

**OSMANLI DEVLETİ'NİN KARADENİZ'DE TİCARET GEMİSİ
İNŞA POLİTİKASI (1783-1824)**
**Tradeship Construction Policy of the Otoman Empire in the Black Sea
(1783-1824)**

Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ

Yrd. Doç. Dr. Mersin Üniversitesi,
Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü
belit33@mersin.edu.tr

Özet

Osmanlı Devleti'nin bir iç denizi olan Karadeniz'in bu statüsü 18. yüzyılın sonlarına kadar devam etmiştir. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla ilk olarak Rusya Karadeniz'e açılma hakkını elde etti. Ancak Rus ticaret gemilerinin bu hakkı kullanabilmesi 1783 tarihli Osmanlı-Rus Anlaşmasından sonra mümkün oldu. Bu tarihten itibaren Osmanlı Devleti'nin diğer Avrupa devletlerinin ticaret gemilerinin de Karadeniz'e açılmalarına izin vermesiyle Karadeniz'in uluslararası ticarete açılma süreci tamamlandı. Yabancı devletlerin ticaret amacıyla da olsa Karadeniz'e girişi Osmanlı yönetiminin buradaki askeri ve ticari varlığını koruyabilmek üzere bir takım tedbirler almasına neden olmuştur. Bu çerçevede Osmanlı Devleti, 1873, 1803 ve 1824 tarihlerinde Karadeniz'de inşa edilecek ticaret gemilerinin tür ve özellikleriyle ilgili düzenlemeler yapmıştır. Bu çalışmada belirtilen tarihlerde devletin ticaret gemisi inşasına hangi nedenlerle nasıl bir düzenleme getirdiği konusu incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Karadeniz, Rusya, Ticaret, Gemi.

Abstract

The status of the Black Sea as the inner sea of the Ottoman Empire continued until the end of the eighteenth century. Russia received the right to get into the Black Sea by the Treaty of Küçük Kaynarca in 1774. However the use of this right by the Russian commercial ships became possible only after the Ottoman-Russian Treaty of 1783. By this date onward, as the Ottoman Empire permitted the access of the trade ships of the other countries to the Black Sea, the process of the opening of the Black Sea to the international trade has been completed. The access of the alien trade ships to the Black Sea for the commercial purposes caused the Ottoman Empire to take a series of measurements in order to continue its existence in the area. In this framework the Ottoman Empire made some regulations respectively in 1873, 1803 and 1824 about the properties and types of the tradeships to be constructed in the Black Sea. This study analyzes the types of regulations and the reasons of them the state urged in the construction of tradeships in the above mentioned dates.

Keyword: Ottoman, Black Sea, Russia, Trade, Ship.

Osmanlı Devleti'ndeki gemi inşa faaliyetleri özellikle donanma gemisi inşası çerçevesinde çeşitli araştırmalara konu olmuş ve bu çalışmalar devletin bir savaş donanması oluşturma yönündeki tutumunu anlamamızı sağlayacak bir zemin hazırlamıştır. Ancak böyle bir çalışma zenginliğinden özel şahısların inşa ettirdiği ticaret gemileri konusunda bahsetmek pek mümkün değildir. Bu durum şüphesiz özel ticaret gemilerinin inşa aşamalarının donanma gemilerinde olduğu gibi merkezden sıkı bir şekilde takip edilerek kaydedilmemiş olmasından kaynaklanmaktadır. Bu çerçevede şahısların ticaret gemisi inşa faaliyetlerine Osmanlı Devleti'nin bir müdahalesi olup olmadığı sorusu önemlidir.

Mevcut belgelerden anlaşıldığı kadarıyla Osmanlı yönetiminin donanma gemileri kadar sıkı olmasa da tüccar tarafından inşa ettirilen ticaret gemileri üzerinde de bir kontrolü söz konusuydu. Devletin, özellikle donanma için gemi inşasının aciliyet taşıdığı dönemlerde gemi inşa malzeme ve personelinin sadece bu iş için kullanılmasını sağlamak üzere özel gemilerin yapımının yasaklanması yönünde yaptırımı olabilmekteydi. 1696'da Osmanlı Devleti'nin II. Viyana Kuşatması sonrası Akdeniz'de Venedik'le savaştığı tarihte, Sinop'ta iki donanma kalyonunun inşası devam ederken tüccar gemilerinin inşası yasaklanmıştı.¹ Bu tür yasaklamalar dışında zaman zaman devlet inşa edilecek ticaret gemilerinin tür ve boyutları konusunda emirler de çıkartmıştır. Örneğin 1708 yılında Mısır ticaretini yürüten tüccar kullandıkları gemilerin çoğunun firkate, şayka türünden olduğunu, fakat denizde karşılaştıkları haydutların saldırılarına karşı kendilerini bu gemilerle koruyamadıklarından şikayetle, devletten deniz haydutlarının kullandığı cinsten birçok topun yerleştirilmesine izin verecek nitelikte kalyon türü gemi inşa etmelerine izin verilmesini talep etmişlerdi.² Tüccarın bu talebini kabul eden Osmanlı yönetimi sonraki tarihlerde de Akdeniz limanlarında inşa edilecek ticaret gemilerinin kalyon olmasını içeren emirler çıkarmış ve bu emirlerin uygulanıp uygulanmadığını da takip etmişti.³

18. Yüzyılda Sinop'ta da özellikle büyük gemiler inşa ettirmek isteyen şahıslar devletten izin istemişlerdir.⁴ Osmanlı Devleti'nin özellikle Karadeniz'de inşa edilecek ticaret gemilerinin tür ve boyutlarıyla ilgili olarak 1783-1824 yılları arasında da bazı düzenlemeler yaptığı görülmektedir. Belirtilen tarih aralığı Karadeniz'in yabancı devletlerin gemilerine açıldığı döneme denk gelmekte olup, Osmanlı Devleti bu süreçte Karadeniz kıyılarında ticaret gemisi inşası konusunu *taht-ı rabıtaya* almak amacıyla bir takım kurallar belirlemiştir. Bu çalışmada, belirtilen dönemde

devletin Karadeniz'deki ticaret gemisi inşasına hangi nedenlerden dolayı müdahale ettiği ve bu konuda nasıl bir düzen getirmek istediği sorularının cevaplanması amaçlanmıştır.

KARADENİZ'İN YABANCI DEVLETLERİN GEMİLERİNE AÇILMASI

Karadeniz, II. Beyazıt döneminde gerçekleştirilen Kili ve Akkerman seferlerinin ardından Osmanlı denetimine girerek üç yüzyıl kadar bir Osmanlı içdenizi niteliğini taşımıştır. Bu süre zarfında Osmanlı yönetimi her ne kadar bazı yabancı devletlerle yaptığı ahidnamelerde onlara Karadeniz'e açılma hakkını vermişse de neredeyse 19. Yüzyıla kadar bu hakkın kullanılmasına izin vermemiş ve bu denizi kapalı tutmayı başarmıştır.⁵ Bu durum 18. Yüzyılın sonunda 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'nda Rusya'ya tanınan bir takım haklarla değişim sürecine girdi.

Rusya'nın Karadeniz'e açılma amacıyla Osmanlı Devleti nezdindeki girişimleri 18. Yüzyılın başında 1700 İstanbul Antlaşmasıyla başlamıştı. Ruslar bu antlaşma için yapılan görüşmelerde Rus ticaret gemilerinin Karadeniz ticaretine katılabilme hakkını elde edememişlerdi. Ancak, antlaşma sonrası bazı örneklerden Rus tüccarının mallarının Osmanlı gemileriyle taşınması konusunda Osmanlı yönetiminden sınırlı bir izin almayı başardıkları anlaşılmaktadır.⁶ 1739 Belgrad Antlaşmasıyla Ruslar, Karadeniz'de savaş ve ticaret gemisi bulundurmamayı kabul etmekle birlikte buradaki ticari faaliyetlere Osmanlı gemileri vasıtasıyla katılabilme hakkını anlaşmaya dahil etmeyi başardılar. 1768-1774 tarihleri arasında yapılan Osmanlı-Rus Savaşının ardından imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla Rusya uzun süredir peşinde koştuğu Karadeniz'de kendi gemileriyle ticaret yapma hakkını elde etti.⁷

Ancak Rus gemilerinin Karadeniz ve Akdeniz'de serbestçe ticaret yapabilecek olmaları Osmanlı Devleti'ni bu gemilerin hem yasak mallar ticaretine yönelmeleri hem de Karadeniz'deki zahire ticaretini kontrollerine alarak İstanbul iâşesinde sorun yaşanacağı endişesine sevk etmekteydi.⁸ Bu nedenle Osmanlı yönetimi 1779 yılında iki devlet arasında yapılan Aynalıkavak Tenkihnamesi'nde Rusya'nın önüne bazı şartlar koyarak Karadeniz'deki ticari çıkarlarını mümkün oldukça korumaya çalıştı. Tenkihnamenin altıncı maddesinde Akdeniz ve Karadeniz'de ticaret yapacak Rus gemilerinin büyüklüğüyle ilgili bir düzenleme yapılmıştı. Rus gemileri teçhizat, denizci ve büyüklük açısından Fransız ve İngiliz ticaret gemileri gibi olacak, bu gemilere devletin izni olmaksızın Osmanlı reayası denizci

alınmayacak ve gemilerin en büyüğü 16 bin kile, en küçüğü ise 1000 kile kapasitesinde olabilecekti. Bu kısıtlamanın dışında da Osmanlı Devleti Rus gemilerinin ticari faaliyetlerini yasak mal taşıdıkları v.b. gerekçelerle zorlaştırıyordu.⁹ Ancak bu düzenleme Rusya'dan zahire yüklü gemilerin Akdeniz'e geçmek üzere Boğaza gelmeye devam etmeleriyle Osmanlı yönetiminin iâşe endişesine son vermedi. Bunun üzerine Fransa elçisinin de arabuluculuğuyla 1780 yılında Rus gemilerinin sadece kendi ülkelerinin ürünlerini getirmeleri ve bunlara İstanbul'da ihtiyaç olmaması halinde başka ülkelere götürmeleri Rus elçisine kabul ettirildi.¹⁰

1783 tarihli ahidnamenin ardından ise Rusya kendisini kısıtlayan bir takım şartlardan kurtularak Osmanlı sularında İngiliz ve Fransızların sahip olduğu aynı haklarla ticaret yapma imkanına kavuştu.¹¹ Rusya, ayrıca Karadeniz kıyılarında kurduğu limanların uluslararası ticarete açılmasını sağlamak üzere diğer devletlerin gemilerine de kendi bayrağı altında ticaret yapma hakkını verdi. Rusya'nın ardından 1783 yılında Avusturya, çok geçmeden de İngiltere, Fransa başta olmak üzere diğer Avrupa devletlerinin de ticarete katılma iznini almasıyla 19. Yüzyılın başında Karadeniz uluslararası ticarete açılmış oldu.¹² Ancak bu süreçte özellikle küçük Avrupa devletlerinden bazılarının Karadeniz'e açılma izni karşılığında Osmanlı yararına bir takım şartlar kabul ettirilebilmişti. Buna göre, bu gemilerin Karadeniz'den getirecekleri mallar arasında tersane için gerekli olanlar ve İstanbul'un iâşesinde ihtiyaç duyulan zahire ile diğer gıda maddeleri piyasa fiyatı ile Osmanlı Devleti tarafından satın alınabilecek ve yasak mal taşıma ihtimallerine karşı bu gemilerin kontrolleri yapılacaktı. Bu gemilerin Karadeniz'de ticaret yapma hakları ise sadece Rus limanlarıyla sınırlanmıştır.¹³

Bundan sonra Karadeniz ancak savaş dönemlerinde yabancı devletlerin gemilerine kapalı tutulabildi. Nitekim 1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşında Avrupa devletlerinin şikayetlerine rağmen Osmanlı yönetimi Rusya'ya ticareti kesintiye uğratarak baskı uygulayabilmek amacıyla Karadeniz'e geçişleri yasakladı. Savaşın ardından Osmanlı yönetimi, Karadeniz'e çıkış hakkını ahidnameyle almış olan büyük devletlerin gemileri dışında bu hakkı bir takım tahrir ve ruhsatlarla elde etmiş olan küçük devletler için Karadeniz'i kapalı tutmaya çalıştıysa da bu politikasını ancak 1821 yılına kadar sürdürebildi.¹⁴ Osmanlı yönetiminin en azından küçük Avrupa devletlerinin Karadeniz'e çıkışını engellemeye yönelik tutumu bu devletler ve de onların destekçisi Rusya tarafından gittikçe artan baskılara neden olmaktadır. Hem bu baskılar hem de bu devletlere izin verilmese bile

bunların Rusya bayrağı altında Karadeniz'e zaten açılacakları gerçeği karşısında Osmanlı Devleti tutumunu değiştirmek durumunda kaldı.

1821 yılına kadar Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'in kapalılığını koruma yönündeki temel amacı iase temini çerçevesinde Karadeniz ticaretinin kontrolünü yitirmemektir. Ancak 1821 yılında Rum isyanının başlamasıyla Karadeniz'e yapılan giriş ve çıkışların kontrolü buradaki ticaretin asi Rumlara yardım amacıyla kullanılacağı endişesiyle daha sıkı takip edilmeye başlandı. Yabancı gemilerin taşıdıkları mallar ve miktarları, çıkış-varış limanları, gemilerde kaçak mal ve firari reaya bulunup bulunmadığının tespiti için kontroller yapıldı.¹⁵

OSMANLI DEVLETİ'NİN KARADENİZ'DE İNŞA EDİLECEK TİCARET GEMİLERİYLE İLGİLİ 1783 TARİHLİ DÜZENLEMESİ

Diğer devletlerin aksine Rusya'nın Karadeniz'deki varlığı sadece ticari değildi, üstelik Rusya'nın buradaki genişlemesi artık Karadeniz'i bir Osmanlı denizi olmaktan çıkarmıştı. Bu dönemde Rusya'nın Karadeniz kadar Osmanlı Devleti'nin Doğu Avrupa ve Kafkasya bölgesindeki toprakları üzerindeki yayılcı politikası Osmanlı yönetiminin bu ülkenin hareketlerini yakından takip etmesine neden oldu. Nitekim 1785 yılında Rusya'nın Avusturya ve Fransa'yla ayrı ayrı imzalamaya hazırlandığı anlaşmaların içerikleri, Osmanlı Devleti üzerindeki etkilerinin ne olacağını önceden kestirebilmek üzere öğrenilmeye çalışılmıştı. Bununla ilgili olarak yapılan araştırmanın sonucunda ise her iki ülkeyle yapılacak olan anlaşmanın içeriğine dair özellikle denizcilik ve deniz ticaretini geliştirmeye yönelik konular Osmanlı yönetiminin bilgisine sunulmuştur. Rusya-Avusturya anlaşmasında Avusturya ürünlerinin aralarında Kırım ve Kerson'un da olduğu Rusya limanlarına nakledileceği, Rusya tüccarının da Akdeniz'deki Avusturya limanlarını kullanarak ticaret yapabileceği; Fransa anlaşmasında ise Rusya'nın ticaret gemisi inşası için ihtiyaç duyduğu keresteyi satın almakla ilgili maddelerin olduğu öğrenilmişti.¹⁶

Nihai hedefi olarak Akdeniz'e açılmayı planlayan Rusya'nın Karadeniz'de egemenliğini kurması öncelikle burada güçlü bir donanmaya sahip olmasını gerektirmekteydi. Ancak Rusya bu dönemde denizcilikte yeteri kadar iyi değildi ve bu konudaki eksikliğini kapatmak için yoğun bir çaba sarf ediyordu. Bu amaçla özellikle yeni gemiler inşasına çalışılmaktaydı. Gemi eksikliği kadar yetişmiş denizci personel temininde de sıkıntı yaşayan Rusya bu problemi de yabancı devletlerin denizcilerini

kullanarak çözüme yoluna gitmekteydi. Özellikle Rum reayanın Rus gemilerinde çalışmaya başlaması Osmanlı Devleti'nin tepkisini çekmişti. Böylelikle hem kendi yetişmiş denizci kadrosu elden çıkmakta hem de Rusya gibi devletin en önemli rakiplerinden birine hizmet edilmekte idi ki bu da Osmanlı yönetimince hoş karşılanmıyordu. Bu nedenle Osmanlı Devleti Rum reayanın Rus gemilerinde istihdamının önüne geçmeye çalıştı.¹⁷

Osmanlı Devleti'nin özel şahıslar tarafından inşa edilecek ticaret gemileri hakkındaki 1783 tarihli düzenlemesi de Karadeniz'de Rus tehdidinin gittikçe güçlendiği bu döneme tesadüf etmektedir. Bu tarihte çıkarılan emirde Akdeniz ve Karadeniz'de tüccarın kullandıkları üç direkli, şayka ve tombaz türü gemilerin inşa edilmesi yasaklanmıştı. Bu yasaklamanın nedeni belirtilen gemi türlerinin gövdeleri ve aletlerinin Karadeniz'in şiddetli rüzgar ve fırtınasına dayanamayacak kadar dayanıksız olmalarıydı. Bu gemiler hem sahiplerine hem de gemide malları bulunan tüccara zarar vermekteydi. Söz konusu emirde ayrıca belirtilen gemi türlerinin donanmada kullanılmaya uygun olmadıkları da vurgulanıyordu.¹⁸ Mevcut ticaret gemilerinin donanmada kullanılmaya uygun olmadıkları yönündeki bu şikayet Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç halinde bu yeni ticaret gemilerini askeri hizmette kullanılabilmeyi hedeflediğini de gösteriyordu. Nitekim deniz savaşlarında donanmadaki gemi sayısının artırılması amacıyla özel şahısların ticaret gemilerinden faydalanması denizcilik tarihinde sıkça karşılaşılan bir durumdur. Osmanlı Devleti de ihtiyaç halinde bu yola başvurmakta idi. Özellikle 1768-1774 savaşında donanmasını 1770 yılında Çeşme Limanında kaybeden Osmanlı Devleti henüz savaşın devam ettiği günlerde bir taraftan hızlı bir şekilde Tersane-i Amire ve diğer işliklerde yeni gemilerin inşasına başlarken, donanma gemilerinin sayısını arttırmak üzere özel şahısların ticaret gemilerini de donanmada görevlendirmişti.¹⁹

1783 tarihli emirde yapımı yasaklanan üç direkli, şayka ve tombaz yerine inşa edilecek gemi türleri de belirtilmekteydi. Buna göre Boğaz hisarlarından Anadolu kıyıları ve İskenderiye'ye, Karadeniz Boğazından Özi'ye kadar Rumeli sahilinde ticaret gemisi inşa edilen yerlerde kudretleri doğrultusunda yeni gemi inşa edecekler üç direkli yerine kalyon; şayka inşa etmek isteyenler pergende; tombaz inşa etmek isteyenler ise şehtiye inşa edeceklerdi.²⁰

Bu emirde belirtilen gemilerin özelliklerine bakıldığında aslında hem inşası yasaklananların hem de bunların yerine inşa edileceklerin ticarete

olduğu kadar donanmada da kullanılan gemi türlerinden olduğu görülmektedir. Ancak burada devlet halihazırda kullanılan gemilerden biraz daha büyük boyutlu olanların inşasını amaçlamıştır. Nitekim boyu 27 metreye ulaşabilen tombaz yerine 2-3 direkli ve boyu 28 metreye kadar ulaşan şehtiye, boyu 13-25 metre aralığındaki şayka yerine boyu 30 metreye kadar ulaşan pergende, boyu 20-33 metre arasında değişebilen üç direkli yerine²¹ ise boyu 40 metreye kadar ulaşabilen kalyon inşası emredilmişti.²² Nitekim bu düzenlemenin ardından 1787-92 Osmanlı-Rus-Avusturya savaşı sırasında yapılması istenen gemi türlerinden olan 2 tüccar şehtiyesi donanmada yer almıştır.²³ Yine bu savaş sırasında İbrail'deki 11 tüccar gemisinden top yerleştirmeye uygun olan 5 tanesine top yerleştirilmiş, bu işe uygun olmayan küçük ve çürük diğer 6 geminin de ateş kayığı olarak kullanılması kararlaştırılmıştı. Ancak top yerleştirilecek olan tüccar gemilerine topların yerleştirilebilmesi için kerevid eklenmesi gerekmekteydi.²⁴

1783 tarihli düzenlemenin Osmanlı Devleti'nin Rusya ile yapmakta olduğu yeni bir ticaret anlaşmasının hazırlandığı döneme denk gelmesi dikkat çekicidir.²⁵ Bu çerçevede Osmanlı yönetiminin donanmada kullanılabilir nitelikte daha büyük boyutlu ticaret gemileri inşası emri Karadeniz'in kapalılık statüsünün değişmesi karşısında buradaki deniz gücünü korumak amacıyla aldığı bir tedbir olarak değerlendirilebilir. Bu tarihten sonra Osmanlı yönetimi ticaret gemilerinin inşası konusundaki düzenlemelerinde; Karadeniz'deki ticaret kontrolünün Rusya'nın eline geçmesi neticesinde İstanbul'un iâşesinde yaşanabilecek endişe belirleyici olmuştur. Rusya'dan sonra Karadeniz yolunun diğer Avrupa devletleri gemilerine de açılması zahirenin dışarıya taşınması konusunda Osmanlı yönetiminin endişelerini iyice arttırmıştı. Gerçekten de özellikle buğday Rus limanlarıyla ticaret yapan Avrupalı tüccarın aldıkları mallar arasında önemli bir yer tutmaktaydı. İzn-i sefîne defterlerinden anlaşıldığı kadarıyla İngiltere'nin 1820'lerde Rus limanlarından aldıkları ürünler arasında başta buğday olmak üzere çeşitli gıda maddeleri; kereste, demir, dokuma ürünleri vardı.²⁶

Karadeniz zahiresinin dışarıya taşınması tehlikesi Devleti bölgedeki Osmanlı ticaretini desteklemeye yöneltti. Osmanlı Devleti, 1782'de Osmanlı tüccarının Karadeniz'deki Rus limanlarından zahire alabilmesini Rusya'ya kabul ettirmişti. Osmanlı Devleti'nde Tuna havzası ile Anadolu ve Rumeli kıyılarında zahire ticaretini yürütenler devletle sözleşmeli çalışan kapan tüccarı ile serbest tüccardı. Osmanlı tüccarının Rus limanlarındaki

faaliyetleri Rus gemilerinin Karadeniz'e çıktıkları dönem sonrasında da devam etti. 1793 yılına kadar tek seferliğine verilen izn-i sefinelerin bu tarihten sonra daimi hale getirilmesi de Rus limanlarına giden Osmanlı tüccarının sayısını arttırdı.²⁷

Osmanlı yönetimi tüccarının Rus limanlarıyla olan faaliyetlerini düzenlerken daima zahire temini konusunu dikkate almaktaydı. Örneğin bu dönemde sadece Tuna bölgesi ticareti ruhsatı olup Rusya ticaretine katılmalarına izin verilmeyen kapan tüccarına bu hatta faaliyet göstermelerine kapana gelecek zahirede azalmaya neden olacağı düşüncesiyle izin verilmemiştir. Rusya'ya gidecek tüccara da sadece zahire getirmek şartıyla izin verilmişti. Karadeniz'deki Osmanlı toprağı olan bölgelerden zahire alımını önlemek ve kapan tüccarının Rusya'ya gitmesine engel olmak için Rus limanlarından mal alan tüccara buranın zabıtlarından yükledikleri malın cins ve miktarını belirten bir kontrat almaları, yüklerini pasaporta işletmeleri şartı getirilmiştir.²⁸

1803 VE 1824 TARİHLİ DÜZENLEMELER

Osmanlı Devleti inşa edilecek ticaret gemileriyle ilgili olarak çıkardığı 1803 tarihli yeni düzenlemede özellikle iaşe konusunu dikkate almış görünmektedir. Bu tarihte Karadeniz'de ticaret gemisi inşa edilen bölgelere gönderilen emirler İstanbul'un iaşesini sağlamada mevcut gemilerin yetersiz kaldığını ifade etmekte idi. Söz konusu ticaret gemilerinin hem sayısı az hem de boyutları küçüktü. Tüccarın küçük boyutlu olan çektirme, beş çifte ve süvari kılı gemiler inşa ettirmeleri büyük gemilerin sayısını azaltmakta, sonuç olarak özellikle İstanbul'un iaşesinde ihtiyaç duyulan çeşitli malların temininde zorluk yaşanmaktaydı.²⁹

Kullanımdaki gemilerin ihtiyacı karşılamada yetersiz kalması karşısında Osmanlı Devleti ticaret gemisi inşasını bir *taht-ı rabıtaya* bağlamak amacıyla yeni bir düzenleme yaptı. Bu düzenlemede inşa edilmesi istenen gemiler kalyon kılı, şehtiye, çekeleve, pergendi ve 1783 yılında yapılması yasaklanan bir gemi olan üç direkliydi. Bu emirde sadece inşa edilmesi istenen gemi türleri verilmemiş, ayrıca bu gemilerin hangi tonajda olması gerektiği de belirtilmiştir. Gemiler 6 bin kile ve fazlasını taşıyabilecek büyüklükte olmalıydı.³⁰

Bu düzenlemeye göre hala ticarete kullanılmakta olan eski çektirme ve beş çiftelere dokunulmayacak, ama yeni inşa edilecekler belirtilen gemi türlerinden olacaktı. Bu emir Karadeniz'in Rumeli sahilinde gemi inşa edilen

yerlerde geçerliydi. (Midye, İğneada, Ahteboli, Çengane, Ahyolu, Mesuri, Vadine, İbrail, Kalas iskeleleri). Buralarda çektirme ve beş çifte yerine belirtilen gemilerin, sivri kışlı yerine ise çekelevenin inşa edilmesi istenmekteydi. Bu emre uyulmasını sağlamak için Tersane-i Amire'den mübaşirler görevlendirilecekti. Bunların teftişleri sırasında yasaklanan gemilerin inşa edildiği tespit edildiği takdirde şu yaptırımlar uygulanacaktı: gemi henüz tamamlanmamışsa bozulacak, inşası bitmişse o zaman miri tarafından zapt edilecekti. Tersane-i Amire'den gönderilecek mübaşirlerin dışında gemi inşa bölgelerindeki idareciler de yeni inşa edilecek ticaret gemilerinde belirlenen kurallara uyulup uyulmadığını kontrolle sorumluydular. Bu düzenlemeye uymayanları tespit ettiklerinde durumu hemen İstanbul'a bildireceklerdi. Ancak emir kendilerine ulaşmadan önce çektirme ve beş çifte inşasına başlayan ve tamamlanmasına az kalan bazı gemi sahipleri inşayı bırakırlarsa harcadıkları para nedeniyle önemli zarara uğrayacaklarını ileri sürerek gemilerin tamamlanmasına izin verilmesini talep etmişlerdi. Bu talep üzerine güverte, iç ve dış tahtaları tamamlanmış olan çektirme ve beş çiftelerin on gün içinde tamamlanarak denize indirilmelerine izin verildi. Ancak gövdesi tahtalanmamış, henüz kafes halinde olan gemiler bu aşamada yapılan masrafların fazla olmaması nedeniyle fesh edilecek enkazı da inşa edilecek çekelevelerin sandallarında kullanılacaktı.³¹

1803 tarihli, daha büyük boyutlu ticaret gemisi inşa edilmesini içeren emir; gemi inşa ettirecek kişilerin mali gücünün çoğu kez bu iş için yeterli gelmemesi hakkındadır. Mali sıkıntı sorunu gemi inşasına birden fazla sermayecinin yatırımıyla katıldığı bir ortaklık yoluyla aşılmaya çalışılacaktır.³² Örneğin Ahtaboli ve Askiloz'da tek başına çekeleve inşa etmeye gücü yetmeyen bazı kişilerin bir araya gelmesiyle bu gemiden 1'er tane inşa edilmişti.³³

1803 düzenlemesi Karadeniz kıyılarında gemi inşa edilen merkezlere gönderildikten sonra bölge halkı devletin belirlediği özelliklere uygun gemi inşa edecekleri yönündeki taahhütlerini İstanbul'a göndermişlerdir. Örneğin; Samakoyolu kazası halkı bundan sonra ticaret gemilerini devletin beklentilere uygun inşa edeceklerini belirtmişlerdi.³⁴ Küçük gemiler yerine büyük ticaret gemileri inşası ermininin gönderildiği yerlerden biri olan Varna'da kadı emre uygun hareket edileceği cevabını göndermiştir.³⁵

1803 tarihli emirde belirtildiği gibi mevcut ticaret gemilerinin iaşe teminine yeterli gelmemesi Osmanlı yönetimini Karadeniz'e yabancı ticaret

gemilerinin girmesi konusunda bir ikilem içinde bırakmıştır. Özellikle savaş dönemlerinde Rusya'yı zor durumda bırakmak amacıyla tedbir amaçlı Karadeniz'in yabancı gemilere kapatılması politikası gerek İstanbul, gerekse diğer bölgelerin işesinde özellikle yabancı ticaret gemilerinin önemli bir rol üstlenmesine neden oluyordu. 1787-1802 savaşında İstanbul ve Karadeniz sahilindeki çeşitli bölgelere zahire naklinde Osmanlı gemileri yetersiz kalınca müstemem gemilerinin kiralanması gerekmişti. 1809 yılındaki savaş halinde de Osmanlı yönetimi yaşanabilecek zahire kıtlığında halkın tepkisinden endişe etmekte idi. Halk kıtlık konusunda Karadeniz'i gemilere kapatan Devleti suçlayabilirdi.³⁶ Aynı endişe 1821'te başlayan Rum isyanında yabancı gemilerin asilere yardım için zahire ve çeşitli malzemeleri ulaştırması tehlikesi üzerine Karadeniz'in yabancı gemilere kapatılması bir kez daha yaşandı. Bu tarihte Karadeniz'e açılmaları yasaklanan gemiler sadece yabancı devlet gemileri değil, aynı zamanda Rum reaya gemileriydi. Nitekim bu tarihe kadar Rum reaya Karadeniz'de Rusya'yla ticaret yapabiliyor, Rusya'dan yükledikleri zahireyi İstanbul'da ihtiyaç olmaması halinde Akdeniz'e götürebiliyorlardı. İsyanın ardından Osmanlı yönetimi sadece sahibi ve mürettebatı zimmi olan gemilerin yanında sahibi Müslüman fakat mürettebatı zimmi olan gemilerin de Karadeniz ticaretine katılmalarını yasakladı.³⁷ Ancak 1822 yılında yabancı ticaret gemilerinin boğazı geçmesinden bu yasağın uzun sürmediği anlaşılmaktadır.³⁸

Osmanlı Devleti yine işeside yaşanan sıkıntıyı gerekçe göstererek 1824 yılında ticaret gemisi inşası konusunda yeni bir emir çıkarmıştır. Ancak bu emir içerik olarak aslında 1803 tarihli emrin yenilenmesinden ibarettir. 1824'te gönderilen emirde hala Karadeniz'in Anadolu sahilinde gemi inşa edilen yerlerde beş çifte ve çakmak başlı gemilerin yapıldığı belirtilmekteydi ki bu durum 1803 tarihli emrin uygulamada istenen sonucu vermediğini de göstermektedir. 1824 yılında bu gemilerin yerine 2-3 direkli şehtiye inşa edilmesi emredilmekteydi.³⁹

Bu emrin bir yıl sonrasında, 1825 yılında Karadeniz'de hala 2 bin kilelik beş çifte, çakmak ve soba başlı gemilerin inşa edildiği tespit edilmişti. İstanbul'a mal taşıyan birçok gemi aslında inşası yasaklanan türdendi ve gemi sahipleri bu durumu gemilerinin yasaktan önce yapılmış olmasıyla açıklamaya çalışıyorlardı. Bu tespit üzerine Şile, Samsun, Giresun, Tirebolu, Sinob, Trabzon gibi Karadeniz'in Anadolu sahilindeki gemi inşa bölgelerine 2-3 direkli şehtiye inşasını emreden emirler gönderildi. Buna rağmen inşası yasaklanan gemilerden İstanbul'a gelenler Tersane-i Amire için zapt edilecek ve bu tür gemilerin inşasına izin verenler de cezalandırılacaktı.⁴⁰

Bir tarih belirtilmemekle birlikte belirtilen gemi türlerinden 1824 düzenlemesinin yapıldığı döneme ait olduğu anlaşılan bir belgeye göre yeni emrin ulaşmasından önce inşası başlayan gemilerin tamamlanmasıyla ilgili tutum da devam etmekteydi. Karadeniz sahilinde 5 çifte, çakmak, soba başlı brik ve martiko gemilerinin inşa edilmeyerek bunların yerine 3'er ve 2'şer direkli şehtiye brik gemisinin inşa edilmesi ve buna uymayanlarla izin verenlerin cezalandırılarak yapılan gemilerin tersaneye bağlanacağı yönündeki emir üzerine Bartın'da Sakaoğlu Mustafa inşasına daha önce başlamış olduğu gemisini tamamlayabilmek için izin istemişti. Bu gemi 7500 kile yük taşıyabilecek kapasitede olmakla birlikte inşası yasaklanmış olan 2 direkli bir beş çifteydi. Sakaoğlu Mustafa geminin yapımına emir çıkmadan önce başladığını belirterek geminin yarısı tamamlandığı için bitirmesine izin verilmesini talep etmekteydi. Mustafa'ya geminin yapımına yasaktan önce başlamış olduğu için başkalarına örnek oluşturmamak şartıyla tamamlamasına izin verildi.⁴¹

1783 yılı düzenlemesinin aksine, 1803 ve 1824 yılında yeni inşa edilecek ticaret gemileri konusunda çıkan emirlerde sadece iâşe ihtiyacı belirtilmiş ve askeri ihtiyaca dair her hangi bir beklenti dile getirilmemiştir. Buna rağmen Osmanlı yönetiminin 1803 ve 1824 tarihli emirlerde, yeni inşa edilecek ticaret gemilerinin donanmada kullanılabilir nitelikte olmaları amacını örtük olarak devam ettirdiğini düşünmekteyiz. Bu düşüncemizi destekleyen husus ise 1803 ve 1824 düzenlemeleriyle aynı tarihlerde Osmanlı Devleti'nin denizcilikle ilgili hayata geçirmeye çalıştığı Miri Ticaret Filosu projesidir.

Osmanlı Devleti'nde aslında ilk olarak III. Selim döneminde Rusya ile yapılan 1792 anlaşması sonrasında Osmanlı sularındaki deniz nakliyatını yerli ve mîrî bir ticaret filosuyla gerçekleştirmek amacıyla bir takım girişimler olmuş ve 1804 yılında hazırlanan Bahriye Kanunnamesinde bu amaca da yer verilmişti.⁴² Osmanlı denizcilik teşkilatında yapılacak reformları içeren 1804 Kanunnamesinde Osmanlı sularının korunabilmesi için donanma gemilerinin sayısının artırılması gerektiği belirtilmekteydi. Bu kanunnamede ilgi çekici bir diğer husus devletin bir Miri Ticaret Filosu oluşturulması düşüncesidir. Donanma personelinin kullanılacağı bu filonun oluşturulmasında ticari güdüler kadar donanma personelinin denizcilik deneyimi kazanabilecekleri bir eğitim ortamı da amaçlanmaktaydı. Bu amaca istinaden Osmanlı devlet adamları gemi işletmeciliğine teşvik edilerek gerek inşa gerekse dışarıdan satın alma yoluyla gemi sayısının artırılmasına çalışıldıysa da bu konuda fazla bir ilerleme

kaydedilememişti.⁴³

Mîrî Ticaret Filosu oluşturulma çalışması 1823 yılında tekrar gündeme gelmiştir. 1821 yılında başlayan Rum isyanının deniz ticaretini ve deniz güvenliğini tehlikeye sokması, ayrıca Rumlar'a yardım ettiklerinden şüphelenilen yabancı gemilerin Karadeniz'e giriş-çıkışlarının yasaklanması sonucu taşımacılıkta yaşanan sıkıntı bu tekrarla ilişkilendirilmiştir.⁴⁴ Nitekim 1804 tarihli kanunnameye yapılan bazı eklemelerle 1823 yılında yeni bir nizamname yayınlanmıştır. Bu nizamnamede miri ticaret gemisi azlığı nedeniyle tersanede miri ticaret gemisi inşa edileceği belirtilmekteydi. Bu gemilere denizcilikten ve ticaretten anlayan personel, ayrıca Tersane Hazinesinden sermaye verilmesi, bir takım gümrük muafiyeti sağlanması, gittikleri limanlarda mallarını diğer gemilerden önce boşaltıp-yüklemeleri, yabancı devletlerle ticaret olanağı sağlanması gibi bir takım ayrıcalık ve serbestiyet tanınacaktı. Devlet desteğiyle Osmanlı ticaretini geliştirecek bir filo oluşturulması girişiminde, nizamnamede belirtilen bazı şartlar hazırlanacak bu filonun askeri hizmetlerde kullanılması beklentisini de göstermektedir. Buna göre Tersanede yaptırılacak veya Tersaneye bağlı olarak bazı zengin kişilerce yaptırılacak olan ticaret gemileri 8 bin kileden küçük olmayacaklar, ihtiyaç halinde donanmada da kullanılacaklarından savaşa uygun, sağlam inşa edileceklerdi. Miri ticaret gemileri hakkında nizamnamede dikkat çeken bir husus; bu gemiler dışında kaptan ve tayfaları tamamen Müslümanlardan oluşan özel ticaret gemilerinin de isterlerse miri gemilere tanınan ayrıcalıklardan faydalanabilecek olmalarıydı. Böylelikle tersaneye bağlı olmayı kabul eden gemiler de miri ticaret gemileri gibi ihtiyaç anında donanmaya katılmayı kabul etmiş olacaklardı.⁴⁵

Bu nizamnameyle Osmanlı yönetimi bir takım hak ve ayrıcalıklarla iç ve dış ticarete yabancı devletlerin rekabetiyle mücadele edebilecek bir ticaret filosu oluşturarak Osmanlı ticaretini güçlendirmeyi amaçlamıştır. 1803 ve 1824 tarihlerinde tüccara daha büyük boyutlu gemi inşa etmeleri yönündeki emirler de bu amaçla uyumludur. Ayrıca, 1825 yılında Osmanlı yönetiminin sahibi ve süvarisi zımmi olan gemilerin büyüklüğünü 5 bin kile ile sınırlandırması, bundan büyük olan gemilerin Müslümanlara satılması yönündeki emri de miri ticaretin güçlendirilmesi politikasıyla ilişkilendirilebilir.⁴⁶ Nizamnamede belirtilen mirî ticaret filosu olarak inşa edilen gemilerin savaşta kullanılacak nitelikte olmaları, Müslüman tüccarın da bu imtiyazdan faydalanma karşılığında gemilerinin donanmada kullanılması şartını kabul etmeleri bu proje ile donanmanın güçlendirilmesi düşüncesini de göstermektedir.

SONUÇ

Osmanlı Devleti, Karadeniz’de inşa edilecek özel ticaret gemileriyle ilgili olarak 1783, 1803 ve 1824 tarihlerinde düzenlemeler yapmıştır. Karadeniz’in yabancı devletlerin gemilerine açıldığı dönemde yeni yapılacak ticaret gemilerinin özelliklerinin tespitine yönelik bu düzenlemeler, Osmanlı Devleti’nin buradaki siyasi ve ticari varlığını koruyucu bir tedbir olarak düşünülmüştür. Bu çerçevede 1783 tarihli düzenlemede özellikle Rusya’nın Karadeniz’deki siyasi varlığı karşısında daha sağlam, daha büyük boyutlu ve donanmada kullanılacak nitelikte ticaret gemilerinin inşası amaçlanmıştır. 1803 ve 1824 tarihli düzenlemelerde ise Osmanlı yönetimi zahire temininde yaşanan sıkıntıları dikkate almıştır. Karadeniz’in kapalı olduğu dönemde buradaki zahire ticaretini kontrol eden Osmanlı Devleti, bu denize başka ülkelerin ticaret gemilerinin gelmesinden sonra bu kontrolü yitirmemek ve zahire tedarikinde sıkıntı yaşamamak amacıyla daha büyük tonajlı ticaret gemilerinin inşa edilmesini emretmişti. Ancak 1803 ve 1824 tarihli düzenlemeler, aynı dönemlere denk gelen Miri Ticaret Filosu çalışmalarıyla birlikte değerlendirildiğinde Osmanlı Devleti’nin yeni inşa edilecek ticaret gemileriyle ilgili tek beklentisinin emirlerde belirtildiği gibi iaşe temini olmadığını ortaya koymaktadır. 1803 ve 1824 yılında özel şahıslar tarafından inşa edilecek ticaret gemilerinin daha büyük boyutlu olması bu gemilerin miri ticaret filosuna katılmalarını, donanma için kullanılacak olmaları da askeri beklentilere karşılık verebilecek nitelikte olmalarını amaçlamaktaydı.

¹ ÜNAL, M. A. 2005: “XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi”, *XIV. Türk Tarih Kongresi*, Ankara, sf. 921.

² BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (BOA), İbnülemin Tasnifi, Bahriye Belge No. 1466 (Temmuz 1708).

³ AYDIN, Y. A. 2011: *Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul, sf. 140-141.

⁴ GÜLER, İ. 2003: “XVIII. Yüzyılda Sinop’ta Gemi İnşa Teknolojisinin Altyapı, İstihkam, İstihdam, Üretim ve Pazarlama Sorunu”, *Türk Teknoloji Tarihi, 1. Türk Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi*, İstanbul, sf. 37, 39.

⁵ BEYDİLLİ, K. 2011: “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve “Miri Ticâret” Teşebbüsü”, *Belleten*, Ankara, sf. 688.

⁶ BOSTAN, İ. 2006a: “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması Ve Osmanlı İmparatorluğu”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, sf. 287, 290.

⁷ BOSTAN, İ. 2006a: sf. 288; TUKİN, C. 1999: *Boğazlar Meselesi*, Pan Yayıncılık, İstanbul, sf. 76.

⁸ TUKİN, C. 1999: sf. 77.

- ⁹ BOSTAN, İ. 2006_a: sf. 289; TUKİN, C. 1999: sf. 77.
- ¹⁰ TUKİN, C. 1999: sf. 80.
- ¹¹ BOSTAN, İ. 2006_a: sf. 290.
- ¹² BOSTAN, İ. 2006_b: “**İzn-i Sefine Defterleri Ve Karadeniz’de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliye Tüccarları, 1780-1846**”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap yayınevi, İstanbul, sf. 326.
- ¹³ BEYDİLLİ, K. 2011: sf. 690-691.
- ¹⁴ BEYDİLLİ, K. 2011: sf. 693-695, 709.
- ¹⁵ BEYDİLLİ, K. 2011: sf. 695.
- ¹⁶ BOA, Cevdet Hariciye, Belge No.3062 (Kasım 1785).
- ¹⁷ BOSTAN, İ. 2006_b: sf. 336.
- ¹⁸ BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 11496 (Haziran 1783), Cevdet Bahriye, Belge No. 3842 (Haziran 1783).
- ¹⁹ Örneğin 1770 Ağustosunda tüccardan Mağribli Ahmed Kaptan’ın kalyonu kiralanmıştı BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 11845.
- ²⁰ BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 11496 (Haziran 1783), Cevdet Bahriye, Belge No. 3842 (Haziran 1783).
- ²¹ GÜLER, İ. 2003: sf. 40.
- ²² Belirtilen gemi türleri hakkında bkz. BOSTAN, İ. 2005: **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, Bilge Yayınları, İstanbul, sf. 233, 236, 248, 390. Yeni inşa edilecek gemilerle ilgili emrin ulaştığı bölgelerden biri olan Kemer Edremid’ten gönderilen cevapta kaza sahilinde gemi inşasının eskiden beri mümkün olmadığı ve belirtilen nitelikte gemi inşa edecek bir kişinin de olmadığı belirtilmişti, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 11496 (Haziran 1783); Babadağı mahkemesinden gelen yazıda ise tüm kaza halkının çiftçi oldukları, ziraatle uğraştıkları ve ürünlerinin deniz yoluyla İstanbul’a taşındığı ve iskelelerinde bu zamana gemi inşa edilmediği belirtilmiştir, BOA, Cevdet Bahriye, Belge No.3842 (Haziran 1783).
- ²³ BOSTAN, İ. 2005: sf. 390.
- ²⁴ BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 11419 (Mart 1791).
- ²⁵ Anlaşmanın taraflar arasında mübadelesi Eylül 1783’tür, BEYDİLLİ, K. 2011: sf. 689.
- ²⁶ BOSTAN, İ. 2006_b: sf. 328.
- ²⁷ BOSTAN, İ. 2006_b: sf. 325-331.
- ²⁸ BOSTAN, İ. 2006_b: sf. 331-332.
- ²⁹ BOA, Cevdet Belediye, Belge No. 3103 (Temmuz 1803); Cevdet Bahriye, Belge No. 850 (Temmuz 1803); Cevdet Bahriye, Belge No. 12065 (Eylül 1803).
- ³⁰ BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 12065 (Eylül 1803).
- ³¹ BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 850 (Temmuz 1803).
- ³² BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 12065 (Eylül 1803).
- ³³ BOA, Cevdet Belediye, Belge No. 3103 (Temmuz 1803).
- ³⁴ BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 12065 (Eylül 1803).
- ³⁵ BOA, Cevdet Bahriye, Belge No.451 (Eylül 1803).
- ³⁶ BEYDİLLİ, K. 2011: sf. 693-694.

-
- ³⁷ BOSTAN, İ. 2006_b: sf. 335.
- ³⁸ AYGÜN, N. 2008: “**XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı**”, *OTAM*, 28, Ankara, sf. 62.
- ³⁹ BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 10804 (Mayıs 1824).
- ⁴⁰ BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 7044.
- ⁴¹ BOA, Cevdet Bahriye, Belge No. 2777.
- ⁴² BEYDİLLİ, K. 2011: sf. 690.
- ⁴³ GENCER, A. İ.: **Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789-1867)**, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2001, sf. 86-87.
- ⁴⁴ BEYDİLLİ, K. 2011: sf. 696.
- ⁴⁵ BEYDİLLİ, K. 2011: sf. 696-702, BOA, HAT 4530; Cevdet Bahriye, Belge No. 1355.
- ⁴⁶ BOSTAN, İ. 2006_b: sf. 336.