilen ince donanmada altmış pergende mevcuttu.<sup>283</sup>

---

<sup>276</sup> Arapça bir kelime olup dirsekle orta parmak ucu arasındaki kısım uzunluğunu ifade eder geniş bilgi için bkz. Mehmet Erkal, (1991), Arşın mad., TDV.İ.A., İstanbul, C.3., s.411-413.

<sup>277</sup> Tanju Demir, Denizlerdeki Osmanlı, Yakın Kitabevi, İzmir, s.76.

<sup>278</sup> Ahmet Güteryüz, Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken ve Mikyas-ı Sefain, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2004, s.29.

<sup>279</sup> Demir, a.g.e., s.76

<sup>280</sup> Güteryüz, a.g.e., s.29

<sup>281</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli...s.233.

<sup>282</sup> Güteryüz, a.g.e., s.29

<sup>283</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli...s.233.

- **Palaşkerme**

Hafif yelkenli bir filikadır. Osmanlı donanmasında XVI. ve XVII. yüzyıllarda kullanılmıştır. Genellikle ateş gemilerinin etkisiz hale getirilmesi amacıyla kullanılmıştır.<sup>284</sup>

- **Karamürsel**

Çektiri türünden gemilerden olup aynı zamanda Osmanlı'nın ilk çektirisidir.<sup>285</sup> İstanbul ve Marmara sahilleri arasında gidip gelen bir buçuk direkli sivri üçgen yelkenli, yarım güverteli, Marmara kayıklarıdır;<sup>286</sup> hem kürek hem de yelkenle hareket ederdi. Venediklileri takliden müteaddid nevileri vardı.<sup>287</sup>

### 4.3. İnce Donanma Gemileri

Genel itibariyle nehirlerde, özellikle Tuna'da kullanılan ve donanma denize açıldığı zamanlarda ise büyük gemilerin emrinde bulunan, bir kısmı kayak türünden gemilerdir. İnce donanma gemileri genel olarak kürekle hareket etmekte ancak bazı türlerinde yelken de kullanılmaktadır.

- **Aktarma**

Tuna muhafazasında bulunan nehir gemilerinden olup gerektiğinde donanmaya eşlik ederdi. Ayrıca düşmandan alınıp yedeğe çekilen gemilere için de aktarma denmiştir.<sup>288</sup>

- **Üstüaçık**

Tuna gemilerindendir bir dümencisi ve sekiz kürekçisi vardı ve Tuna'nın birçok iskelelerinde bulunurlardı. XVIII. yüzyılda yaklaşık olarak 100 üstüaçık gemi vardı. Bunlar nakliyatta kullanılırlardı.<sup>289</sup>

- **Celiyye**

Nehir ve ırmaklarda kullanılan ince donanma gemilerindendir.<sup>290</sup>

---

<sup>284</sup>Tok, a.g.e., s.208.

<sup>285</sup>Bostan, Kürekli ve Yelkenli ...s.234.

<sup>286</sup>İlber Ortaylı, Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi, Cedit Neşriyat, Ankara, 2008, s.246.

<sup>287</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ...s.456.

<sup>288</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ...s.456.

<sup>289</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ... s.456

<sup>290</sup> Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ...s.457.



- **Varna Beş Çifteleri**

İnce hafif donanma gemilerindedir.<sup>291</sup>

- **Kancabaş**

Hafif filodandır. Şayka, üstüaçık vb.ince donanma gemileri gibi sahillere sokulurlar ve nehirlere kadar girerlerdi<sup>292</sup>.

- **Şayka**

Çayka da denilen altı düz büyük kayıklardır. Özi ve Dinyeper nehirleriyle Tuna'da işleyen gemiler bu türdendi. Tuna sahilllerinde ocaklık olarak şaykalar bulunuyordu. Kazaklar da kullanmıştır. Osmanlı şaykaları nehir sahillerini korumakla görevliydi. Evliya Çelebi şayka nevinden olan zarbonalardan bahsetmiştir. Bu gemiler eskiden Karadeniz'in Rumeli sahillerinden İstanbula zahire getiren ve zabun adı verilen kayıklardır.<sup>293</sup>

- **İşkampavye**

Haberci gemisi olarak bilinen ince donanma gemilerinden olup aynı zamanda Tuna gemilerindedir. Şimdiki bahriye ileri gelenleri işkampavye ve şalopeyi aynı kabul ederler. Doğrusu her ikisi de ince donanma ve savaş gemisidir ancak işkampavye kürekli şalope ise yelkenli sınıftan sayılmıştır.<sup>294</sup>

- **Şahtur**

İnce donanma gemilerinden olup Fırat nehrinde eşya naklinde de kullanılmıştır. Kamus-ı Bahri de şahtur için meşhuf denmiştir. Teknesi oldukça ince tahtadan yapılmış üzeri ise ziftle kaplanmıştır. Grafe denilen kısa mablaklar ile sevk edilirdi ve dört köşe bir Latin yelkenine sahip idi.<sup>295</sup>

---

<sup>291</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ... s.456

<sup>292</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ...s.457.

<sup>293</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ...s.458

<sup>294</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ...s.458.

<sup>295</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ...s.458.

#### • Kırlangıç

İnce donanmadandır ve kürekli fırkateden daha küçüktür. Genellikle savaş ve karakol hizmetlerinde kullanılmışlardır. Tüccar kırlangıcı denilen bir türü de vardı. Kırlangıçta bir suvari, iki reis, badbani, ağa, hoca, vekilharç ve çeşitli hizmetlerle ilgilenen 25 zabıt ve gediklisi bulunuyordu. Mürettebatla birlikte mevcut sayı 100'ü bulunuyordu.<sup>296</sup>

#### • Tombaz

Yelkeni, ikişer demîrî ve kürekleri bulunan gemilerdir. Aynı zamanda nehirlerde köprü dubası olarak kullanılan güvertesiz, altı düz kayıklara da tombaz denmiştir. Daha ziyade XVII. yüzyılın sonlarına doğru köprü amacıyla kurulmuşlardır. 1639'daki Osmanlı-Rus seferi sırasında zahire, mühimmat, cephaneye ve top taşımak için kurulacak köprünün ihtiyacı olarak 50 kara tombazı lazım olmuştur. Yine 1691 yılında Tuna için 44 tombaz inşa edildiğini öğreniyoruz. 1770 yılında Tuna üzerinde yapılan tombaz köprü de ise 15m uzunluğunda, 4, 5 m eninde ve 4, 5 m derinliğine sahip 62 tombaz hazırlanmıştır. Yine Tuna'da ticaret gemilerinin geçişi sırasında da tombazlara ihtiyaç duyulmuştur. Aynı zamanda donanma gemisi olarak da kullanılan tombazlar için örnek olarak 1762 yılında Sinop'ta inşa edilmiş tombaz gösterilmektedir.<sup>297</sup>

### 4.4. Nakliye ve Ticaret Gemileri

#### • Çekelve

Genellikle Ege, Adriyatik ve Marmara'da kullanılmış ticaret gemileridir. Aynı zamanda 'celbe' olarak da isimlendirilmiştir.<sup>298</sup> İki direkli 23 arşın uzunluğunda bahriyedeki büyük filike ve yük gemilerindendir. Yelkenine ise çekevele yelkeni denmiştir.<sup>299</sup>

#### • Çam/Çamlıca

Tuna'da kullanılan nakliye gemilerindendir. XVIII. yüzyılın sonlarında Tersanede 21 m uzunluğuna sahip çamlıca gemisi inşa edildiğini biliyoruz. Osmanlı donanmasının yanı sıra Tuna'daki Avusturya donanmasında da çamlıca gemisi kullanılmıştır. 1783 yılında bizzat Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından bir çamlıca yapılarak denize indirilmiş

<sup>296</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ... s.459.

<sup>297</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli...s.249.

<sup>298</sup> Gülerüz, a.g.e., s.73.

<sup>299</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ... s.459.

ve sütunları yerleştirilerek kullanıma hazır hale getirilmiştir. 1791 yılında ise Osmanlı donanmasında 19-34 mürettebatlı on yedi çamlıca gemisi bulunuyordu. 1791'de Gemlik'teki gemi inşa faaliyetlerini denetleyen Giritli Hüseyin Paşa ve 1792 yılında Midilli'de başardası su alan Küçük Hüseyin Paşa çamlıcalar ile İstanbul'a dönmüşlerdir. Bu da gösteriyor ki bu gemiler sürat ve güven açısından önemli görülmüştür.<sup>300</sup>

#### • Çete Kayığı

Nehirlerde top taşımak amacıyla kullanılmış ince donanma gemilerindedir. XVIII. yüzyılın başlarında beri nehir ve Karadeniz sahillerinde kullanılmış olup Osmanlı-Rus savaşının sürdüğü 1773'te yapımı arttırılmıştır. Tuna sahillerinde 110 çete kayığı yapılması kararlaştırılmıştır. Çete kayıklarındaki ana malzeme yelken olup yapılması kararlaştırılan gemilerden 20 adedinin malzemesi suya indirilmiş geri kalanının tersanede bulunan malzemelerden karşılanması kararlaştırılmıştır.<sup>301</sup>

#### • At Gemileri

Eski salapurya ( küçük mavna) nın içerisi döşemeli hali gibidir ve baş ve kıç taraflrı rampalıdır. Rampalar hayvanların kaymamaları için cilalanmıştır. Çardak ve Gelibolu arasında Tımarlı sipahilerin nakli amacıyla kullanılmıştır.<sup>302</sup>Bu gemilerle kereste ve odun da taşınmıştır. Bu sebeple 1568 yılında Mısır Beylerbeyi'nden at gemilerinin rüzgar olmadığı zamanlarda kürekle de hareket edebilecek şekilde yapılması istenmiştir.<sup>303</sup>

#### • Taş Gemileri

Kereste ve taş naklinde kullanılmak üzere inşa edilmişlerdir.<sup>304</sup>

#### • Top Gemileri

Bu gemilerde tıpkı at ve taş gemileri gibi top taşımada kullanılmışlardır. 1488 yılında Osmanlı Donanmasın da 10 adet top gemisi bulunuyordu. XVI. ve XVII yüzyıllarda Tersane de top gemilerinin inşa edildiği, tamir edildiğini biliyoruz.<sup>305</sup>

<sup>300</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli...s.252.

<sup>301</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli...s.252.

<sup>302</sup> Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ..., s.457.

<sup>303</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli...s.260.

<sup>304</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli..., s.260.

<sup>305</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli..., s.260.

#### • Borozan Gemileri

Tuna'da zahire ve odun naklinde kullanılmak üzere inşa edilmişlerdir. Üç ambarlıdırlar.<sup>306</sup>

#### • Geç Gemisi

Arka direği ön direğinden küçük olan ve dümen çarkının önünde olan nakliye amacıyla kullanılmış iki direkli gemilerdir.<sup>307</sup>

#### • Melekse

Küçük yelkenli sınıftan gemilerdir. XVII.yüzyılın sonlarında top dökümü için gerekli bakır Gümüşhaneden Trabzon'a oradan da İstanbul'a melekseler vasıtasıyla taşınmıştır. XVIII. yüzyılın sonlarına kadar melekseler kullanılmaya devam edilmiştir.<sup>308</sup>

#### • Pereme:

1870 senesinde İzmir'de yapımına başlanan Ege ve Marmara denizinde kullanılan yük gemileridir. Tek parça direktten ve iki yelkenden oluşurdu. Ortalama boyu 13, 50 m idi. Pereme ismi Bizanslılar zamanında, İstanbul'da Porta Perema olarak isimlendirilmiş Mısır çarşısı önü ile karşı kıyı arasında yük ve yolcu taşıyan kayıklardan kalmıştır. Osmanlılar döneminde bu kayıkların İstanbul yakası ile Anadolu yakası arasında gidip geldiği bilinmektedir.<sup>309</sup>

#### • Bumbarta

Çektirme türündeki kıyı ticaret teknelerinin büyük boyutta bir çeşididir.<sup>310</sup>

### 4.5. Yelkenli Gemiler

XV. yüzyılın sonlarından itibaren Akdeniz'deki gelişmelere paralel olarak Osmanlı Donanmasında kürekli gemilerin yanında yelkenli gemiler de kullanılmıştır. Yelkenli gemiler iki ve üç direkli olarak iki kısma ayrılmaktadır.

<sup>306</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli...s.260., Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, TTK yay., 1992, s.92.

<sup>307</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli...s.261.

<sup>308</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli....261.

<sup>309</sup> Güteryüz, a.g.e., s.72.

<sup>310</sup> Güteryüz, a.g.e., s.73.

- **Göke**

Kürek ile yelkeni birleştiren, altı mavuna üstleri kalyon yapısında olan oldukça ağır teknelerdir. Osmanlı donanmasında bir defaya mahsus II. Bayezit döneminde üç tane yapılarak Burak adası savaşına katılmıştır. Tıpkı kadırgalar gibi gökeler de 23-26 oturaklıydı. Ancak farklı olarak kürekler 7'şer kişi tarafından çekiliyordu. Kürek katının üst kısmında top anbarı bulunuyordu. Üst güvertesi kafes şeklindeydi. Her birinde dört direk mevcuttu. Pruva ve grandi direkleri kabasorta, mizana ve kontra mizanaları sübye donanımlıydı. En uzun direkleri olan grandilerin yüksekliği 53m., çapı 100cm idi. Bu direğin üzerinde geniş bir çanaklık yapılmış 30 okçu burada rahatça yerleşebiliyordu.<sup>311</sup>Gökeler barça da denmiştir.

- **Barça**

Kalyon cinsinden karakalardan daha küçük altı düz iki ve üç direkli yelkenli savaş gemileridir. XVI. yüzyılın başlarına kadar savaşlarda kullanılırken daha sonra nakliye amacıyla kullanılmıştır. Daha çok Hollandalılar ve Cenevizliler tarafından kullanılmıştır.<sup>312</sup>

- **Karaka**

Büyük yükleri taşımak için yapılmış ambarlı yelkenli gemilerdir. Karakaların su üstünde kalan bordaları çok yüksek olup baş ve kıç taraflarında da büyük kasaralar vardı. Genel itibariyle üç ya da dört direkliydiler. Barbaros Hayrettin Paşa Tolon önlerindeki savaşta 100den fazla mürettebata sahip karakaları zaptetmiştir.<sup>313</sup>

- **Karavella**

100 ile 500 hamule tonasındaki yelkenli gemilere denirdi. Hem yük taşıyor hem de savaş hizmetlerinde kullanılmıştır.<sup>314</sup>

- **Fırkateyn**

Çektiri döneminde donanmada genellikle yardımcı hizmetlerde kullanılmış 18.yüzyılda kalyon döneminin gelişmesiyle beraber donanmadaki önemi artmıştır. Bu

---

<sup>311</sup>Güleryüz, a.g.e., s.43.

<sup>312</sup> Fevzi, a.g.e., s.10.

<sup>313</sup> Fevzi, a.g.e., s.10.

<sup>314</sup> Fevzi, a.g.e., s.10.

dönemde artık firkateynler tek güverteli küçük birer kalyon olmuştur. Ancak kalyonlardan daha hafif ve hızlıydılar. Aynı zamanda 30-40 top taşımaktaydılar. Yelken devrinin ilerlemesiyle 18. ve 19.yüzyıllarda bütün dünya donanmalarında firkateynlerin altın dönemi yaşanmıştır denebilir.<sup>315</sup>

#### • Korvet

Üç direkli savaş gemilerinden olup güvertesinde yirmi ila otuz topu bulunurdu. Uzunluğu ise 33 ila 39 zira idi.<sup>316</sup> Osmanlı Donanmasında XVIII. yüzyıl sonlarına doğru kullanılmaya başlanmıştır.<sup>317</sup> Tüccar gemilerinin korunması ve askeri talimler için kullanılmıştır.<sup>318</sup>

#### • Şalope

Çalope de denilen küçük yelkenli ve ambarsız haberleşme gemileridir. Osmanlı donanmasında XVIII. yüzyılın sonunda kullanılmaya başlanmıştır.Brikten küçük olmakla birlikte ateş gemisinden büyüktü.<sup>319</sup>

#### • Brik

XVIII. yüzyılda savaş gemisi olarak kullanılan tek ambarlı, iki direkli, tam serenli ve arması kabasorta donanımlı olan en hızlı yelkenli gemilerdendir.Sonraki dönemlerde ticaret için kullanılmıştır.<sup>320</sup>

#### • Şehtiye

Şitye de denilen yalnızca yelkenle hareket eden iki direkten oluşan bir gemidir. Ancak büyük olanlarında üç direk olabiliyordu ve kırk top taşıyabiliyordu. Osmanlı donanmasında ilk defa XVIII. yüzyılın başlarında kullanılmaya başlanmıştır.<sup>321</sup>

#### • Uskuna

İki direkli yelkenli gemilerdendir.<sup>322</sup>

---

<sup>315</sup> Güteryüz, a.g.e., s.60.

<sup>316</sup> Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ..., s.468.

<sup>317</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli ...s.373.

<sup>318</sup> Demir, a.g.e., s.86.

<sup>319</sup> Demir, a.g.e., s.86.

<sup>320</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli...s.384.

<sup>321</sup> Bostan, Kürekli ve Yelkenli...s.390.

### • Ateş Gemisi

Savaş zamanlarında düşman donanmasını yakmak amacıyla kullanılmış gemilerdir. İçleri patlayıcı, yanıcı maddelerle dolu olup gemiciler bunu düşman üzerine göndererek hedeflerine yaklaştıkları sırada gemidekiler geminin arkasından denize atlayarak gemiye bağlı kayıklara binerek uzaklaşırlardı. Ateş gemisi böylece ateşe verilirdi.<sup>323</sup>

### • Ağrıbar

Büyük gemiler sınıfındandır. XVI. yüzyılın sonlarında bu geminin on üç şayka topu, altı baş topu, dört büyük zarbazeni ve on altı prankı topu vardı.<sup>324</sup>

### • Kapak ve kaypak

İkinci sınıf iki ambarlı savaş gemisidir. Güvertesi dışında her bordasında iki sıra topu vardır. Top sayısı 80 ila 110 arasında olup mürettebatı ise savaşçılarla birlikte 800 ila 1000 arasındaydı. Bunun yanı sıra üçüncü sınıf kapaklarda mevcuttu. Bunların topu 60 ila 80 arasında olup zabıt, mürettebat ve savaşçı sayısı ile birlikte mevcut 600 ila 800 arasında idi.<sup>325</sup>

### • Üç Ambarlı

1682 yılında yapılmaya başlanan kalyon sınıfından büyük gemilerdir. Donanmanın dritnotları olduğundan güverteleri haricinde top ambarları ve tavlonları ve alttaki kontra tavlonlarında topu mevcuttu. Boyu 59dan 64 zira kadar olurdu. II. Mustafa döneminde bu gemilerden yapılmış ancak kullanılmayıp bozdurulmuş ve III. Ahmed döneminde yeniden yapılmıştır. Bütün üç ambarlı kalyonların güvertelerinde ve palavra, orta kat ve top ambarı denilen üç ambarında da toplar bulunurdu. Güverte toplarından hariç top adedi 110 ila 120 arasında olup mürettebatı ise 800 ila 1000 kişi kadardır. XVIII. yüzyılda çok fazla yapılan üç ambarlı kalyonlar arasında eski Selimiyye ve Mahmudiyye gemileri de bulunuyordu. Mühendis Brun tarafından yapılan ve III. Selim'in adının verildiği Selimiyye üç ambarlı 62 zira boyunda olup mevcut efradı 1200 ve top adedi 62 idi.<sup>326</sup> Mahmudiyye kalyonu ise 51 metre uzunluğunda ve baş kısmında bir aslan figürü bulunduruyordu. 1812 yılında denize

<sup>322</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ..., s.467.

<sup>323</sup> Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ..., s.466

<sup>324</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ..., s.468.

<sup>325</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ..., s.472.

<sup>326</sup>Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye ..., s.474.

indirilen kalyon 1823'te Tersane-i Amire'ye alınmak istenmişse de çok masraf olacağı düşüncesiyle vazgeçilmiş yeni bir kalyon yapılması teklif edilmiştir.1839'da dış yüzeyi bakırla kaplanmış ve gemideki askerlere 150 çift tabanca ve 400 kınısız kılıç verilmiştir. 1854te 31 kg'lık 8 top yüklenen gemi 1858'de Haliç'e çekilmiş, 1874 yılına gelindiğinde ise feshedilmiştir.<sup>327</sup>

### • Kalyon

Kalyon sözcüğü muğlak bir ifadeyle Buharlı gemiler icat edilmezden önce kullanılmış yelkenli ve kürekli harp gemileridir.<sup>328</sup> Aynı zamanda Kalyon için Osmanlı Donanması'nda hareketini sadece yelkenlerle sağlayan savaş gemilerinden en büyüğüdür denilmiştir.<sup>329</sup> Genel itibariyle 3 direkli, 2 ve 3 ambarlı, borda boyunca sıralanmış 80 ila 100 top barındıran, 1500-2000 ton hacimli ve 2000 kadar asker taşıyabilen esas savaş gemilerine de kalyon denilmiştir.<sup>330</sup> Bunların karaka, barça<sup>331</sup>, karavelâ, burton gibi çeşitli türleri de mevcuttur. Bu cümleden olarak denebilir ki kalyon, kürek donanması ile yelken donanması arasındaki bağlantı noktası olmuştur. Savaş için uygun ancak özü itibariyle karadaki hafif süvarilere benzeyen kürek donanması saldırı ve ani hücumlarda işe yarar olmakla birlikte sonraki yıllarda yapılan yelkenli savaş gemileri kadar sağlam ve güçlü değillerdi. Kalyon hem kürek hem yelken kullanan büyütülmüş kadırgalardı.<sup>332</sup>

---

<sup>327</sup> Demir, a.g.e., s.90.

<sup>328</sup> M.Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimler Sözlüğü II, M.E.B basımevi, İstanbul, 1993, s.153.

<sup>329</sup> A.Timur Bilgiç, Tarih Değimleri Sözlüğü, Toplumsal Dönüşüm yay.İstanbul, 2012, s 219.

<sup>330</sup> Gülen, a.g.e., s.65.

<sup>331</sup> Barçalar için Katip Çelebi 'göke' kelimesini kullanmıştır. Tuhfeti'l-kibar fi Esfiiri'l-bihar, haz. O. Ş. Gökyay, İstanbul, 1973. s.23.27.

<sup>332</sup> Currey, a.g.e., s.236.



## 5. BÖLÜM

### 5. BATI ANADOLU KIYILARINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI

#### 5.1. Kereste Taşımacılığı

Gemi inşası için en uygun madde hiç şüphesiz ahşap olmuştur. Gemi kullanımının zarureti ve buna bağlı olarak özellikle sefer hazırlıkları için gemi inşasının arttırılması bir sürekliliği de beraberinde getirmiştir. Bu yüzden gemi yapımı için kereste ihtiyacının karşılanacağı ormanlara sahip olmak veyahut ucuza kereste tedarik etmek oldukça önemliydi. Osmanlı Devleti'nin coğrafi özellikleri düşünüldüğünde bir donanma oluşturmak için gerekli keresteyi sağlayabilecek fazlaca ormanlara sahip olduğu görülmektedir. Gemi yapımı için kullanılan keresteler genellikle Tersane-i Amireye yakın bölgelerden sağlanıyordu. Bu taşıma işini kolaylaştırmanın yanı sıra zaman ve maliyetten tasarruf etmeyi de sağlıyordu.

Kazdağları tarihin bütün dönemlerinde kereste temini açısından önemli bir alan olmuştur. Edremit Şer'iyye Sicillerine baktığımızda da Kereste taşımacılığının en çok Kazdağlarından yapıldığını görüyoruz. Zengin çam ormanlarına sahip Kazdağları devletin gemi yapımı için ihtiyaç duyduğu keresteyi karşılamaktaydı. Buralardan keresteler önce limanlara taşınıyor, sonra iskelelere gelen gemilere naklediliyordu. Buradan da gittiği yer genellikle İstanbul'da Tersane-i Amire oluyordu.<sup>333</sup>

#### 5.1.1. Kerestelerin Toplandığı Yerler

28 Şevval 1201 (6Ağustos 1787) tarihi itibarıyla Tersane-i Âmirenin ihtiyaçları için kereste istenmiştir. Bugünde var olduğu şekliyle çam ormanlarından oluşan Kaz dağı ve çevresinden kereste temini sağlanmıştır. Kesilecek ve nakli sağlanacak olan kerestenin özelliği çamdır. Çamında iki çeşidi bulunuyordu: koğuş çam ve büyük lata çam. Yine nakle konu olan çamın 1000 adedini koğuş çam 500 adedini büyük lata çam oluşturuyordu. Kaz dağına yakın olması sebebiyle çam kereste ihtiyacı Edremit, Kemer Edremit (Burhaniye), Biga, Çan, Ezine, Tuzla illerinden alışılagelmiş şekliyle eşit miktarda alınmıştır. Malların

<sup>333</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d 4775/ 4b2 s.6 4775/ 21b3 s.23 4775/52b2 s.54 4775/ 59a2 s.61 4775/60b2 s.62

ücretleri ise Biga mütesellimleri tarafından nakit olarak ödenecekti. Kazalara göre kerestelerin dağılımı şu şekildeydi:<sup>334</sup>

Edremit kazasından 143 koğuş çam 71buçuk büyük lata çam (toplam 214buçuk)

Kemer Edremit ( Burhaniye) Kazasından 143 koğuş çam, 71 buçuk büyük çam

Biga Kazasından 143 koğuş çam, 71 buçuk büyük çam

Çan Kazasından 143 koğuş çam, 71 buçuk büyük çam

Bayramiç Kazasından 143 koğuş çam, 71 buçuk büyük çam

Ezine Kazasından 143 koğuş çam, 71 buçuk büyük çam

Tuzla Kazasından 143 koğuş çam, 71 buçuk büyük çam

**Toplam** 100 koğuş, 500 büyük lata (toplam 1500)

### 5.1.2. Kereste Taşıma İçin Görevlendirilenler

30 Eylül 1783 Donanma-yı Hümâyun kaptanlarından Hamamizade Ahmet Kaptan, Narlıaltı ve Kazdağı iskelelerinden toplanan lata ve koğuş kerestelerinin İstanbul tersanesine nakli için memur kılınıyordu. Buralardaki iskelelerde bulunan keresteleri tamamen mîrî kalyona aktaracak ve bir an önce İstanbul'a ulaştıracaktı.<sup>335</sup>

Böylece istenilen kerestenin cins ve miktarı belirlenip İstanbul'da kaptan görevlendirilerek iskelelerde bulunan keresteler doğrudan taşınmış oluyordu. Bölge halkının bu konudaki görevi iskeleden İstanbul'a taşımak değil kerestelerin iskelelere nakl edilmesiydi.

4 Mart 1783 tarihinde Donanma-yı Hümâyun kaptanlarından Fındıklılı Mehmet Ali kaptan Kazdağı'ndan toplanan mîrî keresteleri İstanbul tersanesine nakli için görevlendirilmişti. Edremit voyvodası olan dergahı ali kapıcıbaşlarından Mehmet Ali ağa

<sup>334</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/74b3 , s. 69. 4623/ 44b3 s.40., 45a1s.41.

<sup>335</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/33a s.31 , 4623/46a2, s.41 4623 /46b2 , s.42 4623/48b1, s.44 4623/ 50a1, s.66

kerestelerin kaptanın bulunduğu mîrî kalyona yüklenmesine yardım etmekle görevlendiriliyordu.<sup>336</sup>

Burada Edremit yöneticisi kerestelerin devlete ait gemilere taşınmasını gözetmekle ve yardımla sorumlu tutuluyordu. Bunların sağ salim alınması ve gemiye taşınması kaptanın görevidi.

Bu süreçler genelde İstanbul tersane emininin istekleri ile başlıyordu. Örneğin; Tersane-i amire emini kapucıbaşı Ali İstanbul tersanesinin ihtiyacı için Kazdağlarından büyük lata ve koğuş çamları naklini talep etmişti. Bunun için tüccar kalyonlarından Hatapoğlu kaptanın kalyonu kiralanarak keresteler gönderilmişti.<sup>337</sup>

Burada da görüleceği üzere kerestelerin taşınması için zaman zaman gemi kiralama yoluna gidilerek tüccarlarda bu konuda görevlendirilebilmişti.

Keresteler iskeleye ( Kazdağı) ulaştığında yükleme sırasında halkın da yardımlarına ihtiyaç duyulabiliyordu. Örneğin; büyük lata koğuşları kalyona koymak için yardıma ihtiyaç duyulmuştu. Halkın yardımının sağlanması için kadılar, naibler, ayan ve iş erleri uyarılıyordu.<sup>338</sup>

Halktan yardım alınırken bu kimselerin vergi muafiyetinin olup olmadığına bakılmamış doğrudan emir verilmiştir.

### 5.1.3. Kaza Durumunda Kerestelerin Kullanımı

Devletlerin gemileri uluslararası sularda özgür şekilde seyretmektedir. Bu gemiler zaman zaman birbirlerinin kara sularına yaklaşmakta hatta kara suları içerisine de girebilmektedir. Bu istem dışı olabileceği gibi mecburiyetler neticesi bir seyirde izler. Örneğin boğazlardan geçiş böyledir. Yani bir ülke gemisi özellikle ticaret amacıyla seyreden gemiler başka ülkelerin sularını ve iskelelerini kullanırlar.

Gemiler gerek uluslararası sularda gerekse devletlerin kendi kara sularında ilerlerken çeşitli talihsizliklere ve kazalara maruz kalabilirler. Bu konuda en yakın ülkenin yardımını muhtaç hale düşerler. XVIII. yüzyılda da bu kazalar meydana gelebilmekteydi. Osmanlı

<sup>336</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d 4623/40b2 s.36. 4623 / 41a2, s.39.

<sup>337</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d 4624/ 24b1 s.12

<sup>338</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d 4624/24b1 s.12, 2 Ağustos 1791.4775/ 62b2 s.64 4775/ 66b1, s.68, 4775/ 73a , s.75.

devletinin en fazla ticaret yaptığı Rusya ile olan deniz taşımacılığı faaliyetlerinde ki kaza durumları 1783 anlaşmasında gündeme geliyordu.

Örneğin Rusya gemileri taşımacılık yaparken herhangi bir kaza geçirirse geminin tekrar hazırlanması için lazım olan kerestelerin alım satımına karşı konulmayacaktı.<sup>339</sup>

#### **5.1.4. Donanma Kalyonlarının Tamîrî İçin Gerekli Keresteler**

1734 yılında Donanma kalyonları için gerekli olan kereste Bayramiç Ünye ve Tuzla iskelelerinden tedarik edilecekti. Bu ilçelerden 2290 parça kereste taşınacaktı. Ücretleri tamamen teslim olunmasına rağmen kesilip nakledilememişti. Donanmanın tamîrî ve hazırlanması için kerestelerin kış günlerine kadar İstanbul tersanesine teslim edilmesi gerekiyordu.<sup>340</sup>

Görülüyor ki donanma kalyonları için gerekli kerestenin temin edilip İstanbul'a ulaştırılması başlı başına bir meseleydi. Öncelikle kerestelerin toplanacağı yerler belirlenecek ve istenilen zaman zarfında nakledilmesi sağlanacaktı. Mevsim şartları da göz önünde bulundurularak biran önce keresteler yerine ulaştırılacaktır.<sup>341</sup>

Bayramiç Tuzla Ezine ve Edremit gibi yerlerde, donanma kalyonlarını tamîrî ve hazırlanması için kereste taşınyordu. Bunların İstanbul'a nakli için gemi gönderilmekteydi. Örneğin bir defasında kapucular bölükbaşısı Mehmet ağa mübaşir olarak tayin edilmişti. Yirmi yirmibeşer bin akçelik kereste taşınacaktı.<sup>342</sup>

Taşınacak kerestenin zamanında ve güvenli bir şekilde yerine teslimi önemli bir meseleydi ve bunun için gerekli görülmesi halinde İstanbul'dan gemi gönderiliyor ve taşıma işini devlet adına yönetmesi için bir mübaşir tayin ediliyordu.

#### **5.1.5. Kerestelerin İskelele Nakli ve Miktarları**

1708 senesi itibariyle Tersane-i amire emini El-hac Hüseyin tarafından İstanbul'a mühürlü tezkere gönderilip donanma-yı hümâyun gemileri için Lapseki, Biga, Güvercinlik, Aydıncık, Mihaliç, Kirmasti, Fırat Maa şanlı, Kepsut, Balıkesir, Çan, Gönen, Ezine, Bayramiç, Tuzla, Bigadiç, Sındırgı, Başkilembe, Kozak, Balya ve Çanakkale ilçelerinden

<sup>339</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/33-39 madde 14.s.31.

<sup>340</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4604/10a1-11b2 s.8. 4624 /6a3-6b1 s.5.

<sup>341</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d 4624/ 47a2 s. 4624/ 48a1 s. 4624/ 48b2 s.

<sup>342</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/8a3 s.6. 17 kasım 1735. 4775/ 76b3.

Koğuş, Runar ve Çubuk çam kesilip nakledilmesi aynı zamanda bütün bunların mevkufat defterlerine kayd edilmesi istenmiştir. Taleb edilen kereste miktarı, çeşidi ve ücretlendirmesi şu şekildeydi:

Tablo 5.1. 1708 Yılında Tersane-i Amire İçin İstenen Kerestenin Miktarı, Çeşit ve Ücreti

Koğuş Paşa 540 akçe x 60 kıt'a koğuş	Runar Paşa 250akçe x 80 kıt'a	Çubuk Paşa 250 akçe x 80 kıt'a
Koğuş Kadirga 20 akçe x 300 kıt'a	Runar Kadirga 220 akçe x 540 kıt'a	Çubuk Kadirga 220 akçe x 340 kıt'a

Toplamda 1400 parça keresteden 20 parçası Çanakkale halkı tarafından kesilip nakli sağlanmamış ve görevlilere de maaşları verilmemiştir. Bu yüzden 20 parça dışındaki keresteler kaydedilen ücret ile Çan ilçesi halkı tarafından kesilecek Biga ve Güvercinlik halkı tarafından ise Camus arabalarıyla Kemer iskelesine nakli sağlanacaktı.<sup>343</sup>

Bütün bölge halkının verilen emirlere tamamiyle riayet etmedikleri söylenebilir. Ayrıca kerestelerin iskelelere nakli için büyükbaş hayvanlardan yararlanılmıştır.<sup>344</sup>

1735'teki kereste naklinde 1400 kereste taşınacaktı. Bunlardan 20 parçası hariç diğer kısmı buldukları yerlerden Kemer iskelesine Camus arabalarıyla taşınıyordu. Bunları taşıyacak olanlar Biga ve Güvercinlik ilçelerinin halklarıydı. Bu 1400 parça kerestenin kesilip nakl edilecekleri yerlerin ve bu yerlerdeki ücretlendirmelerin dağılımı aşağıda tabloyla gösterilmiştir.<sup>345</sup> 1708 yılı ile de miktarlar karşılaştırmalı olarak verilmiştir.<sup>346</sup>

<sup>343</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4610/38b2-39a1 s.

<sup>344</sup> DAB.MŞH.ŞSC.d 4624 / 33b3 s.41 4624/ 35b3 s.43 4624/ 41b s.49.

<sup>345</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/13b-12a1 s.10.

<sup>346</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4610/38b2-39a1

Tablo 5.2. 1708-1735 Tarihlerinde Edremit ve Çevresindeki Kazalardan Toplanan Kerestelerin Ücretlendirilmesinin Karşılaştırılması

Kaza	1708 Yılı		1735 Yılı	
	Mîrî	Maaş	Mîrî	Maaş
Lapseki	17.000	4.400	10.600 akçe	400.000
Ünye	12.000	3.000	24.000	6.000
Güvercinlik	9.600	2.400	9.600	2.400
Biga	16.074	4.021	18.400	4.600
Ezine	24.000	6.000	24.000	6.000
Çan	17.600	.....maaş	17.600	4.400
Gönen	19.200	4.800	19.200	4.800
Manyas	22.400	5.600	24.200	5.600
?	6.400	1.600	24.000	6.000
Kirmasti	16.000	4.000	16.000	4.000
Ezine	-	-	12.000	3.000
Aydıncık	20.000	5.000	24.000	5.000
Kisvede	-	-	14.400	3.600
Bayramiç	16.800	4.200	16.800	4.200
Tuzla	24.000	6.000	24.000	6.000
Fırat Maa Şanlı	1.600	400	1.600	400
Balıkesir	19.200	4.800	19.200	4.800
Bigadiç	16.000	4.000	16.000	4.800
Sındırgı	9.600	2.400	9.600	2.400
Başkilembe	8.000	2.000	8.000	2.000
Kemer Edremit	12.800	3.200	12.800	3.200
Edremit	16.400	4.000	16.400	4.000
Ayazma	-	-	24.000	6.000
Kozak	6.400	1.600	6.400	1.600
Mihaliç	24.000	6.000	-	-
Kebcut	14.000	3.600	-	-
Ayazmend	24.000	6.000	-	-
Balya	24.000	6.000	-	-

Tabloda da görüldüğü üzere adı geçen kazaların büyük bir bölümünde mîrî ve mübaşire maaş olarak verilen ücret aynıdır. Yalnızca 1708 yılında Ünye ilçesinde mîrî ve mübaşire maaş olarak verilen ücretin 1735 yılına gelindiğinde iki katına çıktığı dikkat çekmektedir. Ezine, Kisvede ve Ayazma ilçelerinde 1708 yılında ücretlendirme görülmezken aynı durum bu kez 1735 yılında Mihaliç, Kebcut, Ayazmend ve Balya için söz konusu olmuştur.

### 5.1.6. Naklolunan Kerestelerin Türleri

1709 yılında Donanma gemileri için keresteler nakl edilecekti. Bunlar koğuş çam, runar ve çubukdan oluşuyordu. Bunlar camus arabalarıyla Biga ve Güvercinlik halkı tarafından nakledilecekti. Türlerine göre miktarlarının dağılımı şu şekildeydi<sup>347</sup>

- 60 parça koğuş paşa 540 akçe
- 80 kıt'a runar paşa 250'şer akçe
- 300 parça koğuş kadirga 120'şer akçe
- 540 parça Runar kadirga 220 akçe
- 340 parça çubuk kadirga 220'şer akçe
- Toplam 400 parça kerestedir
- Ayrıca Çanakkale ilçesinde 3 parça koğuş başa 5 koğuş kadirga 2 runar başa 5 runar kadirga ve 5 çubuk kadirgadan toplam 20 parça kereste.

### 5.1.7. Kereste Nakline Karşı İsyân

Zaman zaman bölge halkı taşımacılık faaliyetlerine karşı isyan edebiliyorlardı. Ancak İstanbul bu konuda ısrarcı davranıyordu. Yerine getirilmeyen emirler tekrar daha kuvvetli şekilde vurgulanarak dönüyordu.

Örneğin; 1735'te Midilli'de yapılmakta olan iki adet donanma kalyonu için kereste kesilerek Tuzla ve Bayramiç kazalarına nakledilecekti. Bu keresteler talep olunduğunda ilk başta Midilli'deki halk emre uygun şekilde nakletmeyi taahhud ettiler. Kesim ve nakliye ücretleri peşin olarak ödendi. Kerestenin nakli için gidildiğinde birkaç güne kadar keserek nakledez diye cevap verdiler. Bir süre geçtikten sonra yine gidildiğinde ise bu tür kereste yoktur eğer olsaydı verirdik diye sözlerinin aksine kesin cevap verdiler. Üçüncü defa gönderilen padişah emri sağ kol ağası Mehmet ve diğer Mehmet aracılığıyla gönderildi. Vardıklarında tüm ileri gelenler davet edilerek emir okunacaktı. Ancak hiçbirisi itaat etmedi. Öncekilerden daha fazla eşkiya savaş aletleriyle toplandılar bizde kereste yoktur fermana da itaat etmeyiz diye cesaret ettiler. Çarpışmaya girişmeleriyle bu sefer mübaşirlerde geri döndüler. Bu eşkiyalar Ünyeli Ahmet isimli birinde evini basıp birkaç

<sup>347</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4610/47b2 s. 4624 / 91a3 s.96, 4624/ 84a1 s.89, 4624/80b1 s.85, 4624/ 62a2 s.68 4624/ 69a2 .75.

adamını öldürdüler. Kendisi kurtulmakla birlikte mallarını ve eşyaların yağmaladılar. Naibler padişahın emirlerine gerekli özeni gösteremedikleri için bunlar meydana gelmiştir. Yine de her ne şekilde olursa yine bu kazalardan keresteler kesilsin ve nakl edilsin diye ferman edilmiştir.<sup>348</sup>

Emri yerine getirmeyenlerin halkın kendisi olduğu düşünülüyor. Bunların silahlı eşkiyalardan olduğu görülüyordu. Dolayısıyla bu kereste taşıma emrinin yerine getirilmemesi aslında menfaatlerin yeterince karşılanmamasıyla ilgili de olabilirdi. Padişah her emri gönderdiğinde bu emre uymuyorlardı dolayısıyla eşkiyalar buna karşı çıkabiliyorlardı. Bu durumdan dolayı naibler uyarılıyordu.

## **5.2. Zahire Taşımacılığı**

### **5.2.1. Osmanlı Devleti ile Rusya Arasında Zahire Taşınması**

Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki münasebetler tarihin her döneminde karşımıza çıkmakla beraber bu iki devletin coğrafi ve jeopolitik konumları her iki ülkenin de siyasi ve ticari ilişkilerini sürekli kılmıştır. Özellikle XVIII. yüzyıla gelindiğinde Rusya'nın ticari imtiyazlar kazanması denizlerdeki ticaret ve taşıma faaliyetlerine de yansımıştır. Genel olarak karşılıklı iyi niyet ve anlayışın görüldüğünü söylemek mümkündür.

Rusya reayasından biri savaş olan bir memlekette kendi gemisini zahire ile ya da eşya ile doldurup yine savaş olan başka bir memlekete nakl ederken Osmanlı Devleti'nin gemileriyle karşılaşırsa düşmana eşya ve zahire götürülüyor diyerek Rusya gemisini veya mallarını alıkoymayacak ya da gemidekileri esir etmeyecektir.<sup>349</sup>

Osmanlı Devleti'nin halklarından biri Osmanlı devleti memleketlerinden ticareti yasak olan zahire mallarından taşırken yakalanırsa Osmanlı Devleti'nin gemilerinde görev yapan Rusya reayası bundan dolayı cezalandırılmayacak alıkonulmayacaktır.<sup>350</sup>

Osmanlı Devleti ve Rusya reayaları başka bir devletle savaş halinde olur ise her iki devletin gemileri de da düşman devlete zahire ve mühimmat taşıyamayacaktır. Ancak düşman devletle ticaret yapabileceklerdi. Taşınması yasak olan mallar ise şunlardı: top ve havan, fişenk ve kile, kurşun ve tüfenk, fitil ve barut, güherçile ve kükürt, zırh ve mızrak,

<sup>348</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/50a2. s.53.

<sup>349</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 39.s.37.

<sup>350</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 41.s.37.



kılıç ve kılıç kulağı. Bunlardan sadece geminin ve adamlarının muhafazası için gereken miktar gemilere alınabilecekti. Bunlardan başka söylenmemiş eşyalar savaş zahiresi ve mühimmat türünden sayılmayacaktı.<sup>351</sup>

Rusya reayası Osmanlı Devleti gemilerinden taşınacak ve nakledilecek herhangi bir şey ve zahire olarak Osmanlı Devleti'nin dostu veya düşmanı olan herhangi bir memlekete götürmüyorsa Osmanlı gemilerine rastladığı takdirde Rusya gemilerindeki mallara el konulmayacak ve gemi mürettebatı tutuklanmayacaktır.<sup>352</sup>

Rus ticaret gemileri Osmanlı Devleti'ne bağlı olmayan memleketlerden zahire ve yiyecekler ile yüklüyse ve bu memleketlerden Rusya'ya zahire ve yiyecek nakl ederlerse Osmanlı'nın denetimindeki hiçbir memlekette bu gemiler durdurulmayacak ve geçişlerine mani olunmayacaktır. Ayrıca herhangi bir vergi vermeyeceklerdir. Yine ahidnamenin otuzbirinci maddesi gereğince Rus ticaret gemileri boğazlardan Akdeniz'den Karadeniz'e ya da Karadeniz'den Akdeniz ülkelerine mal götürecek olursa Osmanlı Devleti Rus gemilerinden hiçbir şekilde gümrük dahil hiçbir vergi talep etmeyecek ve gemideki mallara el koymayacak boşaltmayacaktır. Ahidnamenin otuzaltıncı maddesinde de karşılık olarak Osmanlı Devleti tüccarları Rusya'nın Karadeniz sahilindeki limanlardan alacakları buğday ve benzeri ürünleri satın alarak İstanbul'a götürebilecek ve bunun için gereken kolaylıklar sağlanacaktır.<sup>353</sup>

Osmanlı Devleti ve Rusya tarafları ve gemileriyle ya da araba ve benzeri nakil için uygun olan binekleriyle iki taraf limanlarına ve şehirlerine her vakitte girebilecek ve ticaret yapabileceklerdi. Osmanlı Devletinin ve Rusya'nın gemicileri, yolcuları ve gemilerinde yabancı milletlerden birkaç kişi bulunursa bunlar dost kabul edilecek yolcular herhangi bir bahaneyle zorla gönderilmeyeceklerdir. Yine iki tarafın halkı kendi yöneticilerine çalışmak gerektiğinde ayrı tutulacaktır. Eğer doktor ve çiftçilerden biri görevinden ya da gemiden firar ederse yerleştiği şehirde sığınma istediği takdirde iade edilecek ancak gittiği ülkedeki dini kabul ederse iade edilmeyecektir. Bunun gibi iki tarafın adı geçen yerlerde seneyi geçirdikten sonra kendilerine ne lazım olursa satın alabilecektir. Ve gemilerini ve arabalarını tamir etmek için ve yollar için lazım olan zahireyi satın alabileceklerdir. Adı

<sup>351</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 40.s.37.

<sup>352</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 42.s.37.

<sup>353</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623 / 37A , s.37.

geçen yerlerde sıkıntı yaşatılmayarak yerleşmeye ve istedikleri zaman gitmeye izin verilecektir.<sup>354</sup>

### **5.2.2. Karadeniz ve Tuna Nehri İskelelerinden Gelen Zahrenin Bölge İskelelere Nakli**

Karadeniz ve Tuna sahilleri taraflarından her sene tahıl alınarak nakl edilmiştir. Bu sene de Tuna nehri iskelelerinden tahıl alınması ve gönderilmesine girişilmiştir. İstanbul için Akdeniz iskelelerinin Anadolu tarafındaki semtlerden olan Çandarlı, Kemer, Bandırma, Mudanya ve Lapseki iskelerine nakl olunmak üzere civarlarında bulunan kazalar ile Karesi ve Saruhan sancaklarından geçen senelerde satın alınması düzenlendiği gibi bu sene içinde 80.325 kile buğday ve 86.870 kile arpa satın alınarak bahsedilen iskelelere nakl edilmesi ve burada toplanması istenmiştir. Buğdayın her bir İstanbul kilesi nakliyesiyle birlikte altmışar ve arpanın her bir istanbul kilesi nakliyesiyle birlikte otuzarsağ akçeden hesap edilmiştir. Bu ücret nakit olarak sahiplerine ödenecektir. Edremit kazasından ise 1000 İstanbul kilesi buğday ve 1000 İstanbul kilesi arpa satın alınması istenmiştir. Bu tahılların acele satın alınarak söz konusu iskeleye nakledilmesi padişah feramınca emredilmiştir.<sup>355</sup>

Karadeniz ve Tuna iskelelerinden doğrudan ticaret yapılmadığı bu iskelelerin transit geçiş amacıyla kullanıldığı görülmektedir.

### **5.2.3. İstanbul'a Zahire Taşınması**

İslam Memleketlerinin kalbi olan İstanbul'a zahire getirilmesi hususu Osmanlı Devleti'nin önemli işlerindendi. Bu konuda herhangi bir kusur ve ziyana izin verilmeyecek ve zahirelerin sevki uygun bir şekilde sağlanacaktı. Ancak daha önce yabancı gemi ve ada kayıklarına zahire verilmiş bunların sevki sırasında zahirelerin ziyan edildiği tesbit edilmiştir. Bu yüzden bütün memleket zahiresinin yakın memleketlerden toplanması ve sevk edilmesi kişilerden alınıp devlet eliyle yapılmasına karar verilmiştir.<sup>356</sup>

Zahrenin nakli hususunda kullanılan belli başlı yöntemlerden biri de gemi kiralanarak nakliyatın sağlanması idi. Gemisi olan kimseler ise kendi gemileriyle bu işi gerçekleştiriyordu.<sup>357</sup>

<sup>354</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 2.s.31.

<sup>355</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4623/ 41a2 s.39.

<sup>356</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4624/ 49b s.57.

<sup>357</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4624/ 49b s.57.

İstanbul'un nüfusunun çok olması ve çevresindeki köylerle kendilerini idare edemeyeceği ve elde bulunan zahire kendilerine yetmeyeceği için kapsamlı bir zahire ihtiyacı lazım olmuştur. İstanbul'un ihtiyacı zahirenin çok olduğu yerlerden olan İznikmid, Lapseki, Bandırma, Mudanya, Karabiga, Mihaliç, Kirmasti, Kemer, Edremit, Çandarlı, Kuşadası ve Antalya sahillerine bağlı kazalardan sağlanacaktı.<sup>358</sup> Bu yerlerden alınan zahireler iskelelere kişilere ait yahut kiralık gemilerle taşınıyordu. Yükleme işini ise kazaların kadı, naipleri ve zabitanları yapıyordu.<sup>359</sup>

Zahirelerin ücretleri üreticilere teslim alındığı yerde nakit olarak veriliyordu. İstanbul'a gönderilen buğday herbir kilosu için 3'er buçuk kuruştan İstanbulisine nakit olarak verilmiştir. Buğdaydan başka arpa ve ince ve darı ve kukuraz da satın alınıp ve İstanbul'a getirildiklerinde ücretleri sahiplerine teslim ettirilecekti.<sup>360</sup>

Osmanlı Devlet'i kazalardan İstanbul'a getirilen zahirenin nakliyatı sırasında bazı yasal uygulamamalar getirdiği görülmektedir. Bunlardan birisi tezkire olmadan nakliyatın ve teslimatın yapılamaması idi. Tezkirelerde genellikle getirilen malın cins ve miktarı yazılır ve zahire alınacak yerin hakim ve mübaşirine gösterir ve mallar iskelelerdeki gemilere yüklenirdi. İstanbul'a getirilen zahirelerin teslim alındığına dair kazaların hakim ve subaylarına tezkire verilmiştir.<sup>361</sup>

### 5.3. Hınta (Buğday)Taşımacılığı

Önemli ve temel gıda ürünlerinin başında gelen buğday ihtiyaç halinde ücreti karşılığında başka yerlerden temin ediliyordu. Genellikle İstanbul'un ihtiyacı için istenen buğdayın iskelelere nakli, ücretlendirmesi ve taşınması işlemi başlıca bir mesele idi.<sup>362</sup>Taşıma işlemi için görevlendirmeler yapılıyordu ve herhangi bir ihmal olmaması için dikkat edilmesi hususunda halk ve görevliler uyarılıyordu.<sup>363</sup>

Osmanlı Devlet'inin başkenti olan İstanbul'da zahire konusunda kıtlık çekildiği zamanlarda oluyordu. Özellikle kış mevsiminin girişinde yaşanan fırtınalar vesair sebeplerden dolayı şehre tüccar gemilerinin giriş çıkışı zor olmakta hatta tamamen

<sup>358</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4624/ 49b s.57. 4624/ 49a s.57.

<sup>359</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4624/ 49b s.57.

<sup>360</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4624/ 49b s.57.

<sup>361</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4624/ 49b s.57.

<sup>362</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4624/ 12a s.11, 4624/ 15a s.14, 4624 /23a2 s.22.

<sup>363</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4775/ 37a2 s.39, 4775/ 39a2, s.41.

kesilmekteydi. Bu gibi durumlarda ambarlarda korunan ve saklanan zahireler çıkarılıp kullanılmaktaydı.

1734 tarihinde İstanbul için yine böyle bir durum söz konusu olmuştur. Bu kez önceki yılda alınıp ambarlara konulan buğdayın çoğu dağıtıldığından ve satıldığından mevcut halde ambarlarda çok az hinta kalmıştır. Bundan dolayı 1734 yılında da 100.000 kile buğday alınması gerekli görülmüştür.<sup>364</sup>

Buğdayın alınacağı yerler Hüdevandigar sancağına bağlı Kızılca, Tuzla, Bergama, Ilica, Tırhala, Kirmasti, Gönen, Bayramiç ilçeleri ile Karesi sancağına bağlı ilçelerdi. Çandarlı gibi uygun olan iskelelere naklolunmak üzere bahsedilen yerlerdeki büyük ambar ve çiftlik ve buğday sahiplerinden kilesi 68 akçeden 100.000 İstanbuli kile ile buğday satın alınarak darsaadetten gönderilen gemilere yüklenmiş ve İstanbul'a gönderilmiştir.<sup>365</sup>

İhtiyaç halinde günün fiyatlarına göre halka satılması emredilmiştir. Buğday sahiplerine değerinin altında fiyat verilmemesi ve fakir halka zulmedilmemesi de bildirilmiştir.<sup>366</sup>

Bu tarihten önce hinta genellikle Selanik, Yenişehir ve Gümilcine'den satın alınmış ve İstanbul'a nakl ettirilmiştir.<sup>367</sup>

1737 senesi Ekiminde Kemer iskelesine 46.660 keyl arpa ve 38340 istanbuli keyl buğday satın alınarak nakledilecekti. Bu iş için el-hac Mehmet mübaşir tayin edilmiştir. Elindeki Mevkufat defteri sureti gereğince Arpa'nın her bir kilesi için nakliyesiyle birlikte 30'ar akçe ve buğdayın her bir kilesi için nakliyesiyle birlikte 50'şer akçe ödenecekti. Çiftlik ve ambar sahiplerinden hisselerine isabet eden tahılları fakir halka yüklenmemesi istenmiş. Ve bu işte ihmali olanlar böylesine büyük işlerin geciktirilmesine sebep olanların cezalandırılacağı bildirilmiştir.<sup>368</sup>

Bazen savaşlarda İstanbul'un tahıl ihtiyacı artabiliyordu. Bu ihtiyacın yakın bölgelerden karşılandığı görülmektedir. Moskova Kafirleri üzerlerine düzenlenecek seferde bu ihtiyacı doğuran seferlerdendi. İstanbul'un tahıl ihtiyacı için 1787 ağustosunda 1000 keyl buğday ile 1000 keyl arpa Kemer iskelesine nakledilmesi istenmiştir. Ücretleri sahiblerine

<sup>364</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/30a-30b1, s.34

<sup>365</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/30a-30b1, s.34

<sup>366</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/30a-30b1, s.34

<sup>367</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/30a-30b1, s.34

<sup>368</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/ 65b1 s.61.

akçe olarak ödenmiş. Edremit kazasından da aynı miktarlarda buğday ve arpa nakledilmesi ayrıca bildirilmiştir.<sup>369</sup>

### **5.3.1. Taşıma İçin Emir Gelmesi**

Akdeniz ve Anadolu katıklarını ve harbi kefereye zehair verilmek babında hukkam ve zabitan ve cümle iskele eminlerine hitaben tenbih ve tekibi havi şerefsudur iden fermanı celilişan mucebince mektub hazreti sadrazami tataran sadrazamiden veli tatar ile edremid mahkemesine vurudu iş bu mahalle kayışod. fi evasıtı rebiul ula sene 1198<sup>370</sup>

1783 tarihli fermanda belirttiği gibi malların taşınması için emir gönderiliyordu. Bu emir olmadıkça taşıma işlemi gerçekleştirilmemiştir.

### **5.3.2. Taşımacılık Hizmetleri İçin Yapılan Masraflar**

1790 yılında Edremit ilçesi halkının ödemesi gereken ücretler paylaştırılmıştı. Ücretlerin oluşumu şu şekildeydi. 1205 yılında Edremit kazası halkına ödenecek avarız, nüzul, yardım bedeli, maaş, ikramiye, imdadiye ücretlerinin çoğunun aslında taşımacılık işlemlerinin bir neticesi olduğu görülüyor. Bu işlemler ve karşılıkları aşağıda tablo olarak verilmiştir.<sup>371</sup>

<sup>369</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/77b1 s.72.

<sup>370</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ 50a3 s.66.

<sup>371</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4624/15a2 s.14.

Tablo 5.3. Taşımacılık Hizmetleri İçin Yapılan Masraflar ve Bu Masrafların Ücretleri

Avarız Ve Nuzul Ve Bedel-İ Muavenet Ve Ciheti Maaş Ve İkramiyye Ve İhmaliyye	4373 Guruş
Balıkesir İmdadi Seferiyesi	737 guruş
Zift Katran Mubayaası	1520 guruş
Güherçileye Bedeli Maktuu	469 guruş
Kütahya İmdadi Seferiyesi	1210 guruş
Hinta Vesair Mübayaası	4500 guruş
Murur Ubur İden Bayraklara Verilen Maasarıf Mevkulat	27 guruş
Tornacıbaşıya Verilen Kahve Ve Duhan Kıymeti	17 guruş
Bayraklara Verilen Harç	5 guruş
Edremit Bayrağı Ağası İbrahim Ağanın Mevkulatı Maasırifi	99 buçuk guruş
Havrani Hacı Ahmet Ağa Masarifi	57 buçuk guruş
Bayrak İçin Çukacılardan Kaput Ve Dimir? Kıymeti	160 guruş
300 Neferin Temzili İçün Virilen Hizmet Maan	900 guruş
201 Senesinde Kütahya Tahsiyeti İçün Köse Kefere Yediyle Reayadan Alınan Maaş	255 guruş
Boğaz Paşasına Virilen Asel Kıymeti	69 guruş
Rugan Zeyd Emriyle Gelen Katib Efendiye Hizmeti Mübaşiriye	550 guruş
Hacılar Yediyle Dereviran Karyes Ahalilerinin Seferi Humayun İçün Bir Nefer Adam Akçesi Kesri	60 guruş
Havzan Karyesinin Rub' Adam Kesri	17 guruş
Hakimi Sabık Efendi Hazretlerinin Nakli Sekilatı İçün Bargir Ücreti	40 guruş
Boğaz Paşasına Virilen Zahire Baha	600 guruş
Ber Mucebi Defter Ağa Hazretlerinin Devleti Aliyye Tarafından Vurud İden Mübaşirana Virdiği	7973 guruş
Ağayı Mumaiyleh Hazretlerine Tahsildariye Ve Hakim Efendiye Harcı Defter Ve Kalemiiyye Ve Mazhariye Ve Karabekli Elhac Ali Efendiye Ücreti Kitabet Ve Odacı Hacı Abdullaha Hizmeti Ücret Ve Akçe Kesri Cemen	30.060 guruş

#### 5.4. Keten ve Susam Tohumu Taşımacılığı

'Bezir' ya da 'Bezr' Arapça'da tohum demek olup genel olarak keten tohumundan elde edilen yağa bezir yağı denilmektedir. Bezir yağı daha çok endüstriyel kullanımıyla bilinmekte, Anadolu'da kandil yağı olarak aydınlatmada, yem ve sağaltıcı yağ olarak hayvancılıkta, yemek yağı olarak mutfaklarda, sepetleri su geçirmez kılmak için, boya, baskı mürekkebi, vernik ve muşamba yapımında kullanılmıştır. Ayrıca keten tohumunun lifleri için dokumada da kullanılmıştır. Anayurdu Anadolu ve Balkanlar olan bu bitki Neolitik dönemden beri başlayarak kazılarda keten tohumlarına rastlanılmıştır. Anadolu da bulunan bezirhanelerde buna delil niteliğindedir. Bezirhanelere ilk olarak II. Bayezid dönemine ait, 1500-1501 tarihli Karaman vilayeti defterlerinde, Aksaray vakıfları arasında sayılan bir bezirhane ile rastlanmaktadır. Yine I. Selim ve Kanuni Sultan Süleyman dönemlerine ait tahrir defterlerinden bezirhanelerin varlığını öğrenmekteyiz.<sup>372</sup>

<sup>372</sup>Füsün Ertuğ, "Anadolu'nun Önemli Yağ Bitkilerinden Keten/Linum ve Izgın/Eruca", TÜBA-AR I, 1998, s.114 vd.

Bezir yağı elde etmek için keten tohumları öncelikle kavrulur sonra büyük taşlar üzerinde hayvan gücüyle döndürülen bir diğer taşla ezilir ve suyla karıştırılarak hamur haline getirilir. Ağaç gövdeleri altında 24 saat batkılı altında bekletilen sepetlerden bezir yağı sızar ve bir çukurda toplanır.<sup>373</sup>

Susam tohumu ise; özellikle Ege bölgesinde ana ürün olarak yetiştirilen yağ bitkilerindedir. Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu bölgesinde de yetiştiriciliği yapılan susam; yağ bitkisi olmasına rağmen, kullanımı ekonomik olmadığından bitkisel yağ olarak kullanımı sınırlı kalmıştır. Özellikle Manisa'da susam tarımı oldukça gelişmiş ve susam bitkisinden şırlagan denilen yağ elde edilmekteydi. Susam işleyen yağhane sayısı oldukça artmış ve Manisa sancağının giderlerini karşılamaya yanısıra bu yağın dışarıya satıldığı da bilinmektedir.<sup>374</sup>

29 Ekim 1780 tarihindeki fermada İstanbul'un zaruri ihtiyaçlarından olan bezir yağının yapılması için gerekli olan keten ve susam tohumunun başka yerlere gönderilmesi bahsi geçmiştir. İstanbul için gerekli olan keten ve susam tohumları başka yerlere sattırılmayacaktı. Tüccarlar tarafından zayıf edilen revgan ve bezir tohumu kayıklar ve gemiler ile İstanbul'a teslim edilecekti. İstanbul'a gönderilen her bir kayık ve gemiye yüklenen bezir yağı susam ve keten tohumu gibi şeyler deftere kaydedilerek emirlere gösterilecekti. Bu hususun sürekli gözetilmesi için emir gönderilmiştir.<sup>375</sup>

Bundan sonra kazalardan İstanbul'a getirilecek bezir yağı ve susam, keten tohumu ve diğer zaruri ihtiyaçların bir tanesi başka yere satıldığı ve nakledildiği haber alınırca görevliler görevinden alınmakla kalmayacak cezaya da uğrayacaklardı. Yukarıda yazıldığı gibi bezir susam ve keten tohumu İstanbul'a has idi. 29 ekim 1780.<sup>376</sup>

Susam tohumu için benzer bir hüküm 14 Aralık 1784 tarihinde çıkarılıyordu.<sup>377</sup> Buradan da anlaşılacağı üzere bölgenin, genel anlamda İstanbul'un keten, susam tohumu ve bezir yağını ihtiyacını karşılayan bir konumu vardı. Hatta İstanbul'un ihtiyaçları söz konusu olduğunda bu ürünler başka yerlere satılmıyordu.

---

<sup>373</sup> Ertuğ, a.g.m, s.117.

<sup>374</sup> Zeki Arıkan, Midilli-İstanbul Arasında Zeytinyağı Ticareti, Tarih Araştırmaları Dergisi 25 (2006):1-28.

<sup>375</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/8a1 s.6

<sup>376</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/8a1s.6

<sup>377</sup>DAB. MŞH.ŞSC.d. 4610./ 62a2., s.64

## 5.5. Tuz Taşınması

Eski çağlardan beri insan hayatı için önemli olan tuz, genellikle yiyecekleri kurutmak ve tatlandırmak başta olmak üzere sanayi ve tıbbi alanlarda da kullanılmıştır. Osmanlı Devleti jeopolitiği düşünüldüğünde deniz ve büyük göllere sahip olması sebebiyle ülkenin bir çok yerinde tuzlalar bulunuyordu. Tuzların ülke içinde ve ülke dışına satışı yapılıyordu.

Tuzun depolanması, nakliyesi ve satışı düşünüldüğünde bu işin belli bir organizasyon gerektirdiği görülmektedir. Osmanlı Devleti'nde bu işler genellikle tuz emini adı verilen görevliler eliyle yapılmıştır. Tuzun nakli için bölge halkı avarızları karşılığında tuz hamallığı yapıp kendi develeri ile ücretsiz kazalara gelerek tuz bırakma ve dağıtma ve her bir kilesi içinbirer kuruş mîrî tahsil edilmiştir.<sup>378</sup>

15 Aralık 1708 senesinde Kirmasti, Edremit, Balıkesir, Manyas, Balya, Ezine, Gönen, Tuzla, Kepsud, Bigadiç, Sındırgı, Lapseki, Kemer, Bayramiç, Çanakkale, Biga, Güvercinlik, Çan, Bandırma, Erdek, Fırat, Mihaliç, Ünye kadılarına bir emir gönderilerek Biga sancağı vebağı bulunan yerlerin mutasarrıfı ayan Süleyman bu kazalar için ihtiyaç duyulan tuzun memleha-i behram diğer adıyla Kızılca Tuzla dan temin edilmesi ve Tuzla kazasına bağlı Karaburun Arakları köyü halkınca dağıtımının yapılması istenmiştir.<sup>379</sup>

Zaman zaman dağıtım sırasında isyanlarda oluyordu. Örneğin Kızılca Tuzla'daki tuz dağıtımına halkın bir kısmı dahil olmadıklarını ellerine aldıkları fermanlarla bazılarını daha çok tuz verilirken bazı kimselere eksik tuz verildiğini iddia etmişlerdir. Ve herkese eşit miktarda tuz dağıtılması istenmiştir.<sup>380</sup>

Her kazaya eşit miktarda dağıtılan tuzun her bir kilesi 80 sağ akçe mîrî ve 10 sağ akçe kalemiye ve 110 akçesinden 1 kuruş alınarak şart iltizamına dahil olan kaza, köyler, yalı ve iskeleler vb. yerlere taşradan tuz gelip adı geçen yerlere satışı yapılmak üzere emir verilmesi hususunda dilekçe göndermeleri Bursa mukataası defterlerine görüldüğünde yukarıda yazıldığı gibi her kazaya eşit miktarda dağıtılan tuzun herbir kilesi 80 sağ akçe mîrî ve 10 sağ akçe kalemiye ve 110 akçesinden 1 kuruş tahsil edilmesi fermanla bildirilmiştir. Zikredilen yerlerde açıklandığı üzere padişah emri kayıtlı olup avarızları

<sup>378</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/50b1 s.66

<sup>379</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4610./ 62a2, s.64

<sup>380</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4610./ 62a2, s.64



karşılığında adı geçen kimse hizmetinde ve 4 adet köy ve 24 kaza açıklanmıştır. Bu açıklama gereğince haksızlığı ortadan kaldırmak üzere padişah tarafından ferman çıkarılmıştır. Bu hususta da emre hareket edilmesi istenmiştir. 15 Aralık 1708 tarihinde çıkarılan ferman 20 Mart 1709 tarihinde ancak yerine ulaşmıştır.<sup>381</sup>

## 5.6. Kahve Taşımacılığı

Kahve ile alakalı nerede ve nasıl ortaya çıktığına dair farklı görüşler ileri sürülmektedir. Ancak genel olarak kahvenin XV. yüzyılın başlarında Yemen'de tanındığı yüzyılın sonlarına doğru da içecek olarak tüketildiği bilinmekle beraber XVI. yüzyılın başlarında Mekke'ye sonrasın da Kahire'ye ve nihayetinde yüzyılın ortalarına doğru İstanbul'a ulaştığı bilinmektedir. Kahvenin Avrupa'nın önemli merkezlerine de XVII. yüzyılın ortalarına doğru yayıldığı bilinmektedir.<sup>382</sup>

Kahve'nin İstanbul'a getirilmesine dair önemli bir diğer görüş ise; Yavuz Sultan Selim'in Mısır seferi sonrasında Müslüman hacılar tarafından getirildiği yönündedir.<sup>383</sup>

Kahve taşımacılığında ağırlıklı olarak deniz yolu tercih edilmekle birlikte kara yolu da kullanılmıştır. Edirne Tekfur Dağı ve bağlı bulunan iskele ve yerlere karadan kahve getirilmiştir.<sup>384</sup>

Edirne, Ereğli, Silivri, Tekfur dağı, Gelibolu, İmöz, Kavala, Yenişehir, Selanik, Eğriboz, Mora, İnebahtı, Boğazhisar, Bozcaada, Limni , Taşözü, Midilli Adası, Mevlüt, Kalonya, Edremit, Kemer, Ayazmend, Ayvalık, Yund Adası, İzmir , Kuşadası, Eski Koça-i Atik ve Cedit, Karaburun, Sakız, İstanköy, Rodos, Bodrum, Girit, Hanya, Resmo, Kandiyye, Kıbrıs Adası , Antalya, Alaiye, İznikmid, Karamürsel, Körfez, Bursa, Mudanya, Gemlik Kurşunlu, Kapaklu, Emrutlu, Bandırma , Erdek, Karabiga, Mihaliç, Karadeniz boğazı dışından Anadolu sahilleri iskelelerinden Trabzon İskelesine varınca, Karadeniz boğazı dışından Rumeli sahilinde bulunan Bergos, Varna, Balçık, Kavarna iskelelerinden Tuna Nehri sahillerinden Belgrada varıncaya kadar olan beldeler ve iskelelere kahve getirilmiştir.<sup>385</sup> Bütün bu sahil ve iskelelere getirilen kahveler genel olarak Mısır, Şam,

<sup>381</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4610./ 62a2, s.64.

<sup>382</sup> İdris Bostan, "kahve" mad., İstanbul, 2001, İ.A. C.24. s.204.

<sup>383</sup> Ekrem Işın, Kahvehaneler, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, C.4, İstanbul, 1994, s. 386.

<sup>384</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ 100b2 101a1 s.95-96

<sup>385</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ 100b2 101a1 s.95-96

Trablus, Cezayir, Tunus ve Fas'tan gemiler ile askerler, hacılar ve güç sahibi kişiler tarafından getirilmekteydi.<sup>386</sup>

Genel olarak iki tip kahvenin İstanbul'a getirildiği görülmektedir. Bunlar; Yemen kahvesi ve Frenk (Batılı) kahvesi idi.<sup>387</sup>

Osmanlı Devleti dışarıdan kahve aldığı gibi yine diğer devletlere kahve satışı da yapmaktaydı. Örneğin XVIII. yüzyıl Rusya ahidname defterinde geçen maddelerden birinde şöyle belirtilmiştir: Rusya Osmanlıdan yemen kahvesi alıyordu Frenk kahvesi anlaşmada geçmemekle birlikte yemen kahvesi ticareti yapılmıştır. Ruslar bu kahveyi İzmir, İskenderiye ve İstanbul limanları haricindeki yerlerden almışlardır ve Rusya'ya götürmelerine izin verilmiştir.<sup>388</sup>

### **5.6.1. Kahve Taşınırken Vergi Kaçakçılığı Yapılması**

Osmanlı Devleti'nin önemli vergilerinden biri de hiç şüphesiz kahve vergisi idi. Dolayısıyla vergilerin toplanması ve yerine ulaştırılması önemli bir mesele olmuştur. Vergilerin toplanması esnasında bir takım güçlüklerle karşılaşıldığı bazı kimselerin vergi vermemek için çabaladığı ve vergi kaçırdığı tespit edilmektedir.

14 Haziran 1783 tarihinde Gazi Hasan Paşa Midilli, Bozcaada, Kemer Edremit, Yund adası, Limni, Bayramiç, Ezine, Kazdağı, Ayazmend, Kalyoniyye bölgelerini bu hususta bilgilendirmiştir. İstanbul ve bağlı bulunan yerlere ait kahve vergilerini mutasarrıfları İstanbul'a arzda bulunmuşlardı. Bozcaada ve Midilli adalarına ve çevre ilçelere satılan Yemeni ve Frenk kahvelerinden alınması gereken vergilerin toplanması Seyyid Mehmed'e ihale edilmiştir. Buralara gelen kahvelerin şartlarına uygun olarak vergisi Seyyid Mehmet tarafından istenildiğinde bazıları vergiyi ödemişler, bazıları ise ödemeye muhalefet etmişlerdir. Çoğunluğu çevre ilçelerden Kemer, Edremit Yunt Adası Tuzla Limni Bayramiç Ezine Kazdağı Midilli Ayazmend Ayvalık gibi bağlı olan iskelelere firar etmişlerdir. Kaçırılan Kahve vergisinin toplanması Kemer görevlilerine sipariş olunmuştur. Onların bazıları dahi açıktan açığa vergileri devlet için belirlemeyerek şartlara göre aldıkları vergileri gümrüklerinin üzerlerine kahve vergisine denk olacak kadar akçe ekleyerek tahsil etmişlerdir. Bu şekilde alınan vergide gümrüklerden talep olunmuştur. Ancak onlar bizim

<sup>386</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623, 31a, .s.29.

<sup>387</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623, 31a, .s.29.

<sup>388</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. madde 45. s.37.

vergi adıyla tahsilatımız yoktur diyerek devletin vergi mallarını yemişlerdir. Kurallara aykırı hareket etmiş ve devlet malını kırılmasına yol açmışlardır.<sup>389</sup>

Vergilerin verilmemesinde ısrar edilmesi ve vergi kaçırılması devlete zarar vermiştir. Bunun için kahveler getirildiği ilk anda vergi tahsilinin kolaylaşması için buldukları yerde defterlere kayd edilerek bu iş için kişiler görevlendirildiği görülmüştür.

Kemer mukataasına bağlı bulunan ada ve iskelelere gelen Yemen ve Frenk kahvesini padişah beratı şartları gereğince lazım gelen vergilerini Kemer emini yoluyla yerli yerince toplatıp şartlara aykırı olarak asker olma iddiasıyla tüccarların muhalefetleri men edilmesi istenmiştir. Yine de ödemeye muhalefet olursa İstanbul'a arz olunması talep olunmuştur. Maden mukataası defterlerine bakıldığında İstanbul, İzmir, Midilli Adası, Sakız, Bozcaada gibi Akdeniz bağlı bulunan kahve vergileri mukataası önceden Şeyhülislam İbrahim bey, Vezir Mehmet Emin, kapucubaşlarından Mehmet Sait bey, Arif Ali bey, Süleyman bey, Mehmet Emin bey ve diğerlerinin ortak olarak üzerlerinde olduğu görülmüştür. Bu iskele ve adalara gelen kahvelerin eskiden olduğu gibi gümrükleri gümrük eminleri tarafından alındıktan sonra nakilleri için alıp satanlardan ve başka bir gümrüğe gelmesi için alanlardan kahvenin her rukiyyesinden beşer para vergi alınacaktır. Ve bahsedilen yerlere kahve getirenler, gümrük görevlileri, Cezayir, Tunus, Trablus gemileri gibi tüm görevliler ve askerler ve Müslüman hacılar ile ayanlar ve güç sahipleri getirdikleri kahveleri, padişah fermanı gereğince belirlenen beşer para vergiyi vermekte muhalefet ettirilmemesi şarttır. Denizden ve Karadan gelen kahveler ilk girişlerinde yazılıp kahve vergisi tahsili için belirlenen yere konulacaktır. Ferman olunan vergileri vermemek için kahvelerini kaçırıp gizleyenlerden zorla iki kat vergi alınması istenmiştir..<sup>390</sup>

Vergi kaçıranlara ceza kesilmesi bu işi baltalamak isteyenlerin engellenmesini sağlaması açısından önemlidir. Vergi vermeyenler tekrar uyarılmış ve gerek görülürse İstanbul'a bildirilmiştir. Yine kahve kaçakçılığı yapanlardan zor kullanılarak iki katı vergi alınmıştır.

Edremit, Kemer, Ayazmend, Ayvalık, Yund Adası ve bölgede bulunan kahve vergisi olan yerlerin görevlileri bilsinler ki eşya (emtia) gümrüğü emini kapıcı başı Süleyman yazarak şöyle arz etmiştir: devlete ait büyük mukataalardan olan kahve vergileri İstanbul ve bağlı bulunan mukataa bazı kişilerin üzerlerinde iken bu kez padişah fermanıyla yeniden

<sup>389</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 31a 4623.s.29

<sup>390</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 31a 4623.s.29

düzenlenmiştir. 1 Mart 1202 den 28 Şubat 1202 ye kadar Süleyman'a ihale olunmuştur. Bu mukattaya bağlı yerlerden Edirne, Ereğli, Silivri, Tekfur dağı, Gelibolu, İmöz, Kavala, Yenişehir, Selanik, Eğriboz, Mora, İnebahtı, Boğazhisar, Bozcaada, Limni, Taşözü, Midilli Adası, Mevlüt, Kalonya, Edremit, Kemer, Ayazmend, Ayvalık, Yund Adası, İzmir, Kuşadası, Eski Koça-i Atik ve Cedid, Karaburun, Sakız, İstanköy, Rodos, Bodrum, Girit, Hanya, Resmo, Kandiyye, Kıbrıs Adası, Antalya, Alaiye, İznikmid, Karamürsel, Körfez, Bursa, Mudanya, Gemlik Kurşunlu, Kapaklu, Emrutlu, Bandırma, Erdek, Karabiga, Mihaliç, Karadeniz boğazı dışından Anadolu sahilleri iskelelerinden Trabzon İskelesine varınca, Karadeniz boğazı dışından Rumeli sahilinde bulunan Bergos, Varna, Balçık, Kavarna iskelelerinden Tuna Nehri sahillerinden Belgrada varıncaya kadar olan beldeler ve iskelelerde bulunan vergileri yerli yerinde toplamak için bahsedilen emin Süleyman tarafından ayrı ayrı eminler tayin olunmuştur. Bu eminler yerlerine vardığında, şartlara uygun olarak vergileri yerli yerinden toplanmak üzere bu yerlerin kadıları naibleri ve zabitlerine hitaben padişah emri çıkarılmıştır.<sup>391</sup>

Kahve vergisinin padişaktan kişilere ihale edildiği görülmektedir. Bunun da belirli bir süre için yapıldığı bilinmektedir. Padişah tarafından yetkilendirilen Emin Süleyman tarafından bu kez her belde ve bölge için ayrı ayrı eminler görevlendirilerek vergilerin daha kolay toplanması sağlanmıştır.

### **5.6.2. Kahve Vergisi Tahsilinde Dikkat Edilen Hususlar**

Kahve vergisinin alınmasında kahvenin kişinin kendisi için alıp satması veyahut başkasının satması için yalnızca taşımacılık görevini üstlenmesi gibi durumların yanında, Hıristiyan ve Müslüman olma durumları da farklılık oluşturmaktaydı. Yine kahve vergisinin tahsil edilmesi için özel bir yer belirlenmekteydi. Böylece suiistimallerin önüne geçilmesi amaçlanmaktaydı.

Maden mukataası defterlerine bakıldığında İstanbul, Edirne, Tekfur Dağı ve bağlı bulunan iskele ve yerlere kara tarafından gelen Kahveleri eskiden olduğu gibi gümrükleri gümrük eminleri tarafından alındıktan sonra gerek kendileri için alıp satanlardan ve gerek başkasına satmak için alanlardan kahvenin her vukiyesinden beşer sağ para vergi alınmıştır. Vergi tahsili için özel bir han belirlenip gelen kahve ayrı olarak buraya nakledilmiştir. Bu handan başka yerde kahve satılması yasaklanmıştır. Hıristiyan milletinden kendi

<sup>391</sup> DAB. MŞH.ŞSSC.d. 4623/100b2 101a1 s.95-96.

memleketlerinden getirdikleri kahvelerden mîrî vergi talep edilmemiştir. Ancak kendileri İslam memleketlerinin birinde gemilerinden çıkarılırsa onlarda diğer kahve getiren pazarcılardan olmuş olur ki onlardan da açıklandığı gibi vergileri tahsil olunmuştur. Kahve getirenler kapı kulları, Mısır Şam askeri, Cezayir Tunus Trablus ve Fas gemileri gibi tüm kapıkulları askerler ve hacılar, ayan ve güç sahibi kimseler getirdiklerine göre padişah fermanı gereğince açıklandığı gibi beşer para vergisini vermekte muhalefet ettirilmemesi hususunda halk uyarılmıştır. Denizden ve karadan gelen kahveler ilk girişlerinde ölçülüp kaydedilmiştir. Ve Kahve vergisi ödemek için belirlenen yere konulmuştur. Ferman olunan vergileri vermemek için kahvelerini kaçırıp gizleyenlerden ise iki kat vergi alınmıştır. İstanbul, Selanik, Antalya, Bursa, İzmir, Sakız, Gelibolu, Girit, Kıbrıs, Rodos, İstanköy, Midilli ve Akdenizde bulunan diğer iskelelere gelecek kahve tüccarı Şam eyaleti Haleb, Trablus Şam, Sayda, Beyrut sahillerinde olan iskelelere kahvelerini çıkardıklarında ellerine belge verilmiştir ve diğer Anadolu memleketlerinde itibar olunmak şartıyla bu iskeleler birbirinden ayrılmayıp eskiden olduğu şartlar üzere vergisinin toplanması ve alışlagelmiş olana muhalif müdahale edilmemesi darsaadetten emr edilmiştir.<sup>392</sup>

### **5.7. Zeytinyağı ( Revgan-ı Zeyt) Taşımacılığı**

Coğrafyanın ve iklim özelliklerinin yetiştirilen ürünler üzerindeki etkisi yadsınamaz bir gerçektir. Ülkemiz Akdeniz iklim kuşağında yer almasıyla bitki örtüsü bakımından oldukça zengindir. Bu çeşitliliğin en güzel örneklerinden biri de zeytindir. Esasen zeytinin anavatanı Suriye ve Hatay bölgesi iken Fenikeliler ve Sami kabileleri vasıtasıyla Adalar denizine kadar uzanmış ve buradan da deniz ticaretinin ilerlemesi ile Fenikeliler Ege adalarına ve sonrasında da Yunanistan'a ilk olarak zeytinyağını daha sonra da zeytin ağacını götürmüşlerdir.<sup>393</sup>

XVIII. yüzyılda da Ege adaları, Batı Anadolu, Akdeniz ve Suriye kıyıları zeytin yetiştiriciliğinin ve zeytinyağı üretiminin yoğun olduğu bölgeler arasında olmuştur. Özellikle Batı Anadolu'da bu dönemde zeytincilik önemli bir gelişme göstermiştir. Rumların Ayvalık'ı kurmaları Batı Anadolu zeytinciliği açısından yeni bir dönemi açmıştır

<sup>392</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 100b2 101a1 s.95-96.

<sup>393</sup>Ferah Güngör, Bursa Zeytinciliğinin Ekonomik Yönden Değerlendirilmesi, Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri, Yüksek lisans Tezi, Danış: Doç Dr. Burhan Erdem, Eskişehir, 1992.

denebilir. Ayvalık ve çevresindeki zeytinlikler sayesinde burası önemli bir zeytinyağı ve sabun üretim merkezi haline gelmiştir.<sup>394</sup>

Yine Batı Anadolu kıyılarına oldukça yakın olan Midilli adası da bağ, zeytin ve meşeliklerle kaplıydı. Bundan dolayı adada zeytinyağcılık ve buna bağlı olarak da sabunculuk oldukça gelişmiştir. Ada'da çok sayıda revgan-ı zeyt (zeytinyağı) değirmenleri bulunmaktadır. Adanın fethinden sonra buradaki zeytinyağı kaynaklarının mukataa haline getirildiği de bilinmektedir. Hatta 1709 tarihli bir Midilli kanunnamesi hazırlanarak gerekli sayım yapılmış ve adaya yeni nizam verilmiştir.<sup>395</sup>

Ege denizi kıyısında bulunan Edremit Körfezi de çok eski devirlerden beri Anadolu'nun önemli zeytin üretim merkezlerinden biri olarak dikkat çekmiştir. Edremit Körfezi ülke zeytin ihtiyacının yaklaşık olarak % 14'ünü karşılamaktadır. Hem ithalatta hem ihracatta önemli bir yere sahip olan zeytin sofralık ve yağlık olarak kullanılmaktadır. Egedeki zeytinler genel itibariyle Edremit Körfezi kıyılarında özellikle Edremit ve yukarıda belirtildiği gibi Ayvalık kıyılarında yoğunlaşmıştır. Edremit, Burhaniye, Havran ve Ayvalık zeytinyağı üretimi açısından da ilk sırayı almaktadır.

XVIII. yüzyılda zeytinyağı ticaretinin yapıldığı önemli yerlerden biri de Edremit olmuştur. Edremit, Edremit Körfezi ve Kazdağları arasında kalan bölgede kurulmuş olmasından dolayı sık sık ticari gemilerin uğrak yeri olmuştur. Örneğin; Edremitte Cabarş Reis'in gemisinin yükleri için Edremit sahilinde gemiye tüccarların malı olarak 600 kantar revgan zeyt yüklenmiştir. Yüklerinin miktarını belirten belge Cabarş Reis'e verilmiştir.<sup>396</sup> Görülüyor ki zeytinyağı alım-satım işlemi yasal düzenlemeler ile yapılmıştır.

Zeytinyağı ticaretle verildiği gibi bir iş karşılığında hizmet bedeli olarak da verilmiştir. Örneğin 1790 senesine ait Edremit kazası halkına ait yardım, maaş ve ikramiye bedeli olarak Katip Efendiye 69 kuruş ederinde zeytinyağı verilmiştir.<sup>397</sup>

Özellikle Suriye'nin kuzeyinde, Kudüs çevresinde, Kuzey Batı Anadolu'daki Edremitte, Tunus ve Girit'te zeytin yetiştiriciliği çok fazla olmasına karşın zeytinyağının Osmanlı mutfağında bugünkü Türk mutfağında olduğu kadar kullanılmadığı görülmektedir. Dolayısıyla zeytin yağının genellikle aydınlatma amacıyla Mekke ve Medineye kadar camii

<sup>394</sup> Zeki Arıkan, Midilli-İstanbul Arasında Zeytinyağı Ticareti, Tarih Araştırmaları Dergisi 25 (2006):1-28.

<sup>395</sup> Zeki Arıkan, Midilli-İstanbul Arasında Zeytinyağı Ticareti, Tarih Araştırmaları Dergisi 25 (2006):1-28.

<sup>396</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4624 /2'nin sonu s.1

<sup>397</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4624 /15a2 s.13.

lambalarını yakmak için gönderildiği bilinmektedir. Ayrıca sabun yapımının hammadesini oluşturması dolayısıyla bu amaçla da kullanılmıştır.<sup>398</sup>

### 5.7.1. Zeytinyağı Satışının Yasaklanması

Osmanlı Devleti eskiden beri üretim ve tüketim dengesinin sağlanması ve özellikle de İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılanması için birçok ürünün dış satımını yasaklamıştır. Ve bununla ilgili hükümler çıkarmıştır. Bunlardan en önemlilerinden bir de zeytinyağı dış satımının yasaklanması olmuştur.

24 Nisan 1782 tarihli fermanla şöyle bildirilmiştir: Edremit kadısı, Edremit voyvodası Mehmet Emin ağa, Kocabaşılar'a emir verilmiştir. Daha önceki emirlerle yasaklı olan revgan zeyt konusunda uyarılarda bulunulmuştur. Bir damla bile satılmasını ne derecede men edildiği herkese bir kez daha hatırlatılmıştır. Bu hususa devam ile gözetmek bahsedilen eşyadan bir mesne kafirler tarafına verilmemek üzere dikkatli olunması bildirilmiştir. Ancak lazım olan maddelerden iken yasağa uyulmayarak büyük bir miktar revgan zeyt Aşkale gemisiyle Yund adası ve o civar kayıklarıyla peyderpey nakl olduğu haber alınmıştır. Bunun üzerine Çandarlı voyvodası Mehmet ağa yüz nefer adam ile bahsi geçen gemi üzerine gitmiştir. Ancak bu geminin 350 neferden fazlasını alamayacağı gerekçe gösterilmiş ve Çandarlı voyvodası geri dönmüştür. Ancak bu gemi Yund adası limanlarından Erştelik isimli limana yanaşmıştır. Yund adası ve civarından bol miktarda revgan zeyt yüklendiği ve nakl olduğu anlaşılmıştır. Bu gibi yasaklı işlere cesaret edenler kimlerdir ve hangi kayıklar nakletmişlerdir teftiş edilmesi ve Zeyt nakleden kayıkların reisleriyle birlikte donanmaya hazır edilmeleri padişah tarafından emredilmiştir..<sup>399</sup>

Zeytinyağı satışı kafir olarak nitelendirilen kesim için uygulanmıştır. Ancak bu duruma uyulmayarak yüklü bir miktar zeytinyağının Yund adasından yüklenerek Erştelik isimli limana nakl edildiği tesbit edilmiştir. Zeytinyağının ülke ihtiyaçları için lazım olması ve dışarıya satışının yapılmaması hususunda halkın ve yetkililerin dikkat etmesinin istenmesi konunun önemini göstermektedir.

1783 senesinde Rus tüccarlarına ise İzmir, İskenderiye ve İstanbul limanları hariç diğer yerlerden zeytinyağı satın alıp kendi ülkelerine götürebilme izni verilmiştir.<sup>400</sup>

<sup>398</sup> Faroqhi, S., a.g.e. s.76.

<sup>399</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623 /14b2 s.13

<sup>400</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 45. s 37.

Buradan da anlaşılıyor ki zeytinyağı yasağı belli bir bölge için uygulanmıştır. Genel bir yasak söz konusu değildir.

### **5.7.2. Yabancı Memleketlere Zeytinyağı Taşınması**

27-28 Haziran 1710 senesinde Edremit'teki tüccar topluluğu İstanbul'a gelerek padişaha durumlarını bildirmişlerdir. Eskiden beri Edremit'te zeytinyağı satın alıp İbadullah bey gemi ile İstanbul'a getiriyor ve satıyordu. Gümrük vergilerini de veriyordu. Ancak Edremit'e gelen yabancı gemileri zeytinyağını bunlara aldırıp hepsini kendilerine alarak gemilerine yüklemişlerdir. Ve İslam memleketleri dışına kendi memleketlerine götürmüşlerdir. Zeytinyağı 23'er kuruşa çıkarılarak eskiden beri alım satım yapan muhalif tüccar topluluğuna haksızlık yapılmıştır. Bu durum padişaha bildirilmiş ve bu haksızlığın ortadan kaldırılması padişah tarafından emredilmiştir.<sup>401</sup>

Zeytinyağı fiyatı artırılarak bölge halkının alım-satım yapabilmesi zorlaştırılmıştır. Yabancı tüccarlar bu vesileyle kendi ülkelerine kolaylıkla zeytinyağı götürebilmiştir. Ancak bu durumun ortadan kaldırılması için durum padişaha bildirilmiştir.

### **5.8. Yiyecek ve İçecek Taşımacılığı**

1783 senesinde Osmanlı-Rus ahidnamesinde geçen maddeye göre; Rusya bayrağı altında olan gemiler Osmanlı memleketlerinin iskelelerine geldiklerinde Osmanlılar tarafından dostane karşılanacak ve ihtiyaçları olan yiyecek ve içecekler kendilerine verilecektir. Ayrıca bunun için hiçbir vergi alınmayacak ve kendilerinden hediye istenmeyecektir. Aynı şekilde Osmanlı Devleti'nin gemileride Rusya memleketlerinde dostça karşılanacak ve kendilerine lazım olan yiyecekler teslim edilecektir.<sup>402</sup>

### **5.9. Zift ve Katran Taşımacılığı**

Zift koyu siyah renkte yapışkan bir madde olup soğuk iken sert ısıtıldığı zaman yarı sıvı bir hal alır ve kalafattan sonra gemilerin ek yerlerini tıkamak ve tahtaları rutubetten korumak için kullanılmıştır.<sup>403</sup>

<sup>401</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d.4610/ 82b2 s.

<sup>402</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/madde 18 s.32.

<sup>403</sup>Lütfi Gürçay, Gemici Dili, Genel Kurmay Başkanlığı IX.Deniz Şubesi, İstanbul: Deniz Matbaası, 1943, s.418., Katip Çelebi , Tuhfetul .... s. 340.



Katran ise çam ağaçlarından ve maden kömürlerinden elde edilen yapışkan bir sıvı olup gemilerin omurgalarına ve su altında kalan kısımlarına sürülürdü.<sup>404</sup>

### 5.9.1. Gemi Tamir ve Techizinde Zift ve Katran Kullanılması

Gemilerin ahşaptan yapıldığı dönemlerde orman mahsulleri arasında sayılan zift ve katran stratejik öneme sahipti. Ahşaptan inşa edilmiş bu gemilerin su geçirmezliğinin sağlanması için kalafatlanması icap etmiştir. Su geçirmezliğin sağlanması için öncelikle hurda halatlardan elde edilen üstüpünün borda kaplamasındaki aralıklara tokmaklar doldurulup bir kat katranla kaplanması gerekmektedir. Reçineli ağaçlardan damıtılan katran ile aynı bölgelerden gelen üstüpü, halat hammaddesi olan kenevirin bir yan ürünüdür.<sup>405</sup> Katip Çelebi eserinde kalafatlanmayı şöyle anlatır: “Önce tekne yapıldığında funda ile yakıp kuruturlar ve ilk kalafatta bir kadırgaya oniki kantar üstüpü ve yirmibeş kantar zift giderdi. Çelebi Ali Paşa beşini kaldırdı. Bugün yirmi kantar sürerler ve her yağlamada dörder kantar don yağı gider ve gerektiğe yağlanır. Lakin her seferde üç yol yağ adettir. Bir tersanede, ikisi taşrada olur. Taşrada yağ yerine iki gemi birbirine dayanup altı kimse yağlar ve kalafat eder. Her gemide bir zift kazanı ve birer yağ kazanı, kevkir ve kepçe bulundurulur.”<sup>406</sup>

Zift ve Katran temini için de yine birinci derece önemli merkezlerden biri Kazdağlarıdır. Birçok endemik bitkinin yetiştiği bu coğrafya da çam ağaçları da bu neviden bitkilerdendir. Çam ağacı reçinesinden elde edilen madde ile ki bu zift ve katrandı gemilerin ahşap kısımları arasındaki dolgu malzemesini korunması ve dayanıklılığının artırılması sağlanıyordu.

Kazdağı ve Biga sancaklarında bulunan kazaların kadıları, yeniçeri serdarları ve vilayet ileri gelenleri ve iş erlerine 1734 senesinde donanma-yı hümâyun gemilerinin techizleri için tersane-i amire emini Ahmet ağa tarafından Edremit serdarı Mustafa’ya 8249 kuruş karşılığında 5804 kantar zift ve kantar satın alınmış ve tersane-i amire mahzenine konulmuştur.1735 senesinde istenen 6000 kantar zift ve kantar parası peşin gönderilerek istenmiş ancak istenen zift ve katranlar gönderilmemiştir. Donanm-yı humayun tamîrî ve

<sup>404</sup> Gürçay, a.g.e., s.239.

<sup>405</sup> Panzac, a.g.e. , s.20.

<sup>406</sup> Katip Çelebi, a.g.e., s.233.

techizi için istenen bu zift ve katran kış mevsimine girilmeden İstanbul'a gönderilsin denilmiştir.<sup>407</sup> (2 Eylül 1735)

### 5.9.2. Zift ve Katran'ın Temin Edildiği Yerler

1735 tarihinde Tersana-i amireye bağlı bulunan donanma-yı hümâyun kalyonları ve gemilerinin ihtiyaçları için gereken 3500 katran zift ve 3500 katranın her bir katranı gemi ile birer kuruş olmak üzere Biga, Ezine, Çan, Bayramiç, Tuzla, Edremit ve civar kazalardan satın alınmıştır.<sup>408</sup>

25 Eylül 1783 tarihli fermanla Edremit ve Tuzla kadıları ve Edremit voyvodası kapucubaşlarından Mehmet ağa ve zabitan ve iş erlerine padişahın emri üzere gönderilen fermanla tersane-i amirenin ihtiyacı için katran istenmiştir. Bu katran Edremit ve Tuzla kazalarına bağlı köylerden temin edilmiştir.<sup>409</sup>

Edremit ve bağlı köylerde katran temini için kişiler görevlendirilmiştir. Edremit kazası sakinlerinden Hacı Piri oğlu hacı Halil ve Kızılköy sakinlerinden Karakaş Ali ve Hacı Kavak oğlu İsmail ve Tuzla kazasına bağlı Narlı köyünden Macaroğlu İbrahim ile Zeytinli köyünden Tulumoğlu ve Avcılar köyünden Dürzi oğlu ve arkadaşları tarafından temin edilmiştir.<sup>410</sup>

Tersana-i Amirenin ihtiyaçları söz konusu olduğunda başka bir yere satış yapılması kati suretle yasaklanıyordu. Yasağa uymayanlar İstanbul'a bildiriliyordu. Örneğin;1735 senesi içinde parası tersane-i amire emini Mehmet ağa tarafından peşin olarak verilmek şartıyla zift ve katran alınması ferman olunmuştur. Hiçbir şekilde bir gecikme olmadan istenilen zift ve katran tersane-i amireme nakl ettirilmesi istenmiştir. Çünkü bunlar donanma-yı hümâyun için zaruri ihtiyaçlardandır. Zift ve katranlar İstanbul'a gönderilip tersane-i amireye teslim ettirilmedikçe hiçbir tüccar taifesine bir kantar bile zift ve katran satışı yapılmayacaktır. Eğer yapan olursa isim ve resimleriyle İstanbul'a bildirilmesi istenmiştir. Ayrıca biran önce zift ve katranlar İstanbul'a ulaştırılması fermanla

<sup>407</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/10a1 11b2

<sup>408</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/ 53b3 54a1 s.49-52.

<sup>409</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623 /33a2 s.31

<sup>410</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623 /33a2 s.31.

bildirilmiştir. Herhangi bir bahane ile bir kişinin bir akçesi dahi kesilmemeli ve saklanmamalıdır.<sup>411</sup>

Benzer bir ferman bu kez 25 Eylül 1783 tarihinde çıkarılmıştır: Katran imal edilmesi ve ortaya çıkan katranın Tersana-i amirenin ihtiyacı için satın alınması istenmiştir. Ancak daima gemilere satış yapıldığından bir kısım katran gecikmesi olmuştur. Bu durumdan ibret alınması ve durumun tekrarlanmaması için mübaşirler aracılığıyla halk uyarılmıştır.<sup>412</sup>

1734 senesinde 5804kantar zift ve kantar için 8249 kuruş ödenirken<sup>413</sup> 1735 senesinde 7000 kantar için kantarı 1'er kuruş ödenmiştir.<sup>414</sup> Ve 1790 senesinde Edremit kazası sakinlerinin zift ve katran satışı için 1520 guruş ödedikleri görülmektedir.<sup>415</sup>

### **5.9.3. Osmanlı Devleti ile Rusya Arasında Yardımlaşma**

Rusya gemilerinin kaptanları ya da gemilerin sahipleri gemilerini yağlamak ve tamir etmek ihtiyacı olursa Osmanlı Devleti'nin bütün şehirlerinde ve limanlarında ve adı geçmiş zabitanlarına lazım olan yağ, zift ve katran ve amele ve aletlerin verilmesini engellemeyeceği, 1783 tarihli Osmanlı-Rus ahidnamesinde belirtilmiştir. Eğer Rusya gemileri herhangi bir afete uğrarsa imkan dahilinde yardım edileceği ve donanım için gereken lenger ve yelkenler ve kerestelerin satışı yapılacağı ve Rusya'nın bayrağı altında olan gemiler bir iskelede bulduklarında buradaki mültezimler, mütesellimler, zabitler ve cizyedarlar tarafından içerde bulunan yolculardan cizye vergisi alınmayacağı ve tutuklama yapılmayacağı taahüt edilmiştir. Bu kimseler hemen bağlı buldukları yere götürülecek ve içlerinde Osmanlı Devleti vatandaşı varsa onlardan da buldukları yere ulaştırıldıklarında vergi alınmayacağı bildirilmiştir. Denizde, Osmanlı devleti içinde aynı yardım gerekirse Rusya Osmanlı gemilerine yardım etmeyi, para ile yağ, zift, katran, amele, alet ve lenger ve yelkene el koymamayı taahüt etmiştir.<sup>416</sup>

### **5.10. Eşya ve Emtia Taşımacılığı**

10 Ekim 1709 tarihinde Edremit kadısı ve Midilli adası vekiline gönderilen fermanda eşya taşınması hususuna şöyle yer verilmiştir:

<sup>411</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/ 53b3 54a1s.49-52.

<sup>412</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623 /33a2 s.31.

<sup>413</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/10a1 11b2, s.13

<sup>414</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4604/ 53b3 54a1 s.49-52.

<sup>415</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4624 / 15a2 s.14.

<sup>416</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 14 s.32.

Kemer Edremit naibi mevlana Abdullah divan-ı hümâyuna durumunu bildirerek Midilli adasına bağlı Kemer Edremit iskelesinde bulunan mal ve eşya yükleyenlerden önceden malikane mutasarrıf vekili İstanbul gümrüğü ve bağlı yerlere kıyas ile Müslümanlardan % 4 akçe gümrük ve Müslüman olmayanlardan ve Yahudilerden % 5 akçe gümrük alınması bildirilmiştir. Tüccar topluluğu, Kemer Edremit kazasında bulunan iskeleye eskiden beri gelen gemilere taşınan mal ve eşyadan, her bir gemiye Midilli vekilleri tarafına iyi bir şekilde ulaştırmak için üçer ve dörder kuruş verilmiş bundan başka bir şey verilmemesi istenmiştir. Gümrük talep eden gemilere yüklediğiniz eşyaları İstanbul ve bağlı gümrüklere gönderdiğinizde her zamanki gibi tekrar her bir gümrük alıp iki defa gümrük talep edilmeyecektir. Midillide üretilen başka memleketlere satılmak için götürülen eşyadan gittikleri iskelelerde gümrük verecekleri bildirilmiştir. Ancak mal ve eşyadan şartlar üzere resmi gümrük talep edilmemiş ancak eskiden beri alınan vergiler tahsil edilmiştir.<sup>417</sup>

Eşya taşımacılığı için öncelikle merkezden emir gemlesi gerketiği görülmektedir. Taşınacak eşyalar için gümrük vergisi talep edilmiştir. Gümrük vergisi müslüman ve gayri müslimlerden farklı ölçüde alınmıştır. Eşyaların yerlerine güvenli bir şekilde ulaştırılması için Midilli vekiline ayrıca ücret ödenmiştir.

Ancak Hicri 1111 senesinde emir verildiği yazılı olmakla Midilli vekili tarafından bu ana gelinceye kadar verdikleri vergiye kanaat etmeyip, arttırma talebiyle rencide edildikleri arz edilmiştir. Defterhane-i amireden bakıldığında, Midilli adası gümrüğü şartlarının tahrirde kayıtlı olduğu görülmüştür. Ancak Edremit gümrük şartları kaydı bulunmadığı ve ayrıntılı kayıt olmayıp, özet olduğu için adı geçen yerlere önceden verilen emre aykırı vergi toplandığından, İstanbul tahririne kıyasla tekrar Kemer'e gerekmeyp önceden verilen emre uymamalarını men için yeniden emir çıkarılmıştır. Bu hususta çıkarılan emre uyulması yenilenmiş ve önceden verilen emre aykırı alışılmış vergilerin alınmasından sonra İstanbul tahririne kıyas ile tekrar gümrük talebi gerekmediği ve önceden verilen emrin uygulanması istenmiştir.<sup>418</sup>

1709 tarihinde Kemer ve Edremit'te bulunan iskelelere gümrük verilmez diyerek kavga çıkaran bölge halkının uyarılması için kadılara padişah tarafından gönderilen buyrukta şöyle söylenmiştir: kapucubaşlarından olup nezareti aklamından 149.840 akçe mal ile Midilli gümrüğü ve bağlı yerlerin malikane mutasarrıfı olan Ahmed divan-ı olan,

<sup>417</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4610./ 83b3 s.81.

<sup>418</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4610./ 83b3 s.81.

Kemer ve Edremit iskelesi gümrükleri ve kazalarında bulunan beytülmal ame ve hassa topraklarına kayd olunmuş iken, Edremit ve Kemer sakinlerinden bazı görünmeyenler iskelelerimizde gümrük verilmez diyerek kavga çıkarmışlardır ve vergi verenleri de engellemişlerdir. Bu kimseler önceden birkaç defa uyarılmışlardır ancak emre uymamaya devam etmişlerdir. Emir gereğince lazım gelen gümrükleri almak ve devlet hazinesine ulaştırmak ve defterlere kayd edilmesini engelleyenlere karşı emir çıkarılmıştır. Bu hususta hazine-i amirede bulunan harameyn mukaatası defterlerine bakıldığında zikr edilen Kemer ve Edremit kazalarında bulunan devlet hazinesi mukataası senede 149840 akçe malı olan Midilli hazinesi gümrüğü eklerindedir. Açıklanan malikane Ahmed sorumluluğunda olmakla ve defterhane-i amirem defterlerine bakıldığında Midilli iskelesi gümrüğü Edremit ve Kemer ve bağlı yerlerin mukataası 120.000 akçe ve devlet hazinesi ve hassa ve malıgaib ve malı mevkut ve yava ve kaçgun ve Midilli ve Edremit ve Kemer ve bağlı yerler 16.500 akçe ile havası hümâyundadır. Ancak Ayazmend ve bağlı yerlerin hası malikane Mehmet üzerinde olup çürük ve sonsuz olmakla Ayazmend iskelesi ve Yenicehisarın 21.000 akçe yazısı üzerine 30.000 akçe zammı ile adı geçen Mehmet'in beratına dahil ederek ve Midilli gümrüğü tarafından müdahale olunmamak üzere nişancı kalemiyle tahsil edildiği bu surette Ayazmend ve Yenicehisar iskelelerinden başka Edremit ve Kemer iskeleleri ile devlet hazinesinde kimsenin alakası olmayıp Midilli gümrüğüne bağlı yerlerden olmakla tarafından idare altına alınmak gerektiğinden kanun ve defter gereğince zikr edilen iskelelerin gümrükleri, kanun üzere tarafından idare altına alınıp mani olanlar engellenemezlerse isimleriyle bildirilmesi emr edilmiştir. Açıklandığı üzere Ayazmend ve Yenicehisar iskelelerinden başka Edremit ve Kemer iskeleleri ile devlet hazinesinden kimsenin alakası olmayıp, Midilli gümrüğünün ve bağlı yerlerin olmakla zikr edilen iskeleleri adı geçenler tarafından, kanun ve defterler gereğince zorla engellenip o şekilde karşı çıkılıp ve engellenemezlerse isim ve resmleriyle İstanbul'a bildirilmesi emr edilmiştir. Konstantiniyye (29 nisan 1709)<sup>419</sup>

Deniz vasıtasıyla eşya taşıma işi yalnızca ülke içiyle sınırlı kalmamıştır. XVIII. yüzyılda özellikle Rusya ile olan münasebetlerin artması neticesinde deniz ticareti ve taşımacılığı da önemli ölçüde artmıştır. 1783 tarihli Osmanlı-Rus ahidnamesinde eşya taşıma ile ilgili şu maddelere yer verilmiştir:

---

<sup>419</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4610./ 48b1.

Rusya halkı Rusya memleketlerinde ellerine verilen geçiş kağıdıyla Osmanlı Devleti'nin memleketlerinde gidip gelebilmiştir. Aynı durum Osmanlı Devleti içinde geçerli olmuştur. Ruslara kendi ülkelerine has kıyafetlerle de gezebilme izni verilmiştir. Ve yanlarında bulunan eşyaların bu anlaşma gereğince karar verilen gümrük vergisini verdikten sonra valiler ve kadılar ve zabıtların geçiş işlerine izin verilmiştir. Osmanlı devletinin halkından Rusya memleketinde güvenlikleri için ve kendilerine ticaret işleri için ve yolları için lazım olan geçiş kağıtları verilecektir. Ve Osmanlı Devleti'nin tüccar ve halkı yanlarındaki eşyalarının kendilerine ait vergisini verdikten sonra istedikleri yerlerde rahat olmuşlardır.<sup>420</sup>

Rusya gemileri kaza yapıp Osmanlı Devleti'nin sahillerine gelirse Osmanlı Devleti tarafından gemideki malların nakli sağlanacak ve kaza yapan geminin tamirine yardım edilecektir. Hiçbir şekilde vergi alınmayacaktır. Osmanlı Devleti gemileri bir kazaya uğrarsa bu kez Rusya aynı şekilde gemideki eşyaları koruyacak ve tüccarlara iyi muamelede bulunacaktır.<sup>421</sup> Anlaşmanın bu maddesiyle Deniz taşımacılığı sırasında olası bir kazanın ve zararın karşılıklı olarak önüne geçilmiştir.

Osmanlı Devleti Rusya'nın eşya satın alacağı ya da eşya satacağı şirketler ya da esnafların belirlenmesine karışmayacaktır.<sup>422</sup>

Rusya bayrağı altında olan tüccar gemileri Osmanlı Devleti'ne ait olan beylik gemilerine, kadirgalarına ve benzeri gemilerine rastlarsa önceden kabul edilmiş olan vergiyi vermesi gerekirken elde olmayan sebeplerden dolayı bu vergi verilmez ise bundan dolayı kötü muameleyle uğramayacaklardır. Yine Rusya gemileri çeşitli bahaneler ileri sürülerek rencide edilmeyecektir. Osmanlı Devleti'ne bağlı olan iskelelerde Rusya bayrağı bulduran gemilerdeki kişiler çeşitli bahanelerle tutuklanmayacaktır. Ayrıca sandallarına ve silahlarına el konulmayacaktır. Eşya ile yüklü olan gemilerin tutuklanmaması iki taraf tarafından kabul edilmiştir. Rusya ticaret gemileri Osmanlı iskelelerinden birine vardığında gemideki adamlar rencide edilmeyecektir. Karaya inen Rusya halkının güvenliğini Osmanlı kolluk kuvvetleri sağlayacaktır. Emre uymayanlar ise şiddet ile terbiye edilecektir.<sup>423</sup>

<sup>420</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 3.s.31.

<sup>421</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 5.s.31.

<sup>422</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 7.s.31.

<sup>423</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 16. s.32.

Osmanlı Devleti'nin gemileri, kadirgaları ve deniz askerleri denizde Rusya gemilerine rastlarsa aynı şekilde Rusya beylik gemileri ve askerleri Osmanlı Devleti gemilerine rastlarsa iki tarafta birbirlerinin gemilerine zarar vermeyeceklerdir. Yine iki tarafta birbirlerinden zorla hediye almayacaktır. Ve hiçbir şekilde alet, edavat ve eşyaları zorla alınmayacaktır.<sup>424</sup>

Osmanlı Devleti ahidnamenin 6. ve 11. maddeleri gereğince kendi ülkelerinde Rusya'nın yaptığı ticaretlerde Fransız ve İngilizler gibi dost devletlerin verdiği miktarda yani yüzde üç vergi verecektir. Rusya Devleti Osmanlı Devleti'nin memleketlerine eşya getirdiklerinde ve Osmanlı Devleti memleketlerinden eşya alıp Rusya memleketlerine götürdüklerinde zikr edilen Fransız ve İngilizlerin verdikleri verginin aynısını vereceklerdir. Yani yüzde üç oranında vergi vereceklerdir. Bununla birlikte bu vergiyi verdikten sonra Osmanlı Devleti'ne bağlı diğer yerlerde yeniden vergi vermeyeceklerdir. Batılı (Rusya) ahidnamesine göre; yabancı tüccarı Osmanlı Devletine getirdikleri ve götürdükleri eşyalardan geçmişten bu ana kadar yüzde beş oranında vergi veriyorlardı. Ancak Osmanlı Devleti'nin kadim dostlarından oldukları için yüzde üç gümrük vermek üzere yeniden ahidnamelerine değişiklik yapmışlardır. Açıklandığı üzere kendilerinden yüzde üçten fazla vergi talep edilmeyecek ve vergilerini verdiklerinde Osmanlı Devleti memleketlerinde rencide edilmeyeceklerdir. Aynı şekilde İngiltere ahidnamesinde de Haleb, Mısır gibi Osmanlı memleketlerinde bulunan İngiltere tüccarı ve İngiltere bayrağı altında gelenler bütün tehlikelerden uzak alışveriş yapıp eşyalarının kıymeti ölçüsünde ancak yüzde üç gümrük vergisi vereceklerdir. Osmanlı tüccarları ise Rusya topraklarında diğer dost devletlerin ödediği miktarda vergi ödeyecektir.<sup>425</sup>

### **5.11. Tavşan Derisi Taşımacılığı**

Dericilik Türk kültüründe Mezopotamya ve Orta Asya topraklarından başlayarak zamanla gelişim göstermiş ata mesleği ve önemli bir sanat dalı olarak karşımıza çıkmaktadır. Deri işlemeciliği hayvancılık ile uğraşan toplumların ikinci geçim kaynakları arasındadır. Türkler tarafından işlenip ürüne dönüştürülen deri tarihsel süreçte kültürel izler taşıyan birçok sanatsal eserin ortaya çıkmasında etkili olmuştur.<sup>426</sup> Özellikle Ortaçağ İslam

<sup>424</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 11.s.31.

<sup>425</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ madde 20. s.37.

<sup>426</sup> Koizhaiganova M.-Koyuncu Okça A., Geçmişten Günümüze Denizli'de Dericilik Faaliyetleri, *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 10/6 Spring 2015*, p. 603-618 DOI Number: <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.8072> ISSN: 1308-2140, ANKARA , s.608.

dünyasında deri ve deri mamulleri üretim tekniği ileri seviyeye ulaşarak elbise, ayakkabı ve tulum gibi eşyaların yanı sıra deri ciltçilikte kullanılmakta idi. XIV. ve XVI. yüzyılda deri ve kösele kitap kapaklarına yapılan motifler bunun en güzel örneklerindedir. Anadolu'da dericilik ve debbağlığın öncüsü olarak Ahi Evran olarak bilinmektedir. Beylikler dönemine gelindiğinde deri önemli ihraç malları arasına girmesi bu dönemde de dericiliğin ileri seviyede olduğunu göstermektedir. Moğol istilasıyla bir gerileme yaşayan dericilik Osmanlı döneminde Avrupa'da dericiliğin gelişmesine zemin hazırlayacak güce yeniden ulaşmıştır.<sup>427</sup> Osmanlı Devleti'nin bütün şehirlerinde tabakhaneler kurulmuştur. Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'un fethi akabinde Yedikule dışında Kazlıçeşme yerleşkesinde dört yüz kadar tabakhane ve mezbaha kurduğu bilinmektedir. Bundan sonraki dönemde ise debbağlar grubu ortaya çıkmıştır.<sup>428</sup> Debbağlar XVIII. yüzyılın sanatkarlıklarının zirvesine çıkarak diğer esnaflardan daha zengin duruma gelmişlerdir.<sup>429</sup>

Deri tabaklanma işlemi su yılanı dahil hemen hemen her hayvan derisi için yapılmıştır.<sup>430</sup> Bunlar arasında tavşan derisi de bulunmaktaydı. Tavşan taşıdığı rehber ve öncü hayvan özellikleriyle Türklere ait en eski tarihi metinlerde dahi geçmektedir. Taşan sözcüğü günümüz Türkçesinde tavşangillerden eti yenen, hızlı koşan, kemirgen ve postundan yararlanılan bir memeli türü olarak adlandırılmıştır.<sup>431</sup>

Tavşan derisi taşımacılığı da deniz taşımacılığının önemli kollarından biriydi. Mukataası vardı. Bu mukataanın kadıları ve naibleri ile ayan, zabıtlar, gümrük emînleri ve iş erlerine şunlar dile getirildi: Selanik ve çevresinde bulunanlardan tavşan avlayanların satmak için getirdikleri derileri Selanik Şehri merkezinde yaşayan Yahudi gibi bazı tüccarlar ucuz ücretler ile ellerinden satın alarak toplamaktadır. Daha sonra vergileri tahsil edenlerin bilgileri olmaksızın ve şartlara göre vergilerinin tahsil edildiğini gösteren ellerinde evrak olmaksızın müstemimlere satış yapıyorlardı. Onlar da gemilere yükleyerek vergisiz şekilde başka ülkelere nakl ediyorlardı. Bu durum tavşan derisi mukataası gelirlerinin azalmasına yol açıyordu. Bundan sonra bu vergilerin tahsilinde kolaylık olması için Selanik civarındaki avcıların getirdikleri derilerin rayic fiyat üzere parası sahiplerine verilerek bu

<sup>427</sup> Tekin Zeki, "Türkler'de Dericilik"mad., TDV İ.A., C.9, İstanbul, 1994, s.176-178

<sup>428</sup> Gürbüz Atik, İncinur, Osmanlı Edebi Metinlerinde Meslekler 1: Debbağlar, Turkish Studies, 13/5, 2018, s.55-78, Ankara.

<sup>429</sup> Tekin Zeki, "Türkler'de Dericilik"mad., TDV İ.A., C.9, İstanbul, 1994, s.176-178

<sup>430</sup> Akbulut, Ural, "Deri Tabaklanmanın Sırlarını Sümerler'den Öğrendik", <http://www.uralakbulut.com.tr/wp-content/uploads/2009/11/DER%C4%B0-TABAKLAMANIN-SIRLARINI-S%C3%9CMERLERDEN-%C3%96%C4%9EREND%C4%B0K-MAYIS-2012.Pdf>

<sup>431</sup> Sarıtken, Hakan, "Tavşan Sözcüğünün Etimolojisi Üzerine"Asia Minor Studies Journal, 7 (1), 130-135, 2019.



vergilerin tahsildar yoluyla tek bir elden alınsın ve toplatılsın. Sonra müstemimler eskiden beri nasıl satın almışlarsa yine o şekilde tahsildardan satın alsınlar. Parası alındığında vergisinin de alındığını gösteren belge verilsin. Bu bahane ile fazla ve eksik teklif ile satıcı ve tüccarda rencide olunmamak şartıyla tavşan derisi alım satımını müktekirler müdahale eylesin. Eğer müdahale eden olursa yola getirilmesi için arz olunmak üzere önceki fermanım gereğince bu defa da emrimin çıkarılmasını talep ettiniz.<sup>432</sup>

Tavşan derisi için tavşan yetiştiriciliği yapılmayıp tavşanlar doğada avlanmak marifetiyle elde edilmiştir. Ayrıca 11 Nisan 1785 tarihli fermanında görülüyor ki bu dönemde mukataası olan tavşan derisi taşımacılığında vergi kaçakçılığı yapılmasından dolayı mukataa gelirlerinde azalma olmuştur. Bunun önüne geçilmesi için de ticareti yapacak kişilerden mühürlü tahsil belgesi talep edilmesi istenmiştir. Belgeyi göstermeyenlerin gemilere tavşan derisi yüklemesi ve İslam ülkeleri dışına çıkarılması yasaklanmıştır. Böylelikle aradaki simsarlar bertaraf edilmiş olacak dolayısıyla haksızlığında önüne geçilmiş olacaktır.

Baş muhasebe defterlerine bakıldığında tavşan mukataası yıllık bin sekiz yüz doksan dört kuruş mal ve on bir bin sekiz yüz yirmi beş kuruş muaccele<sup>433</sup> ile olduğu görülmüştür. Bosna eyaleti, Arnavutluk ve diğer yerlerdeki tüccarların tedarikiyle Belgrad, Vidin Rum eyaletinde bulunan Tekfur Dağı, Gelibolu, İnöz, Kalaba, Orhon, Selanik, Goloz, Eğriboz, Mora adası ve Akdeniz de bulunan diğer iskelelerden başka ülkelere götürdükleri tavşan derisi yüklerinden resm-i bac<sup>434</sup> olarak tavşan derisinden birer para vergi alınsın. Müstemim ve diğer tüccarların açıklandığı gibi İslam beldelerinden toplayıp satınalıp gemilere yükleyerek başka ülkelere nakl ettikleri deriler için gerekli vergilerini tamamen alındığını gösteren tavşan derisi vergi tahsildarlarını mühürlü belgeleri olmadıkça gemilere konulmasın ve yüklenmesin. Müstemimler ahidnameye aykırıdır diye bu vergiyi vermekten kaçınıyorlar. Tavşan derisi sahipleri tarafından müstemmime satılacak tavşan derisi yükleri iskelelere gelmeden önce yük bağlandığı yerlerde bu vergiler tahsil edilerek belgeleri verilsin. Belgesiz iskelelere tavşan derisi nakl eden olursa yükleri vergileri için alınmak üzere gemi kuralı içeren emrim gereğince hareket olunsun. Anadolu tarafında bulunan belde ve iskelelerde alıp satılan tavşan derisinin de bu şartlarla vergileri tahsil olunsun. Verilen beratlarının şartları ve Fransa tüccarı ahidnamesi gereğince yüzde üç

<sup>432</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ 58A s.53.

<sup>433</sup> Beylik ve evkaf kiralardan peşin alınan kısımır.bkz:Devellioğlu Ferit, Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, Aydın Kitabevi Yay., 30.Baskı, 2013, Ankara.s.763.

<sup>434</sup>Osmanlı'da genel olarak vergi anlamında kullanılmıştır. bkz: Yeniçeri, Celal, "Bâc" mad.TDV.İA., İstanbul, 1991, C.4, s.411-413., ayrıca bkz: M.Macit Kenanoğlu, Bac-ı Pazar vergisi için Osmanlı Devleti'nde alınan ilk vergi olarak bahseder ve bu bilginin sıhhati şüphelidir der., İ.A., Vergi mad., İstanbul, 2013, C.43, s.52-58.

hesabıyla gümrüklerini gümrük eminlerine ödesinler. Alışılacağı şekil üzere belgeleriyle aldıklarında tekrar gümrük vergisi talep olunmasın. Kasabiyeye, reftiye<sup>435</sup>, bac 300 akçeden fazla Selametlik vergisi talep olunmasın. Fransa tüccarının faydaları için tüccar arasına gidip gelen simsarlar olursa kimse zorla engel olmasın diye verilen ahidnamede bulunan ve bu vergi benzerinde olduğu gibi daha sonra satıcı tarafından alınması şart olan bu vergi satıcı tarafından verilsin. Fransa tüccarı yüzde üç gümrükleri gümrük eminlerine verdikten sonra ahidnameye aykırı olarak bu vergi istenerek gerek tüccar gerekse simsarlar rencide edilmesin. 1 Cemaziel ahir 1199 da verilen emrim gereğince bundan önce çeşitli tarihlerde durumlara göre farklı emirlerim verilmişti. Baş defterdarım Süleyman Raşid'in buradaki istekleri gereğince icra olunması için fermanım çıkarılmıştır.<sup>436</sup>

Tavşan derisi ticaretini Selanik, Bosna ve Arnavutluk'taki tüccarlar yapmışlardır. Buralardan toplanan deriler Belgrd, Vidin, Tekfur dağı, Gelibolu, İnöz, Kalaba, Orhon, Selanik, Goloz, Eğriboz, Mora adası ve Akdeniz'de bulunan iskelelere taşınarak buradan başka ülkelere gönderilmiştir. Fransa tüccarı ahidnamesinde de belirtilen şartlar gereği yüzde üç oranında yapılan vergilendirme dışında başka bir ücret talep edilmemesi hususu bildirilmiştir.

---

<sup>435</sup> Osmanlı gümrük rejiminde maldan, gümrük olan yere çıkışta alınan vergidir.bkz. Kütükoğlu, S.Mübahat, TDV.İA., İstanbul, 1996, C.14., s.263-268.

<sup>436</sup> DAB. MŞH.ŞSC.d. 4623/ 58A , s.53.

## 6. TARTIŞMA VE SONUÇ

Osmanlı Devleti başlangıçta kara devleti olma özelliği gösteren küçük bir beylik olarak tarih sahnesine çıkmıştır. Ancak bu beylik Egedeki Karesioğulları, Saruhanoğulları ve Menteşeoğulları beylikleriyle, Karadeniz’de Candaroğulları beyliğini ele geçirmiş ve bu beyliklerin donanmalarına sahip olmuş böylelikle denizlerle yakın ilişki içerisine girmiştir. Denizcilik faaliyetleri için ilk ciddi adım ise 1390 tarihinde Osmanlı’nın ilk tersanesi olma özelliği gösteren Gelibolu tersanesinin kurulması ile atılmıştır. Esasen Karamürsel, Edincik ve İznik’te bu tarihten önce tersaneler inşa edildiyse de düzenli anlamdaki ilk tersane Gelibolu’da inşa edilmiştir.

Fatih döneminde çok daha büyük bir adım atılarak Tersane-i Amire yapılmıştır. II. Bayezit’le birlikte Osmanlı’nın bir deniz politikası gerekliliğinin farkına varılmıştır. Ve Tersane-i Âmire’de hem kürekli hem yelkenli savaş gemileri inşa edilmiştir. Bunu izleyen dönemlerde Tersane-i Amire genişletilerek kapasitesi arttırılmıştır. Türk denizciliğinin gücünün zirvesine ulaştığı dönem ise Kanuni Sultan Süleyman saltanatına rastlar. Barbaros Hayrettin Paşa’nın Preveze Deniz Savaşındaki başarısı ile Osmanlı’nın Akdeniz hakimiyeti sağlanmıştır. İnebahtı yenilgisine kadar Akdeniz’deki tek hakim güç Osmanlı olmuştur. II. Selim döneminde gerçekleşen 1571 İnebahtı yenilgisiyle Avrupa artık Osmanlı’nın eski gücünde olmadığını görmüştür. Hemen sonrasında III. Murat döneminde başlayan ve III. Mehmet, I. Mustafa, II. Osman, I. Mustafa (tekrar)ve IV. Murat dönemlerinde de devam eden savaşlar neticesinde yıpranan Osmanlı Devletinde askeri disiplin bozulmuş bu durum donanmayı da etkilemiştir.

XVII. yüzyılda Osmanlı Devleti’ni çeyrek asır uğraştıran önemli bir mesele Girit’in alınması olmuştur. Osmanlı Devleti burada çekirtilerden kalyona geçişin gerekliliğini görmüştür. Osmanlı İmparatorluğun gerilemeye başladığı 1683 tarihinden itibaren denizcilikte de gerilemeye girilmiştir. Osmanlı donanması kendi kıyılarını ve sularını koruyamayacak duruma gelmiştir.1699 Karlofça anlaşması ile de Osmanlı devleti ilk kez büyük oranda parçalanmıştır.

XVIII. yüzyıla girerken Osmanlı Devleti’nde yaşanan temel reformlar devletin bozulan siyasi, askeri ve iktisadi yapısını düzeltmeye yönelik olmuştur. Bu bağlamda denizcilik sahasında özellikle tersane ve donanmada değişim ve dönüşüme gidilmiştir. Derya kaptanlığına getirilen Mezemorta Hüseyin Paşa’nın 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesini

hazırlamasıyla Osmanlı donanma politikası yeniden düzenlenmiştir. Ve donanmaya işin ehli liyakatlı kişiler getirilmiş, donanmadaki kalyon sayısı arttırılmıştır. Bu sayede Osmanlı donanması 1770 Çeşme faciasına kadar Akdeniz hakimiyetini yeniden elinde tutmuştur.

XVIII. yüzyıl Osmanlı-Rusya arasında diplomatik ilişkilerin yoğun olduğu bir dönem olmuştur. Edremit Şer'iyye sicillerinde karşımıza çıkan Osmanlı-Rus ahidnamesi önemli bir örnektir. Osmanlı-Rus ilişkilerine 1711 Prut anlaşması özelinde bakıldığında Osmanlı kara ordusunun hala önemli ve etkili bir güç olduğu görülmektedir. Ancak 1770 Çeşme Faciasına kadar Karadeniz'e kıyısı, donanması ve tersanesi olmayan Rusya türlü bahanelerle Osmanlı Devletini savaşa mecbur bırakmıştır. Ve o güne kadar yapılan deniz savaşlarının en şiddetlisi gerçekleşerek Çeşme'de Osmanlı donanması ateşe verilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin bu dönemde de Rusya ile olan ticari ilişkilerinin belirleyicisi bozulan devlet otoritesinin beraberinde getirdiği yeniliklere ayak uyduramamak olmuştur. Bunu Edremit Şer'iyye Sicilinde gördüğümüz Osmanlı-Rus ahidnamesinde de görmek mümkündür. 1774 senesinde imzalanan Küçük kaynarca anlaşması ile Rusya Osmanlı Devleti'nden önemli tavizler koparmıştır. Doğrudan ticaretle ilgili olarak Rus Tüccarlarına tarihte ilk defa kendi gemileri ile Karadeniz ve Akdeniz'de ticaret yapabilme hakkının verilmesi yanında Rus ticaret gemilerinin İstanbul ve Çanakkale boğazlarından serbest geçiş hakkı tanınmıştır. Ayrıca Rusya Tuna'da da ticaret yapabilme hakkını elde etmiştir. Rusya'ya tanınan haklar tıpkı Fransız ve İngilizlere tanınan haklarla eşit olacaktır. Rusya Osmanlı Devleti limanlarında ticaret yapabilecek ve Fransız ve İngilizlerle aynı oranda vergi verecekti.1779 Aynalıkavak anlaşmasıyla yapılan düzenlemede ise Rus ticaret gemilerinin taşıma kapasitelerinin yine Fransız ve İngiliz ticaret gemileriyle aynı ebatta olması belirlenmiştir. Ancak Rusya'nın amacı Küçük kaynarca ve Aynalıkavak anlaşmalarıyla elde ettiği ticari imtiyazları aynı anlaşmada toplamaktı. Osmanlı Devleti başlangıçta kabul etmediyse de 1783 tarihinde 81 maddeden oluşan yeni bir anlaşma imzalamıştır. Seksen bir maddeden oluşan bu ticaret anlaşmasının taşımacılık ile ilgili maddelerinde genel olarak Rusya'nın Osmanlı Devleti memleketlerinden ticari mallar taşınması serbest bırakılmış hatta Rusya'nın güvenliğinin sağlanması taahhüt edilmiştir. Genel olarak Ruslar %3 oranında gümrük vergisi vererek ellerindeki geçiş kağıtlarıyla Osmanlı memleketlerinde serbestçe ticaret yapabilmişlerdir.

XVIII. yüzyıl Edremit Şer'iyye Sicilleri baz alınarak yapılan bu çalışmada deniz aracılığıyla nakliyesi yapılan ürünlerin başında kereste gelmektedir. Kereste taşımacılığının

en çok Kazdağlarından yapıldığı görülmüştür. Zengin çam ormanlarına sahip Kazdağları devletın gemi yapımı için ihtiyaç duyduğu keresteyi karşılamaktaydı. Buralardan keresteler önce limanlara taşınıyor, sonra iskelelere gelen gemilere naklediliyordu. Buradan da gittiği yer genellikle İstanbul'da Tersane-i Amire oluyordu. Kerestelerin iskeleye nakilleri için kaptanlar görevlendiriliyordu. Taşımacılık için gemi kiralandığı gibi kişiler kendi mülkiyetlerindeki gemilerle de bu iş yapabiliyordu.

Taşınan bir diğer malzeme ise zift ve katran olmuştur. Zift ve katranın gemi tamir ve teçhizinde kullanıldığı genel olarak Tersane-i Amire'nin ihtiyacı için istendiği görülmektedir. Zift ve katran temini bazen birkaç aileye veriliyordu. Bu yolla toplanması ve İstanbul'a ulaştırılması hızlı ve kolay olmaktadır. Örneğin; Edremit ve bağlı köylerde katran temini için kişiler görevlendirilmiştir. Edremit kazası sakinlerinden Hacı Piri oğlu Hacı Halil ve Kızılköy sakinlerinden Karakaş Ali ve Hacı Kavak oğlu İsmail ve Tuzla kazasına bağlı Narlı köyünden Macaroğlu İbrahim ile Zeytunlu köyünden Tulumoğlu ve Avcılar köyünden Dürzi oğlu ve arkadaşları tarafından temin ediliyordu. Katran gecikmesi halinde İstanbul'a isimleriyle sorumlular bildirilmiştir. Ve bu kimseler cezalandırılmıştır. Buradan da taşıma işinin başlı başına bir organizasyon olduğu sonucuna varmak mümkündür.

Son derece önemli olan ve gerekli görülmesi halinde İstanbul dışına taşınması ve satışı yasak olan bir üründe zahire idi. Genel olarak yoğun nüfusa sahip olan İstanbul için zahire İznikmid, Lapseki, Bandırma, Mudanya, Karabiga, Mihaliç, Kirmasti, Kemer, Edremit, Çandarlı, Kuşadası ve Antalya sahillerine bağlı kazalardan sağlanıyordu. Ayrıca Batı Anadolu kıyılarının buğday, arpa, keten ve susam tohumu yetiştiriciliğinde de son derece verimli bir alan olduğu görülmektedir.

Kahve ticarete konu olan ve Osmanlı Devlet'i memleketlerine Mısır, Şam, Cezayir, Tunus ve Trablus'tan getirilen önemli ürünlerden olup Edremit başta olmak üzere birçok yerde ticareti yapıyordu. Kahve taşınması sırasında sık sık vergi kaçakçılığı yapıldığı görülmektedir. Bunun ana sebebi fazla ve haksız kazanç elde etmektir. Kahve vergisinin alınmasında, kahvenin kişinin kendisi için alıp satması veyahut başkasının satması için yalnızca taşımacılık görevini üstlenmesi gibi durumların yanında, Hristiyan ve Müslüman olma durumları da fark oluşturmaktaydı. Yine kahve vergisinin tahsil edilmesi için özel bir yer belirlenmekteydi. Böylece suiistimallerin önüne geçilmesi amaçlanmaktaydı. Kahve bahsinden hareketle denebilir ki yalnızca Batı Anadolu'da yetiştirilen ürünler Tersane-i

Amire veyahut başka yerlere gönderilmemiş aynı zaman da farklı yerlerden Batı Anadolu kıyılarına taşınan ürünlerinde ticareti ve dağıtımını buradan yapmıştır.

Edremit ve coğrafyası için son derece önemli olan ürünlerin başında gelen zeytin ve zeytinyağı da XVIII. yüzyılda ticareti yapılan ve bu bölgeden iskelelere nakli yapılan, taşınan ürünler arasındadır. Zeytinyağının dönemsel olarak taşınması yasak olan mallar kategorisinde olduğu görülmektedir. Genellikle Osmanlı Devleti memleketleri dışına ve kafir olarak nitelendirilen milletlere satışı yasaklanmıştır. Yasağın genel sebebinin ise arz talep dengesinin sağlanamaması olduğu görülmektedir.

Osmanlı Devleti'nde deniz taşımacılığının önemli bir payı olan mukattası olan bir diğer ürün tavşan derisi idi. Tavşan derisi her ne kadar taşımacılığa konu olsa da tavşan yetiştiriciliği ile ilgili bir bilgi olmayıp genel olarak avcılar tarafından avlanmak suretiyle elde edilen tavşanların satışı söz konusudur. Tavşan derisi ticaretini Selanik, Bosna ve Arnavutlukta tüccarlar yapmışlardır. Buralardan toplanan deriler Belgrad, Vidin, Tekfur dağı, Gelibolu, İnöz, Kalaba, Orhon, Selanik, Goloz, Eğriboz, Mora adası ve Akdeniz'de bulunan iskelelere taşınarak buradan başka ülkelere gönderilmiştir.

Sonuç olarak denebilir ki Edremit Şer'iyye Sicilleri incelendiğinde Batı Anadolu kıyılarında deniz taşımacılığının yoğun olarak yapıldığı görülmüştür. Taşınan ve ticareti yapılan ürünler bölgeye has ürünler olduğu gibi başka yerlerden buralara getirilip dağıtımını yapılan ürünlerde olmuştur. Yine taşıma ve nakliye işlemlerinin yalnızca ülke içerisinde sınırlı kalmadığını uzak mesafelerdeki yerlere de deniz ve nehirler vasıtasıyla taşıma işinin yapıldığı görülmüştür. Özellikle XVIII. yüzyılda Rusya'ya verilen ticari imtiyazla Rusya'nın Osmanlı Devleti memleketlerine rahatlıkla taşımacılık ve ticaret yaptığı görülmektedir.

Taşınacak malların nakliyesi ve teslimatına bazı yasal uygulamalar getirilmiştir. Tezkiresiz nakliye ve teslimat işlemi yapılmadığı görülmektedir. Tezkirelerde genellikle getirilen malın cins ve miktarları yazılmıştır. Malların alınacağı yerin hakim ve mübaşirine bu tezkireler gösterilmiş ve gemilere böylelikle yüklenmiştir. Yine malların teslim alındığına dair kazaların hakim ve subaylarına tezkire verilmiştir.

Osmanlı Devleti memleketleri dışında uygulama ise XVIII. yüzyılda Rusya ile yapılan ticarete görüldüğü gibi ahidnamede belirtildiği şekliyle iki devletinde geçiş kağıdı

ile ticaretine izin verilmiştir. Ve belirlenen gümrük vergisinin ödenmesi şartıyla Osmanlı Devlet'i memleketlerinde taşımacılık ve ticarete izin verildiği görülmektedir.

Edremit Şer'iyeye Sicilleri ve inceleme ve araştırma kaynaklarına başvurularak yapılan bu mütevazı çalışma, Batı Anadolu Kıyılarındaki deniz taşımacılığını tamamiyle açıklaması açısından elbette ki yeterli değildir. Yine arşiv belgelerine dayalı, daha kapsamlı incelemelerle yeni belge ve bilgilere ulaşmak mümkündür.







## 7. KAYNAKLAR

### 1. Arşiv Vesikaları

DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4604/10a1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4604/11b2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4604/30a  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4604/30b1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4604/50a2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4604/53b3  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4604/54a1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4604/65b1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4604/8a3  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4610/38b2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4610/39a1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4610/47b2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4610/48b1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4610/62a2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4610/82b2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4610/83b3  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/100b2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/101a1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/14b2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/31a  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/31b1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33a  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33a2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde 11

DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde 12  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde 13  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde 14  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde 15  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde 3  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde 4  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde 5  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde 6  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde 7  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde 8  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/33b/madde2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/34b  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/34b/madde 16  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/34b/madde 18  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/34b/madde 20  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/34b/madde 21  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/35/madde 25  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/35/madde 34  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/35a/madde 22  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/35a/madde 24  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/35a/madde 28  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/35a/madde 29  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/35a/madde 30  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/35a/madde 31  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/35a/madde 32  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/35a/madde 33  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/35a/madde35

DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/ madde 38  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/ madde 39  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/ madde 41  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/madde 37  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/madde 40  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/madde 42  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/madde 45  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/madde 47  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/madde 60  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/madde 61  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/madde 65  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/madde 79  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/37a/madde78  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/39a2  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/40b2  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/41a2  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/44b3  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/45a1  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/46a2  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/48b1  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/50a1  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/50a3  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/50b1  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/58a  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/74b  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4623/77b1  
DAB.MHŞ.ŞSSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/12a2

DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/15a  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/15a2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/23a2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/24b1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/33b3  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/35b3  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/41b  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/47a  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/48a1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/48b2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/49b  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/62a2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/69a1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/6a3  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/6b1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/76b3  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/80b1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/84a1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4624/91a3  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4675/21b3  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4675/4b2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4675/52b2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4675/59a2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4675/60b2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4675/62b2  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4675/66b1  
DAB.MHŞ.ŞSC (Edremit Şer'iyye Sicili) 4675/73a

## 2. İnceleme ve Araştırmalar

“Kıbrıs’ın Fethi”, *Türk ve İslam Ansiklopedisi*, C. 4, s. 609;

“Türk Deniz Kuvvetleri İnternet Sitesi - Ege Denizinin Orijinal Adı Nedir?”,

AFYONCU, Erhan, Sorularla Osmanlı İmparatorluğu III, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2007.

AKBULUT, Ural, ”Deri Tabaklamasının Sırlarını Sümerler’den Öğrendik”,  
<http://www.uralakbulut.com.tr/wp-content/uploads/2009/11/DER%C4%B0TABAKLAMANIN-SIRLARINI-S%C3%9CMERLERDEN-%C3%96%C4%9EREND%C4%B0K-MAYIS-2012.Pdf>

AKÇADAĞ, Emine, Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri, Bilgesam, İstanbul, 2015.

AKGÜNDÜZ, Ahmet, ” İ’lâm” mad., TDAV.İ.A., İstanbul, Cilt:22, 2000. s.72.

AKGÜNDÜZ, Ahmet, İslam Hukukunun Osmanlı Devlet’inde Tatbiki:Şer’iye Mahkemeleri ve Şer’ye Sicilleri, İslam Hukuku Araştırmaları Dergisi, Sayı:14, 2009.

AKGÜNDÜZ, Ahmet, Şer’iyye Sicilleri, TDAV, İstanbul, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, 1988.

AKSIN, Ahmet, Osmanlı-Rusya Ticari Münasebetleri (1787-1830), Türk Tarih Kongresi 9-13 Eylül, Ankara, 2002.

AKTEPE, Münir, “Çeşme” mad., TDV.İ.A., C.8, 1993, s.287-288

ALB.BLANCHARD, Şerefli Kadırgalar Devrinde Türk Bahriyesi, Çev.Sermet Gökdeniz, Genelkurmay Başkanlığı, İstanbul, 1947.

ALGÜL, Hüseyin, ”Osmanlılar Devrinde Kıbrıs Seferinin Mânevî Cephesi ve Ebussuud Efendi’nin Seferle İlgili Fetvası”, UÜİFD, Sayı: 2, Cilt: 2, Yıl:2, s.37-42.1987.

ARIKAN, Zeki, Midilli-İstanbul Arasında Zeytinyağı Ticareti, Tarih Araştırmaları Dergisi 25, s.1-28., 2006.

ATALAR, Münir, ‘Şer’iyye Mahkemelerine Dair Kısa Bir Tarihçe’, A.Ü. İlahiyat Fakültesi İslami İlimler Dergisi, IV, S.305.1980.

BALCIOĞLU, Tahir, H., Tarihte Edremit Şehri, Edremit Halkevi Yayınları, Balıkesir vilayet matbaası, 1937.

BAŞEREN, Sertaç, Hami, Ege Sorunları, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, No:25, Ankara, s. 2-3., 2006.

BAYKAL, Reşat, Tersâne-i Âmire’nin Tarihçesi, İdari Yapısı ve Personeli, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi , İstanbul, 2015.

- BEYDİLLİ, Kemal, “Prut Antlaşması” mad., TDV İ.A., C.34.s.360.2007.
- BİLGİÇ, A.Timur, Tarih Değimleri Sözlüğü, Toplumsal Dönüşüm yay.İstanbul, 2012.
- BİLGİN, Feridun, Kıbrıs’ın Fethi İçin Yapılan Hazırlıklar (Arşiv Belgelerine Göre), Mukaddime, 6 (1), 79-100 doi: 10.19059/mukaddime.21655.2015.
- BİLGİN, Turgut, Biga Yarımadasının Güneybatı Kısımının Jeomorfolojisi, İstanbul, 1969.
- BOSTAN İdris, Mezemorta Hüseyin Paşa mad., TDV.İ.A, C.29, s.524-526.2004.
- BOSTAN İdris.- Özbaran Salih, Türk Denizcilik Tarihi, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009.
- BOSTAN, İdris, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap Yayımevi, İstanbul, 2006,
- BOSTAN, İdris, İnebahtı Deniz Savaşı mad., TDV İ.A., C.22, s.287-89, 2000.
- BOSTAN, İdris, Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, Bilge Yayımevi, İstanbul, 2005.
- BOSTAN, İdris, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII.Yüzyılda Tersane-i Amire, TTK basımevi, Ankara, 1992.
- BOSTAN, İdris, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre yay., İstanbul, 2007.
- BOSTAN, İdris, Preveze Deniz Muharebesi, mad., TDV İ.A., C.34, s.343.2007.
- BOSTAN, İdris, Tersâne-i Âmire, mad. TDV.İA., İstanbul, s.513-516., 2011.
- BOZKURT Fatih, -ARSLANTÜRK, H.Ahmet, İlginç Bir Kadı Sicili: 1768-1774 Osmanlı-Rus Harbi’ne Dair Kayıtlar, History Studies Volume 4/1 2012 s.49.
- BRUMMETT, Palmira, ( 2009), *Osmanlı Deniz Gücü*, Timaş yay., İstanbul, s. 136.
- CABBAR Halit, XVIII.Yüzyıl Osmanlı Anadolu’sunda Voyvodalık ve Denizli Voyvodası Tavaslı Ömer Ağa, Yüksek lisans Tezi, Aydın, 2017.
- CENEZ, Dilek, Seniha, 1571 İnebahtı Deniz Muharebesi Sonrası Osmanlı Donanmasının Yeniden Teşekkülü
- CURREY, E.Hamilton, Akdeniz’in Büyük Korsanları, İstiklal Kitapevi, İstanbul, 2007.
- ÇELEBİ, İlyas, Kemalpaşazade” mad., İ.A., s.242-244., C.25, Ankara, 2002.
- ÇEVİKEL, Nuri, *Akdeniz’de Bir Osmanlı Adası Kıbrıs*, s. 64.
- deniz kuvvetleri konutanlığı tarihçesi net.
- DEVELLİOĞLU, Ferit, Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, Aydın Kitabevi Yay., 30.Baskı, Ankara, 2013.
- DİNÇER, CelalÜlkü, 1, s.8, 1947.

- EKKERHARD E., "Denizcilik Tarihinde Kandiye Muharebesi" Atatürk Konferansları, C. 2, Ankara, 1970.
- EMECEN, M.Feridun, Yavuz Sultan Selim, Yitik Hazine yay., İstanbul, 2010.
- ERKAL, Mehmet, "Arşın" mad., TDV.İ.A., İstanbul, C.3., s.411-413., 1991.
- ERTAYLAN, İ. Hikmet, Fatih ve Fütühatı II: Adalar Denizi ve Akdeniz Fütühatı, Mars Matbaası, Ankara, 1966.
- FAROQHI, Suraiya, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, Çev.Ercan Ertürk, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2012.
- FEVZİ, Türklerin Deniz Muharebeleri, Deniz Matbaası, İstanbul, 1932.
- GEDİKLİ, Fethi, Osmanlı Hukuk Tarihi Kaynağı Olarak Şer'iyye Sicilleri, Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, Cilt:3, sayı:5, s.187., 2005.
- GENCER, A. İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, 1985.
- GENCER, A.İhsan, "Bahriye"mad. TDV İ.A. C.4, S.501., 1991.
- GÖKBİLGİN, Tayyib, " Kanuni Sultan Süleyman Devri Müesseseleri ve Teşkilatına Işık Tutan Bursa Şer'iyye Sicillerinden Örnekler", TTK, İsmail Hakkı Uzunçarşılı'ya Armağan, Ankara, 1976.
- GÖKDİL, Nedim, Garbi Anadolu Köy Monografileri Bilecik ve Edremit Bölgeleri, İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi, 2 (2), 312-357., 2014.
- GÜLEN, Nejat , Dünden Bugüne Bahriyemiz, Kastaş yay., İstanbul, 1988.
- GÜLEN, Nejat, Şanlı Bahriye -Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973, Kastaş yay., 2.Baskı.s.23., 2001.
- GÜLERYÜZ, Ahmet, Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken ve Mikyas-ı Sefain, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2004.
- GÜLSOY, Ersin, "XVI- XVII. Yüzyıllarda Akdeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler*, C.9, Yeni Türkiye Yay. , Ankara, s. 589-598, 2002.
- GÜNAL, Öden, Zerrin, "Karesioğulları" mad., İ.A. , Cilt 24, İstanbul, s.488., 2001.
- GÜNDÜZ, Tufan, ( 1992 Temmuz), Şer'iyye Sicilleri ve Tarihi Kıymeti , Türk Yurdu, s.50.
- GÜRBÜZ ATİK, İncinur, Osmanlı Edebi Metinlerinde Meslekler 1: Debbağlar, Turkish Studies, 13/5, s.55-78, Ankara, 2018.
- HAMMER, J.Von, *Büyük Osmanlı Tarihi*, s. 144.
- HAMMER, J.Von, Osmanlı Tarihi, M.E.B. yayınları, İstanbul, C.3, s.324., 2005.

[http://www.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik\\_id=150&dil=1&wiki=1&cadit=4](http://www.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik_id=150&dil=1&wiki=1&cadit=4).

İŞİN, Ekrem, Kahvehaneler, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, C.4, 1994.

İLGÜREL, Mücteba, “Balıkesir” mad., İ.A., C.5, s.12-14., 1992.

İLGÜREL, Mücteba, “Zirveden Dönüş; II. Selim’den III. Mehmet’e”, s. 647.

İLGÜREL, Mücteba, Şer’iyye Siciller Toplu Kataloguna Doğru, İ.Ü.E.F. Tarih Dergisi, İstanbul, Sayı 28-29, 1977.

İLGÜREL, Mücteba, Zirveden Dönüş; II. Selim’den III. Mehmet’e, Türkler, C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002.

İNALCIK, Halil, “Osmanlı Arşivlerinin Türk ve Dünya Tarihi İçin Önemi”, Osmanlı Arşivleri ve Osmanlı Araştırmaları Sempozyumu 17 Mayıs 1985, İstanbul ts., s. 36.

İNALCIK, Halil, ”Kıbrıs Fethinin Tarihi Manası”, *Kıbrıs ve Türkler*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, S. B2, Ayyıldız Yay. , Ankara, 1964.

İNALCIK, Halil, Fatih ve Ege Denizi, Türk Denizcilik Tarihi, s.93.

İNALCIK, Halil, *Kuruluş ve İmparatorluk Sürecinde Osmanlı: Devlet, Kanun, Diplomasi*, Timaş Yay. , İstanbul , 2011.

İNALCIK, Halil, Mühimmelere Göre İnebahtı Deniz Savaşı, Türk Denizcilik Tarihi, edt.Bület Arı, Ankara

İNALCIK, Halil, Osmanlı Deniz Egemenliği, sayfa 51. ( eksik kaynak )

İNALCIK, Halil, Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Eren yayıncılık, İstanbul, 2000.

İNALCIK, Halil, *Osmanlılar, Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile İlişkiler*, Timaş Yay. , İstanbul , 2010.

İŞİPEK, Ali Rıza- AYDEMİR, Oğuz, 1770 Çeşme Deniz Savaşı 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşları, Denizler Kitabevi , s.208

KALLEK, Cengiz, TDV İ.A., sak mad. İstanbul, Cilt:35., s.584., 2008.

KARAHAN, Ali, Çeşme Vak’ası Sonrası Osmanlı Donanmasında Kalyonlar (1770-1789), Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, Yıl :17 Bahar 2019, S.26, s.111-130.

KARAL, Enver Ziya, Osmanlı Tarihi, C.5, TTK Basımevi, Ankara, 2011.

KATİP ÇELEBİ, Tuhfetü’l-Kibar Fî Esfari’l Bihar, haz.Orhan Şaik Gökyay, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973.

KAYA, Süleyman, “Sak” mad., TDV İ.A., İstanbul, Cilt:35. s.587., 2008.

KENANOĞLU, M.Macit, ”Vergi” mad., , İ.A., İstanbul, C.43, s.52-58., 2013.



- KERİMOĞLU, Hasan Taner, "Türk Deniz Ticareti Sempozyumu", ÇTTAD, VIII/18-19, (2009/Bahar-Güz), s.324., 2010.
- KOIZHAIGANOVA M.-KOYUNCU OKÇA A., Geçmişten Günümüze Denizli'de Dericilik Faaliyetleri, *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 10/6 Spring 2015, p. 603-618 DOI Number: <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.8072> ISSN: 1308-2140, ANKARA , s.608.*
- KUMRULAR, Özlem, Türkler ve Deniz ( II. Uluslararası Tarih Sempozyumu 6-7 Ekim, Kitap yayınevi, İstanbul, 2005.
- KURT, Yılmaz. - CEYLAN Muhammed , *Osmanlı Paleografyası ve Osmanlı Diplomatikası*, Akçağ Yayınları, Ankara , 2012.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, Osmanlı Belgelerinin Dili (Diplomatik), Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 1994.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "Ferman" mad., İ.A., İstanbul, Cilt:12, s.400-406., 1995.
- KÜTÜKOĞLU, S.Mübahat, "Gümrük" mad., TDV.İA., C.14, İstanbul, s.263-268., 1996.
- MAZAK, Mehmet, Osmanlı'dan Günümüze Kaybolmuş Denizcilik Mesleği İstanbul Mavnaları, Deniz Ticaret Odası yay.İstanbul, 2010.
- MERAM, A.Kemal, Türk-Rus İlişkileri Tarihi, Kitapçılık Kitabevi, İstanbul, 1969.
- ONGAN, Halit, Ankara'nın 1 Numaralı Şer'iyye Sicili, Ankara, s.XXVI., 1958.
- ÖCAL, Yücel, Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi, Deniz Kuvvetleri, 2008.
- ÖZ, M., "II. Viyana Seferine Kadar XVII. Yüzyıl", Türkler, c. 9, Ankara, s. 715., 2002.
- ÖZCAN, Besim, Sultan III.Selim Devri Islahat Hareketleri ( Nizam-ı Cedid)
- ÖZDEMİR, Şenay, Osmanlı Donanmasının Bir "Seyir Defteri" ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler, s. 116.
- ÖZEN, Şükrü, "Kemalpaşazade" mad., İ.A.s.240-242, C.25, Ankara, 2002.
- ÖZEY, Ramazan, "Adalar Denizi ve Batı Anadolu Bölgesi Hakkında". Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı:3, C.1, s.27-36, İstanbul, 2001.
- ÖZKAYA, Yücel, Sofya'da Milli Kütüphanedeki Şer'iyye Sicilleri, Tarih Araştırmaları Dergisi, AÜDTCF, XIII/24, Ankara, s.20.1979-80.
- ÖZTUNA, Yılmaz, Türkiye Tarihi, Hayat yayınları, İstanbul, C.6, 1965.
- PAKALIN, Mehmet, Zeki, Osmanlı Tarih Deyimleri Ve Terimleri Sözlüğü, İstanbul, II, S.607., 1983.
- PANZAC, Daniel, Osmanlı Donanması 1572-1923, Çev. Ahmet Maden/ Sertaç Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

- PARLAK, Türkmen, Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yay., 1979.
- PİRİ REİS, *Kitâb-ı Bahriyye, C.1-2*, Haz: Yavuz Senemoğlu, Tercüman Yay., Ankara, 1973.
- SANCAR, Erdiñç, 21.Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi, IQ Kültür Sanat yay., İstanbul, 2006.
- SARAÇ, M.A.Yekta , Şeyhülislam Kemal Paşazade:Hayatı, Şahsiyeti, Eserleri ve Bazı Şiirleri, Risale Basın yayın Ltd., İstanbul, 1995.
- SARITİKEN, Hakan, "Tavşan Sözcüğünün Etimolojisi Üzerine"Asia Minor Studies Journal, 7 (1), 130-135., 2019.
- SERTOĞLU, Mithat, Osmanlı Tarihi Lügatı, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1986.
- SEYFİ, Ali, Rıza, Barbaros Hayrettin Paşa, Çev. Yunus Yiğit, Yeni Çizgi yay., İstanbul, 2006.
- SHAW, Stanfor J., Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, Çev.Mehmet Harmancı, e.yay., İstanbul, C.I, 2008.
- TANERİ, Aydın, Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri (Kuruluş Devri), Kültür Bakanlığı Yay: 423, Ankara, 1981.
- TARAKÇI, Nejat, Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009.
- TAŞ, Kenan Ziya, I. Arşiv Şurası: "Arşiv Malzemesi Olarak Şer'iyeye Sicilleri ve Taşra Üniversitelerinde Tarih Araştırmaları, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay. Ankara, s. 178-179; 1998.
- TEKİN, Zeki, "Türkler'de Dericilik"mad., TDV İ.A., C.9, İstanbul, s.176-178, 1994.
- TEKİNDAĞ, Şahabettin "Malta", *İA, C.7*, M.E.B. yay., İstanbul, s. 262.
- TEZEL, Hayati, Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1973.
- TOK, Özen, Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı, edt. Tufan Gündüz, Grafiker yay., Ankara, 2013.
- TOKMAKÇIOĞLU, Erdoğan, Kentlerimizin Adı Nereden Geliyor, İsim Yayınları, Ankara, 2011.
- TUKİN, Cemal, "Girit" mad., TDV.İ.A, C.14, s85-93, 1996.
- TURAN, Osman, Türk Cihân Hâkimiyeti Mefkûresi Tarihi, Nakışlar yay., İstanbul, C.I-II, s.438.
- TURAN, Şerafettin, "Rodos'un Zaptından Malta Muhasarasına, Kanuni Armağanı", TTK yay., Ankara, 1970.

- TURGUT, M.Kemal, Ege Denizi (Adalar Denizi) Sınırları, Önemi ve Adlandırılması, Bahriye Enstitüsü.
- UĞUR, Yunus, "Şer'iyye Sicilleri" mad., İ.A., İstanbul, Cilt 39, s.8-11, 2010.
- UMAR, Bilge, Türkiyedeki Tarihsel Adlar, İstanbul, Inkılab Kitabevi,
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı , *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, TTK yayınları, Ankara, 2011.
- UZUNÇARŞILI, İsmail, Hakkı , Osmanlı Tarihi, TTK, Ankara, C.1, Baskı 5, XIII.dizi, s. 80., 1988.
- UZUNÇARŞILI, İsmail, Hakkı, "Buyuruldu", Belleten, Ankara, V/19, s.289., 1941.
- UZUNÇARŞILI, İsmail, Hakkı, Berat mad., İ.A., II, 523
- UZUNÇARŞILI, İsmail, Hakkı, Osmanlı Devleti'nin İlmiye Teşkilatı, TTK Basımevi, Ankara, 1988.
- UZUNÇARŞILI, İsmail, Hakkı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, TTK yay., Ankara, 1984.
- UZUNÇARŞILI, İsmail, Hakkı, Şer'i Mahkeme Sicilleri, Ülkü Mecmuası, Ankara, V, Sayı:29, s.367., 1935.
- ÜNLÜYOL, Aynur, Şer'iyye Sicillerine Göre XVIII. Asrın İlk Yarısında Balıkesir ( 1700 – 1730 ), (Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Doktora Tezi), Bursa, s.2 , 1995.
- YALÇINKAYA, M. Alaaddin, Osmanlı Döneminde Midilli Adası'nın İktisadi ve Sosyal Durumu (1770 Çeşme'den 1827 Navarin'e) Cıepo Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi XVII. Sempozyumu Bildirileri Trabzon: 18-23 Eylül 2006, Haz.Kenan İnan- Yücel Dursun Karadeniz Teknik Üniversitesi Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Yayınları: 1, s.725.
- YETKİN, Gıyas, Edremit Tarihinden Yapraklar, İstanbul:İstanbul Kağıt ve Basım İşleri A.Ş., s.24., 1947.
- YETKİN, Gıyas, Yurdun Güzel Bir Köşesi Edremit, Edremit Halkevleri Basım, Balıkesir, 1939.
- YILDIZ, Hakkı, Dursun, *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, C. 10, Çağ Yay. , İstanbul , s. 353., 1989.
- YÜCEL, Yaşar, Muhteşem Türk Kanunu İle 46 Yıl, TTK yayınları, Ankara, s.71., 1987.
- YÜCEL, Yaşar, SEVİM, Ali, *Türkiye Tarihi, Osmanlı Dönemi (1730-1839)*, C.IV, TTK yay., Ankara, s. 4;1990.
- YÜCEL, Yaşar, SEVİM, Ali, *Türkiye Tarihi*, TTK yay., Ankara, C.2, s. 292; 1992.
- ZEREN, Mehmet, Türklerin Ege Deniz'ine İlk Çıkış Süreci, 1.Turgut Reis Türk Denizcilik Sempozyumu 27-28 Mayıs , Bodrum, s.151., 2011.







باجر حسین با حاصل ایریجا

تسلیح شایر بیلیج و طرله و اذینه قارغ و ادریه ضلیم افند زید نضدم و مفا خان مایر  
 و الاقران اعینه ولایت اویشار لر و ادریه سردار علی زاده مصطفی افند زید قدیم حاکم ایریجا  
 مؤنزه قدم استانه سنانده استیانه ترسانه عاردم هر بوط اوله و و نما هایدن قلیوزنک  
 تمجه و تجنه لریجون قضا لریکوزه مقدم المقدار اجناس کراسته نک بر کوزه اول تحقیر و اسکله نقل  
 ایتر و کله استانه یه نقل اولون لریکوزه سفینه اسل اولون اوزرور و دلمه ارجون اولون اولون لریکوزه  
 طرفه خطا با ادریه عالیه ساکرا اولمده موحنجه بیور لریکوزه و قریب بیور لریکوزه حرافه ماسه  
 قیاس اولمده ادریه عالیه عالیه عالیه عالیه اولمده کراسته کلنه اعین لریکوزه کوره کورنسه و کورنسه کورنسه  
 محله اسکله سنده نقل و تسلیم اولون اوزر لریکوزه اولوب اعلی لریکوزه کورنسه کورنسه کورنسه  
 اولمده سنده کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه  
 نقل اولمده کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه  
 اولون لریکوزه بودنه نیه طرفه کورنسه مخصوص مابشره اسلی مقتضا حاله کورنسه کورنسه کورنسه  
 مابشره قیاس و اسل اولمده کورنسه

کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه  
 و قضا ادریه عالیه عالیه عالیه عالیه اسکله نقل اولمده اسلی مابشره کورنسه کورنسه  
 بر کوزه اول و بر ساعت مقدم تعهد لریکوزه اسکله نقل اولمده کورنسه کورنسه کورنسه  
 طرفه کورنسه و ارجاعه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه  
 موجب بیور لریکوزه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه کورنسه

باجر حسین











# ÖZGEÇMİŞ

## Kişisel Bilgiler

Ad Soyadı : Sonay KILIÇ

Doğum Yeri ve Tarihi : Patnos/ 10.02.1990

## Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Gazi Üniversitesi / Edebiyat Fakültesi /Tarih Bölümü

Lisansüstü Öğrenimi : Aydın Adnan Menderes Üniversitesi/ Sosyal Bilimler  
Enstitüsü/ Tarih Anabilim Dalı

Bildiği Yabancı Diller:

## İş Deneyimi

Öğretim Elemanı :

Öğretim Görevlisi :

## İletişim

E-posta adresi : sonayklc09@gmail.com

Tarih : 30.12.2019