

KARADENİZ'DE ÂYANLAR ve DENİZCİLİK

İlhan EKİNCİ*

Özet

Anadolu ve Rumeli'de ortaya çıkan ve gittikçe güçlenip hükümet merkezine ve onun taşradaki temsilcilerine karşı bir bakıma denge unsuru haline gelen âyanlar, 18. yüzyıl sonları ve 19. yüzyıl başlarında Doğu Karadeniz bölgesinde en güçlü dönemlerini yaşadılar. Birbirleriyle ve merkezi otoriteyle çarpıştıkları bu dönem aynı zamanda Karadeniz'in uluslararası deniz ticaretine açıldığı döneme denk düşmektedir. Doğu Karadeniz'deki birçok iskele kentin/merkezin kuruluşu da bu dönemde gerçekleşmiştir. Bu çalışmada buharlı gemilerin Doğu Karadeniz'de görünmelerinden hemen önce, âyanların denizcilik faaliyetleri incelenecektir. Bu çerçevede yerleşmenin denizcilik sektörünü nasıl etkilediği, âyanların denizciliğe olan ilgilerinin gelişimi ve buharlı gemi seferlerinin yerel denizcilik faaliyetini ne şekilde etkilediği gibi konuların tartışılması amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Âyanlar, Denizcilik, Deniz Ticareti, Karadeniz.

Abstract

The ayans, who emerged in the Anatolian and Rumelian provinces of the Ottoman Empire as a class, and who became a balancing power towards the central authority and its provincial representatives, enjoyed their most powerful period in the Eastern Black Sea region at the end of the 18th and beginning of the 19th centuries. This period was also when the Black Sea region opened to the international maritime trade, which led to establishment of several seaports in the Eastern Black Sea coasts of Turkey. This study deals with maritime activities of the regional ayans, just before and during the first steamship cruises entered the Eastern Black Sea. Our aim is to discuss effects of the decentralization in maritime sector then, and to see interest of the ayans in maritime activities, as well as to discover effects of steamship cruises on local navigation in this context.

Keywords: Ottomans, Ayan, Maritime, Maritime Trade, Black Sea.

* Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, ekincilhan@hotmail.com

Giriş: Âyanlara Ait Birkaç Görüntü

Haznedarzade Süleyman Paşa Ünye’de zamanının en büyük saraylarından birini yaptırmıştı. Bugün sadece birkaç taş merdiven ve duvar kalıntısı bulunan bu sarayın inşasına, valiliğinden önce, Canik muhassıllığı yıllarında başlanmıştı. Bijişkyan’ın “*muhteşem bir binadır*” (Bijişkyan 1969:36) diyerek hayranlık belirttiği paşanın konağından William J. Hamilton da gezi notlarında bahsetmiştir. “*Antik surlar üzerine inşa edilmiş görünmekte ve denizle konak arasında sahil boyunca oldukça dar bir yol bulunmaktadır. Kuzeye bakan arka tarafı denize sıfır olan saray, 8-10 metre yüksekliğinde bir set üzerine inşa edilmiştir*” (Hamilton 1842:273). Resimlerinden anlaşıldığı kadarıyla iki veya üç katlı olan sarayın uzaktan görüntüsü hilal şeklindedir. Saray, Ünye’ye, Ünye koyu ve limanına tepeden bakan ve denize hâkim bir noktada inşa edilmişti. Denizle ve denizcilikle olan ilişkinin/iççeliğinin sembolü olarak görülebilecek olan saray için Avusturyalı seyyah Franz von Verner ise “*Ünye o yıllarda çok sakin ve huzurlu bir kasaba idi. Paşa, Trabzon’da devlet işlerinde sıkıldığında yalnız başına Ünye’ye gelir burada denizin, dalgaların sesi ile dinlenirdi*” (Karagöz 2009:140) diye yazmaktadır. Âyan kökenli bir paşanın yalnızca ticarî ve askerî değil, deniz karşısındaki psikolojik duruşuna dair de ipuçları veren bu konak, bir zamanlar âyanlar ile deniz arasındaki irtibatın nesnelleşmiş sembolik bir örneği olarak görülebilir. Konak, denizin bitiminde, koyun hakim bir noktasındaki bu haliyle yalnızca karadakiler için değil denizden gelenler için de karasal bir güç, otorite ve ihtişam sembolü gibi durmaktaydı.

Buraya çok yakın bir coğrafya olan Bolaman’da yine aynı âyan ailesine ait bir konak daha vardır. Küçük bir koyun doğuya bakan kara tarafında, Bolaman Kalesi üzerine, limanın hemen bitiminde Haznedarzadeler tarafından yaptırılmış olan bu konak da denizle olan ilişkiye dair özel bir konumun sembolü gibidir. Döneminin zevki, inceliği yanında, koyun hakim yerinde, denizin bitiminde kale üstüne yapılan bu yapı, iskeleyi ve deniz trafiğini kontrol edebilen konumuyla, denizle iç içe oluşuyla geçmişteki âyan ailelerinin denizle olan ilişki ve irtibatlarına ışık tutmakta, bu ailelerin geçmişlerindeki “*denizci*” karakterleri hakkında bazı ipuçları vermektedir. Karadeniz’in birçok sahil kentinde veya iskelesinde bulunan ve 19. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkmış çok daha mütevazı örneklerinden farklı olarak, âyanların yükseldikleri dönemlerde yapılmış olan bu konaklar, geçmişte denizcilikle iç içe geçmiş güzel, parlak günlerin birer kalıntısı olarak görünmektedirler.

Sahillerde yükselen âyanların denizciliklerine ve denizci duruşlarına dair daha pek çok örnek motif yakalamak mümkündür. Doğu Karadeniz’de âyan-deniz ilişkisi üzerine anlatılan bir başka anlamlı rivayet de Tuzcuoğlu isyanı ile ilgilidir. Bölgeyi baştanbaşa etkileyen Tuzcuoğlu isyanı sırasında merkezîyetçi güçlerin ağır bastığı ve isyanın sonlarına yaklaşıldığı bir sırada;

“Tuzcuoğlu Memiş Ağa, akıroğlu İsmail Ağa’ya misafir olmuştu. İstanbul’dan ferman gelip iş büyüdükten sonra İsmail Ağa Memiş Ağa’ya: Sen fermanlı oldun, açıktan seni koruyamam, Ancomah’a götürüp orada ihtiyacını temin edeyim. Gizli bir şekilde seni korumaya çalışayım demişse de Memiş Ağa; “Ben deniz kenarlarında yaşamaya alışmışım, dağlarda yaşayamam” deyip yanından ayrılmıştır. Buradan ayrılan Memiş Ağa ufaruksa köyüne gelirken yolda yakalanıp idam edilmişti” (Umur 1951:21).

Rivayet tartışılabilirse de gerçekçi/anlamalı bir bakış olduğu anlaşıl-maktadır. Burada dikkati çeken husus Tuzcuoğlu Memiş Ağa’nın kendisini deniz “kenarında yaşamaya alışmışım” diyerek denize ait sosyal, ekonomik bir çevrenin parçası olduğunu betimlemesi ve denizle ilgili bir coğrafyaya aidiyet hissetmesidir. Tuzcuoğlu, kendisinin bir âyan olarak nüfuzunu inşa ettiği, varlık sebebi haline getirdiği sahilin/denizin kıyısındaki sosyal, ekono-mik ve siyasi çevresinden uzaklaştırılmasının, bedenlen olmasa da bir başka biçimde yok olması anlamına geleceğinin farkındaydı.

Osmanlı Devleti’nde on sekizinci yüzyılda âyanlar büyük bir nüfuz ka-zandı. “Âyanlar çağı” deditecek derecede devre damgasını vuran değişim-ler yaşanırken, denizcilik faaliyetlerinin yaşanan bu gelişmelerden uzak kaldığını söylemek doğru olmayacaktır. Fakat âyanlarla ilgili gerek impara-torluk düzeyinde, gerek âyan veya âyan aileleri ile ilgili monografilerde, gerekse yerel tarihin bir parçası olarak yapılmış olan çalışmalarda onların denizcilikle ilgili faaliyetlerine pek değinilmemiş veya vurgu yapılmamıştır. Âyanlık meselesi, bir kara imparatorluğunun, karasal bölgelerdeki nüfuz mücadelelerinin konusu olan bir alan olarak düşünölmüş ve anlatılmıştır. Âyanlık-denizcilik ilişkilerinin incelenmesinde tüm imparatorluğu içine alan genel şartlar dikkate alınması gerektiği gibi, her bölgenin/sahilin ken-disine has şartlarının bu ilişkileri nasıl şekillendirdiğine ve farklılıklarına da dikkat edilmesi gerektiği açıktır. Ancak, âyanlık-denizcilik ilişkileri impara-torluğun tamamını kapsıyorsa da özelde bu yazının konusu Karadeniz böl-gesindeki âyanlardır. Konumları itibarıyla denizcilikle ilgili olabilecek genelde sahillerdeki âyanların, özelde Karadeniz bölgesindeki âyanların den-ziciliğe olan ilgileri ve faaliyetleri çerçevesinde onların bu konumuna bakmak ve değerlendirmekten ibaret olacaktır. Sahillerde âyanların ortaya çıkışı, âyanların güçlenmesindeki denizcilik faaliyetlerinin yeri veya güçle-nen âyanların denizciliğe olan etkisi, sivil veya askerî denizcilik faaliyetleri çerçevesinde yaklaşıarak, bir anlamda sahillerdeki âyanlığa denizlerden bakılmaya çalışılmasından ibarettir.

1- Âyanların Denizcilikle İlgileri

Anadolu’da 17. yüzyılın sonlarında kurulan ve 18. yüzyılda gelişen, özellikle yüzyılın ikinci yarısında ülkenin her yerinde görölen âyanlık örgü-tü zamanla kuruluşundaki amaç ve işleyiş düzenini kaybetmişti (Emecen 2001:194). İmparatorluğun idarî, askerî, adli, sosyal ve ekonomik şartların-

dan ortaya çıkmış olan âyanlar, hazine adına vergi toplama yükümlülüğünü mültezimlik sıfatıyla ele geçirmeleriyle kendi bölgelerinde birer derebeyi olup çıkmıştır (Özkaya 1994:303). 18. yüzyıl savaşlarının uzun, külfetli ve sonuç itibarıyla çoğu zaman hezimetle bitmesi, devleti malî açıdan hatırı sayılır bir güce ulaştırmış olan yerel güçlere mahkûm etmiştir. Devlet, ihtiyaç duyduğu parayı ve askeri, yerel nüfuz sahiplerinden temin etmek zorunda kalınca bu durum merkezi idareyi taşra karşısında acze düşürmüştür. Elindeki imkânları devletin kullanımına vermeyi kabul eden derebeyleri bunun karşılığında kapıcıbaşılık, vezirlik gibi rütbelerin yanı sıra sancaklarda muhasıllık, mütesellimlik gibi görevleri de uhdelerine almayı başarmışlardır. Yaşadıkları bölgenin halkı nazarında itibarları yüksek olan bu derebeyleri, uhdelerindeki devlet görevleri vasıtasıyla da sosyal nüfuzlarının yanında, askeri, idari yetkilere kavuşmuşlardır. 18. yüzyılın ikinci yarısında âyanlığın sancaklardan nahiyelere kadar hiyerarşik bir şekilde ve örgütlü olarak gelişmesi Osmanlı adalet, maliye ve güvenlik düzenini derin biçimde etkilemiştir. Böylece Osmanlı merkezîyetçi idare anlayışı yerine sancak ve vilayetlerde devlet otoritesini kendi menfaatlerine kullanan, nüfuzlu, yerel güce sahip valiler ortaya çıkmıştır (Karagöz 2009:12).

Sahillerde âyanların yükselişlerinde ve birbirleriyle mücadelelerinde deniz, stratejik yerini, önemini her zaman korumuştur¹. Örneğin hakkında ferman çıkmış olan Rize âyanı Tuzcuoğlu Memiş Ağa'ya deniz yoluyla baskı yapılabilmesi ve yakalanabilmesi için İstanbul'dan gemiler gönderilmesi istenmiştir². Bunun üzerine donanma gemilerinden üç gemi (bir korvet, şehtiye ve brik) deniz yönünü kontrol altına almak ve Trabzon valisinin hizmetinde kullanılmak üzere bölgeye gönderilmiştir³. Sahillerden uzakta, kara merkezli olarak yükselen âyanların da zaman zaman kontrol güdüsüyle denizlere yöneldikleri veya güçlendikçe nüfuzlarını deniz kıyısına doğru yayıp sahillere de hâkim olmak istedikleri görülmektedir⁴. Bu mücadelenin

¹ İdamı emredilen şahi Tirebolulu Kel Alioğlu'nun müsademe neticesinde denizden Tuzcuoğlu tarafına kaçtığına dair. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Hatt-ı Hümayun (HAT) 3330.

² BOA, Cevdet Zabtiye (C.ZB.) 2466; Rize kazalarının sahilde olması sebebiyle Tuzcuoğlu'nun deniz tarafından da baskı altına alınabilmesi için iki savaş gemisinin gönderilmesi istenmiştir (BOA, HAT, 22576).

³ Tuzcuoğlu isyanında uzun süre deniz yönünü kontrol eden reisler, Tuzcuoğlu'nun Rize'den Of kasabasına geçmesi üzerine gemilere ihtiyaç olmayacağı gerekçesiyle İstanbul'a geri dönmek istemişlerdi. Ayrıca gemilerin en az bir yıldır denizde oldukları, bakır kaplı olmadıkları için sudan daha çabuk etkilendikleri ve kalafat başta olmak üzere bakımlarının yapılması gerektiği belirtilmişti. Fakat gemilerin geri çekilmelerinin kamuoyunu yanlış bir şekilde yönlendireceği, Tuzcuoğlu'nun affedildiği gibi bir şayiayla valinin şimdiye kadarki çalışmalarını olumsuz etkileyeceği belirtilmiş ve mevcutların geri çekilip yerlerine Tersane-i Âmire'den üç adet yeni gemi gönderilmesi kararlaştırılmıştı (BOA, HAT, 27908).

⁴ Örneğin Tirsiniklioğlu'nun nüfuzunu güçlendirdiği bir dönemde hükümetin gizli bir toplantı yaparak harekete geçmemesi eleştirilerek, Tirsinikli'nin "*verilen emir hilafına Hacıoğlupazarı'nı zabtetmiş olduğu ve buna kanaat etmeyerek...maksadının Tuna ve Karadeniz sahillerini tamamen elde etmek olduğu,*" anlaşılmıştı. (Uzunçarşılı 2010:23); Rusçuk kadısına ve Rusçuk

en önemli örneklerinden birisi de Orta Karadeniz bölgesinde cereyan etmiştir. Orta Karadeniz bölgesinde Çapanoğulları ile Caniklizadeler arasında sürüp giden bir iç mücadele vardı. Bu mücadelenin temelinde, Çapanoğullarının Karadeniz sahiline açılma isteği, Caniklizadelerin, iç kısımdaki kadim Osmanlı sancak ve eyalet merkezlerini ele geçirme arzusu yatıyordu (Koç vd. 2005:254).

Ancak iç kısımlardaki âyanlar için deniz stratejik oyunun bir parçası ve uzantısı olarak algılanırken, sahil âyanları için deniz ve denizcilik aynı zamanda ekonomik ve sosyal bir yaşam biçimi olarak da algılanmış olmalıdır⁵.

Âyanların faaliyetleri ve ilişkileri açısından kara ile deniz arasında coğrafi sınırların ötesinde birbirini bütünleyen bir ilişki söz konusudur. Bu iki alanın sınırları, söz konusu âyanlar olunca iyice bulanıklaşmaktadır. Dolayısıyla âyanları denizciliğe ilgi duyan ya da duymayan, denizci olan ya da olmayan diye bir ayrıma tabi tutmak mümkün görünmemektedir. Hiç kuşkusuz âyanların yükseldikleri dönemde ticaret yolları-ağı ya da nakil araçlarıyla doğrudan ilgileri vardı ve sahip oldukları veya olmak istedikleri ekonomik nüfuz, ulaşım konusu ile doğrudan ilgiliydi. Ülkenin iç kısımlarındaki âyanlarda bu daha ziyade, eldeki artı ya da devlete ait yükümlülüğe konu olan ürünü, bir ticarî artere, limana ya da istenilen yere ulaştırabilme ile ilgili olarak kara ticaret yolları ve ulaşım araçları üzerinde etkili olma isteği şeklinde görülüyordu. Nüfuz bölgeleri merkezi sahilde olan âyanların ise ulaşım yolları konusundaki faaliyetleri hiç kuşkusuz deniz yollarına ve araçlarına hâkim olmaya çalışmaktı.

Osmanlı Devleti’nde sahil kentlerindeki âyanlar, nüfuzlarını artırmadan önce de denize veya denizciliğe yabancı değillerdi. Denizcilik faaliyetlerine dair taşraya yazılan birçok hükümde âyanların da adı geçiyordu. Devlet, denizciliğe ait veya ilgilendiren birçok konuda âyanlara çeşitli görev ve yükümlülükler vermişti. Özellikle kendir, bakır gibi Tersane-i Âmire ihtiyaçlarının mahallinden toplanması ve ilgili merkezlere ulaştırılması sahillerdeki âyanların en çok rastlanılan görevleri arasında görünüyordu. Bunun yanında âyanlar, yalnız gemi yapımı ile ilgili değil gemi kazaları gibi özel durumlarda da merkezi hükümet tarafından görevlendiriliyorlardı⁶. Taşrada

âyanı Tirsiniklizade Ömer Ağa’ya gönderilen hükümde Tuna’da açıkların yapımı için gerekli kerestenin Ruscuk dağlarından kesilmesi istenmişti. BOA, Cevdet Maliye (C.M.L.) 2702.

⁵ Tirsinikli İsmail Ağa, Karadeniz iskelelerine bağlı kazalara kendisi tarafından âyan seçmek sevdasıyla asker gönderdiği -âyan atayarak zulüm yaptığı- ihbar olduğuna dair şikâyet edilmekteydi. Âyanlık mücadeleleri sürerken yaşanan bu olayda, sahil iskeleleri kazalarının âyanlığına taraftarı olanları getirme veya atama kaygıları, sahillerin önemine işaret etmektedir. Dahası duruma tepki gösterenlerin İsmail Ağa ve atadığı âyanlardan devletin hassas olduğu noktaları ele geçirdikleri vurgusuyla şikâyetçi olmaları dikkati çekmektedir. (BOA, HAT, 3207).

⁶ Benderkili kadısı ve âyanına yazılan bir hükümde düşmandan ele geçirilen bir aktarma gemisinin denizin fırtınalı olması sebebiyle Benderkili limanında sığığa oturduğu, karaya

bulunan tersanelerin tamir ve yapımlarından (BOA, C.BH, 4075) fenerlerin bakımına⁷ batan gemilerin tahliye, kurtarılması, tamiri gibi hususlara kadar âyanlardan yardım istenirdi⁸. Âyanların sahilleri korumak ve savunmakla ilgili görevleri, onları ister istemez denizciliğin içine çeken askerî sebeplerden birisiydi⁹. Bunun yanında İstanbul'un her türlü işesi söz konusu olduğunda âyanlara çeşitli büyüklükte tekneler inşa ettirilmesi için emirler gönderiliyordu¹⁰.

Yalnız deniz kıyılarında değil Tuna sahillerindeki âyanların da gemicilik faaliyetleri ile yakında ilgili oldukları bilinmektedir. Rusçuk âyanlarının genellikle "Açıklar Ağası" tayin edilerek ince donanmanın yapımı ve donatılması ile ilgili görev ve sorumlulukları (BOA, C.BH. 841; 5165; 8507), Vidin âyanlarının girdaplarla ilgili görevleri (Kılıçarslan 2010: 59) ve Aşağı Tuna'da Tuna boğazlarına yakın bölgelerde özellikle zahire nakli konusunda bölge âyanlarının yoğun faaliyetleri/görevleri söz konusuydu (BOA, C.BH. 2014; 5165; C.AS, 45770). Hatta nüfuz bölgeleri iç kısımlarda bulunan âyanlar bile bazen devletin getirmiş olduğu yükümlülüklerden dolayı denizcilik faaliyetlerini desteklemek durumunda kalabiliyorlardı (BOA, C.BH, 11030). Zahire yüklenmesi, zahire kaçakçılığı yapılmaması veya yapılmasının engellenmesi gibi görevler konusunda da mahallin âyanlarına hükümler gönderilmisti. 18. yüzyıl öncesinde bu hükümler genelde ilgili birçok kişiye birden yazılan (kadı, naib, diğer memur ve iş erleri) hükümler olup "âyan" da bu grubun içerisinde yer alırdı. Az olmakla birlikte denizcilikle ilgili işlerde tek başlarına sorumlu oldukları veya doğrudan âyanları ilgilendirenler hükümlerin yazıldığı da görülmektedir. Fakat 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren denizcilikle ilgili faaliyetlerde, özellikle gemi inşası başta olmak üzere, âyanların çok daha aktif görev aldıkları anlaşılmaktadır. Gerek gemi yapımı gerekse gemi inşa sektörüne sağladıkları ikincil hizmetlerle ilgili olarak -kazandıkları nüfuz ve etkinlikleri sebebiyle- merkezden gönderilen emirle-

çıkılarak tamir edilmesi eğer tamirlik işi yoksa kalafatlanıp reçinelenerek İstanbul'a gönderilmesi istenmişti. BOA, Cevdet, Bahriye (C.BH.) 581.

⁷ Gelibolu'daki fenerin Gelibolu Âyanı Kalyoncuzade Mustafa tarafından tamir edildiği... (BOA, C.BH, 11747).

⁸ İstanbul'a sevk edilmekte olan 8000 top yelkenlik kirpastan 800 topunu getiren Emin Reis'in gemisi Kemer civarında Aksar mevkiinde battığı, bunların Biga Âyanı Hacı Emirzade Mehmed tarafından çıkarılıp İstanbul'a gönderilmesi ve tersaneye teslimine dair ... (BOA, C.BH, 5943).

⁹ Osmanlı-Rus savaşı sebebiyle Karadeniz sahillerinin ve kalelerinin korunması ile ilgili olarak Sinop Âyanı Kavizade Hüseyin Bey'in görevlendirilmesine dair yazılan hüküm. BOA, Cevdet Adliye (C.ADL), 7414; Yunan isyanı sırasında Batı Anadolu'daki âyanların koruma ile ilgili görevleri hakkında bkz. (Kütükoğlu 1986:133).

¹⁰ Un ve kömür naklinde kullanılan çenber ve çekleve gemilerinin sayılarının gittikçe azalmasından dolayı Şile, Ağva, Karasu, Akçaşar, Alaplı ve Bendereğli kazalarının âyanlarına yenilerinin inşa ettirilmesi istenmişti. (BOA, C.BH, 164).

rin artık çok muhataplı değil yalnızca ilgili âyanlara hitaben yazılmaya başlandığı gözlemlenmektedir.

Devlet, merkezi otorite açısından âyanları kontrol etmeye çalışırken onun paralelinde olarak yine bunların da içinde olduğu denizcilik faaliyetlerini denetiminde tutmak istemiştir. Merkezin, bölgedeki ekonomik faaliyetleri kontrol altına almak için gösterdiği çabalara rağmen 18. yüzyılda devletin denizlere de tam hâkim olamayışı, dahası denizlerdeki yerellik, savaş veya barış ekonomisini tam olarak denetleyememiş olmasına sebep olmuş, bu da bölgede kaçakçılık olarak ortaya çıkmıştır. Âyanların da içinde bulunduğu ve deniz üzerinden yapılan kaçakçılık faaliyetleri, bunları hâkimiyet altına alma çabası içinde olan devleti uğraştırmıştı (BOA, C.ADL, 5983; C.ZB, 627). Keza âyanların sahillerde korsanlık yapan kaptanlarla işbirliği halinde tüccar gemilerinden ele geçirdikleri malları sattıklarına dair örnekler de çoktur (BOA, C.BH, 536).

2- Doğu Karadeniz'de Âyanlar -Âyanların Sahillerde Yükselişleri-

Denize kıyı coğrafyalarda, özellikle Doğu Karadeniz gibi yer şekilleri sebebiyle yerel ulaşımın bile karadan değil, denizden yapılabildiği bölgelerde, yükselmekte olan âyanların denizcilik sektörüne uzak kalmaları mümkün değildi. Doğu Karadeniz ve çevresi doğa şartlarının bir sonucu olarak denize dikey sık aralıklı vadilerle bölünmüş, engebeli ve dik bir araziye sahip olduğu için nakliyat/taşımacılık konusunda insanı denizi kullanmaya itmiştir. Gerek sahildeki merkezlerin kendi aralarında gerekse bölgenin Kırım, Rumeli ve İstanbul bağlantıları çoğunlukla deniz yoluyla yapılmaktaydı. Bu denizcilik faaliyetleri Trabzon ve çevresinde gemiciliğin önemli bir uğraş alanı haline gelmesine yol açmıştır. Bütün bu faaliyetler gemici esnafının zenginleşmesinde, mal mülk sahibi olmasında ve gemiciliğin önemli bir geçim kaynağı olarak ortaya çıkmasında çok önemli faktörlerdi. Geçmişten gelen gemicilik kültürü ile Trabzonlu gemiciler bazen bir nakliyecisi, bazen de bir tüccar gibi ortaklıklar kurarak uzun mesafe ticaretinde yer almışlardır (Aygün 2005:253). Keza benzer bir görünüm Anadolu'nun güneyi için de geçerliydi. Teke Mütessesimi Hacı Mehmed Ağa'nın büyük servetinin kaynaklarından birisi de yörede artan deniz ticaretiydi (Halaçoğlu 2002:64). Belki Tekelioğulları, doğrudan denizle ve denizcilikle ilgi ve işlerin içinde olmamışlardı. Fakat bu durum gelişen deniz ticaretinin kaynaklanan büyük kârdan pay alım isteklerini engellemiyordu. Âyanların, kendileri denizcilikle ilgilenmeseler bile kıyıda deniz ticaret paylarını lehlerine kullanacak şekilde bir ilişkiler ağı geliştirdikleri görülmektedir.

Hiç kuşkusuz âyanlığı ortaya çıkaran şartlar arasında savaşlar önemli yer tutmaktadır. Savaşların getirdiği lojistik hareketlilik, sahillerde bulunan ilgili sınıfların önem kazanmasına sebep olmuştur. Örneğin, 1723'te başlayıp aralıklarla 1749'a kadar süren Osmanlı-İran savaşının sefer güzergahının Doğu Karadeniz sahillerini takip etmesi, mühimmat ve asker naklinin

bu kıyılardaki limanlar kullanılarak gerçekleştirilmesi, ayrıca bölgeden sürekli asker talepleri, Viyana bozgunundan bu yana bu seferlere yerli kulu olarak katılmış olmakla kazanmış buldukları resmi ve askerî sıfatlara dayanarak zaten giderek güçlenmekte olan yarı feodal zümrelerin durumunu kuvvetlendirdiği gibi kıyı hattını da oldukça hareketlendirmişti (Emecen 2001:194). Bu hareketlilik bir taraftan sahillerdeki âyanların güçlenmesine zemin hazırlarken diğer taraftan siyasî mücadeleleri de tetikleyen, özellikle kıyılardaki güçlü ekonomik kaynaklar olan muhasıllıkları ele geçirmek için yapılan mücadeleleri de artırmıştı. Büyük muhasıllıkları ele geçirmek, âyanlar açısından nüfuzlarını artırmanın ve meşrulaşmanın en önemli yoluyla¹¹.

Hiç şüphesiz resmî âyanlığın ortaya çıkması, âyan ve eşraf sınıfının şehirlerde kuvvetlenmesi ile gerçekleşmiştir. Devlet, vilayete ait önemli meselelerde, başı daraldığında “*âyan ve eşrafa*” başvuruyordu (Özkaya 1999: 165). Dolayısıyla Doğu Karadeniz sahillерinde eskiden beri yerleşim yeri olmuş kentlerin âyanlarının yükselişleri önemlidir. Bunun yanında sonradan kentleşen merkezlerin gelişimi, âyanların da kentleşmeyle beraber sahillere inişleri veya sahil kentlerinde ortaya çıkışları, bunların denizcilik faaliyetlerine girişlerine sebep olan unsurlara dikkat etmek-çekmek gerekir. Çünkü Karadeniz sahillерinde âyanlığın güçlendiği dönem ile bazı kent merkezlerinin ortaya çıkışı arasında bir paralellik söz konusudur. Ünye, Fatsa, Giresun, Tirebolu, Trabzon gibi eski kentlerin dışında, Doğu Karadeniz sahillерinin bir çok kasabası 16. ve 17. yüzyıllarda ya hiç yoktu ya da küçük birer iskele-köy olmaktan öteye gitmiyordu (Emecen 2005:17). Günümüzdeki birçok şehir ve kasaba 19. yüzyılın başlarından itibaren kentleşmeye başlamıştı. Sahillerin kentleşmesinde, Karadeniz’in uluslararası da olmak üzere, ticarileşmesinin etkili olduğu açıktır. Dolayısıyla kentleşen sahillерin denizcilik faaliyetleri artarken âyan ve eşraf sınıfının da kuvvetlendiği, mevcut ortamının buna çok uygun olduğu anlaşılmaktadır. Ticarileşme, kentleşme ve âyanların nüfuzlarını artırmaya başlama süreçlerinin birbirlerini destekleyen bir yapı olduğu hatırlanmalıdır. Bölgede âyanlığın yükselişi, yeni sahil kentlerinin ortaya çıkışı ile de desteklendiği ve sahildeki âyanların gelişmekte olan kentlerde ortaya çıkan ekonomik yapı ile yakından ilgili olduğu açıktır. Âyanların şehirle olan ilişkileri, şehir gelirlerini tasarruf eden veya onları devlet adına toplayarak, ya da onları bir biçimde kontrol edenlerin âyanlaştığı düşünülürse, şehirleşme ile âyanlaşma arasındaki doğrudan ilişki daha iyi anlaşılacaktır. Bu noktada, âyanların sahil şehirleri ortaya çıkıp geliştikçe denizcilik faaliyetlerine daha yoğun bir şekilde katıldıkları düşünülmektedir.

Âyanların bizzat kendileri denizcilik faaliyetlerinin içine çekilmeden/dâhil olmadan önce dolaylı olarak denizle ilgili çeşitli görev ve yüküm-

¹¹ Örneğin Canik muhasıllığı, âyanlar açısından adeta Trabzon valiliğine doğru giden bir yol gibiydi. Bu konuda bkz. (Karagöz 2003; 2009; Bay 2005: 73; 2008:85).

lülükler üstlendikleri yukarıda ifade edilmişti. Bunlar arasında belki en önemlisi gümrük iltizamlarının âyanlar tarafından alınmasıdır. Örneğin, liman ve gümrük gelirlerini de içeren Trabzon mukataası mültezimlerinin büyük çoğunluğunu mukataa bölgesindeki ve ona yakın âyanlar oluşturmuştu (Öksüz 2006:234; Aygün 2005:327). Keza, Trabzon limanının savaş bölgesine askerî mühimmat, erzak ve asker naklinde de önemli bir yeri vardı. Bu nakilde bölgedeki âyanlar önemli görevler üstlenmişlerdi¹². Trabzon limanı bu yüzyılda Kafkaslardan Balkanlara, Kırım'dan Anadolu'nun pek çok yerine uzanan ticaret yolu ve ağı için önemli bir merkez olma özelliğini sürdürmüştür. Âyanlar bu iltizamlarla ilgili görevleri üstlenirken, hemen hemen bölgenin tek ulaşım aracı olan denizcilikle daimi bir şekilde alakadar olmak zorundaydılar.

Âyanların bir başka sorumlulukları da madenlerin çıkarılması ve gönderilmesi ile ilgiliydi. Merkezi hükümet, bölgede çıkarılan madenlerin -bakırın- satılmayarak İstanbul'a gönderilmesi ile ilgili daimi olarak âyanlara emirler gönderiyordu. Âyanlar ürettikleri bakırı piyasaya sürmek ya da İstanbul'a göndermek için deniz yolunu kullanmak durumundaydılar. Ekonomik faaliyetlerin üretim, kontrol ve pazara/limana kadar getirilmesi sürecinde etkin/hâkim/söz sahibi olan âyanların limanlardan sonra, söz sahibi olmak istememeleri düşünülemezdi. Elbette ki deniz yoluyla nakliyat sürecini de kontrol etmek istemişler ve müdahil olmuşlardı.

Merkezi otoritenin âyanlardan asker istemesi 18. yüzyılın ikinci yarısındaki savaşlarda daha da yoğunlaştı. Canikli Ali Paşa'dan Karadeniz'in kuzeyinde yapılması istenilen askerî harekâtlar için Canik'ten Perşembe (Vona) İskelesi'ne kadar olan alanlarda toplanılan askerlerin Karadeniz'in kuzeyine geçirmesi istenmişti¹³. Âyanlar merkezli bu askerî faaliyetlerin sahillerdeki deniz ulaşımını da hareketlendirdiği açıktır. Bu hareketliliğin oluşturduğu savaş ekonomisinden yalnızca gemi reislerinin faydalandığını düşünmek pek doğru olmayacaktır. Âyanların bu sürece kayıtsız kalmadıkları, müstakil veya ortaklıklar yoluyla bu deniz trafiğinden pay almaya çalıştıkları tahmin edilmektedir. İleride değinileceği üzere âyanların kendilerine

¹² Gümrük mukataası mültezimi Şatırzade Ömer Ağa'nın özellikle askerî lojistik çerçevesinde denizcilikle ilişkisine dair bkz. (Aygün 2005:255; Öksüz 2006:219).

¹³ Örneğin Gürcistan üzerine askerî bir harekâta bulunacak olan Osmanlı kuvvetlerine katılmak üzere Canik Sancağı'ndan gönderilen kuvvetler Vona İskelesi'nden Faş Kalesi'ne nakle edilmişlerdi. Bu kuvvetlerin başında Canikli Ali Bey (Paşa) vardı. 1766 yılında askerlerin sevklerinin kolaylaştırılması için sahil iskeleleri kadı ve âyanlarından gerekli ihtimamın gösterilmesi istenmişti. Keza daha büyük çaplı bir nakil de Osmanlı-Rus savaşı sırasında olmuştu. Canikli Ali Bey'in 1771 ilkbaharında gönderilmek üzere Anadolu'nun çeşitli yerlerinden toplanan yaklaşık 30.000 askerinin Kırım ve Kefe'ye geçmeleri için gemiler temin edilmiş, Ünye, Vona, Giresun, Trabzon, İnebolu, Abana, Çatalzeytin ve Âyândon iskelelerinden 120 gemi kiralanmıştı. Askerler adam başı dokuzar kuruş bedelle Karadeniz'in karşısına geçirilmişlerdi. Keza 1774 yılında ikinci bir dalga da askerlerin geri gönderilmeleriyle ilgilidir. 23.000 askerinin 15.000 kadarı Karadeniz sahilindeki yukarıda adı geçen iskelelere gönderilecektir (Karagöz 2003:73).

ait veya ortaklıklar yoluyla sahip oldukları gemilerin, bu faaliyetler esnasında yoğun bir şekilde kullanıldıkları anlaşılmaktadır.

Âyanların denizcilik faaliyetleri ile olan ilgisi yalnızca gemi yapımı değil, daha iç bölgelerde olanların dolaylı veya doğrudan yardımı şeklinde de görülüyordu. Batı Anadolu örneğinde olduğu gibi bazen satın alınan bir geminin parası âyanlardan alınan yardımlarla karşılanabiliyordu (BOA, C.BH,11660). Muhakkak ki bazı âyanların denizciliğe olan ilgisi yalnızca askerî seviyede kalırken- yani devletin donanma, asker ve Tersane-i Amire ile ilgili mükellefiyetleri çerçevesinde- bazılarının hem devlet hem de kendi adlarına sivil denizcilik ve ticaret faaliyetleri dikkati çekmektedir. 18. yüzyılın ilk yarısı ve ortalarında âyanların denizcilikle ilgili faaliyetlerinin merkezinde daha ziyade askerî hususlar yer almaktadır. Yüzyılın son çeyreğinden sonra gemi sahibi olma ve deniz ticareti hususunda daha fazla rol oynamaya başladıkları, 19. yüzyılın başlarından itibaren ise Karadeniz'de ticarete gittikçe daha yoğun bir biçimde katılmış oldukları düşünülmektedir. Karadeniz ticarileştikçe onların da zorlu ancak kârlı bir faaliyet olan denizciliğe gittikçe artan bir oranda ilgi göstermiş olmaları muhtemeldir.

3- Âyanların Denizcilik Faaliyetleri

a) Savaş Gemileri Yapımı

Osmanlı donanması için yalnız Tersane-i Amire'de değil taşra tezgahlarında da gemiler yaptırılıyordu¹⁴. Taşrada gemi yapım işleri genellikle ilgili bölgenin ileri gelenlerine, âyan, vovyvoda ya da mutasarrıfına havale edilmekteydi (BOA, HAT, 1521). Âyanlığın taşrada nüfuzunun henüz artmadığı dönemlerde merkezden çavuş veya kapıcıbaşı unvanını taşıyan bir memur tam yetki ile gemi inşa edilecek yere gönderilirdi. Bu memura "emin" "mübaşir veya "nazır-ı kalyon" da denilmektedir. Gemi inşası konusunda her türlü mahalli idarecinin üstünde olan bu kişilerin yanında kadı, naib, dizdar, beşlü ağası, yeniçeri serdari ve kethüdayeri gibi idareciler merkezden emir aldıkları takdirde gemi yapımında ona yardımcı olmak mecburiyetindeydiler. Fakat 18. yüzyılda, merkezden gönderilen memurların yetkilerini kullanmakta zorlanmaları, bu gibi işlerde yerli âyan ve eşrafın kullanılmasına yol açtı. Âyanların nüfuzlarının artmasıyla taşra tezgahlarındaki gemi yapım işleri ve eminlik görevi, ilgili yörenin âyanına verilmeye başlandı (Ünal 2006:361; Güler 2003:37).

Sinop tersanesinde gemi yapım işiyle ilgili olarak verilmiş bir tabloda özellikle 17. yüzyıl sonu ve 18. yüzyıl başından itibaren sorumlu memur

¹⁴ Karadeniz'in Anadolu sahillerinde gemi inşa olunan mahaller Karasu, Milas, Sakarya, Akçaşehir, Alaylı, Karadeniz Ereğlisi, Filyos, Bartın, Amasra, Tekkeönü, Delikli Şile, Karaağaç, Mise, Zarine? Gedros, İnebolu, Kiran, Çatalzeytin, Fakaz, Ünye, Abana, Âyandon, İstfan, Kuruca Şile, Sinop, Gerze, Samsun, Trabzon, Giresun; Rumeli sahillerinde ise; Midye, Çingane, Vasilkoz, Süzebolu, Bergos, Ahyolu, Misivri, Varna olarak gösterilmiştir (BOA, HAT, 27923-C).

olarak kapıcıbaşı ünvanlı kişiler ve ağalar olduğu görülmektedir (Ünal 2006:355). Bu da bölgede gemi yapım işinde en azından sorumlu kişiler olarak âyanların gittikçe daha önemli roller üstlendiklerini göstermektedir. Âyanların etkinliklerinin arttığına işaret eden nispeten erken tarihli bir belgede işkanpavye ve kancabaş gemilerinin inşaları için gerekli olan kerestenin “*koru-yı hümayundan*” kesilmesi emrine Şile âyanlarından Semerci-oğlu Ömer Ağa ve Süleyman’ın “*biz nefs-i Şileden ağaç kestürmeyüz*” diyerek engel olmaya çalıştıkları görülmektedir. Bu âyanlar, köyleri halkına isabet eden keresteyi verdirmediği gibi eşkiyalıkları sebebiyle kaza naibini de kaçmak zorunda bırakmışlardı (BOA, C.BH, 11603). Âyanların, bölgede nüfuz kazanma isteklerinin dışında, kereste vermemelerinin muhtemel sebebi, gemi yapım işini üstlenmek veya miri fiyatların ucuzluğu sebebiyle piyasaya verdikleri kerestelerden daha fazla kâr elde etmek arzusu olmalıdır. Âyanların güçlenmeye başladığı döneme denk düşen bu belge; onların merkezden gemi yapımı için gönderilmiş nazır ya da mübaşirlerin işlerini zorlaştırdıkları, Şile gibi İstanbul’a yakın bir alanda “*koru-yı hümayun*”dan ağaç kesilmesine karşı çıkabilecek kadar güçlendiklerini göstermektedir. Âyanların bu davranışları onların İstanbul’dan daha uzakta olan bölgelerde gemi yapım işinin merkezine nasıl oturduklarını anlamamıza da yardımcı olabilir.

Erken dönemlerde merkezden yazılan emirlerde, âyanların da yer aldığı görülmektedir. Fakat bu emirlerde âyanların hayli arka planda ve genellikle gemi yapım işinin kolaylaştırılması, malzemelerin temini, gerekli yerlerden alınması ya da iletilmesine yardımcı olunması gibi ikincil unsur olarak kullanıldıkları anlaşılmaktadır. 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gelen emirlerde ise âyanların ilk ve genellikle tek isim olarak “*kalyon nazırı veya emin*” sıfatıyla gemi yapım işinin merkezinde oldukları görülmektedir.

Âyanların yalnızca Karadeniz’de değil Batı Anadolu (BOA, C.BH, 10243) ve Rumeli sahillerinde birçok yerde gemi yapım işinde çok daha aktif rol oynadıkları (adeta bir gemi inşa müteahiti gibi) anlaşılmaktadır¹⁵. Örnek olarak Tavaslızâde ailesi verilebilir. Aileden Ömer Ağa’nın etrafı denizlerle çevrili ve tersanesi bulunan bir sancağın mütesellimi olması onun Bodrum tezgâhlarında kalyon inşası için görevlendirilmesinde etkili olmuştur. Osman Ağa zamanında nüfuzu artan aile, merkezi otoritenin kurulma aşamasında büyük problemlerle de karşılaşmıştır (Kütükoğlu 2011:449). Osman Ağa devri, aile açısından malî gücün artırılmasına rağmen bölgedeki iktidarın yavaş yavaş kaybedildiği ve devlet-âyan mücadelesini de açığa çıkaran

¹⁵ Ege’de Kuşadası sahasında gemi yapımı işi âyanların uhdelere veriliyordu. Karaosmanza-de Hacı Ahmed’e yazılan hükümde Kuşadası sahasında inşası emredilmiş iki kırlangıç sefinesi için burada kereste ve amele tedariki mümkün olmadığı bildirilmiş bunun üzerine Kazdağlı’ndan inşa olunmaları için emir verilmiştir. Fakat burasının uzaklığı sebebiyle tekrar eski yerinde inşalarına karar verilen gemilerin bir an önce inşalarına başlanması istenmişti (BOA, C.BH. 2891; 2971).

inişli çıkışlı bir macera dönemidir. Kaynaklarda Osman Ağa'ya ait ilk bilgilerin 1801 yılında kapıcıbaşı olarak Limni'de firkateyn inşasında görev almasıyla ilgili olması dikkati çekmektedir. 1825 yılında Mora'daki Rum isyanı üzerine sınırları korumak ve isyanı bastırmak için sevk edilen orduya katılan Osman Ağa 1826 yılında ise Bodrum'da gemi yapımıyla görevlendirilmiştir. Kalyon yapımındaki görevinden sonra Menteşe Sancağı Mütesellimi ile Denizli Hassı Voyvodalığı görevine, "*mirahur-ı evvel-hazret-i şehriyâri*" pâyesiyle getirilmiştir. Oğlu Mehmed Ağa'ya ise "*dergâh-ı âli kapıcıbaşılığ*" unvanı verilmişti. Ancak, bu tarihten itibaren Osman Ağa'nın hayatında zikzaklar başlamıştır. İdari görevlerini kullanarak nüfuzunu ve servetini korumaya çalışırken sürekli bir şekilde devletle karşı karşıya gelmiştir. Merkezi hükümet ise pervasız tavırları karşısında Osman Ağa'yı yargı gücünü kullanarak zayıflatmaya çalışmıştır. Açığa alınan, cezalandırılan Osman Ağa ise tekrar eski görevine gelebilmek için af dilemiş ve araçlar koymuştur (Ertaş 2012:117). Bu örnekte görüldüğü üzere gemi üretim işinin âyanlar açısından kârlı, bir iş olduğu anlaşılmaktadır¹⁶. Bu kârlılığın sadece ekonomik değil, devlet üzerinden sağlanan (bu örnekte iade edilen) saygınlık, rakipleri arasında sıyrılıp yükselme gibi unsurlar düşünüldüğünde daha da önemli hale geldiği ve anlam kazandığı anlaşılmaktadır.

b) Âyanlar Mücadelesinde Gemi Yapım Görevinin Etkileri

Gemi inşa işi, âyanların yükselmesi, itibarlarının artmasının bir aracıydı¹⁷. Âyanlar gemi inşa işlerini üstlenmekle yalnız ekonomik olarak kârlı bir işe girişmiş olmuyor, aynı zamanda merkez ve rakipleri indinde de nüfuz ve güç elde ediyorlardı¹⁸. Dolayısıyla gemi yapım işini üstlenmek, âyanlığı ele geçirmek isteyenlerin elini güçlendiren bir husustu. Bu faaliyetin bir mücadele aracı olarak kullanılması yalnız Karadeniz değil, Anadolu ve Rumeli'deki diğer bazı sahalarda da görülmektedir. Karadeniz bölgesinde, özellikle Sinop, Bartın ve Ereğli havzasında, âyanlık mücadelesinde gemi inşa faaliyetlerinin bir araç olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bu bölgede gemi üretim işinin çok daha önemli olduğu ve yerel yönetimi temsil eden âyanlığın diğer mükellefiyet ve nüfuz araçlarıyla çok daha iç içe geçmiş olduğu anlaşılmaktadır.

¹⁶ Ereğli sahasında firkateyn inşasına memur olan İsmail Ağa kendisinden önce Müteveffa Yusuf Paşa'nın hazinedarı Mehmed Emin Ağa'ya inşa için günlük sekiz kuruş maaş tayin olunduğunu, kendisi için de aynı miktarın verilmesini talep etmişti, başmuhasebe diğer gemi inşa sahalarda da aynı uygulamaların olduğunu bildirmiştir (BOA, C.BH, 468).

¹⁷ Bendereğli Âyanı Mustafa Ağa marifeti ile yapılıp tersaneye gönderilen kalyonun metaneti ve resaneti beğenildiğinden kendisine kapıcıbaşılık verilmesi istenmiştir (BOA, C.BH. 7307).

¹⁸ Sinop âyanı Kavizade Hüseyin Bey'in Sinop sahasında inşa ettirdiği kalyonun muhasebesini görmek için Raşid Efendi gönderilmiştir. Yapılan incelemede kalyon inşası için fazladan talep edilen 42000 kuruşun 32000'inin Kastamonu mütesellimine ve 10000'inin ise hâkimine ikramiye olarak verildiği ortaya çıkmıştır. Bu usulün adetten olduğu belirtilmişse de hazine bu kadar para alınmasını doğru bulmamıştır (BOA, HAT, 28286).

Âyanlığa giden ekonomik güç ve nüfuzun bir göstergesi olan mütesellimliğin kime verileceği hususu, bazen Kastamonu ve Sinop örneğinde olduğu gibi denizcilik faaliyetlerinin sürdürülmesiyle doğrudan ilgiliydi. Gemi üretim faaliyetleri o kadar önemliydi ki; bir bölgedeki âyanın belirlenmesi veya bir âyanın diğerlerinden ön plana geçmesi bu faaliyetlerin devam ettirilebilmesiyle ilişkilendirilmişti (BOA, HAT, 553).

Kaptan-ı Derya Gazi Hüseyin Paşa'nın tavrında eski Kastamonu Sancağı mütesellimi Hasan Bey'in marifetiyle Trabzon valisi ve Canik muhassılı Mahmud Tayyar Paşa nezaretiyle Sinop sahasında inşa olunmaya başlanan bir kalyonun dört yıl olmasına rağmen bitirilemediği ve tezgâhta kaldığı belirtilmiştir. Kalyon kerestesinin kesilmesi ve nakledilmesi Sinop ileri gelenlerinden Kavizade Ali Ağa'ya ihale olunmuştu. Kendisinin kereste temini konusunda hiçbir kusuru olmadığını hatırlatarak, "...Kastamonu mütesellimliği uhdesine verilmiş olduğu için kalyonun inşasının tamamlanması meselesi de kendisine verildiği takdirde çabucak bitirileceği taahhüdüde..." bulunmuştur (BOA, C.BH, 6149). Gerçi bitmek üzere olan bir kalyonun tamamlanmasına nispeten kolay ve getirisi fazla olabileceği için talip olmuş olma ihtimali varsa da, uhdesine mütesellimlik verilmiş olan Kavizade'nin, gemi inşa işini de istemesi bu iki görev arasında doğrudan bağ kurulduğunu göstermektedir.

Diğer bir örnek, bir mukataayı, gemi üretim faaliyetlerini kullanarak malikâne şeklinde elde etmeye çalışan âyanla ilgili olarak görülmektedir. Sinop sahasında inşasına memur olduğu birinci kalyonu Tersane-i Âmire'ye teslim ettiğini, ikinci kalyonun bitirilmesinin yakın olduğunu, şalope ve kırlangıç gemilerinin de noksansız bir şekilde hazırlanmakta olduklarını belirten sâbık Kastamonu Sancağı Mütesellimi Hacı Ali Ağa, masrafları için devlet tarafından verilmiş olan meblağ dışında kendisine hiçbir ödeme yapılmadığı ve alacağını kaldığını belirtmektedir. Bundan dolayı borçlarını ödemeye imkânı kalmadığı ve son raddede olduğunu bildirerek Kastamonu mukataasının yeni şartlarla malikâne olarak uhdesine verilmesi talebinde bulunmuştur (BOA, C.BH. 5591). Hacı Ali ismindeki zatın eski âyanlardan olduğu anlaşılmakta ve mukatayı daha önce tasarruf ettiği "*sâbık Kastamonu Sancağı Mütesellimi*" ifadesinden anlaşılmaktadır. 51,5 ve 47,5 zira olmak üzere inşaları emredilmiş iki kalyondan 51,5 zira bir kıtası tamamlanmış ve denize indirilmiş, diğerinin de yakında biteceğini belirtmiştir. Devletin, mukataayı kendisine vermektense alacağına karşı aynı ve nakit ödeme yaparak bu isteği geçiştirmesi dikkati çekmektedir (BOA, C.BH. 5591). Bu olay örneğinde isteği gerçekleşmemiş görünüyor fakat mukataaya ulaşmak için gemi yapıcılığı faaliyetini bir araç olarak kullanması bile bu faaliyetlerin devlet için önemine işaret etmektedir.

Gemi inşa faaliyetlerinin aksamamasını isteyen devlet, zaman zaman bu duruma sebep olan âyanları cezalandırmaktan kaçınmadı. Donanma kalyonları tamirâtı için Kazdağı'ndan kesilen kerestelerin nakline muhalefet

eden ve işin tatil edilmesine sebep olan Balya Kazası Âyanı Halil'in itaat etmemesi üzerine Midilli adasına sürgün edilmesi için Bergama voyvodası ve civar âyanlara emir yazılmıştır (BOA, C.BH. 8550). Hatta gemi inşa işinin bazen bir af gerekçesi veya taahhüdü olarak kullanıldığı görülmektedir. Milas âyanından Hasançavuşzadenin Yeğeni Ali'ye yazılan bir emirde Daha önce Bodrum'da Hasançavuşzade Hacı Ahmed'in "*suçlarını affetme mukabil*" 47 buçuk zira uzunluğunda kalyon inşa etmekte iken öldüğü belirtilmiş ve yarım kalan inşaatın tamamlanması işinin oğlu Halid'e (Menteşe mütesellimi Elhac Ebubekir'in taahhüdünde) havale olunması kararlaştırılmıştır (BOA, C.BH, 11776).

Zaman zaman, gemi yapım işini aksatan âyanlardan bu görev alınır başkasına verilir¹⁹. Ama daha da dikkati çeken husus âyanların gemi inşa görevlerini yerine getiremeyip merkezin gözünden düşmeleri ve bu gerekçeyle âyanlıktan alınabilmeleriydi. Sinop örneğinde görüldüğü üzere gemi yapım işindeki eksiklikten dolayı Kavizade Hüseyin Bey âyanlıktan alınmış, evlad ve iyaliyle İstanbul'a çağırılmıştır. Uhdesinde olan ve Sinop'ta inşa edilmekte olan kalyonun inşasının yarım kalmaması ve biran önce tamamlanıp denize indirilmesi için başta Hüdavendigâr Livası valisi Mustafa Mazhar Paşa olmak üzere, Sinop, Gerze ve Taşköprü kazaları naiblerine gerekli emirler verilmiştir. Gerçi bu olay merkezîyetçiliğin yerleştirilmeye ve âyanlığın nüfuzunun kırılmaya çalışıldığı II. Mahmud dönemine rastlamaktadır. Yani, âyanlıktan alınmasının tek sebebi gemi yapım işindeki ihmallerinden kaynaklanmamış olabilir ve bu değerlendirmeye bir ölçü teşkil etmeyebilir. Fakat yine de devletin gemi inşa faaliyetleri ve âyanlık çerçevesinde bir düzen arayışında olduğunu göstermektedir (BOA, C.BH. 2629).

Gemi inşa faaliyetleri zaman zaman âyanların ölümü, mücadeleleri veya bağlı buldukları daha büyük âyanların çeşitli sebeplerle merkezi otoritenin gözünden düşmeleri, üzerlerine gidilmesi veya ortadan kaldırılmaları üzerine geçici olarak sekteye uğrayabiliyor, inşaat işleri ertelenebiliyordu. Âyanların birbirleriyle veya merkezi otorite ile yürüttükleri mücadeleler gemi inşa işini geciktiren sebepler arasındaydı. Bölgede nüfuz sağlayan âyan, bir öncekinin yarım kalan inşa faaliyetlerini tamamlamak görevini de üstleniyordu. Bu da merkezi hazine için genelde inşaat maliyetini artıran ek masraflar demektir (BOA, C.BH, 1062).

Âyanlar açısından gemi yapım işi ve onun getirdiği sorumluluklar, âyanların bölgedeki otoritelerini pekiştirmede bir araç olarak kullanılmıştır. Âyanlar, otoritelerini bu görev üzerinden elde ettikleri nüfuzla gerçekleştirme yoluna gidebiliyorlardı. Ereğli İskelesi'nde kalyon inşasıyla görevlendirilen Ali Ağa, hem Ereğli hem de çevre kazalar ahalisi tarafından muhalefetle karşılaşmıştır. Genelde taşradaki yeniçeri zümresinden bazıları gemi

¹⁹ Akçayşehir İskelesi'nde kalyon inşası ile vazifelenen Bolu Voyvodası Ömer'in, masraflar için 21000 kuruş verilmesine rağmen iki yıldır bir şey yapmadığı ve çevresine baskı ve zulüm yaptığı için inşa görevinin başkasına verilmesi istenmiştir (BOA, C.BH, 872).

için gerekli malzemelerin temin edilmesini engelleyerek inşaatın tatiline sebep olabiliyordu. Bu sebeple görevli âyan, Ereğli sahasındaki kazaların hâkim, zabıt ve ileri gelenlerine hitaben bir emr-i ali yazılmasını istemiştir. Bunun üzerine inşaata engel olanların bildirilerek sürgün ve kalebind edileceklerine dair bir emir gönderilmiştir (BOA, C.BH, 7632).

Âyanların, kalyon hizmetinde kullanmak üzere halka baskı yapmaktan kaçınmadıkları ve onları çeşitli yükümlülükler altına sokmaya çalıştıkları görülmektedir. Gemi yapım faaliyetleri ile ilgili olarak devlet tarafından vazgeçilemezliklerine/önemlerine binaen bunu bir baskı aracı olarak kullanmaktan çekinmedikleri anlaşılmaktadır. Örneğin inşa edilen kalyonu denize indirmeleri hakkında âyan tarafından aldıkları emre binaen Devrek kazası ahalişi, azarlanmak ve dövülmek suretiyle gemiyi indirmeğe mecbur edildikleri konusunda şikâyetçi olmuşlar, fakat Sinop'a sürülmüşlerdi. Mağduriyetlerinden dolayı affedilmeleri ve serbest bırakılmalarını istemişlerdir (BOA, C.BH. 1239). Zaman zaman merkezi otoritenin âyanlardan istediği ve beklediği gemi yapım işi konusundaki görevlerin suistimal edildiği de görülmektedir²⁰.

Sinop, Bartın, Ereğli sahasında âyanlık mücadeleleri ile gemi yapım işi iç içe geçmiş gibidir. Dolayısıyla taşrada âyanlar yükselirken gemi inşa ameliyesi, âyanlık tartışmalarında bir araç olarak kullanılmaktan kurtulamamıştır. Muhalifler gemi yapımını engelleyerek iktidardaki âyanın gözden düşmesine çalışırken; devletin, gemi inşasını feda edemeyeceğini bilen âyan ise bu durumu rakiplerini safdışı bırakmak için kullanabilmektedir. Sinop sahasında firkateyn inşasıyla görevlendirilen Kavizade Hüseyin Bey ile ilgili bir araştırmada; Hüseyin Bey'in babası müteveffa Ali Bey ile Sinop kazası ahalisinden ve kadılarından Abdülkerim Efendi'nin geçmişte âyanlık için mücadele ettikleri belirtilmiştir. Bu rekabetten kalan gazele, ilgili kişi Keseroğlu Küçük Hafız, Sadık Efendi ve yeniçeri zümresinden Süleyman Yazıcı, Seyyid Haliloğlu, Seyyid Mehmed ve Hacı Dilbazoğlu İsmail ile yeniden anlaşarak bazı kişileri tahrik etmişler ve inşası bitmeye yakın 37,5 zira bir miri ticaret gemisinin yapımını durdurtmuşlardır. Durumdan şikâyetçi olan Kavizade gemi inşa işini engelleyenlerin Kastamonu'ya sürgün edilmelelerini sağlamıştır²¹.

²⁰ Örneğin Kaptan Paşa'nın donanmanın güçlendirilmesi gerektiği konusundaki tavrı görüşülerek, taşra tezgâhlarında gemi yaptırılması bildirilmiştir. Ancak Menteşe mütesellimi Ömer Ağa ve Biga Sancağı mütesellimi Osman Bey'in oğlu "*mürtekeb kimesnelerden olmalarıyla birer sefine inşa edeceğiz diye ahali-i fukaradan üçer sefine tekâlfî tarh ettikleri*"nden şikâyet edilmekteydi. Bu sebeple öncelikle üç ambarlı geminin tamamlanması ve muhtaç olanların tamirlerine ihtimam gösterilmesi, daha sonra ise taşra tezgâhlarına gemi koyulması işine bakılmasının uygun olacağı belirtilmiştir (BOA, HAT, 13634).

²¹ Sinop sahasında inşa olunmakta olan bir miri ticaret gemisinin yapımını durdukları gerekçesiyle Kastamonu'ya sürülen Sinop sakinlerinden ve yeniçeri zümresinden Süleyman Yazıcı ve Seyyid Haliloğlu, Seyyid Mehmed ve Dilbazoğlu İsmail adlı şahısların müdahale etmeyeceklerine söz vermeleri üzerine affedilmeleri istenmiştir (BOA, C.ADL, 152; C.BH. 4476).

Âyanların birbirleriyle mücadeleleri ve gemi yapımını kullanarak merkezi nasıl etkilemeye çalıştıklarını gösteren bir başka belgeye göre ise, Bartın Âyanı Çavuşzade Mehmed Ağa'nın Amasra'da inşa ettirmekte olduğu fırkateynin bitirilerek denize indirilmesi istenmiştir. Fakat âyanlık mücadeleleri, geminin denize indirilmesini geciktirmişti. Bartın Âyanı olan Çavuşzade, Amasra kazasını da idare ediyordu. Bu sebeple gemi Amasra'da inşa edilmekteydi. Fakat Çalikoğlu, Amasra'ya âyan olarak atanınca problemler çıkmaya başladı. Fırkateynin kereste dâhil birçok gereksinimi ertelenmeye ve karşılanamamaya başladı. Yapılan müdahalelerden dolayı diğer geminin bu şartlar altında inşa edilemeyeceği Çavuşzade tarafından bildirilmiştir. Bu sebeple ya Amasra âyanlığının kendisine verilmesi ya da gemi inşa görevinin kendisinden alınmasını istemiştir. Çalikoğlu Hasan Ağa'nın kaza halkını tahrik ederek kendisi ile ilgili fesat çıkardığı, günde üç defa mübaşir göndererek çalışmasını engellediği ve kendisine baskı yaptığı konusunda şikâyetçiydi. Hatta Çalikoğlu Hasan Ağa'nın, Bartın kazasının fırkateyn inşasında bulunan köylerine kendisine taraftar muhtarlar seçtirip inşaatı engellediği, fesad ve tahrik ile Amasra kazasına âyan seçildiği, inşaatta gerekli malzemelere müdahale edip verdirtmediğinden (felenkler için gelmiş olan dağ mimarını kovduğu) şikâyetle Çalikoğlunun uzaklaştırılmasını, mümkünse sürülmesini istemiştir (BOA, HAT, 27923-A,H).

Bölgede âyanların seçilmesinde gemi inşasıyla ilgileri sebebiyle kaptan paşalar da görüş belirtiyorlardı. Nitekim Bartın ve Amasra âyanı olan Mehmed Ağa'nın azledilerek yerine Benderkili Âyanı Mustafa Ağa'nın kadeşi İsmail Ağa'nın seçilmesi için Kaptan Paşa Babiâli'ye bir takrir sunmuştu. Babiâli, bu teklifi kabul ederek âyanlığın "*fırkateyn-i hümayun inşası memuriyetinin inzimamıyla*" İsmail Ağa'ya verilmesini uygun bulmuştur. Önceki âyanın azil sebepleri arasında uygun kereste kullanmadığı ve ahalinin de kendisinden hoşlanmadığı belirtilmiştir. Ayrıca yeni atanan âyana doğrudan fırkateyn inşası memuriyeti ve sorumluluğunun yüklenmesi, gemi inşa görevinin bu sahalarda âyanlık seçimlerinde önemli bir rol oynadığını göstermektedir (BOA, HAT, 48857).

Bu dönemde gemi yapım işi konusunda âyanlar arasında bir rekabet olduğu bir başka deyişle âyanlar arasındaki rekabetin gemi yapım işi üzerinden de sürdürüldüğü anlaşılmaktadır. Her bitirilen gemi, bu işle görevli âyanın kuvvet ve kudretinin artmasını sağlarken hasımlarının düşmanlıklarını da çekebiliyordu. Bu sebeple âyanlar arasındaki rekabet ve mücadelenin bir sebebi de "*gemi nazırlığını*" elde etmektir. O dönemde halk arasında saygınlığı olan ve korvetlerin yapımından sorumlu, Çalıkzade Hasan Ağa'nın gemi nazırlığını, aynı zamanda akrabası olan İbiş Ağa'ya kaptırmasıyla ilgili çekişme ve dedikodular İstanbul'a kadar ulaşmıştı. İlimli ve insafli bir yapıya sahip Hasan Ağa'nın yerine geçen İbiş Ağa'nın sert ve zalim olduğu, halk arasında yakınmalara ve şikâyetlere yol açtığı belirtilmekteydi. Bartın ileri gelenlerinden bir heyet çağırılarak ifadeleri dinlenmiş ve isim vermeden

Çalıkzade'nin bu göreve getirilmesi doğrultusunda görüş bildirmişlerdir. Fakat merkezin, birbirleriyle yaptıkları mücadeleden yıpranmış olmalarından olsa gerek, gemi nazırlığına her ikisini de atamayarak Çavuşoğlu Mehmet Ağa'yı seçtiğini görmekteyiz (Toksoy 2009:85).

Halk bazen gemi yapım işi ile ilgili âyanlar yoluyla üzerlerine verilen mükellefiyetlerden çeşitli şekillerde kaçmaya çalışıyordu. En çok kendir ve kereste temini hususunda karşılaşılan bu durumun halk-âyan-devlet ilişkilerinin de zarar görmesine sebep olduğu anlaşılmaktadır (BOA, C.BH, 7012).

Âyanların yalnız gemi yapım işi değil limanların temizletilerek gemi inşasına hazır hale getirilmesi ile çalışmalarını da oluyordu. Midilli sahasında Mustafa Ağa marifetiyle bundan önce 45 zira *meze güverte bir korvet* inşa edilmiş ve denize indirilmişti. Tezgâhın boş kalmadan bir yenisine başlanması istenmişti. Fakat limanın sığılığı 45 ziradan büyük bir geminin yapılmasına ve indirilmesine müsaade etmiyordu. Otuz yıl öncesine kadar limanın daha derin olduğu, fakat bazı döküntülerle dolduğu anlaşılmıştı. Limanın biraz temizlenmesi durumunda 49 zira, tersane tarafından tarak ve sandal gönderilerek temizlendiği takdirde daha önce inşa edilerek denize indirilmiş olan 53 zira büyüklüğündeki kalyonların yine indirilebileceği belirtilmişti (BOA, HAT, 28142; 28168). Keza Bartın Âyanı Çalıkzade Hasan'a yazılan hükümde daha önce Bartın'da yaptırdığı ve bitirdiği korvetin yerine tezgâha bir fırkateyn koyması ve yaptırması istenmiş; fakat limanında genellikle beş karışdan fazla su bulunmadığı, fırkateynin meze güverte inşa olunduğu takdirde ise denize indirilmesinin zor olacağı belirtilmiş, bu sebeple Bartın'dan üç saat uzaklıkta Amasra Limanı daha derin olduğu için fırkateyn inşasının burada yapılması istenmişti (BOA, C.BH, 8137).

c) Gemi Yan Sanayi veya Malzemelerinin Karşılanması İle İlgili Görevler

Âyanların yalnızca doğrudan gemi yapım işinde değil, kereste, kendir, demir, tel, zift ve katran, üstüğü, peksimet ve asker temini gibi gemi inşa ve donanımında kullanılan her türlü malzeme ve elemanın karşılanması sürecinde de görev aldıklarını görmekteyiz (BOA, C.BH, 9214; 9070; 9128; 8896; 6805; 3976; 2549; 2470).

Âyanların donanma kalyonlarına denizci/kalyoncu bulma ile ilgili yükümlülükleri onların denizcilerle olan ilişki ve irtibatını da sağlamıştı. Ellerinin altında denizcilik tecrübesi olan adamların olması, gerektiğinde kendi sivil ticaret gemilerinde kullanabilmelerine imkân tanımış olmalıdır.

Âyanlara ister gemi yapım işinde birinci derecede sorumlu olan emin sıfatıyla, isterse çevrede uygun ormanları olan bir bölgenin âyanı olması hasebiyle kereste temini konusunda önemli görev düşüyordu (BOA, C.BH, 8951;163). 18. yüzyılda gemi yapım işi merkezden gönderilen emirlere havale edilirken kereste temini vazifesi, içinde âyanların da bulunduğu di-

ğer yerel görevlilere veriliyordu. Fakat yüzyılın ikinci yarısında kalyon nazırları gerekli kerestenin sağlanması görevini de üstlenmişlerdi.

Kereste temini zor, meşakkatli, külfetli bir işti. Batı Karadeniz sahası ormanları yalnızca yerel gemi üretimi için değil, Tersane-i Âmire'nin savaş gemisi üretimi için de kereste deposu olarak kullanılmıştı. Gemi üretim sahalarının yakınlarında hatta ardülkelerinde gerekli vasma uygun kereste bulunmadığı zamanlar oluyordu (BOA, C.BH, 3899). Sinop sahasında Kavizade Hüseyin Bey'in inşa ettirdiği 66 zira uzunluğunda bir kalyonun tezgahı hazırlanarak omurga ve bodoslama takımının Canik tarafından gönderilmesi istenilmişti. Sinop ve çevresindeki dağlardan kesilmesi için Kastamonu'dan dağ mimarı getirilmiş, Sinop tarafında çok gezilmiş ve gerekli baltacı amelesi ayarlanmış olmasına rağmen omurga ve bodoslama uygun ebatta cins kereste ve ağaç bulunamamıştı. Bulunabilen 154 adet kereste, Karacakum ve Fındıkağzı sahiline nakledilmişti. Kalyonun inşası için gerekli 858 adet ecnas kerestenin bulunup sahaya ulaştırılması için Canik muhassılı vekiline emir verilmişti (BOA, C.BH, 9526).

Bu bölgelerden elde edilen kerestelerin Tersane-i Amire'ye getirilmesi de ayrı bir sorundu. Devlet bunun için –yani sahillere indirilen keresteleri İstanbul'a taşımak üzere- bir taraftan miri ticaret gemileri yaptırırken (BOA, C.BH, 3099), yetişmediği dönemlerde ise tüccar gemilerinden faydalanmaktaydı²². Bu durum özellikle gemi üretimine en yakın olan sahil sahalarında uygun kerestelik ağaçların azalmasına sebep olmuştu²³. Bu sebeple uygun kerestenin temini için daha içeride ve uzakta olan sancak²⁴ ve kazalardaki ormanlık alanlara gidilmeye başlandı²⁵. Bu ise bu kazalardan elde

²² Âyanlar yalnızca kendi sahalarında inşa ettirdikleri gemilerin değil, Tersane-i Amire'nin kereste ihtiyacını da karşılamak zorunda kalıyorlardı. (BOA, C.BH. 4575); Tersane ve Tophane için Sinop ve çevresinden kesilen kerestenin Ünye, Fatsa, Samsun, Giresun ve Tirebolu iskelelerinde kayıtlı 11 şayka ve üç direkli gemi ile İstanbul'a taşınması istenmişti. Fakat bu gemilerden hiçbirisi bölgede bulunamamıştır. Reislerin bazılarının Kırım'da ve İstanbul'da olduğu, bazılarının yerlerinin bilinmediği, bir diğeri ise gemisi eskidiği için yerine yenisini yaptırmaya gittiği belirtilmişti. Hepsisi de Müslüman olan reislerin hiçbirisinin bulunamamış olması, miri görevden kaçınan bir görüntü ve izlenim uyandırmaktadır (BOA, C.BH, 9949).

²³ Uzun yıllar gemi üretim faaliyetleri sebebiyle gemiciliğe uygun büyüklük ve vasıfta ağaç bulunmakta zorlanıldı (yalnız Bartın için değil Sinop için de vaki olduğu görülmektedir) (BOA, C.BH, 1062).

²⁴ Kavizade Hüseyin marifeti ile Sinop'ta inşa olunacak kalyonun postaları hazırlanmış olduğundan Canik Dağları'ndan cins ve buutları yazılı kerestelerin dağ mühendisleri marifeti ile kestirilip gönderilmesi istenmiş ancak dağ mimarları dolaştıkları halde ihtiyaç duyulan kerestenin tamamı bulunamamış, önceki bulunanlar da Samsun'da yapılmakta olan korvet için verilmişti (BOA, C.BH, 11367).

²⁵ Sinop Âyanı Kavizade İbrahim Ağa marifetiyle inşa edilmekte olan 49,5 zira bir fırkateynin bitirilmeye yakın olduğu, ... ancak kapak açar gemilerin çoğaltılması için yapılan çalışmalar ve emirler doğrultusunda eski tezgahlarda da gemi inşa edilmesi... Sinop dağlarında ve çevresinde kerestenin azalması sebebiyle bölgeyi bilenler aracılığı ile Kastamonu sancağı mutasarrıfı Salih Paşa'nın bizzat nezaretiyle 6660 kıta ecnas kerestenin eskiden olduğu gibi Sinop dağlarından ve çevreden kesilerek bu sahaya nakledilmesi istenmişti (BOA, HAT, 23).

edilen ağaçların veya kerestelerin sahillere uzaklığı sebebiyle gemi üretim sahasına ulaştırılması problemini doğuruyordu. Bazı kazalar halkı uzaklık sebebiyle ağaçların kesilip, taşınması yükümlülüğünden kurtulmak için bu konuda üzerlerine düşen mükellefiyet yerine para vermeyi teklif ediyorlardı²⁶.

Gemi yapım işini üstlenen âyanlar kereste temini için her seferinde biraz daha iç kesimlere yönelmişlerdi. Bu durum onları diğer âyanlarla karşı karşıya getiriyordu²⁷. Kereste temini meselesi hayli ağır geliyordu ki halk bundan kaçmaya çalışmıştı. Ancak sözü geçen bir âyan bu yükümlülükleri yerine getirebiliyordu. Bu yalnızca Karadeniz sahilindeki âyanlar için değil Midilli sahasının kereste kaynakları için de geçerliydi. Örneğin Midilli adasında inşa edilmesi kararlaştırılan 45 zira bir kalyonun ecnas kerestesinin Balya kazasından getirtilmesi kararlaştırılmıştı. Kazanın hissesine 300 adet kereste düşmüştü. Fakat kaza âyanı Hacı Ahmedoğlu Halil'in buna muhalefet ettiği bildirilmişti. İstanbul'dan dört-beş defa mübaşir gönderildiği halde her seferinde çeşitli bahaneler uydurarak kerestenin sağlanmasını engellemişti. Bazı kazalar da bundan cesaret alarak taahhüt ettikleri keresteyi göndermeyi ertelemişlerdi. Hepsine emsal teşkil etmesi açısından da Balya Kazası Âyanı Halil'in başka bir yere sürülmesi aksi takdirde kerestenin temin edilemeyeceği bildirilmişti (BOA, C.BH, 8631; 2872).

Âyanlar, gemi inşasında her türlü vasıflı, vasıfsız teknik elemanlara ihtiyaç duyuyorlardı. Bu durum âyanları zaman zaman zor durumda bırakmıştı. Özellikle kalifiye eleman bulmak zordu (BOA, C.BH, 2204). Bunların bazen Tersane-i Amire'den, gönderildiği oluyordu²⁸. Fakat ücretlerinin ödenmesi âyana aitti²⁹. Âyanların, zaman zaman daha alt seviyede ustalar bulmakta da zorlandığı bilinmektedir. Âyanların ücretleri düzenli ödemesinden (BOA, C.BH, 2841), âyanlar arasındaki rekabet ve engellemeler-

²⁶ Benderkili sahasında âyanı bulunan Mustafa Ağa marifetiyle inşa ettirilmekte olan bir kalyon için Bolu ve Viranşehir sancaklarından 9242 kıta kereste istenmişti. Viranşehir sancağına tabi olan ondokuz kazadan on tanesi kereste, dokuz adedi ise bedelini vermeyi teklif etmişlerdi (BOA, HAT, 48326).

²⁷ Sinop sahasında Kavizade Hüseyin Bey marifetiyle inşa olunan 66,5 zira bir kalyon için gerekli kerestenin Kastamonu Sancağı kazalarından tertip edilmesi emredilmiş, bunlardan Taşköprü kazası ileri gelenleri arzuhal gönderip kazalarının iskeleye olan uzaklığı, gerekli hayvanın bulunmayışı gibi sebeplerle kereste mükellefiyetlerinin yerine bedel ödemek şartıyla affedilmesini istemişlerdi. 6216 adet ecnas kereste gereken kalyon için Taşköprülülerin isteğinin bir örneği olmadığı belirtilmiş ve kabul edilmemişti (BOA, C.BH, 5771).

²⁸ Ereğli sahasında inşasına memur olduğu firkateynle ilgili olarak Osman Ağa'ya taşrada teknik eleman sıkıntısı çekildiği anlaşılan bir durum yaşatmıştı. Firkateyn mimarı Sohum'a gönderilmiş, bunun üzerine tersane baş mimarı İsmail halife Yanaki adlı marangoz kalfasıyla beraber Ereğli'ye gönderilmişti (BOA, C.BH, 345).

²⁹ Ereğli sahasında, Viranşehir voyvodası Çalıkzade Hüseyin Ağa marifetiyle inşa olunan firkateynin inşasında istihdam olunmak üzere Tersane emini tarafından gönderilen mühendis, mimar ile beraber beş kişinin aylıklarının Çalıkzade tarafından ödenmesi (BOA, C.BH, 831).

den ve vasıflı eleman bulma konusunda çekilen sıkıntıdan kaynaklanan bu durum gemi inşa faaliyetlerini sekteye uğratabilmekteydi. Âyanlar, gemi inşası için gerekli malzemelerin teminini ve amele ücretlerini gerekçe göstererek devletten talep ettikleri parayı (hak edişleri) bir an önce almaya çalışırlardı (BOA, C.BH, 5275). Bir âyanın gemi inşa işi bittikten sonra görevi bitmez, ya inşa edenden ya da diğer kaza âyanlarından gemi personeli/denizci/gedikli bulmaları istenirdi (BOA, C.BH, 10871).

Âyanların inşa işinde çalışacak kalifiye eleman bulma sıkıntısının, zaman zaman işçiler tarafından istismar edilmeye çalışıldığı görülmektedir. Limni'de Tekfurdağı Âyanı Osman Ağa'nın inşa ettirmekte olduğu gemi için tayin olunan mühendis, kalfa ve dağ mimarıyla, burgucu amalelerin tayinatları ve maaşları konusunda *canib-i miriden* tahsis edilen maaşlarını ellerinde olan senedlerini ibraz ederek almaları gerekiyordu. Fakat senetlerde belirtilenden fazlasını talep etmek için, senedleri göstermekten imtina ettikleri âyan tarafından şikâyet ediliyordu. Bunun üzerine âyan, inşa işinde çalışacak olan kişilerin maaşları ve tayinatları ile ilgili olarak Başmuhasebeden bilgi istemişti (BOA, C.BH, 6005).

Âyanların gözde gelir kaynaklarını kontrol ederek nihayetinde onlara önemli bir ekonomik güç ve nüfuz kazandıracak olan muhasıllığı ele geçirme istekleri, sahillerde onları denizcilikle zorunlu bir şekilde hemhal olmaya itmektedir. Çünkü sahildeki muhasılların Canik örneğinde olduğu gibi, Tersane-i Amire için kendir ve kereste temini gibi yükümlülükleri vardır. Muhassıl olanlar ister istemez bu yükümlülükler dolayısıyla denizcilik faaliyetlerinin içine bir şekilde girmek durumunda kalıyorlardı. Canik muhasıllı olan kişi, donanmanın ihtiyaçları için yıllık 5597 kantar "*tel-i Fatsa ve Kal-yon-ı Hümayun kerestesi*" de vermek zorundaydı. 1741-1795 yılları arasında bu ücret hiç artmadan sabit kalmış, bu tarihten sonra ufak bir artışla 5611,5 kantara, 1801'de 6000 kantara ulaşmıştır. İkincisi "*Bedel-i sancak-ı Canik*" olarak adlandırılan 400 kantar kendirdi ki donanma gemilerinde kullanılan önemli bir hammadde idi (Bay 2008:68; BOA, C.BH, 11182). Zaman zaman bu mükellefiyet çeşitli sebeplerle aksayabiliyordu (BOA, C.BH, 9949; 11797). Ancak, 19. yüzyılın ortalarında dahi Canik ve Ordu taraflarından ham kendir alınmaya devam ediliyordu (BOA, C.BH, 10369).

Âyanlar arası mücadeleyi artıran ve bu nedenle devletin kontrolünü gerektiren bir husus da gemi inşa faaliyetleri için gerekli çok çeşitli ürünlerin farklı kaynak ve yerlerden sağlanması zorunluluğudur. Gemi yapım işi âyanlar arası irtibat ve ilişkiyi gerektiren bir süreçti. Devlet gemi yapım işinde kullanılan malzemeler konusunda geniş bir coğrafyada tedarikçiler aracılığıyla bu işbölümünü kontrol eden bir konumdaydı. İç kısımlardan kerestelerin kesilmesi ve indirilmesi bir âyana, gemi yapım işi bir diğerine, Fatsa teli ve ham kendirin karşılanması görevi bir başkasına veriliyor, Tersane-i Amire ham demiri karşılıyor, yelken bezlerini bir başka bölgeden getiriyordu. Zift ve katran farklı bölgelerden temin ediliyordu. Elbetteki

bunların tamamının aynı bölgeden gelmesi ya da üretilmesi mümkün olmayabilirdi. Bu farklı ekonomik bölgelerin dolayısıyla da bu faaliyeti yürütenlerin arasındaki irtibatı, merkezi otoritenin kurduğuna, ilişkileri belirlediğine kuşku yoktur. Bu durum âyanlar arasındaki kavga ve çekişmeleri artırmaktaydı. Devletin gemi üretim malzemeleri bakımından âyanları birbirlerine bağımlı kılan bir üst otoriteyi temsil ettiği anlaşılmaktadır.

ç) Sivil ve Miri Ticaret Gemileri Yapımı veya Gemi Sahibi Olarak Âyanlar

18. yüzyıl başlarında Karadeniz'de Tersane-i Amire için inşa edilen gemiler ve tekneler dışında birçok iskelede ticaret gemileri de inşa ediliyordu. Bunlar devlete ait ticaret gemileri (miri ticaret sefineleri) ile şahıslara ait özel gemi inşasıydı. Devletin öncelikleri zaman zaman miri ticaret gemilerinden savaş gemilerine doğru kaymaktaydı. Devlet ticaret gemisi olarak yaptırmaya başladığı bir gemiyi, lüzum üzerine savaş gemisine dönürebilmekteydi³⁰.

18. yüzyılın ikinci yarısında Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, artan ticaret hacmi, mevcut Osmanlı bandıralı gemilerin yüksek fiyatlarla adalı Rumlara ve Ruslara satılması gibi sebeplerle iç ticaret için sivil tekne bulunmasında zorluk çekilmeye başlanmıştır. Sivil ticaret gemilerinin yapımının ağır bastığı dönemlerde devlet miri kalyonlar için kereste ve adam bulamamaktan şikâyetçiydi. Kastamonu ve Canik sancaklarında gerek kereste gerekse marangoz, burgucu, kalafatçı, demirci gibi teknik eleman ve amelenin öncelikle donanma kalyonları için çalıştırılması ve bunlar tamamlandıktan sonra tüccar gemilerinde istihdam olunmaları istenilmisti (BOA, C.BH, 12346). Ağaçların mevsiminde kesilip gemi üretim sahasına zamanında indirilmesi bazen âyanları zorluyor, bu ise inşa işlerinin ertelenmesine sebep olabiliyordu (BOA, C.BH, 1062).

Özel sektöre ait gemilerin büyük bir kısmının Karadeniz'deki tersanelerde yapıldığı görülmektedir. Bölgede kerestenin bol, tarıma elverişli alanların az oluşu gemi inşası için ideal bir ortam yaratıyordu. İnşa faaliyetlerinin burayla sınırlı kalmadığı Marmara ve Ege'ye de yayıldığı anlaşılmaktadır. Bartın, Vasilikoz, İstanbul Ağva, Gedros, İnöz, Varna, Anapa, Sinop bu gemilerin yapıldığı merkezler olarak görülüyor. İstanbul'un özel gemi yapım inşasında önemli bir yer tutmamasının sebebi ise devletin inşa malzemelerinin tedariki konusunda kendi tersanesine (savaş gemileri yapımına) öncelik vermesi, İstanbul'daki özel sektöre ait tersaneleri bu malzemelerden mahrum etmesi, hatta bunların akışını engellemesi olarak gösterilmektedir. Bu görüş devletin, hammaddenin büyük kısmını kendi tersanelerine

³⁰ Kemer-i Biga sahasında Ayazmend Voyvodası Hacı Ömer Ağa'ya 35 zira uzunluğunda bir ticaret gemisi inşası emredilmişse de bunun yerine donanmanın ihtiyacı için 38,5 zira bir korvet inşa etmesi hakkında bkz. BOA, C.BH, 5943.

ayırdığı ve özel sektördeki gemi yapımcılarına az miktarda madde bıraktığı konusundaki bir başka görüşü de destekliyor (Çizakça 1999:110). Taşrada âyanların sivil denizcilik faaliyetleri için tam bu noktada çok önemli bir işlevleri olduğu ortaya çıkmaktadır. Hem gemi yapımı hem de denizcilik faaliyetleri açısından özel sektörle devlet arasındaki o ince ve kritik noktada, yani hem merkezi hem de yerel ihtiyaçlar arasında duran âyanların, gemi yapım işindeki konumları onları denizcilik faaliyetleri ile yakından ilgilenmeye itmiş olmalıdır. Âyanların buldukları konum bölgesel kaynakları bir taraftan devletin ihtiyaçları için savaş gemisi, diğer taraftan da yerel ihtiyaç ve denizcilik faaliyetleri için özel sektöre ticaret gemisi yapımı için kullanmaya itmiştir.

Özel gemiler belgelerde “*rençber gemileri*” olarak geçmektedir. Karadeniz’in pek çok iskelesinde küçük çapta özel gemiler yapılmaktadır. Büyük yük ve tüccar gemileri ile çeşitli nakliyat işlerinde kullanılan gemiler daha teşkilatlı ve geniş imkânlarla sahip tersanelerde yapılabilirdi. Miri gemiler yapılmadığı zamanlarda Sinop tersanesinde özel gemiler yapılmasına izin verilmişti. Devlet gemilerinin inşası bir mükellefiyet ve zorunluluk içerirken, özel gemiler inşası isteğe bağlı olarak ve hükümetten alınacak özel izinlerle gerçekleştirilmektedir. Ancak izni gerektiren özel gemilerin, büyük hacimli gemiler olduğu dikkati çekmektedir (Güler 2003:37).

Bir gemi yaptırmının maliyeti yüksek olduğundan ancak zengin kişiler gemi inşa ettirebilirlerdi. O devirdeki sosyal tabakalaşma dikkate alınırsa reayadan olan kimselerin büyük gemi yaptırabilmesi pek kolay değildi. Çünkü üst gelir gurupları içerisinde daha çok yüksek dereceli devlet memurları ön sırada yer alıyordu. Taşradaki sancak ve kaza merkezlerinde kadı, yeniçeri serdarı, sancakbeyi gibi yüksek dereceli devlet görevlileri en yüksek gelire sahip zümreler arasında idiler. Sinop ve çevresinde kendilerine ait gemilerle ticaret yapan ve nakliyatla uğraşan bu tür devlet görevlilerine veya devlet hizmetinden ayrılmış şahıslara rastlamak mümkündür (Güler 1992:250; Ünal 2006:355). Dolayısıyla taşrada gemi yaptıracak güç ve kudrete sahip en önemli gurubun başında âyanlar geliyordu. Keza, melekse gemileri ile ilgili yapılmış bir çalışmada, bunların yapımında merkezdeki hazineden ziyade “*taşra gelirlerinin finansman yönünde kullanılması amaçlandı*” belirtilmişti (Öztürk 2009:88). Bu noktada, bu gelirlerin dönüştürülmesinde gemi yapımcıları/yaptırmacıları ya da sahipleri/ortakları olarak âyanların yerel sermaye ve otorite sahibi olarak buldukları konum itibarıyla da doğrudan ilişkili olduğunu göstermektedir.

Miri kalyonlar dışında Sinop tersanesinde özel gemi inşasının izne bağlı olduğu anlaşılmaktadır. Kendi adına gemi yaptırmak isteyen tüccar, gemi kaptanı ya da resmi sıfatlı bir görevli izin almak suretiyle Sinop kazasında yer alan çeşitli mahallerde inşa ettirebiliyordu. Örneğin deniz ümerasından olup Sinop’da miri kalyonlar inşası hizmetini yürüten Mankozade Ali, Hassa tüccarlarından Manul’un ve Ahmed’in, masraflarını tamamen ödemek, mü-

kellefiyetlerini yerine getirmek ve miri kalyon inşasını aksatmamak şartıyla istedikleri gemileri yaptırmalarına müsaade edilmişti. Fakat diğer taraftan da devlet bu izni “*ahara sirayet etmemek*” şartıyla vermişti. Buna göre devletin, özel teşebbüsün gemi inşasını denetim altında tutmak istediği anlaşılmaktadır (Ünal 2006:355).

Âyanlar, gemi yapım işindeki sorumluluk ve imtiyazlı konumlarını, kendilerine ait sivil ticaret gemileri yapımında da kullanmak istiyorlardı. Örneğin, Benderkili'de Safranbolu Âyanı Mustafa Ağa'nın bir firkateyn, kardeşi ve Alaylı eski âyanı Tefvik Bey'in de üç anbarlı bir gemi inşasına karar verilmişti. Tefvik Bey'e savaş gemisinin yanında kendisi için bir ticaret gemisinin yapımına da izin verilmişti. Fakat Tefvik Bey yapılacak olan savaş gemisi için çok miktardaki keresteye ihtiyaç duyulduğu ve bunun halka büyük yük getireceği gerekçesiyle inşasından vazgeçmek istemişti. Buna karşın, kendisi için yapacağı ticaret gemisinin ise çok daha az kereste ile hızlı bir şekilde yapılabileceği belirtilmiş ve -biraz da fırsatçılık kokuları gelen bu teşebbüs için- izin istemişti. Bunun üzerine Tanzimat-ı Hayriye gereği “*halka bu tür mükellefiyetler zulüm ve meşakkat olacağı*” ve halkın korunması gerektiği belirtilerek her iki geminin yapım işinden de vazgeçebileceği cevabı verilmişti (BOA, İ.DH, 9/427).

Askeri kaygılar dışında devlet, miri ticaret gemilerinin artırılmasını istemiş ve Tersane-i Amire'den de buna nezaret etmesi istenmişti. Bu ticaret gemilerinin yapımı işi de taşrada âyanlara havale edilmişti. Örneğin miri ticaret gemisi yapılması, idare ve işletilmelerine dair görüşmede; inşa olunmakta olan taşra tezgahlarında büyük gemi yapılabilen yerlerde ve uygun kerestelerin olduğu Bodrum, Kemer, Rodos, Ereğli ve Sinop'ta toplam beş geminin inşa ettirilmesi istenilmişti. Ayrıca Gemlik ve İznikmid sahalarında halen gemi inşa olunmadığı ve Tersane-i Amireye kereste naklettikleri belirtiliyorsa da kereste nazırları aracılığı ile buralarda da birer gemi inşa edilebileceği belirtilmişti.

Hazırlanan layihada miri ticaret gemileri yapımı dışında, taşrada kudretli-zengin kişilerden (verilen listenin tamamı âyanlardan oluşmaktadır) ticaret imtiyazlarıyla gerekli şartları oluşturularak, hem savaş hem de ticarete uygun, gerektiğinde donanma hizmetine alınabilecek (Yunan isyanı sırasında yaşanan deneyimlerin bunda etkili olduğu anlaşılıyor) ve sahilleri muhafaza edebilecek özelliklerde gemiler yaptırmaları isteniyordu. Bu gemilerin mülkiyeti kendilerine ait olacaktı. Midilli Adası'nda Kulaksızade Mustafa Ağa, Sakız muhafızı Yusuf Paşa, Rodos Mutasarrıfı Şükrü Bey, Edremid Voyvodası, Kuşadası'nda Sığla Mütesellimi İlyaszade, Canik Muhassılı vekili Osman Bey (Ünye'de), Ereğli Âyanı (Sinop'ta), Selanik Mütesellimi Mustafa Ağa (Selanik'te), Bartın Âyanı, Samakocuk Nazırı Yusuf Efendi (Ahyolu'nda), Teke mütesellimi ve vücuhu Antalya'da, İzmir Âyanı, Kıbrıs Muhassılı Kıbrıs'ta (iki adet), Biga Sancağı mütesellimi (Çanakkale'de), birer adet olmak üzere toplam 17 geminin inşa edilmesi isteniyordu. Ayrıca Rum

eşkiya teknelerinin galesi bittiğinde Limni Adası ve sahillerinde bazı kudretli kişilerin de kendi namlarına ticaret gemileri inşa ettirebilecekleri planlanmıştı (BOA, HAT, 27923-G).

Merkezi otorite sivil deniz ticaretinde kullanılan gemi çeşit ve büyüklüklerine âyanlar aracılığı ile müdahale etmeye çalışmıştı. Varna Âyanı Osman Ağa'ya yazılan bir hükümde; Karadeniz'de iş yapan tüccarların daha önce inşa ettirdikleri kalyon kıçlı, üç direkli, şehtiye, birgandi, çekleve ve çenber tabir olunan büyük gemi yapımını bir müddetten beri terk ettikleri, onun yerine çekdirme ve beşçifte olarak adlandırılan küçük gemiler inşa ettirmeye başladıkları belirtilmişti. Bu inşa süreci büyük gemi bulunmasında sıkıntı yaratmıştı. Bu sebeple küçük gemilerin inşasının yasaklanıp tekrar büyük gemi yapılmasına dönülmesi istenmişti. Bunun için de gemi inşa sahalarını âyanlarla kontrol edilmesinin amaçlandığı görülmektedir. Varna Âyanı daha önce ilan edilen kurala rağmen 14 adet küçük gemi inşasına izin verdiği hakkında naipten gelen şikâyet üzerine bu tür hareketlere müsaade edilmemesi konusunda uyarılmıştı³¹. Yalnızca temel işlevleri değil gemi inşa politikasını yürütmek konusunda da âyanlardan istifade edilme yoluna gidiliyordu. Daha büyük tonajlı gemiler yapılması konusunda tekrar tekrar gönderilen emirlerde âyanların önemli bir muhatap olduğu anlaşılıyor. Geleneksel gemi yapım işleri ve teknikleri konusunda merkezden ziyade yereli temsil eden âyanların taşradaki sivil ticaret gemisi yapım sürecine önemli bir katkıda buldukları anlaşılmaktadır.

Devlet bir taraftan özel ticaret gemilerinin diğer taraftan da kendisine ait miri gemilerin hem sayılarının artırılmasını hem de ebatlarının büyü-tülmesini istiyordu. Trabzon valisi ve Canik muhassılı Osman Paşa'ya yazılan hükümde; Tersanede inşa olunan gemiler ve donanma için kereste nakli hizmetinde kullanılmakta olan miri çeklevelerin az olduğuna ve küçüklüklerine işaret ediliyordu. Artık daha büyük savaş gemileri yapılmaktaydı. Bu gemiler için kullanılan kereste ebadı da büyümüştü. Çekleveler büyük kereste taşımaya uygun değildi. Kereste gemisi adıyla Karadeniz sahilinde bazı uygun yerlerde 31 zira olarak yeni gemiler inşası gerektiği belirtilmişti (BOA, C.BH, 6255).

Merkezi otoritenin azalmasıyla sahil bölgelerde nüfuzları artan âyanların, ekonomik ve ticarî faaliyetler açısından denizcilikle çok daha iç içe oldukları aşikârdır. Âyanların merkezi otorite aleyhine nüfuzlarını artırdıkları 18. yüzyıl sonları ve 19. yüzyıl başlarında, özellikle Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmaya başladığı dönemde deniz ticaretinde önceki dönemlere nispeten daha etkili olduklarını ileri sürmek mümkündür. Buna karşın devletin merkezi otoriteyi sağlamak üzere âyanların ekonomik güçlerini kont-

³¹ Âyanın gemilerin inşasına başladığında gemi reislerinden 136'şar kuruş aldığı, bitirildiğinde ise ikişeryüz kuruş verilmek üzere anlaşığı ile itham ediliyordu (BOA, C.BH. 2779); Naibin (Derviş Ali Efendi), âyanı merkeze şikâyeti üzerine bölgede kalamadığı ve yerinin değiştirilmesini istediği görülmektedir (BOA, C.BH. 2787).

rol etmek, gelirlerini denetlemek, vergi ve gelir birimlerini daha küçük parçalara ayırarak bölmek veya nihai aşamada doğrudan askerî tedbirlerle ortadan kaldırmak gibi metotlar uyguladığı bilinmektedir. Bu süreçte sahillerdeki âyanlar söz konusu olduğunda, denizcilik faaliyetlerini küçülten, azaltan, parçalara ayıran bir sonuç doğurması beklenir. Yani sahildeki âyanların yükselişleriyle denizcilik faaliyetlerinin de yükseldiği, ortadan kaldırılmaları veya kontrol altına alınmaları sürecinde de bu faaliyetlerin azaldığı veya zarar gördüğü düşünülmektedir. Dolayısıyla devletin âyanları kontrol altına alma ve denetleme isteği Karadeniz'in uluslararası ticarete açılma sürecinde, gayrimüslim reaya ve yabancılara daha fazla fırsat doğmasına sebep olmuş olabilir. Bu sürecin otorite kurabilme ve hâkim olabileme noktasında denizde görünüş şekillerinden birisi de devletin büyük gemi yaptırtmak istemesi olduğu düşünülmektedir. Artan ticarî kaygıların yanında devletin, kontrolünün çok daha zor olduğu küçük ve çok sayıda değil, büyük ve daha kontrol edilebilir bir inşaa sürecini desteklediği anlaşılmaktadır. Böylece merkezi otoritenin tanıdığı, denetlediği, hatta hukukunu belirleyebildiği onaylı gemi kâğıtlarının yani *sened-i bahrilerin* kullanıldığı bir biçime yönelmişti.

Sahildeki âyanların gemicilikle uğraştıkça mı zenginleştikleri yoksa zenginleşip nüfuz kazandıktan sonra mı gemiciliğe doğru faaliyet alanlarını genişlettikleri sorusunun mevcut bilgilerimizle cevaplanamayacağı anlaşılmaktadır. Fakat eski ve köklü merkezleri olan sahil kentlerinin âyanlarının çok eski dönemlerden beri denizcilikle uğraştıkları; buna karşılık 18. yüzyıldan sonra kentleşmeye başlayan merkezlerin âyanlarının bu sürece daha sonra katıldıkları düşünülebilir.

Merkezi otorite açısından denizyolunun avantajları olduğu kadar dezavantajları da vardı. Limandan çıktıktan sonra varacağı hedefi kontrol etmek zorlaşıyordu. İstanbul'a gitmek üzere çıkan bir gemi piyasa şartlarının zorladığı başka iskelelere yönelebiliyordu. Dolayısıyla bu durum, devletin geleneksel ekonomik anlayış ve teammülerinin aksine, âyanların merkeziyetçi olmayan yerel kaygılarıyla örtüşen bir durumdu. Âyanların serbest hareket etme eğilimleri, denizyolunun belirsizliği ve kontrol edilemezliği ile uyuyordu. Yani denizlerin kontrolsüzlüğü ile âyanların merkezi otoriteden uzaklığı paralel bir görünüm içindeydi. Âyanlar nüfuz kazandıkça denizcilik faaliyetlerindeki etkinlikleri de artmış olmalıdır. Ve bölgedeki denizcilik, yapılış şekli, denetleme ve kontrolünün zorluğu, doğası gereği âyanları bu sektörle ilgilenmeye itmiş olmalıdır. Denizcilik, âyanların diğer ekonomik faaliyetleriyle uyum içindeydi. Devletin kontrol isteklerine karşın iltizamlarla geniş bir hareket alanı elde eden âyanların deniz/denizcilik gibi geniş, rahat ve hareket serbestisi vadeden bir alanla ilgilenmemeleri düşünülemezdi.

Sahildeki âyanlar gemi sahipleri olarak denizciliğin içindedirler. Belgeler, özellikle muhallefatlar, âyanların gemi sahipleri ya da ortakları olarak

deniz ticaret faaliyetlerinin neresinde oldukları konusunda ipuçları vermektedir. Denizcilik sektörünün Karadeniz gibi zorlu coğrafi şartlara sahip bir denizde uzman bir denizci ekibi, bilgisi gerektirdiği açıktır. Karadeniz'in uluslararası ticarete kapalı olduğu dönemde faaliyetler yerel, küçük ölçekte ve geleneksel metotlarla yapılmaktaydı. Belirli ticarî güzergâhlar üzerinde, yılın belirli mevsimlerinde, aynı ürünlerin taşındığı, Karadeniz coğrafyası için karakteristik bir hal almış olan küçük ve orta boy teknelerle yapılan bir faaliyet söz konusuydu. Bu geleneksel metotlarla yapıla gelen denizcilik belirli bir tecrübe ve birikim gerektirdiği için âyanlar ortaklıklar yoluyla sermaye koyan bir sınıf olarak kalmışlar ve işin uygulanmasını yine bu eski geleneksel denizcilere bırakmış görünmektedirler. Sermaye sahibi olarak âyanlar, işletici olarak ise reis ve denizcilerin olduğu mudarabe tipi ortaklıkların denizcilik faaliyetlerini biçimlendirdiği anlaşılmaktadır. Avrupa iş ortaklıklarının evriminde en önemli gelişmelerden bazılarının gemicilik sektöründe gerçekleştiği belirtilmektedir. Bunun başlıca iki nedeni vardı. Gemi inşasının maliyetinin yüksek olması ve deniz ticaretindeki büyük risklerdir. Maliyetin yüksek olması sermaye fonu oluşumuna, etkin bir sigorta sisteminin olmaması da mülkiyetin çeşitli gemilere dağılmasına yol açıyordu. Bu durum diğer taraftan yeni finans yöntemlerinin gelişmesini sağladı (Çizakça 1999:76). Karadeniz coğrafyası ve malî şartları bu tip ortaklıkların ortaya çıkmasına ve bu tanımlamaya hayli uygun görünmektedir.

Karadeniz'de hem ticarî hem de gemi yapım merkezlerden birisi Sinop'tu. Sinop'un gemi yapımı bakımından avantajlı olmasının bir sebebi de Karadeniz limanlarında gemi yapımı konusunda yetişmiş bir işgücü oluşu idi. Sadece Sinop'ta değil Şile'den başlayarak Batum'a kadar bütün Karadeniz kasaba ve şehirleri malzeme açısından uygun olduğu gibi, gemi inşası işinde uzmanlaşmış marangoz, burgucu, bıçkıcı, kalafatçı, oymacı, üstüpücü, türünden geniş bir meslekler sınıfı da teşekkül etmiş bulunuyordu (Ünal 2006:352). Gemiciler Sinop'taki diğer guruplar gibi teşkilat halinde birleşmişlerdi. Gemiciler kethüdası, gemiciler yiğitbaşısı ve reisler kethüdası gibi tabirler gemiciler taifesinin hizmete yönelik iş gücüyle, teşkilatlı bir esnaf gurubunu temsil ettiğini göstermektedir (Güler 2003:80). Sinop limanında Altıkulaçzade ve Kavizade gibi âyan ailelerinin denizcilik faaliyetleri içinde olduğu görülmektedir. Altıkulaçzade Hüseyin Ağa'nın ölümü üzerine muhalefatı üzerinden yaşanan anlaşmazlıklar, gemi inşasına nezaret eden bir âyanın denizcilik faaliyetlerinin ne kadar merkezinde yer aldığını göstermektedir. Ağa, Sinop sahasında inşa ettirdiği kalyondan dolayı devletten alacağı olan 96.000 kuruşu almak ve borçlarını vermek üzere İstanbul'a gelmiş ve burada vefat etmişti. Eşyası kayda geçirilerek koruma altına alınmış, vilayeti olan İnebolu, Kastamonu ve diğer yerlerde ne kadar malı varsa onların da kayıt altına alınması emredilmişti³².

³² Hüseyin Ağa'nın üç eşi, beş kız ve beş erkek çocuğu olduğu ve bunların verdikleri arzuhalde babalarının, Osman Ağa'ya, 48500, İnebolu tüccarına 25000 ve diğer bazı kişilere 27000

Sinop eski kaymakamı olan Kavizade Hüseyin Bey'in ölümünden sonra ortaya çıkan muhalefat tartışmaları da keza onun denizcilik faaliyetleri ve ilişkileri hakkında ipuçları vermektedir. Ölümü üzerine bazı gemi reisleri kendilerine olan 57.000 kuruş alacaklarını tahsil edemediklerinden yakınmışlardı. Bu kişiler kendilerini Kavizade Hüseyin Bey'in gemilerinin kaptanları olarak tanımlamışlardı (BOA, İ.DH, 234/14148). Klasik İslami iş ortaklığı tipleri gemicilik sektöründe de geçerliydi. Osmanlı belgelerine yansıyan davalardan hareketle; sorunlar en az iki ortağı ilgilendirdiği, kâr dağılımının, yapılan yatırımla orantılı olmasının planlandığı, kaptanın çalışmasının karşılığının, ya onu ortaklığa kabul ederek ya da ona belli bir ücret vererek ödendiği anlaşılmaktadır. Eğer kaptanın ortaklığına dair bir anlaşmazlık ortaya çıkarsa, kaptan her zaman için piyasada geçerli olan bir ücret talep edebiliyordu (Çizakça 1999:79). Dava, âyanla gemi reisleri arasındaki ilişki ve irtibatı göstermektedir. Bu örnekte olduğu gibi genelde gemilerin tekneleri -yani takımsız boş halleri- Kavizadenin, içindeki takımlar (yelken, ip, urgan vs.) ise reislerin mallarıydı. Ancak Kavizade'nin vefatı sonrası gemiler takımlarıyla birlikte kassam tarafından satılmış ve para borçları karşılığı hazineye teslim edilmişti. Reisler kanunen kendilerine ait olduğunu iddia ettikleri takımların bedeli olan 57.000 kuruşun iade edilmesini istemişlerdi. Hüseyin Ağa'nın zevcesi eşinin kendisine 75.000 kuruş borcu olduğunu iddia ve mahkeme kararıyla ispat etmiş ve muhalefatından kalan bütün parayı almıştı. Mağdur olan reisler iki yıldır alacaklarını tahsil edemediklerinden şikâyet etmekteydiler (BOA, İ.DH, 235/14225). Kavizade Hüseyin Bey'in ticarî ilişkileri, sosyal ve ekonomik statüsü, borçları, iş ortaklıkları ve alacakları boyutunda hayli geniş bir denizci kesimi istihdam ettiğini göstermektedir. (BOA, A.MKT. DV, 55/72; 47/42; A.MKT.UM. 304/6; A.MKT. MHM.52/87). Ancak uzun süren dava, bu haliyle âyanlarla reisler arasındaki ortaklık ilişkilerinin biçimini gösterdiği gibi herhangi bir biçimde risk ve zararda bunun paylaşılmasına dair sıkıntıları da göstermektedir.

Âyanların çok geniş bir coğrafyaya yayılan deniz ticaret ilişkileri, gemiciliği geliştirdikleri gibi etrafında geliştirdiği ekonomik ağların merkezindeki âyanın ölümünden sonra kesintiye uğratıp zayıflatabiliyordu da. Âyan öldükten sonra sahip olduğu hisse ve gemilerin satılması muhakkak ki her seferinde gelişmiş sermayeli birinden daha az ve belki farklı sermaye gurubuna doğru bir akış ve kayış yaşanıyordu. Örneğin ölen Kavizade Hüseyin Bey'in kızı babasının Rusya tüccarlarından Sivastopol adlı tüccara olan borcundan dolayı yarı hissesi kendine ait gemisinin satılarak bu kişiye

olmak üzere toplam 100500 kuruş borcu olduğunu belirtmişlerdi. Kalyon yapımından gelecek parayla borçlarını ödeyecek iken meblağ ele geçmeden öldüğünü belirtmişler ve borçları taksitle ödemek şartıyla bütün muhalefatının kendilerine bırakılmasını istemişlerdi. Ayrıca İstanbul'da da toplam 51055 kuruş borcu olduğu belirtilmekteydi. Muhalefatı zapt edildiği takdirde İstanbul ve vilayetindeki borçluları razı etmek gerekeceğinden; kalyon hesabından alacağı olan 96000 kuruştan başka hazineye 20000 kuruş bedel vermek ve bütün borçlarını ödemek şartıyla muhalefatının varislerine terki uygun görülmüştü (BOA, HAT, 13870).

verildiği; diğer yarı hisseli gemisi ise yine satılarak Tersane-i Âmire'ye olan borcuna karşılık alındığını belirterek kendisine haksızlık yapıldığını belirtmiştir. Babasının ölümünde kendisinin Sinop'ta olmadığı için hakkını aramadığı, bütün eşya ve mallarının çalındığı ve telef olduğunu ve babasının mirasından hiçbir şey alamadığını belirtmişti. Rus tacirine verilmiş olan 44.000 kuruş ile Tersane-i Âmireye alınan geminin bedeli olan 28.000 kuruşun yarısının kendisine havale edilmesini istemişti (BOA, A.MKT.UM., 204/100). Muhallefatlarda rastlanılan çok sayıdaki gemi veya hisseleri kaydı, âyanlığın etrafında dönen denizcilik faaliyetlerinin onların ölümüyle birlikte kesintiye uğradığına işaret etmektedir.

Âyanların denizcilik faaliyetleri açısından etkili oldukları bir diğer merkezin Ünye olduğu görülmektedir. Ünye âyanından Canikli Genç Mustafa Ağa ile ilgili yapılan bir çalışmada âyanın denizcilik faaliyetleri takip edilebilmektedir. Muhallefat kaydında çıkanlar arasında çeşit ve işletenine ait bilgilerin de bulunduğu gemiler vardı ve hayli önemli yekun tutuyordu. Genç Mustafa Ağa'nın üzerinde ikisi üç direkli olmak üzere yedi gemisi (türleri belirtilmeyen diğer gemilerin daha küçük -kancabaş- olduğu anlaşılıyor) ve bir sandal kaydı vardı. İstanbul ve Anapa'da bulunan (ya da işleyen) üç direkli iki geminin dörtte üç hissesi Mustafa Ağa'ya aitti. Türü belirtilmeyen diğer gemilerden üçünün yarı hissesi diğer ikisinin ise dörtte bir hissesi ağaya aitti. (Bu hisselerin ortakları belirtilmemiş ise de genelde rastlandığı ölçüde kaptanlarının da dahil olduğu bir ortaklık ağı olduğu düşünülmektedir.) Gemilerinin tamamının süvarileri/kaptanları gayrimüslim zımmi idiler. Listedeki gemilerin, fiyatlandırılması için İstanbul'a gönderilmesine karar verilmiştir. Bütün bu kayıtlara dayanarak, Genç Ağa'nın geniş bir coğrafyada gayrimüslim Rum denizcilerle kurduğu ortaklıklar yoluyla ticarî faaliyetlerde bulunduğunu söyleyebiliriz³³.

Orta ve Doğu Karadeniz bölgesinde denizcilik faaliyetlerinin önemli bir noktasında olan âyan ailelerinden birisinin de Haznedarzâdelere olduğu görülmektedir. Haznedarzâdelere ait muhallefat kayıtlarındaki gemiler ailenin ticarî faaliyetlerini göstermektedir. Memiş Paşa ve Abdullah Paşa'nın muhallefat kayıtlarında gemi kaydı olmamasına rağmen Haznedarzâde Süleyman ve Osman Paşa'nın kayıtlarında bilgiler vardır. Haznedarzâde Süleyman Paşa'nın "*bazı kesan zimmetlerinde ve salyaneden zikr-i âti kazalardan olan bakayası*" başlığı altında gemilerle ilgili bazı kayıtlara tekrar rastlanmaktadır. Haznedarzâde Süleyman Paşa'nın gemilerinin tamamına yakını *kancabaştır*. Sadece bir tanesi küçük *şehiyedir*. Bir tane de ça-

³³ Gemilerin, Anapa'dan Mısır'a, Kalas'tan İstanbul ve Ünye'ye kadar uzanan geniş bir coğrafyada seferler yaptığı anlaşılmaktadır (Bay 2005: 74); Genç Ali Ağa, Karadeniz sahillerinde zahire mübayaasına memur iken ahaliye yaptığı zulüm sebebiyle katledilmiş ve muhallefatı miriden zapt edilmişti. Kalas İskelesi'ndeki bir gemisi bütün takım ve levazımıyla açık artırma usulüyle satışa çıkarılmış, 2750 kuruş verilerek kapan-ı dakik tüccarlarından Torşanoğlu Ömer Ağa, Osman Yazıcı ve Ömer Reis tarafından satın alınmıştı (BOA, C.ML, 18166).

yır filikası vardır. Süleyman Paşa, sekiz kancabaş, bir şehtiye ve bir de çayır filikası olmak üzere toplam 10 tekneye sahiptir. Yalnız bunlardan “*köhne olup istimalle salih olmayan*” üç kancabaş, takımları çıkarılarak Ünye’de çürümeye terkedilmiştir. Tamamına sahip olduğu gemilerine Ünyeli İsmail, Ünyeli Gaffar Ali oğlu Ömer, Perşembeli Kızılbaşoğlu İbrahim, Samsun’da Adil Bayrakdar ve Ayvasıllı Karaibrahimoğlu Hasan reisleri kaptan tayin etmiştir. (Reislerinin tamamının Müslüman olması dikkati çekmektedir). Kayıtlardan Süleyman Paşa’nın ticarî bağlantıları hakkında da ipuçları elde edilebilmektedir. Paşa’nın ölümünden sonra hazırlanan muhalefatta iki direkli şehtiyyesi “*asitanede garb kapısında*” ele geçirilmiştir. Paşa’nın donanmanın ihtiyacı olan kendir ve buğdayın sevki için denizcilik faaliyetlerini yaptığı düşünülebilir. Diğer gemileri ise Ünye, Ayvasıl, Perşembe ve Samsun gibi Karadeniz’in kıyı kazalarında ele geçirilmiştir. Ünye’de denizcilik faaliyetlerinde bulunan Surioğlu Yani, Cırcıroğlu Acı Lefter, Hilalcıoğlu Mustafa ve Çilesizoğlu Ömer Reis’e çeşitli tipte ticarî gemiler inşa etmek üzere toplam 18.867 kuruş borç para vermiştir (Bay 2007:253).

Haznedarzade Osman Paşa da gemicilik faaliyetlerinde bulunmuştu ve muhalefatında toplam 8 tane gemi kaydedilmişti. “*Trabzonlu İmameci Ali Oğlu Mustafa Kaptan’ın süvar olduğu sefine*” ile “*Trabzonlu Yako Reis’in süvar olduğu sefine*”de tam hisseye sahiptir. Diğer gemilere ise hisse olarak ortak olmuştu. Osman Paşa’nın denizcilik faaliyetleri Trabzon’da yoğunlaşmıştır. Ünye’de sahip ve ortak olduğu iki gemisi olmasına karşın Trabzon’da beş gemisi ve İstanbul’da bir gemisi ve “*Üsküdar vapurunda hissesi*” vardır. Devletin taşrada zengin paşaları özellikle İstanbul’da gemiler satın almalarına teşvik ettiği bilinmektedir. Gemilerin toplam değeri 819.641 kuruş gibi mühim bir rakama ulaşmıştır. Bu değer toplam muhalefat içinde önemli bir miktardı. Bütün bu kayıtlardan, paşanın bir çok gemi sahibi olarak Karadeniz kıyısındaki kazalar arasında önemli ticarî ilişkilerde içinde olduğu ortaya çıkmaktadır (Bay, 2007:253).

Tanzimat öncesi Ordu’dan geçen bir İngiliz seyyah olan Hamilton eserinde bölgede dönemin güçlü âyan ailelerinden Haznedarzadelerden gelen Osman Paşa’nın denizcilik faaliyetlerine dair bazı bilgilerini şöyle aktarmıştı; *12 Temmuz Salı günü Ordu’ya gelen Hamilton, (1835) sahil boyunca 12 veya 14 kişilik işkampavye adı verilen hükümete veya ağalara ait teknelerin kıyıda yattığı bilgisini verdikten sonra ...13 Temmuzda, 12 saatlik yolda olan Fatsa’ya riskleri azaltmak için dağ/kara yolunu değil deniz yolunu tercih etmişti. Osman Paşa’ya ait bir işkampavyenin kaptanı ile bagaj ve hizmetçileri için 100 kuruşa anlaştığını belirtir... (Hamilton 1842:268). Yazar, Terme ve Çarşamba’daki izlenimlerinde ise; kayıklarla nakliye, sahil boyunca karayolu kalitesinin çok da iyi olmadığını gösterdiği gibi, daha fazla miktarda yükü nispeten uzak mesafelere taşıma imkânı da sağlamaktadır.... Terme ırmağı üzerinde kasaba ile sahil arasında nakliyede kullanılan tekneler çalışmaktadır. Bunlar daha ziyade sahile tahıl ve pirinç taşımak için şehre yaklaşan tek-*

nelerdir. Çok şaşırtıcı olmayan bir bilgi, bunların çoğunluğunun Osman Paşa'ya ait olmasıdır diye yazmaktadır.

Âyanların Karadeniz'in sahil kentlerinde gittikçe gelişen ve yükselen uluslararası ticarete söz sahibi ve etkin olmaya çalıştıkları anlaşılmaktadır. Hatta bu etkin olma isteği zaman zaman ticarî araçların ötesine geçmekte, âyanlar devletlerin Karadeniz sahillerindeki ticarî rekabetinde zaman zaman birer aracı haline dönüştürmekte ve problemleri ticarî bir mesele olmaktan çıkarıp siyasileştirebilmektedir. Sinop mütesellimi Gözübüyüköğlü, Fransa konsolosu tarafından etki altına alınarak, fırtına sebebiyle hasar gördükleri için Sinop limanına sığınmış olan altı Rus ve iki Avusturya gemisine yiyecek ve gerekli levazımları verdirtmediği gibi onları limandan uzaklaştırma ve kovma teşebbüsünde bulunmuştu (BOA, HAT, 12490). Gemi sahiplerinin Rus konsolosuna şikâyetleri üzerine konsolos, Gözübüyüköğlü ile görüşmüş fakat gemilerini batırma ve kovulma tehdidinden başka bir sonuç elde edememişti (BOA, HAT, 12490-B; C.HR, 7607). Elinde ahidname olduğunu söyleyen konsolos buna karşı çıkarak direnmeye çalışmıştı. Dikkati çeken ise Sinop'ta olup bitenlerin arka planının burada kalyon inşa etmek üzere görevlendirilmiş olan Ahmed Kaptan'ın Tersane-i Amire'ye yazmış olduğu bilgilerden öğrenilmesidir (BOA, HAT, 12490; C.HR, 1786).

4- Doğu Karadeniz'de 18. Yüzyılda Yaşanan Ticari Değişim ve Et-kileri; Dönüşüm Ya da Sonuç

Eldeki beş farklı gemici listesinden hareketle -ki bu listelerin birçoğu devlete asker, cephane ve zahire ulaştırmak için tutulmuşlardı, 18. yüzyılda Trabzonlu gemicilerle ilgili dikkati çeken unsur, büyük bir çoğunluğunun Müslüman olduklarıdır. 18. yüzyılda Karadeniz'de uzak mesafeler yapan gemicilerin büyük çoğunluğunun Batı Karadeniz'in sahil iskelelerinden (İnebolu, Bartın, Şile) oluşu, Doğu Karadeniz'in gemicilerinin ise uzak mesafe taşımacılığında pek etkili olamamış olmalarıdır (Aygün 2005:258). Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmadan önceki görünümünde Müslüman denizcilerin çok daha etkin bir konumları olduğudur. 17. yüzyıldaki bu görüntünün 18. yüzyılın sonlarına doğru değiştiği görülmektedir. Nitekim III. Selim döneminde Rumlar nüfuz ve servet ve medeniyet bakımından gelişmişlerdi. Avrupalılar arasında Koalisyon Savaşları'ndan yararlanarak, bu savaşlarda tarafsız kalan Osmanlı Devleti'nin bayrağı altında her iki tarafta da ticaret yaparak, deniz ticaretlerini geliştirmişler ve adeta Akdeniz ticaretini ele geçirmişlerdi. Bu arada 1779 yılında Rum tüccarları, gemilerine Rus bayrağı çekme ve Rus konsoloslarının koruyuculuğundan yararlanma imtiyazını da sağlamışlardı. Böylece Rumlar "himayeli gurup" olarak bir çeşit çifte vatandaşlık statüsüne kavuşarak Güney Rusya'dan Batı Avrupa'ya hatta İngiltere'ye kadar ticaret yapıyorlardı. 1816 yılında, Rumların bu ticareti yapmalarını sağlayan altı yüz civarında ticaret gemisi vardı (Uçarol 1989: 363).

1780-1820 yılları arasında gayrimüslim Osmanlı tüccarının hemen tamamını Ege adalarındaki Rumlar teşkil ediyordu. 1830'lardan sonra adalara mensup reaya tüccara hemen hemen hiç denecek kadar az rastlanmakta, bunların yerini Karadeniz'in Rumeli ve Anadolu sahillerindeki reaya tüccar almaktaydı. Bu reaya tüccar arasında Tirebolu'ya mensup olanlar da vardı. Müslüman gemiciler ise, İstanbul'da oturan ve Karadeniz'in Anadolu sahillerinde yaşayan bilhassa Trabzon, Rize, Ünye, Bartın, Tirebolu, Ereğli, Giresun ve civarına mensup idiler (Bostan 2006:335).

Zimmilerin Karadeniz bölgesinde denizcilik faaliyetlerinde daha etkin bir konuma gelmeleri, klasik dönemden beri var olan denizcilik geleneklerine bağlanabilir. Sahildeki gemi yapım işindeki rolleri, denizciliğe ait birçok hususta çeşitli mükellefiyetleri oluşu, bunların harici baskılardan korunmalarına sebep olmuştu. Bu şartlar, yerel dinamiklerin daha hareketli olduğu dönemlerde bunların Müslüman gemicilere göre daha hızlı gelişimini sağlamış görünmektedir. Fakat hiç şüphesiz asıl sebebin Karadeniz'in uluslararası ticarete açılma sürecinin Avrupa ve Doğu Akdeniz ticaretinde yaşanan değişimde saklıdır.

Karadeniz'in 18. yüzyılda uluslararası ticarete açılması özellikle Rusların himayesinden yararlanan Rum tüccarların işine yaramıştı. Rus çarı, Eflak ve Boğdan beylerinin himayeci tutumları sayesinde Rumlar avantaj sağlamışlardı. Özellikle Rusya'nın bölgeyi etkisi altına alışından sonra Müslüman tüccarlar ya göç etmek ya da sürgün edilmek yoluyla Kuzey Karadeniz limanlarından ayrılmışlardı. Karadeniz'in uluslar arası ticarete açılması Osmanlı-İran ticaret yolları üzerinde de etkili olmuştur. Ayrıca deniz taşımacılığının maliyeti olarak, kervanlara göre oldukça düşük olması, İstanbul'dan Trabzon'a ve oradan Tebriz'e yapılan ticaretin yoğunluğunu artırmıştı. Trabzon gerek Anadolu gerekse Karadeniz'deki yerel ve bölgeler arası ticaret ilişkilerinde önemli bir pazar ve transit merkezi olarak önemini sürdürmüş olup bunda limanın katkısı büyük olmuştur. Liman ayrıca Gümüşhane'de çıkarılan gümüş ve bakırın İstanbul'a yollandığı bir liman olmuştur³⁴.

Ünyeli Genç Mustafa Ağa'nın, muhalefatında görülen gemilerden, âyanın ticarî bağlantıları hakkında da bazı ipuçları elde edilebilmektedir. Ortak olduğu zımî gemiciler İstanbul, Mısır ve Anapa ile ticarî bağlantılar içindedirler. Genç Ağa'nın ortaklarının tamamı gayrimüslimlerle, özellikle de isimden çıkarıldığı kadarıyla Rum denizcilerle olmuştur. Zimmiler hem gemilere ortak, hem de gemilerin kaptanlarıdır. Ünye âyanı, hiçbir gemiye tamamen sahip değildir. Gayrimüslim denizcilerin nısf (yarı) ya da rub' (4/1) hissesine ortak olmayı tercih etmiştir. Genç Ağa'nın bunu bir ticarî

³⁴ Bu bakırın İstanbul'a ulaştırılmasına devlet özel önem vermiş, sık sık Trabzon'a hükümler göndermiştir. Madenlerin taşınması işi, ucuz olması sebebiyle genellikle denizden gerçekleştiriliyordu. Gemi kiralama yoluyla gerçekleştirilen bu taşıma 1783'de 5 kantarı 1 kuruş olarak taşınmaktaydı (Öksüz 2006:219).

yatırım olarak gördüğü ve parasının bir kısmını bu şekilde değerlendirdiğini kabul edebiliriz.

Rum isyanından dolayı devletin sıkı kontrolü ve engellemesi sebebiyle gerek hissedarı Müslüman olup kaptanı Rum olanlar gerekse mutasarrıfı da kaptanı da Rum olan gemilerin Karadeniz'de ticaret yapamadıkları için kazançlarına büyük zarar geldiğinden şikâyet ettikleri belirtiliyor. Bu gelişmelerden âyanların da genellikle hissedarları veya süvarileri reayadan olduğu için ortaklık ilişkileri sebebiyle zarar gördükleri açıktır³⁵.

Bölgede sahillerde gayrimüslim nüfusun artış sebeplerinden birisi de gittikçe daha fazla tarıma açılan kıyı ovalarının mülkiyetini ele geçiren âyanların buralara gayrimüslim nüfusu yerleştirmesi olduğu ifade edilmektedir. Bu ekonomik ve sosyal gelişmenin benzer bir görüntüsünün de denizlere yansıdığı anlaşılmaktadır. Âyanlar sahil kentlerinde ele geçirdikleri malî ve ekonomik kaynakları ticarî olarak kullanabilmek için mutlak ulaşım imkânlarına ihtiyaç duyuyorlardı. Rum denizcilerin Avrupa'da yaşanan olaylarla Ege ve Doğu Akdeniz dünyasında etkinliklerini artırma ile sonuçlanan olaylar sonucu ticarî faaliyetler genişleyerek Karadeniz'e doğru uzanıyordu. Bu sırada bölgede merkezi otoritenin azaldığı, yerel otoriteyi temsil eden âyanların nüfuzunun arttığı bir dönemdi. Âyanlar malî ve ticarî kaynaklarını verimli kullanmak adına bölgenin adeta en önemli ve tek ticarî nakliye aracı konumunda olan deniz araçlarına olan ilgi ve irtibatlarını artırma yoluna gittiler. Bu arada özelde Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de genelde Osmanlı İmparatorluğu ve Avrupa'da yaşanan ticarî değişimden faydalanan, Ege ve Akdeniz'den gelen veya zaten geçmişten getirdikleri denizcilik deneyimleri sayesinde var olan potansiyelleri olan gayrimüslim denizcilerle işbirliği veya ortaklıklar kurarak ticarete dâhil oldular. Doğu Karadeniz kesimi gerek iç kesimlerden gerekse sahil yönünde doğudan batıya doğru yaşanan bir göç olgusu sonucu işe denizcilik geleneği güçlü olan sahillerde tutunmaya çalışan diğer guruplar dâhil olmuş olmalıdır.

Rumların Karadeniz'de denizcilik faaliyetlerinde gittikçe etkin olmalarındaki bir diğer sebep ise yerel sermayeyi temsil eden âyanların, muhtemelen çok büyük sermayeye sahip olmayışları, bunun da Karadeniz'de denizcilik gibi riskli bir alana tek başlarına yatırım yapmak istememiş olmalarıdır. Âyanlar bu riskleri aşmanın bir yolunu daha küçük hisseli fakat birden fazla gemide ortaklıklar kurarak azalttıklarını göstermektedir (Çizakça 1999:108). Hiç kuşkusuz böyle bir eğilim ortada iken âyanların Karadeniz'deki denizcilik faaliyetlerinin gelişmesi ancak uluslararası ticarete katılabilmelerinden geçirdi. Büyük sermayeyi, büyük gemileri, kuvvetli ilişkileri gerektiren bu ortamı ise âyanların pek yakalayamamış oldukları görülmektedir. Onlar Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmaya başladığı dö-

³⁵ *Rum fesadı zuhurundan beri seyr ve ticaret edemeyen reayanın, bazı kuyud ve şurut tahtında şimdilik Karadeniz'e seyr ve ticaret eylemelerine müsaade itası hakkında Kaptan-ı Derya Hüsrev Mehmed Paşa'dan Sadarete tezkere yazılmıştı* (BOA, HAT, 33309).

nem, ki ayalığın gözde ve yükselmekte olan dönemine rastlıyordu, denizciliğe de yöneldiler. Geleneksel denizcilik faaliyetlerinden hareketle gemi sahibi oldular ya da ortaklıklar kurdular. Ortaklıkları Rum denizcilerin Karadeniz'de gittikçe artan rolleriyle paralellik göstermekteydi. 18. yüzyılın sonu 19. yüzyılın başı Rumların yalnız Doğu Akdeniz'de değil öyle anlaşılıyor ki tüm Karadeniz'de de deniz ticaretindeki etkinliklerinin arttığı bir dönemdi. Fakat her iki gurubun birlikteliği ile başlayan süreç devam etmedi. Âyanların gemicilik faaliyetleri konusundaki etkinlikleri devam etti. Hatta muhtemelen artarak da devam etti. Fakat âyanların etkinliklerinin, uluslararası ticaretin Karadeniz'deki artış oranıyla aynı oranda artmadığı anlaşılmaktadır. Âyanların uluslararası ticaretten Karadeniz'deki artış oranı derecesinde faydalanamadıkları düşünülmektedir. Dolayısıyla âyanların denizci kimlikleri ve deniz ticaretinden payları eskisine oranla düşük kaldı.

Bunun birçok sebebi olabilir. Uluslararası sermaye ve ticaret kendi büyük gemileriyle geldi. Kıyı kentlerindeki gayrimüslim tüccar ve sermaye sahipleri, bir zamanlar âyanların üstlenmiş oldukları rolleri üstlenerek uluslararası ticaretin ve sermayenin bir uzantısı haline dönüştü. Dikkati çeken hususlardan birisi de merkezi hükümetin âyanların iktidarlarını, güçlerini, nüfuzlarını kırmaya başladığında, onların üzerine yürüdüğü II. Mahmut döneminin sonlarında, buharlı gemilerin Karadeniz'e ulaşmasıydı. Âyanlar, ticaret ve gemilerinin büyümesine fırsat kalmadan merkezi hükümetin emrindeki kadrolara dönüştüler. Âyanlar iç ticaret veya iç iskeleler arası ticarete veya yalnızca Karadeniz'in kendi içindeki ticarete münhasır kaldılar ve Karadeniz içi geleneksel ticarî ilişkiler ağına döndüler. Kentli âyanların vapurlar geldikten sonra onlarla rekabet edemeyip, denizcilik faaliyetlerinin "küçüldüğü" ve zamanla özellikle uzak iskeleler arası nakliyatındaki etkinliklerini vapurlara kaybettiler. Karadeniz içerisinde iskeleler arasında daha küçük çaplı ticaret yapanlar ise ekonomik gerekçelerle zaman zaman Osmanlı bandırasından vazgeçerek Rus bandırası altına girmekten bile çekinmediler. Âyanlar bir taraftan merkezi hükümet tarafından diğer taraftan yeni gelen gemiler yani dış sermaye tarafından ekonomik/sosyal/siyasî olarak dönüşüme zorlandılar. Gemi sahibi veya ortağı olarak ticaretleri azaldı. Sahil kentlerinin âyan kökenli ileri gelen aileleri ve sermaye sahipleri, daha küçük ve risksiz kârlar karşılığında yabancı vapur/gemi şirketlerinin birer acenteliklerini üstlendiler. Yani vapurlar karşısında rekabet edemeyen bu sınıf dönüşüm geçirerek onların şehirlerdeki temsilcileri/uzantıları konumuna geldiler.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi;

Hatt-ı Hümayun; 23, 553, 1521, 3207, 3330, 12490, 13634, 13870, 22576, 27908, 27923 A-C-G-H, 28142, 28168, 28286, 33309, 48326, 48857.

Cevdet Adliye; 152, 5983, 7414.

Cevdet Askeriye; 45770

Cevdet Bahriye; 163, 164, 345, 468, 536, 581, 831, 841, 872, 1062, 1239, 2014, 2204, 2470, 2549, 2629, 2779, 2787, 2841, 2872, 2891, 3099, 3899, 3976, 4075, 4476, 4575, 5165, 5275, 5591, 5771, 5943, 6005, 6149, 6255, 6805, 7012, 7307, 7632, 8137, 8507, 8550, 8631, 8896, 8951, 9070, 9128, 9214, 9526, 9949, 10243, 10369, 10871, 11030, 11182, 11367, 11603, 11660, 11747, 11776, 11797, 12346, 12490-B.

Cevdet Hariciye; 1786, 7607.

Cevdet Maliye; 2702, 18166.

Cevdet Zabtiye; 627, 2466.

İrade Dahiliye; 9/427, 234/14148, 235/14225.

Sadaret Mektubi Kalemî Evrakı; A.MKT.DV;55/72, 47/42; A.MKT.MHM; 52/87; A.MKT.UM; 204/100, 304/6.

Kitap ve Makaleler

AYGÜN Necmettin, (2005), *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Trabzon: Serander Yayınları.

BAY Abdullah, (2008), "Canik Muhasıllığı İçin Yapılan Siyasi Mücadeleler", *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı 19:67-85.

----- (2005). "Ünye Âyanından Canikli Genç Mustafa Ağa'nın Siyasi ve İktisadî Faaliyetleri" *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı 7: 60-75.

----- (2007). *Trabzon Eyaletinde Müttegallibe Hareketleri ve Âyanlık (1750-1850)*, (Basılmamış Doktora Tezi) Erzurum.

BIJIŞKYAN Per Minas (1969), *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan, İstanbul.

BOSTAN İdris, (2006), *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul.

ÇİZAKÇA Murat, (1999), *İslam Dünyası'nda ve Batı'da İş Ortaklıkları Tarihi*, İstanbul.

EMECEN Feridun, (2001), "Doğu Karadeniz'de Âyanlık", *Belleten*, LXV/242:193-215.

----- (2005), *Doğu Kardeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, İstanbul.

ERTAŞ, M. Yaşar, (2012), "Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkezileşmesi Karşısında Bir Osmanlı Âyanı: Tavaslızâde Osman Ağa", *History Studies, Enver Konukçu Armağanı*:117-133.

GÜLER İbrahim, (2003), "XVIII Yüzyılda Sinop'ta Gemi İnşa Teknolojisinin Altyapı, İstihkâm, İstihdam, Üretim ve Pazarlama Sorunu", *Türk Teknoloji Tarihi*, İstanbul:28-60.

HALAÇOĞLU Ahmet, (2002), *Teke (Antalya) Mütesellimi Hacı Mehmed Ağa ve Faaliyetleri*, Isparta.

HAMILTON William J., (1842), *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia*, Volume I, London.

KARAGÖZ Rıza, (2003), *Canikli Ali Paşa*, Ankara.

----, (2009), *Haznedarzade Süleyman Paşa*, Samsun.

KILIÇARSLAN M. Emre, (2010), "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi", *Karadeniz Araştırmaları*, S.25: 59-76.

KOÇ Yunus-KOÇ Ahmet (2005), "Orta Karadeniz Bölgesi'nde Avam ve Havas", *Orta Karadeniz Kültürü*, Ankara:313-330.

KÜTÜKOĞLU Mübahat, S., (1986), "Yunan İsyanı Sırasında Anadolu ve Adalar Rumlarının Tutumları ve Sonuçları", *Tarih Boyunca Türk-Yunan İlişkileri*, Ankara:133-161.

----, (2011). "Bir Âyan Ailesi: Tavaslızadeler", *Bellekten*, 273, Cilt: LXXV-Sayı: 273: 447-469.

ÖKSÜZ Melek (2006), *Onsekizinci Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon*, Trabzon.

ÖZKAYA Yücel (1994), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Âyânlık*, Ankara.

---- (1999), "Merkezi Devlet Yapısının Zayıflaması Sonuçları: Âyânlık Sistemi ve Büyük Hanedanlar", *Osmanlı 6*, Ankara:168-173.

ÖZTÜRK Temel (2009), "Karadeniz'de Kullanılan Melekse Türü Gemiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXIV/2:85-102.

TOKSOY Levent (2009), *Amasra Tarihine Denizden Bakış*, İstanbul.

UÇAROL Rıfat (1989), "Küçük Kaynarca Antlaşmasın'dan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C.11, İstanbul:179-346.

UMUR Hasan (1951), *Of Tarihi*, İstanbul.

UZUNÇARŞILI İ. Hakkı (2010), *Meşhur Rumeli Âyanlarından Tirsinikli İsmail, Yılıkoğlu Süleyman Ağalar ve Alemdar Mustafa Paşa*, Ankara.

ÜNAL Mehmet Ali (2006), *Osmanlı Devrinde Sinop*, Isparta.