

165 NOLU BODRUM ŞER'İYYE SİCİLİNDE BULUNAN DENİZCİLİĞE DAİR KAYITLAR*

Ahmet YİĞİT**

ÖZET

Muğla ili Türkiye'deki iller arasında deniz ile sınırı en uzun olan ildir. Fakat buna rağmen Muğla bölgesinin denizcilik tarihindeki yerini gösterir çalışma yoktur. Eldeki bilgiler birkaç küçük nottan ibarettir. Müstakil kitap veya makale bazında bir çalışma zaten yoktur. Hâlbuki Türklerin Menteşe bölgesini fethetmelerinden itibaren Menteşe Bey, oluşturduğu donanma ile "Emirü's-sevahil" ünvanını almış ve adalarda bazı yerleri de ele geçirmiştir. Menteşe Bey'den sonra bölgede bir donanmadan bahseden kayıt mevcut değildir. Menteşe bölgesinin coğrafi yapısı, dağlarının ormanlarla kaplı olması gemi yapımında büyük avantaj sağlamaktadır. Bölgede Osmanlı döneminde denizcilik faaliyetleri devam etmiştir. Ünlü Osmanlı denizcilerinden biri olan Turgut Reis bu topraklardan çıkmıştır. Osmanlı Donanması açısından bir felaket ile sonuçlanan 1770 yılındaki Çeşme baskınından sonra Bodrum denizcilik açısından önem kazanmıştır. XIX. Yüzyılda adalarda başlayan Rum isyan hareketleri ile bölgede askeri hareketlilik artmıştır. Buna paralel olarak Bodrum'da denizcilik faaliyetleri de artmıştır. Artık Bodrum'u denizcilik açısından önemli bir yer olarak gören devlet, yerel yönetim ile yazışmalara başlamıştır. Resmi olarak yapılan yazışmalar, tabiatıyla kazadaki kadı sicillerine kaydedilmiştir. Ticari gemilerin yanında özellikle askeri gemi yapımı, yani kalyon inşası ile ilgili kayıtlar epey bir yekûn tutmaktadır. Bu çalışma ile 165 Numaralı Bodrum Şer'iyye sicilinde denizcilikle ilgili kayıtlar ışığında bölgedeki denizcilik faaliyetleri ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Menteşe, Muğla, Bodrum, Kalyon, Kereste, Osmanlı Donanması, gemi yapımı.

The Documents of Navigation Found in 165 Numbered Bodrum Şer'iyye Records

ABSTRACT

Of the provinces, Muğla has the longest coastline in Turkey. Despite this largest coastline there is no study that marks the place of Muğla in the history of Navigation. The information available consists of only some notes. There is no sole book or an article on this issue. On the other hand upon the conquest of Menteshe region by Turks Menteshe Bey formed his own navy and acquired the title of "Emirü's-sevahil". Meanwhile he occupied some islands around the region. No document mentions any navy after Menteshe Bey in the region. The geographical features, the dense tree population provides great opportunities for shipbuilding. The navigational operations continued in the region during Ottoman period. Turgut Reis, one of the famous captains of the period, was born in this region. After the sudden attack to Ottoman Armada in Çeşme in 1770, which resulted in disaster, Bodrum gained importance in navigation.

*22-25 Ekim 2007 tarihleri arasında uluslar arası olarak gerçekleştirilen, 1522-2007 'Osmanlılardan Günümüze Her Yönüyle Bodrum' sempozyumunda sunumu yapılmış bildirinin genişletilmiş şeklidir.

** Yrd. Doç. Dr., Muğla Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

165 Nolu Bodrum Şer'iyye Sicilinde Bulunan Denizciliğe Dair Kayıtlar

The rebellious movements that started among Greek population in the islands increased military operations in the area: In parallel to this development the navigational operations increased. The state which realized the place and importance of Bodrum in navigation or sailing began to correspond with local authorities. This official correspondence appeared in Kadı's recordings. The documents regarding construction of commercial and military ships, the building of "Kalyon" received much more importance. In this study the navigational operations were presented in the light of the documents of sailing or navigation found in 165 numbered Bodrum Şer'iyye Records.

Key Words: Mentshe, Muğla, Bodrum, Kalyon, Timber, Ottoman Armada, shipbuilding.

1. 165 NOLU BODRUM ŞER'İYYE SİCİLİNİN ÖZELLİKLERİ

Ankara Milli Kütüphanede Bodrum sicilleri arasında 165 katalog numarası ile kayıtlı defter 222 sayfadır. Defterin birçok sayfasında rutubet ve suya maruz kalma dolayısıyla yıpranma, yazılarda da deformasyon vardır. Defterde en eski tarihli kayıt 1742 yılına ait olup en geç tarihli kayıt ise 1857 yılına aittir. Defterde yüz onbeş yıllık dönemin kayıtları mevcuttur. Çalışma konusu olan denizcilikle ilgili kayıtların tarihlerine bakıldığında 1773 yılından başlayıp 1836 yılına kadar olan dönemine içine almaktadır. Defter, katalogda da belirttiği gibi muhtelif konuları içermektedir. Düzensiz bir şekilde tutulan bu defteri herhangi bir defter grubuna sokmak mümkün değildir. Olaylar tarih sırasına göre düzenlenmemiştir. Defter o kadar karışık kaleme alınmıştır ki aynı sayfa da H.1170/M. 1756 yılına ait bir olayın akabinde H.1250/1834 yılına ait başka bir olay kaydedilmiştir. Merkezden gönderilen fermanların suretlerinin mahallinde kadılar tarafından sicillere kaydedilmesinden sonra hükümleri geçerlilik kazandı. Osmanlı tarihi araştırmacılarının malumudur. Ferman, berat vs. bu tür yazıların Osmanlı bürokrasisinde belirli bir yazım şekli vardır. Bunların suretleri de bu yazım şekline göre defterlere geçirilmektedir. Bu kurala uyulmadığı takdirde yazının özelliği ve çeşidini anlamak mümkün değildir. Ferman suretleri, Osmanlı diplomasisinde yazılan ferman formatına uygun bir şekilde Bodrum Şer'iyye Siciline kaydedilmemiştir. Bazılarında fermanların yazıldığı yer ve tarihler verilmemiştir. Fermanların bazılarında da deftere suretlerinin kaydedildiği tarih verilmiştir. Merkezden gelen yazılar ve kazayı ilgilendiren kararlarda da tarih sırası yoktur. Berat ve hüccetler karışık olarak kaydedilmiştir. Donanmaya ait tevzi kayıtları da mevcuttur. Ekseriyet sayılacak kadar vakıf ve hayırla ilgili kayıtlar mevcut iken hiç vakfiye kaydına rastlanmamıştır. Tereke ve vakıf kayıtları karışık ve üstelik çok düzensiz bir şekilde tutulmuştur. Defterde divanî, rika ve nesih yazı çeşitlerini görmek mümkündür. Bütün bu düzensizliklerine rağmen çalışmada görüleceği gibi bu Şer'iyye Sicili Bodrum tarihi açısından oldukça önemli bilgiler ihtiva etmektedir.

2. BODRUM DENİZCİLİK TARİHİNE GİRİŞ

Bodrum Kazası, Osmanlı tarihinde denizcilik açısından, özellikle XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren oldukça önemli bir yer haline gelmiştir. Fakat Bodrum aynı zamanda, bu konu üzerinde yeterli çalışma olmaması dolayısıyla hak ettiği değer ortaya konamamış, Osmanlı Devleti'nin Ege kıyılarındaki bir sahil kazasıdır. Ortaçağ'da inşa edilen kalesi, körfezdeki konumu itibarıyla limana sığınan gemileri koruyan müstahkem bir mevkedir. Osmanlı Devleti firkate emirlerinden Kızıllıhisarî Mustafa Paşa 1688-1717 yılları arasında oğulları ile birlikte Bodrum'a yerleşerek, kazada dinî ve sosyal tesisler bina ettirmiştir. Onun Kölesi Hasan Hoca ve oğlu Kapudan-ı Derya Cafer Paşa da kazada cami, medrese ve mektep inşa ettirmişlerdir. Cafer Paşa'dan sonra kardeşi Ahmed Bey de şehrin gelişmesinde emeği geçen kişiler arasında yerini almıştır. Bodrum'un düzenli olarak gelişmesinde Osmanlı denizcilerinin XVIII. ve XIX. yüzyıllarda önemli bir rol üstlendiği görülmektedir. 1770 yılında Osmanlı Donanması'nın Çeşme'de uğradığı hezimetten sonra devlet tarafından Bodrum'da bir tersane oluşturulmuştur¹. Tersanenin oluşturulmasından önce Akdeniz'de önemli kıyı şehirlerini bombardımana tabi tutan Ruslar, 1773 yılında da Bodrum Kalesi'ni ateş almışlar ve karaya asker çıkararak kaleyi kuşatmalarına rağmen başarılı olamamışlardır². Akdeniz Osmanlı sahil şehirlerini tehdit eden Rus donanması için tedbirler alınmağa çalışıldığı görülmektedir. Rus donanmasının açıkça ve fiilen tehdit ettiği Bodrum kalesi ve çevresinin korunması amacıyla daha önce yapılanlar ve şimdiden sonra yapılması gerekenleri belirten 20 Safer 1187/13 Mayıs 1773 tarihinde merkezden Bodrum naibi, dizdarı ve ayan-ı vilayete hitaben bir mektup gönderilmiştir. Herhangi bir Rus saldırısında yapılacak savunma şekli ve görevlilerin kimler oldukları, yapılacak toplantıya katılacakların isimleri sicile kaydedilmiştir. Mektuptan daha önce Rusların kaleye ve şehre karşı yaptıkları top ateşi sırasında muhafaza görevlileri, muhafaza esnasında neler yapıldığı ve eksikliklere dair bilgiler elde etmek mümkündür. Muhafız vekili Dizdar Mustafa Ağa'dır. Rus saldırısı öncesinde kalede iki yüz nefer olduğunu belirttiği fakat muhafızların saldırıdan önce terhis ettiğini beyan etmiştir. Kale Ruslar tarafından top ateşi altında tutulmasına, üstelik muhafaza amaçlı istihdam edilen iki yüz neferin terhis edilmesine rağmen, karadan da harekâta bulunan Ruslara karşı başarılı olmuştur. Meclis muhafazada her zaman hazır bulunan kalyon ve filikaların sahili hararetle savunduklarını belirtmiştir.

¹ Muhtemelen 1775 yılında tersane açılmıştır. Limanının uygun olması ve kereste teminindeki kolaylıklar kazada tersane açılmasında tercih edilmesinin sebepleri arasındadır. Bkz. Tuncer Baykara, "Bodrum", D.İ.A., VI., s. 248.

² Elmanof emrindeki Rus filosu Bodrum kalesini top ateşi altına alarak karaya asker çıkardı ise de başarılı olamayarak İstanköy Adası'na geldi. Bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi IV/1, Ankara 1995, s.404.

165 Nolu Bodrum Şer'iyeye Sicilinde Bulunan Denizciliğe Dair Kayıtlar

Savunmada görev alanların isimleri ve vazifeleri de zikredilmiştir. Burada Muhafız ve Dizdar Mustafa Ağa, Seyyid Abdullah Ağa, Halil Kapudan, Mir Mustafa Ağa, Osman Ağa, Hacı İbrahim Ağa, Hacı Mustafa Ağa ve Kale imamı olan Seyyid Molla Mustafa'dır. Diğer iki kişi de Mustafa Ağa ve Kapıcı Ali Beşe'dir³. Belgede açıkça Rus tehdidinden bahsedilmemektedir. Fakat aynı döneme denk gelmesi yapılan hazırlıkların Rus tehdidi ile alakalı olduğu izlenimi vermektedir. Şehir Osmanlı Devleti'nde özellikle XVIII. Yüzyılın sonlarına rastlayan dönemden itibaren donanma ve kaptan-ı deryalar açısından önemli bir merkez haline gelmiştir. Zaten yukarıda belirtildiği gibi Şer'iyeye sicilinde de denizcilikle ilgili ilk kayıtlar 1773 yılından itibaren kaydedilmeğe başlamıştır. Merkezden yazılan hükümlerde Ege sahillerine düşmanın kış dönemlerinde zarar verdiği belirtilmekte ve gerekli tedbirlerin alınması istenmektedir⁴. Bodrum ve Rodos devlet tarafından Akdeniz adalarına karakol vazifesi verilmiştir. Bunun için 17 Muharrem 1190/8 Mart 1776 tarihli hükümlerle yeni gemilere kurşun takviyesi de yapılmıştır⁵. Şer'iyeye sicillerine de bu güvenlik tedbirleri yansımıştır. 3 Recep 1193/17 Temmuz 1779 tarihli ferman sureti olması gereken, fakat ne başında ne de sonunda klasik ferman formuna uymayan yazıda, Bodrum ve İstanköy Kale muhafızlarına, denize kıyısı bulunan dizdarlara, yerli topçubaşılara, azap ağalarına, ocak kethüdalarına, bölükbaşılara, bölük ihtiyar ve neferlerine, muhafaza işleminin mühim ve elzem olduğuna dikkat çekilmiştir. Kalelerde eksik neferlerin tespit edilerek en kısa sürede eksikliklerin tamamlanması istenmektedir⁶. Dolayısıyla bu tarihlerde Akdeniz sahillerinde duyulan güvenlik endişesi sebebiyle kalelerde tedbirler alınmaya başlanmıştır.

III. Selim'in Osmanlı tahtına çıkmasından sonra babası Sultan III. Mustafa zamanında başlatılan modern denizcilik faaliyetleri devam ettirilmiştir. Çeşme baskınında yok olan Osmanlı Donanması tekrar oluşturulmağa çalışılmıştır. Bu donanma daha önceden var olan veya yeni kurulan tersanelerde hummalı bir çalışma ile oluşturulmuştur⁷. Osmanlı Devleti'nde I. Abdülhamid döneminde tersanesi oluşturulan Bodrum sahası, III. Selim devrinde de önemli bir gemi inşa alanı olmuştur⁸. Fermanlarda dikkati çeken bir husus da hiçbir

³ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.43

⁴ Bodrum, Rodos, Kuşadası ve İstanköy sahillerini korumaya memur askerler uyarılmıştır. 29 Recep 1187/16 Ekim 1773 Cevdet Bahriye Belge No:12469

⁵ Cevdet Bahriye Belge No:11936

⁶ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.151

⁷ Ahmet Cevat Eren, "Selim III.", İ.A., X, s.441 vd.

⁸ Enver Ziya Karal, "Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar", Tarih Vesikaları S.3, İstanbul 1941, s.204; III. Selim Fransa ve İsveç'ten eğitimciler, gemi mühendisleri ve deniz subayları getirtmiştir. Bkz. Ali İhsan Gencer, Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867), Ankara 2001, s.53.

belgede Bodrum'da tersaneden bahsedilmemiş olmasıdır. Şer'iyye Sicilindeki denizciliğe dair kayıtların hepsinde gemi yapım yerleri ile ilgili olarak "Bodrum sahası" tabiri kullanılmaktadır. Bu, Bodrum yarım adasının kıyılarında gemi yapımı için uygun yerlerin tamamını kapsadığı şeklinde de yorumlamaya açıktır. Kayıtları esas alan yorumlarda ve tanımlarda gemi yapım yerleri için Bodrum sahası yazımı tercih edilmiştir. Araştırma eserlerinde Bodrum'da tersaneden bahsedilmiş olması dolayısıyla da tersane tabiri de zaman zaman kullanılmıştır⁹. Osmanlı Devleti donanmasının ihtiyacı olan savaş gemi inşası için burada tersane kurmak amacıyla XVIII. yüzyılın sonuna kadar beklemiş olması izah edilebilecek bir durum değildir. Esasında Bodrum, gemi yapımı için oldukça uygun bir coğrafi yapıya sahiptir. Gemi yapımı için gerekli olan malzemelerin başında gelen kerestenin her çeşidi Menteşe dağlarında yeterince bulunmaktadır¹⁰. Kesilen ağaçlardan elde edilen kerestenin dağlardan indirilmesi ve Bodrum'a nakledilmesi diğer bölgelere göre daha kolaydır, daha az süre gerektirir ve maliyeti de düşüktür. Bodrum Tersanesi'nde askerî amaçlı olarak donanma için sadece savaş gemisi olan kalyon inşa edilmektedir. Ayrıca şalupa ve brik veya ibrik denilen iki direkli gemiler de inşa edilmektedir. Fakat Osmanlı Devleti açısından donanma için inşa edilen savaş gemileri yani kalyonlar önemli olduğundan, İstanbul'dan Bodrum'a gönderilen fermanlar, genellikle kalyon yapımı ile alakalıdır. Diğer ticarî gemilerin yapımı hakkında bilgiler yeterli değildir. Belgelerde sadece gemilerin adları geçmektedir. Bodrum'a gelen fermanların "Sicil-i Mahfuza" kaydedilmesi dolayısıyla sicilde genellikle kalyon yapımına dair belgeler mevcuttur. Bu çalışmada Bodrum'un Osmanlı Denizcilik Tarihi'ne katkı sağlaması amacıyla kayıtlardan bazı örnekler verilecektir.

3. GEMİ YAPIMI İÇİN MALZEME TEMİNİ HAKKINDA

Çeşme baskınından sonraki dönemde Rodos adasında gemi yapıldığı belgelerden anlaşılmaktadır. Hatta Çeşme faciasında batan gemilerin enkazının denizden çıkarılmasından sonra gemi yapım bölgelerine sevk edildiği görülmektedir. Malzemelerin sevk edildiği yerlerden biri de Rodos adasıdır. Bunun için Saruhan ve Menteşe yöresindeki göçebelerin develerinden yararlanılmıştır¹¹. Rodos Adasında gemi yapımı için malzemeler Bodrum'a getirilmekte buradan Rodos'a sevk edilmektedir. Karadan malzeme taşımanın dava güvenli olmasından dolayı bu yol tercih edilmiş olmalıdır.

⁹ Bu konuda bkz. T. Baykara, a.g.m., s.248 vd.

¹⁰ A. İ. Gencer, a.g.e., s.55.

¹¹ Özcan Mert, "Osmanlı Döneminde Çeşme Batıkları", Uluslar arası Çeşme Tarih ve Kültür Sempozyumu (15-17 Eylül 1995), İzmir 1997, s.79; Ayrıca Bkz. Cevdet Bahriye Belge No:4197

165 Nolu Bodrum Şer'iyeye Sicilinde Bulunan Denizciliğe Dair Kayıtlar

H.1198/1783-1784 senesinde Menteşe Sancağı mülhakatında kalyon kerestesi bulunan mahallerin kadı ve naipleriyle, Sancak Mütesellimi Tavaslı Hacı Ömer Bodrum, Sıralos, Milas kazaları ayan, zabıt ve iş erlerine de ferman gönderilmiştir. Akdeniz sahilinde Bodrum nam mevkiye yeni olarak donanma-yı humayun için 45 zira' (1 zira' 75 cm. dir) uzunluğunda bir kalyon inşası ile görevlendirilmiştir. Ayrıca Mütesellim 47.5 zira' uzunluğunda iki tane daha kalyonun inşasına da memur edilmiştir. Bu konuda Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa ve tersane-i âmireden de onay alınmıştır. Yapılacak olan kalyonlar için tersane-i âmire'nin öngördüğü 15.904 adet meşe ve çam kerestesi Menteşe bölgesinden kesilip kıyılara indirilmesi, mirî kalyonlarla Bodrum sahasına nakledilmesi ve teslim sırasında ücretinin peşin olarak ödenmesi gerekmektedir. Kaza ayan ve kadıları ağaçları kestirmek, elde edilen keresteleri naklettirmek için gerekli işçileri bulmalıdır. Dolayısıyla gemilerin yapımında bölge halkının ve yöneticilerin hemen hemen büyük çoğunluğu görev almakta veya merkez tarafından görevlendirilmektedir. Keresteler sadece çam ağaçlarından ibaret değildir. Meşe kerestesi de kalyon inşaatında kullanılmaktadır. Kesilen ağaçları inşa edilecek olan gemilere cinslerine göre görevliler tarafından taksim edilmelidir. Kerestenin temini ve nakli meccânen değil ücret karşılığıdır. Askerî görevliler de ücret karşılığı kereste temininde görev alabilirler. Bölgede bulunan devlet görevlilerinden doğancı, şahinci ve çakırcı her kim olursa olsun ücretini alacaktır. Ayanlar ve mütesellim fermanda belirtilen emirlere göre hareket etmelidirler¹². Menteşe Sancağı Mütesellimi Tavaslı Hacı Ömer Ağa'ya gönderilen ve Abdullah'ın mübâşir olarak tayin edildiğini bildiren fermanın sicildeki sureti tarihsizdir. Bodrum sahasında miri iki kalyon inşasına memur olan Menteşe Mütesellimi Tavaslı Ömer'e amele ve kereste ile diğer malzemenin temini için 37.600 kuruşun nakit ödendiği, Hazine-i Amire'de defterlere kaydedildiği de fermandan anlaşılmaktadır. Fakat fermanın gönderildiği tarihe kadar kalyonlar inşa edilip denize indirilmemiştir. Gemi inşasının bitirilememesinin ve gemilerin denize hala indirilememesinin sebebi ilgililerden sorulmaktadır. Bodrum kadısı ile mübâşir Abdullah'ın gemilerin deryaya indirilememesinin sebebini tetkik edip, İstanbul'a bildirmeleri istenmektedir¹³. Bu ferman sureti her ne kadar tarihsiz olarak kaydedilmişse de,

¹² Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.126; Ayrıca 17 Şevval 1198/3 Eylül 1784 tarihinde yazılan fermanda Milas, Mandalyat, Karaova, Sıralos ve Bodrum kadılarına yazılan fermanda yapılacak olan iki kalyon için gereken kereste ve bunların temini hususunda emirler verilmiştir. Bkz. Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.126; 28 Cemaziyelahir 1198/19 Mayıs 1784 tarihinde kerestelerin taşınması için Rodos, Kerpe ve Hereke vesair yerlerden gemiler kiralanıp gönderilmesine dair hüküm için bkz. Cevdet Bahriye Belge No.11855.; Muğla Şer'iyeye Sicili No:120, v. 6a; Muğla Şer'iyeye Sicili No:120, v. 7a;

¹³ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.116.

Mütesellim Ömer Ağa'ya yazılan diğer fermanlarla olan konu bütünlüğü dolayısıyla 1200/1785-1786 yılı içerisinde yazılmış olması gerekmektedir. Şer'iyeye sicillerinde Dersaadet'e gönderilen yazıların suretleri yoktur. Fakat merkezden gönderilen yazıların bir sureti deftere kaydedilmiştir. Dolayısıyla gemilerin denize indirilmesindeki gecikmenin sebepleri deftere yazılmadığından bilgi sahibi olunamamaktadır.

4. BODRUM'DA İNŞA EDİLEN GEMİ ÇEŞİTLERİ

Evâil-i Rebiülahir 1198/ 23-28 Şubat 1784 tarihli ferman, Akdeniz'e sahili olan limanlarda tüccar gemisi inşa edilen kadıklara yazılmıştır. Bu ferman suretinin Bodrum Kadısı tarafından, kaza adı yazılmamasına rağmen muhatap kabul edilip sicile kaydedilmiş olması, bölgede askerî kalyon dışında tüccar gemisi inşa edildiğini doğrulamaktadır. Fakat belgelerde doğrudan Bodrum'da ticaret gemisi yapıldığına dair bilgiye tesadüf edilmemiştir. Devlet, donanmanın sefere çıktığı dönemlerde, donanmanın ihtiyaçlarını karşılamak üzere tüccar gemilerinden de yararlanmaktadır. Donanmada yararlanılacak olan tüccar gemilerinde bir standart belirlemeğe çalışıldığı anlaşılmaktadır. Fakat devlet ticaret ile meşgul olanları bu konuda zorlamamış, sadece gemilerini inşa ettirirken donanmada görev alacaklar için tavsiyede bulunmuştur. Akdeniz ve Karadeniz sularında seyreden üç direkli, şayka ve tombâz adı verilen tüccar gemilerinden donanmada istihdâm edilecekler için, Bahr-i Siyah'ın şiddetli rüzgâr ve fırtınasına dayanamayıp zarar gören üç direkli tabir edilen gemileri yaptırmaya gücü olanların, şayka veya kalyon inşa etmeleri hususunda iskelelerde ve tersanelerde inşası devam eden gemilerin denetimini yapmak üzere mübâşir olarak gönderilen Ahmed tarafından tüccarlara tembihte bulunulması istenmektedir¹⁴.

Dergâh-ı Mualla Kapucubaşlarından, Menteşe Mütesellimi Hacı Ebubekir'in, 9 Muharrem 1204/29 Eylül 1789 tarihli ferman ile Bodrum sahasında kalyon inşası için görevlendirildiği anlaşılmaktadır. İnşası istenen kalyonun yapımında görevli olan Hüseyin Çavuşzâde Hacı Ahmed, geminin 1/3'lik bölümünün inşasının bittiği esnada vefat ettiği anlaşılmaktadır. Onun yerine Ebubekir kalyonun inşasını bitirmekle görevlendirilmiştir. Tersane-i Amire tarafından, Bodrum sahasında tayin edilmiştir. Donanmada savaş gemisi olarak kullanılan kalyonların ölçüleri hakkında bilgiler mevcuttur. Ferman

¹⁴ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.127; Kaptan-ı deryalık makamına getirilen Gazi Hasan Paşa'nın bu önerisinin daha sonra ne kadar doğru olduğu 1787-1788 yılında Ruslar üzerine düzenlenen seferde ortaya çıkmıştır. Özi kalesi önünde Hasan Paşa gemileri sığ sahile yanaştıramamıştır. İnce donanmanın teşebbüsü de sonuçsuz kalmıştır. İstanbul'dan istenen ince donanma hava şartlarının kötü olması dolayısıyla gelememiş ve Özi kalesi Rusların eline düşmüştür. Bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Cezayirli Hasan Paşa'ya Dâir", *Türkiyat Mecmuası VII-VIII*, İstanbul 1942, s.24.

165 Nolu Bodrum Şer'iyeye Sicilinde Bulunan Denizciliğe Dair Kayıtlar

suretinden gemilerin yani kalyonların inşa süreleri ve teknik özellikleri hakkında da bilgi edinilmektedir. Fakat Bodrum'da yapılan kalyonların bölgeye has farklılıklarının olup olmadığını bilinmemektedir. İnşa edilen kalyonun boyu 47,5 zira' uzunluğundadır. Fakat eninin ne kadar olduğuna dair bilgi mevcut değildir. Fermanda iki yıl süre geçmesine rağmen geminin deryaya indirilememesinin sebebinin sorulması, bir kalyonun yapımının yaklaşık iki yıl sürdüğü veya iki yıldan az bir sürede bitmesi gerektiği sonucunu çıkarmak mümkündür. Gemilerin maliyetleri hakkında ise fermanlarda farklı rakamlar kaydedilmiştir. Vefat eden Hüseyin Çavuşzâde Hacı Ahmed'in yerine görevlendirilen Ebubekir'e inşa için gerekli olan 22.854,5 kuruş nakit olarak verilmiştir. Bu rakam, geminin yapımı tamamlanan 1/3'lik kısmı haricindeki para olmalıdır. Çünkü kalyonların inşası için gerekli olan ücretin kaydedildiği diğer fermanda rakamlar, 37.600 kuruş veya buna yakın bir rakam verilmiştir¹⁵. Aynı kalyonların inşası ile alakalı olma ihtimali yüksek diğer bir fermanda 28 Rebiyülâhır 1204/15 Ocak 1790 tarihinde Bodrum kadısı ve donanma-yı humayun Kaptanlarından olup Bodrum sahasında inşa olunan kalyon ve gemilerin yapımında kaptan Hasan¹⁶ Çavuşzâde Hacı Ebubekir görevlendirilmiştir. Milas Ayanı Abdulazizzâde Seyyid Ömer de iki direkli olarak inşa edilen küçük gemilerden on adet şalupa ve bir adet 47,5 zira' uzunluğundaki kalyon inşasına, mübâşir tayin edilmiştir. Şalupaların ve kalyonun inşası fermanın gönderildiği esnada hala bitmemiş ve gemiler donanmaya teslim edilmemiştir. Kaptan-ı Derya Hüseyin Paşa kalyon ve gemilerin bir an önce bitirilip İstanbul'a naklini istemektedir¹⁷.

28 Şevval 1204/11 Temmuz 1790 tarihli ferman suretinde, H.1204/1790 senesinde Bodrum'da inşasına başlanan bir kıta kalyonun, yapımına memur Dergâh-ı âli Kapucubaşlılarından Menteşe Mütesellimi Hasan Çavuşzâde Ebubekir Ağa'dan Ramazan ayının on beşine kadar gemi yapımını bitirmesi istenmiştir. Şevval ayının onbeşine kadar denize indirilmesi için gerekli olan sütun, seren, bâdbân (yelken) vesairenin, Muğla ve Bodrum kazalarından temin edilecektir. Tersane emini kalyon yapımında çalışmak üzere Bodrum'a bir mimar görevlendirmiştir. Gemi inşa sahalarına gönderilen kalyon mimarlarının vardıkları gündün itibaren günlük beşer çift nan (ekmek), iki vukiyye güşt (et), hizmette kaldıkları müddetçe de kendilerine kalyon inşasına memur olan kişi tarafından aylık 25 kuruş ödenecektir. Bu husus fermanda açık olarak yazılmış ve baş muhasebe defterlerinde de derkenara yazıldığı sicile kaydedilen ferman

¹⁵ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.168.

¹⁶ Diğer metinlerde Hüseyin olarak geçmektedir. Kâtipler tarafından aynı kişi bazen Hüseyin bazen de Hasan olarak yazılmıştır.

¹⁷ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.212.

Ahmet YİĞİT

suretinde mevcuttur¹⁸. Fermanda geminin bitirilmesi için ne gerekiyorsa yapılması belirtilmiştir.

28 Muharrem 1208/5 Eylül 1793 tarihinde İstanköy ve Bodrum kadıları ile voyvodalarına, kaptan-ı derya tarafından gönderilen buyrulduca, Bodrum'da inşa edilen ve denize indirilen kalyonun İstanbul'a nakli için, geminin deniz içinde dengede durmasını sağlamak amacıyla konulacak safranın temin edilmesi istenmektedir. Voyvodaların, İstanköy ve Bodrum'da ikişer adet, toplam dört kayığın temin edilen safranın naklinde kullanılmak üzere, yeni inşa edilen kalyonun kapudanı Hasan Kapudana teslim edilmesi istenmektedir¹⁹. Buyrulduca safra hakkında bilgi verilmezken, safranın nereden nakledileceğine dair bilgi de mevcut değildir. Safra, herhangi bir sıvı mıdır?, Taş mıdır? veya demir midir? Bu konuda bilgi verilmemiştir. Fakat sadece safranın deniz yolu ile getirileceği dört kayığın nakille görevlendirilmesinden anlaşılmaktadır. Ayrıca yapımı biten gemilere denize indirildikleri andan itibaren kaptan atandığı da görülmektedir.

İnşaat halindeki gemilerin güvenliği de bölgedeki askerî görevlilerce sağlanmaktadır. Bodrum sahasında kalyon inşası için Kapucubaşı Hasan Çavuşzâde Hacı Ebubekir Ağa görevlendirildiği ve Kapucubaşına verilen emirle deniz kıyısında inşası devam eden kalyonun gece ve gündüz bekçiler tarafından korunması istenmektedir. Bodrum Kazası ve çevresinde olan kazalardan sahilde bulunan kalyonun gece ve gündüz korunması için bekçiler temin edilmesine dair Bodrum Kadısı'na 3 Ramazan 1203/28 Mayıs 1789 tarihli ferman gönderilmiştir²⁰. Evâil-i Rebiülahir 1241/13-20 Kasım 1825 tarihli fermanndan, Rodos Adası'nda da kalyon inşa edildiği anlaşılmaktadır. Rodos ve Bodrum tersaneleri Akdeniz'de yabancı gemilerin veya korsanların baskınına maruz kalabilmektedir. Başka bir deyişle, devlet kalyonların yapımları esnasında gemilerin ve ustaların güvenliklerinin sağlanması için bölgedeki askerî görevlilere tenbih edilmiştir. Özellikle Bodrum ve civarında bulunan alaybeyi, muhtar ve çeribaşları inşa halindeki gemilerin korunmasından sorumlu tutulmuşlardır²¹.

Bodrum Kazası devlet tarafından, Akdeniz'deki donanmaya ait kalyonların bir kısmının inşa edildiği, donanmaya ait top ve mühimmatın kaleye

¹⁸ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.172

¹⁹ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.121; Yeni yapılan kalyonun İstanbul'a nakli için gerekli olan iki adet kayık ikisi Bodrum'dan ikisi İstanköy'den olmak üzere Cedid Kalyon Kapudanı Hasan Kapudan 28 Muharrem 1208/5 Eylül 1793 tarihinde otuz adet kalyoncu bedeli sağlanmasına dair gönderilen ferman bkz. Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.121.

²⁰ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.166.

²¹ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.149.

165 Nolu Bodrum Şer'iyeye Sicilinde Bulunan Denizciliğe Dair Kayıtlar

kondduğu, denizcilikle ilgili ordunun ihtiyacı olan her türlü malzemenin bulunabileceği merkezlerden biri olarak görülmektedir. Bunun için kazaya gönderilen fermanların sicili aktarılan suretlerinden bazıları donanmanın ihtiyaçlarının kaleden karşılanmasına yönelik olduğu anlaşılmaktadır. Fermanlarda Bodrum Kalesi ile beraber İstanköy'ün de, gemilerin top ve mühimmat ihtiyacını karşıladığı anlaşılmaktadır. Bu konuda 13 Rebiülevvel 1222/20 Haziran 1807 tarihinde Bodrum Kalesi'nde olması gereken top ve cephane miktarı hakkında Bodrum Kadısı ve kale dizdarına ferman gönderilmiştir²². Bodrum bölgesinde gemilerden kalan topların Bodrum Kalesi'nde toplandığı anlaşılmaktadır. Evasıt-ı Ramazan 1242 /20-27 Nisan 1827 tarihli fermanla Güvercinlik adı verilen yerde, donanma-yı humayuna ait brik gemisinden kalan bir topun Bodrum Kalesi'ne nakli istenmektedir²³. Nakil işleminin karadan veya denizden mi yapılacağına dair bilgi verilmemiştir. Fakat bu dönemde ormanlık ve dağlık olan bölgede Güvercinlik'ten Bodrum'a en rahat ulaşımın deniz üzerinden olması dolayısıyla, naklin denizden yapılmış olması muhtemeldir. Defterin diğer sayfalarında da naklin yapıp yapılmadığına dair bilgi yoktur. H.1235/1818-1819 yılında kalenin tamiri hakkında gönderilen fermanla, Hassa Mimarlardan olan Seyyid Abdulkadir, kaleyi keşif için gönderilmiştir. Tamirde sadece kalenin bedeninin tamiri ile sınırlı kalınmayıp kaledeki top kundaklarının da onarılması ve bakımının yapılması da keşif kapsamında değerlendirilmiştir²⁴.

25 Safer 1246/15 Ağustos 1830 tarihinde Bodrum'da kalyon inşasında görevli olan Tavaslı Osman Ağa ile Bodrum kadısı ve Voyvodasına gönderilen fermanla, İstanköy Muhafızı Ali Paşa emrinde olan iki kıta firkate ile Narenciye Kalesi'nin toplara ihtiyacı olduğu anlaşılmaktadır. Bodrum kalesinde bulunan altı demir top ve gemilerde mevcut iki tunç topun ihtiyaç duyulan yerlere nakli emredilmiştir. Bu topların Bodrum limanında kontrol ve sayımlarının yapılması istenmektedir. Ayrıca Bodrum sahasında 1830 yılı içinde dört adet kalyonun inşasının planlandığı anlaşılmaktadır. Bu gemilerin inşasında kullanılacak kerestenin nereden nakledileceği belirtilmemekle beraber gemiye ihtiyaç olduğu bildirilmiştir. Bunun için Bodrum limanında olan Hacı Ahmed Kapudan'ın süvar olduğu brik sefinesi kullanılacaktır. Geminin kereste taşıırken de bir miktar mühimmat ve top bulundurduğu, kıyıya yakın da olsa bir güvensizlik ortamının olduğu anlaşılmaktadır²⁵. Gemiden dört adet top

²² Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.158.

²³ Ramazan ayının sonunda Güvercinlik nam mahalden İbrik sefinesine ait gemiden kalan bir topun Bodrum kalesine nakli istenmektedir. Bkz. Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.1 kapak içindeki not.

²⁴ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.145.

²⁵ Bu konuya Edhem Eldem değinmiştir. O Osmanlı kayıtlarında bu konuda bilgi olmadığını yazarken Fransız şikayet defterlerinde bu konuda bilgilerin olduğunu

Ahmet YİĞİT

çıkarılmıştır. Toplar ve mühimmat, inşa edilecek kalyonlarda kullanılmak üzere muhafazası için Bodrum Kadısı ve naibine emir verilmiştir. Gemilerde veya çevrede lüzumundan fazla olan topların kayıtlarının tutularak kaleye nakledilmesi istenmektedir. Topların listesi tutulmuştur. Burada topların özellikleri de verilmiştir. Özellikler arasında neden imal edildiği, ebadı ve ağırlığı da vardır. Listede bulunan toplar şu şekildedir; Çakaloz top demir, top adet 4, demir top 2 adet olup 27 kantar 13,5 karıştır. Diğer demir top 4 kantar olup 13 karıştır. Toplam demir top 10; 4 tunç top 15 kantar olup 12 karıştır. Diğer tunç top 2 adet olup 25 kantar ve 12 karıştır. Toplam tunç top sayısı 6 adettir. Yukarıda sayılan topların İstanköy Kalesi'nde mevcut olduğu Topçubaşı Mehmed Ağa tarafından tasdik edilmiş ve kaydolunmuştur²⁶. Cemaziyelahir 1200/Nisan 1786 tarihli yazıda müteveffa esbak Kaptan-ı Derya Cafer Paşa'nın biraderi Ahmed Bey'in²⁷ Bodrum'daki gemisinde bulunan kıta tunç topun muayenesine mübaşir görevlendirilmiştir²⁸. Ahmet Bey'in gemisinin kendisine mi yoksa donanmaya mı ait olduğu belirtilmemiştir. Fakat toplar devlete aittir. Devlet gönderdiği memurlar vasıtasıyla gemilerde devlete ait olan ateşli silahların kontrollerini yapmaktadır. Mantık olarak bakıldığında devlete ait olmayan gemide devletin ateşli silahının da olmaması gerekir. Fakat donanmada görev yapan kapudanların brik sefineleri ve denizcilik malzemeleri ölümlerinden sonra terekeye kaydedilerek satılmaktadır.

5. KALYONCU VE LEVENTLER HAKKINDA

Donanmanın sefere çıktığı dönemlerde ihtiyaç duyduğu kalyoncuları Anadolu ve Rumeli sahillerinden topladığı 20 Rebiyülahir 1202/29 Ocak 1788 tarihli fermanan anlaşılmaktadır. Donanmanın 1788 yılında ihtiyaç duyduğu levent sayısı belgede geçen şekli ile kalyoncu toplamı 12.600 kişidir. Bu rakamın Akdeniz sahillerine paylaşımı yapıldığında Bodrum ve Karabağ kazalarına düşen nefer sayısının 150 olduğu görülmektedir²⁹. Yine deftere

belirtmiştir. Kereste taşıyan gemilerde bile top bulundurması aslında bu savı desteklemektedir. Bkz. Ehem Eldem, "Kontrolü Kaybetmek: 18. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Osmanlı Varlığı", Türkler ve Deniz, (Editör Özlem Kumrular), İstanbul 2007, 69.

²⁶ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.4.

²⁷ Osmanlı Devleti'nde fırkate kaptanlığı yapan Eğriboz Adası'nın Kızılhisar kasabasından olan Kızılhisarî Mustafa Paşa ile onun çocukları da Osmanlı Donanması'na hizmet etmişlerdir. Mustafa Paşa'nın oğlu Cafer Paşa Donanmayı Humayun'da Kaptan-ı Deryalık makamına kadar yükselmiştir. Kardeşi Ahmed Bey de donanmada kapudan olarak görev almıştır.

²⁸ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.164.

²⁹ Donanmayı Humayun kalyonlarının takımlarının tekmili için Şeref Efendi görevlendirilip Anadolu ve Rumeli sahillerinde tertip ve tahriri fermanım olan on iki bin altı yüz nefer kalyoncu dilâverleri Anadolu vilayetinde bulunan Bodrum ve Karabağ

165 Nolu Bodrum Şer'iyye Sicilinde Bulunan Denizciliğe Dair Kayıtlar

tarihsiz olarak kaydedilen ferman suretinde, donanma-yı humayun kalyonlarının takımlarının tekmili için Rumeli ve Anadolu tarafından levent tertip ve tahririnin yapılması istenmektedir. Talep edilen 2.400 kalyoncunun her elli neferi için bir bayraktar tayin edilecektir. Bodrum ve Karabağ kazalarından talep edilen kalyoncu miktarı 100 kişidir³⁰. Yine tarihsiz olarak deftere kaydedilen ferman suretinden, fermanın Kaptan-ı Derya ve aynı zamanda vezir olan Gazi Hasan Paşa'ya gönderildiği anlaşılmaktadır. Akdeniz muhafazası için baharda yola çıkacak olan donanma kalyonları için gerekli olan gemi, top, teçhizatın ve diğer levâzımın kıştan hazırlanarak donanmaya ulaştırılması istenmektedir. Ayrıca bu işleri takip etmek üzere bölgeye mübâşir tayin edilmiştir³¹.

Girit ve Bodrum'da bulunan 500 nefer kalyoncunun İstanbul'a deniz yoluyla gönderilmesi ve tedariklerinin yol üzerindeki kazalarda bulunan halk tarafından karşılanması için 5 Zilkade 1186/28 Ocak 1773 tarihinde Bodrum kadısına ve yol üzerinde bulunan Boğazhisarına (Çanakkale) kadar Akdeniz sahilindeki kadılara ferman gönderilmiştir. Girit Adası'ndan temin edilen 500 kalyoncu, Çukadar Mustafa tarafından İstanbul'a götürülecektir. Bodrum iskelesinde toplanan neferler İstanbul'a gelinceye kadar yol üzerinde hangi kazada olurlarsa masrafları o kazanın tekâlifinden düşülmek şartıyla para toplanıp karşılanacaktır³². Yine aynı tarihli ferman suretinde Kandiye Kalesi'nden gelen 250 nefer kalyoncunun Bodrum iskelesi ve buradan İstanbul'a geçmesi sırasında, yiyecek ve zahirelerini yol üzerinde bulunan kazaların halkı tarafından karşılanması için Çukadar Mustafa görevlendirmiştir. Bodrum iskelesinden İstanbul'a gelinceye kadar yol üzerindeki kadı, naip, voyvoda, kethüda, yeniçeri serdarları ve iş erlerine gönderilen fermanla gelecek yıllardaki tekâliften karşılanmak üzere kalyoncuların masraflarının verilmesi istenmektedir³³. 15 Safer 1187/8 Mayıs 1773 tarihinde Girit Adası'ndan gemilerle Bodrum'a getirilen 150 kalyoncunun üç günlük masrafları kaydedilmiştir. Burada, gelen kalyonculara 1960 kuruş yiyecek masrafı ile 106

kazalarından yüz elli nefer başlarına ağa tayin edilip tahrir ve ihraç olunması için Karabağ ve Bodrum naibine ve mübâşirine gönderilen ferman. 20 Rebiülahir 1202/29 Ocak 1788 bkz. Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.164.

³⁰ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.165.

³¹ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.98.

³² Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.43; Hükümde ücretlerinin ödenmesi istenmekte ve Cafer Paşa kalyoncularından diye geçmektedir. 18 Zilhicce 1186/12 Mart 1773 Bkz. Cevdet Bahriye Belge No: 10375

³³ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.44.

Ahmet YİĞİT

kuruşa kiralanan 35 adet beygir ve bu beygirlerin 156 kuruş tutan üç günlük yiyecek masrafları da yazılmıştır³⁴.

Osmanlı Devleti, sefere çıkacağı yaz dönemlerde kıştan, hazırlıklara başlayarak kalyonlarda görev alacak olanların belirlenmesi için sahillerde bulunan kazalardan, denizcilikten anlayan askerler talep ederdi. Talep edilen bu askerler ya bizzat kendileri kalyoncu levendi olarak giderler veya bölgelere ne kadar kalyoncu düşüyorsa bedelleri toplanıp gönderilirdi. Paranın toplandığı durumlarda devlet başka bölgelerden, ücreti ile kalyoncu neferi temin ederdi. 15 Şaban 1200/13 Haziran 1786 tarihinde yazılan fermanında, Karadeniz ve Akdeniz sahillerinde bahar döneminde düzenlenecek olan seferde görev alacak olan kalyoncu sayısının tespitinde Bodrum'dan 30 adet kalyoncu istenmiştir³⁵. H.1202/1787-1788 yılının bahar döneminde düzenlenecek olan sefer için, kalyonlara lazım olan levent temini hususunda Karabağ (Turgut Reis) ve Bodrum kadılıklarının da içine alan bulunduğu ferman gönderilmiştir. Fermanında ne kadar kalyoncunun lazım olduğu ve ilgili kazalara düşen kalyoncu sayısı veya ücreti hakkında bilgi verilmemiştir³⁶. H.1203/1788-1789 yılında düzenlenecek olan seferde Bodrum ve Karaova'dan (Mumcular) istenen kalyoncu sayısı 150 olarak belirtilmiştir³⁷. 1204/1789-1790 yılında kalyon kaptanları ile kalyoncular hakkında dört adet ferman kaydı görülmektedir. 19 Cemaziyelevvel 1204/4 Şubat 1790 tarihinde yazılan fermanında, Bodrum Kazası'ndan 40 kalyoncu askerlerinin işesi için toplanan salyane bedeli 3.256 kuruştur³⁸. Kaptan ve kalyonculardan bazılarının görevlerini yerine getirmede yeterince özen göstermedikleri anlaşılmaktadır. Evail-i Recep 1204/19-26 Mart 1790 tarihinde Boğazhisarları ve Akdeniz Adalarında bulunan donanma kaptanlarının sahil ve adaları savunmada çaba göstermeyenlerin istihdam edilmemesi istenmektedir³⁹. Aynı yıl içerisinde 21 Şaban 1204/6 Mayıs 1790 tarihinde Rumeli ve Anadolu'dan sefer için kalyoncu yazılmasına dair ferman yayınlanmıştır. Bodrum ve Karaova kazalarından Akdeniz ve Karadeniz üzerine çıkılacak sefere 100 kalyoncu yazılması emredilmiştir⁴⁰. Bodrum ile Karaova kadıları, mübaşir, kaymakam ve çukadara gönderilen 13 Rebiülahir 1205/20 Aralık 1790 tarihli fermanında, H.1204/1789-1790 yılından kalan 100 nefer kalyoncunun paralarının dağıtılması ve donanmadan kaçan 26 nefer kalyoncuya

³⁴ Ekmek, et parası, sadeyağ, işçi ve kaşık parası olmak üzere masrafları vardır. Bkz Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.43.

³⁵ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.164.

³⁶ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.211.

³⁷ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.167.

³⁸ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.212.

³⁹ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.170.

⁴⁰ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.169; Anadolu ve Rumeli kıyılarından kalyoncu yazılmasına dair ferman sureti için bkz. Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.59.

165 Nolu Bodrum Şer'iyeye Sicilinde Bulunan Denizciliğe Dair Kayıtlar

verilecek olan 630,5 kuruşun verilmeyip Hazine-i Amireye gönderilmesi istenmektedir⁴¹. Sefere çıkan kalyoncuların paralarının tamamı sefer öncesinde ödenmemekte, bir miktarı dönüşte verilmektedir. Sefere gitmek üzere kalyoncu yazılıp gitmeyen veya sefer esnasında kaçanlar olmaktadır. Fermanda görüleceği gibi H.1204 yılında kalyoncu olarak yazılıp sefere gitmeyen veya sefer esnasında gemileri terk ederek kaçan 26 kalyoncu mevcuttur.

H.1242/1826 senesine ait kalyoncu bedelli olarak Bodrum ahalisine 4.338,5 kuruş düşmüştür. Bu rakam halktan toplanmış ve kalyoncular için yapılan harcama kalemleri de belirtilmiştir⁴². H.1245/1829 senesinde Bodrum ve Karabağ kazalarından istenen 25 adet kalyoncunun bedeli 12.500 kuruştur. Bodrum genelinden toplanan vergi ve masrafların toplamı ise 24.400 kuruştur⁴³. 11 Recep 1249/14 Kasım 1833 tarihinde H.1249 senesine mahsuben Bodrum Kazası'ndan talep edilen kalyoncu bedeli ve taamiye ve imdâd-ı hazariye ödenmesine dair ferman yazılmıştır. Fermanda kalyoncu sayısı belirtilmeksizin 12.500 kuruş kalyoncu bedeli talep edilmektedir. Masraflarla birlikte toplam rakam 21.548 kuruştur⁴⁴. Bodrum Kadısı'nın asker için tekâlif ve kalyoncu bedeli toplamasına dair sicilde başka örnekler de mevcuttur⁴⁵. Kalyoncu bedelleri ve donanma için harcanan paraların miktarının adalarda çıkan isyanlar ve Mısır hadiselerinin olduğu dönemde arttığı görülmektedir.

Donanmanın asker ve askerî malzeme ihtiyacını karşılayan kadı, ayan, voyvoda ve dizdarlar, donanmadan kıyıya çıkan veya gemilerde olan leventlerin yiyecek ihtiyacını kaptan-ı deryanın talimatı ile karşılamakta idiler. Bu işlemler için düzenlenen tevzilerde ayrıntılı olarak harcamaları görmek mümkündür. Bodrum sahillerinde, İstanköy ardındaki donanma-yı humayun askerlerinin ihtiyacı olan et ücreti 8.040 kuruş 3 para tutmaktadır. Burada etin kıyyesinin ne kadar olduğu, bir defada mı yoksa belirli dönemlerde mi alındığı hakkında bilgi verilmemiştir⁴⁶. 27 Şevval 1189/21 Aralık 1775 tarihli kaptan-ı deryanın Bodrum'dan Boğazhisarlarına gelinceye kadar yol üzerindeki kazaların kadı ve naiplerine gönderilen buyrulduca, donanma-yı humayun ile kazalara gelindiğinde mirahura bargir, yem, yiyecek ve diğer levâzımâtın temin edilmesi istenmektedir⁴⁷. 3 Cemaziyelevvel 1190/20 Haziran 1776 tarihli yarısı eksik

⁴¹ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.167.

⁴² Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.19.

⁴³ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.17.

⁴⁴ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.7.

⁴⁵ Örnek olması amacıyla birkaç tane verilmiştir. Bkz. Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.21 vd.; Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.40; Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.41.

⁴⁶ İstanköy ardında olan Donanmayı Humayun için gerekli olan et ihtiyacı Kaptan-ı Derya Mehmed Halil Paşa 8040 kuruş 20 para ödenmesi hususunda ferman sureti bkz. Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.5.

⁴⁷ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.47.

olan kaptan-ı derya buyrulduşundan, Bodrum kazasındaki zahire fiyatlarının belirlenmesinde kaptan-ı deryanın da etkili olduğu anlaşılmaktadır. Kaptan-ı Derya, Bodrum Kadısı ve Voyvodasına belirlenmiş olan narhın dışında esnafın satışta farklı fiyat uygulamaması için buyruldu göndermiştir⁴⁸. H.1202 senesinde Gazi Hasan Paşa'nın Kaptan-ı Derya olarak Bodrum Kadısına gönderdiği bir başka buyruldu da ise Bodrum'da kalan neferlere günlük birer kıyye et verilmesinin kasaplara tembih edildiğini ve bu kurala kasapların uymaları istenmektedir⁴⁹.

6. GEMİ KAPUDANLARININ TEREKELERİ

Gemi reislerinin kendilerine ait gemilerde bulunan denizcilik malzemeleri de reislerin ölümü üzerine kadı veya naib tarafından satışa çıkarılmaktadır. Bodrum Kadı Naibi Ali Rıza Efendi İlaz Hasan Kapudan'ın ölümü üzerine brik sefinesi takımlarını sük-u sultanide 3.000 kuruş karşılığı satmıştır⁵⁰. Bodrum limanında bırakılmış Donamayı Humayun'dan iki direkli ibrik sefinesi takımları Bodrum Dizdarı Mustafa Ağa hanesinde olup takımların İstanköy Adası Muhafızı El-Hac Ali Paşa'nın emriyle Bodrum Voyvodası Halil Bey'e devredilen gemi malzemelerinin listesi sicile kaydedilmiştir. H.1242/1826 senesinde 7 adet yelken ve El-Hac Ali Efendi emriyle İstanköylü Salih Bey'e birer adet sancak ile flandra verilmiştir. Miri sefinelerden olup Bodrum limanında bulunan Üsküdarlı Mehmed Kaptan'ın süvari olduğu brik sefinesinin Bodrum'da tamir edilmesi ve gemi için yelken alınması istenmektedir. Gemiye 21 adet yelken alınmıştır. Mehmed Kaptan'dan alınan gemi Abdullah Ağa'ya teslim olunmuştur⁵¹. Bodrum Kalesi Yüzbaşısı Mustafa Ağa'ya emanet bırakılmış olan ibrik sefinesi takımlarının listesi oldukça ayrıntılı olup fiyatları ile birlikte sicile kaydedilmiştir⁵². Galatalı Bıyıkoglu El-Hac Mustafa Kapudan'ın bir adet Martika⁵³ tabir olunan Bodrum limanındaki gemisi ve içindeki malzeme ile beraber satılmıştır. Bu belgeden bir gemide nelerin satılabileceği ve satılan malzemenin fiyatlarını öğrenmek mümkündür. Geminin bir adet direği ile tahminen yedi kantar demiri 300 kuruşa satılmıştır. Satışın ardından geminin kira parası, kendi fiyatı ve gemi için yapılan diğerk masraflar çıkarıldıktan sonra kalan para toplam 470 kuruştur⁵⁴. Askerî açıdan

⁴⁸ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.49.

⁴⁹ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.164.

⁵⁰ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.13.

⁵¹ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.7.

⁵² Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.11-12.

⁵³ Karadeniz sahillerinde kullanılan başı içeriye doğru kıvrılmış iki direkli bir cins gemi. Bkz. Şemseddin Sami, Kâmûs-ı Türkî, Dersadet 1317, s.1256.

⁵⁴ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.16; Belge tarihi 29 Recep 1247/3 Ocak 1832 Gemi malzemesi fiyatı için bkz. Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.11; Ayrıca bu konuda bkz. Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.180.

önemli olan H.1208 senesinde Bodrum'da kaptanın demir naklinden arta kalan 680 kantar ham demiri bölgede oldukça etkili olan ve kalyonların yapımında da devlet tarafından görev verilen Milas Ayanı Seyyid Ömer tarafından teslim alınmıştır⁵⁵.

7. BODRUM KIYILARINDAN YAPILAN TİCARET VE VERGİ KAÇIRMA TEŞEBBÜSLERİ

Bodrum limanı başta olmak üzere Menteşe kıyılarında tüccarlar vasıtasıyla kereste ticareti yapıldığı anlaşılmaktadır. Rebiülahir 1241/Kasım 1825 tarihinde Bodrum Karaova ve İstanköy kadılarına gönderilen fermanla bu ticaret hakkında bilgileri bulmak mümkündür. İstanköy adasında ikamet eden kereste tüccarlarından Hacı Mehmed ve Ali, Menteşe'deki Karaova ve Germe iskelelerinde, kendi malları ile keresteleri eskiden beri Mısır taraflarına İskenderiye'ye gönderirken, sonradan yasaklandığından keresteler bu iskelelerde kalmıştır. Tüccarların talepleri üzerine kendilerine ruhsat verilmiş ve mallarının Bodrum, Karaova ve İstanköy kazalarında satmaları istenmektedir. Ayrıca bu iskelelerdeki tüccarların kereste, gön ve don yağı başta olmak üzere malzemelerini, Mısır ve İzmir taraflarına göndermelerine, gümrükçüler tarafından kaydı tutulması şartıyla izin verilmiştir⁵⁶. Ticaret yaparken denizde gemileri kazaya uğrayanlar da olmaktadır. Cemaziyelevvel 1223/Haziran 1808 tarihinde İstanköy'e ticaret için giden geminin dönüşte kaza geçirdiği ve gemide emtiası bulunan Karacasulu Hacı Mehmed bin Çakır Mehmed'in öldüğü anlaşılmaktadır. Tutulan terekede batan gemiden Mehmed'e ait olan ve kurtarılabilen ticarî malların listesi verilmiştir. Bu listede daha çok dokuma türü mallar kaydedilmiştir⁵⁷. Eğer başka ticari emtia var ise de büyük ihtimalle denizde yok olmuştur.

1785 yılında Mısır'da kıtlık olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle zahire sıkıntısı çeken Mısır'a Anadolu'nun Akdeniz kıyısında bulunan Bodrum, Marmaris, Antalya, Alaiye ve İskenderun gibi limanlarından zahire yüklenmesine ve nakledilmesine izin verilmiştir. Bu limanlardan tüccarlar tarafından gemilere yüklenen zahire İskenderiye, Dimyat ve Reşit limanlarına nakledilmektedir⁵⁸. Zilkade 1220/Ocak 1806 tarihinde kaydedilen fermanla ise, İskenderiye'den tüccarların gemilerine yükledikleri erzakı, Rusya ile Osmanlı Devleti arasında harp başlaması dolayısıyla güvenli olarak addedilen Bodrum ve İskenderun limanlarına götürmeleri istenmektedir. Tüccarların, deniz

⁵⁵ Ham demirin cinsi hakkında da bilgiler verilmiştir. Bkz. Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.122.

⁵⁶ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.8.

⁵⁷ Dokumaların listesi mevcuttur. Bkz. Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.1.

⁵⁸ Şaban 1199/27 Haziran 1785 tarihli ferman sureti için bkz. Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.157.

Ahmet YİĞİT

ticaretinde mallarının takibini, tayin ettikleri vekilleri aracılığı ile yapabilecekleri de kaydedilmiştir⁵⁹.

Sakız, İstanköy, Bodrum, Rodos, Antalya, Boğazhisarı kaleleri kadılarına yazılan fermanla şem-i asel (balmumu) ve diğer mukataaların işletmesinde bulunanların beş yıldır vergi vermedikleri bildirildiğinden, mukataa sahiplerinin kaydettikleri gümrük defterlerinde olan mallarının tespiti ve şem-i aseli gemilerine yükleyenlerden her bir kıyyesi için 5 para rüsûm alınması istenmektedir⁶⁰. İskelelerde ticaretten alınan vergilerin mukataa şeklinde işletildiği anlaşılmaktadır. Menteşe bölgesi kıyılarında oldukça yoğun bir ticaretin cereyan ettiğini söylemek mümkündür. Osmanlı Devleti'nde gelir getiren yerlerde işletilen mukataaların Bodrum ve çevresindeki varlıkları bu tezi doğrulamaktadır. Fakat buradaki mukataaların sadece isimleri zikredilmiştir. Gelirlerinin ne kadar olduğu ve ne kadar süre ile işletildikleri vs. hakkında bilgi yoktur. Bazı mukataalarda işletenlerin isimleri de geçmektedir. Mesela 10 Zilhicce 1186/4 Mart 1773 tarihli fermanla Milas Ayanı Seyyid Abdurrahman Ağa'nın Rüsûm-ı Kantâr-ı İskeleha-i Karabağ, Mandalyat ve tevabii mukataasını işleten kişi olduğu görülmektedir⁶¹. Belgeden Bodrum ve çevresindeki limanların tamamının mukataa usulüyle Milas Ayanı Abdurrahman Ağa tarafından işletildiği anlaşılmaktadır. Yine H.1193/1779 yılında Bodrum mukataasının yarı hissesinin iltizama verilmesi hakkında gönderilen fermanın sureti deftere kaydedilmiştir⁶². Bodrum mukataası ile kastedilenin ne olduğu hakkında bilgi verilmemiştir. Büyük ihtimalle iskele mizan-ı kantar mukataası olmalıdır. 15 Rebiülevvel 1193/2 Nisan 1779 tarihli ferman ile mizan-ı harir mukataasının da olduğu anlaşılmaktadır. Bu mukataanın Ege bölgesinin hemen hemen her tarafında olduğu ve mukataayı işletmeye alanların para toplamalarına müdahaleler olduğu anlaşılmaktadır. Vakıf görevlileri, ipek mukataasının görevlilerinin rüsûm toplamalarını engellemektedirler⁶³. 4 Cemaziyelahir 1200/4 Nisan 1786 tarihinde Kaptan-ı Derya'nın işlettiği Bodrum ve tevabii mukataası hakkında ferman yazılmıştır⁶⁴. Fakat mukataa hakkında bilgi olmayıp sadece mukataanın varlığı anlaşılmaktadır. H.1200/1786 yılında mukataanın işletmesi kaptan-ı derya tarafından alınmış olmalıdır. 28 Safer 1230/9 Şubat 1815 tarihli fermanla ise

⁵⁹ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.180-181.

⁶⁰ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.44.

⁶¹ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.42; Kaymakam Mehmed Ağa'nın Bodrum İskelesinde vezin ve kantar ile Karabağ ve tevabiindeki liman mukataası hakkında buyruldu. Muharrem 1187/Mart 1773

⁶² Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.52.

⁶³ Aydın ve İzmir çevresinde mizan-ı harir hakkında bkz. Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.60.

⁶⁴ Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.161; Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.160.

165 Nolu Bodrum Şer'iyeye Sicilinde Bulunan Denizciliğe Dair Kayıtlar

ayrıntılılarından bilgisi olmayan Sıralos reayası mukataasının varlığından haberdar olunmaktadır⁶⁵. İskelelerdeki mukataalara para vermeyen tüccarlar, getirmiş oldukları malları limanlarda indirilmeden denizde ve kıyılarda gemiden gemiye aktarmaktadırlar. Özellikle limanlara getirilen kahveler, iskelelere indirilmeden deniz üzerinde başka gemilere devredilmektedir. Bu konuda yazılan fermanlarda vergi vermemek amacıyla bu tür uygulamaların yapıldığına dikkat çekilmekte ve görevlilerin tüccar tarafından yapılan bu işlemleri engellemesi istenmektedir. 18 Şevval 1186/12 Ocak 1773 tarihli fermanla İstanköy, Bodrum, Rodos ve Marmaris civarında bulunan iskelelerde kahvenin vergi verilmeden denizde, gemilerden diğer gemilere aktarıldığı bildirilmiş ve buna görevlilerce müdahale edilmesi gerektiği belirtilmiştir⁶⁶. 25 Zilkade 1202/27 Ağustos 1788 tarihli fermanla da Bodrum limanına gelen kahvenin iskelede bulunan mukataaya vergi vermemek için Anadolu kıyılarında olduğu gibi gemilerden gemilere aktarıldığının tespit edildiğinden bu işlemin önlenmesi istenmektedir⁶⁷. Ramazan 1198/Temmuz-Ağustos 1784 tarihinde İzmir ve civarının şem-i asel mukataasını işleten kahve başlarının, şikâyeti Akdeniz'e kıyısı olan yerlerde iskelelerden şem-i aselin vergisi verilmeksizin alınıp gemilere yüklendiğine dair Dersaadet'e yolladıkları arz-ı hal üzerine bu işlemlerin yasaklanmasına dair Bodrum kadılığının da içinde bulunduğu ilgili kadılıklara ferman yollanmıştır⁶⁸.

Devlete ait gemilerden, zaman zaman İstanbul'a götürülmek üzere zahire veya başka malzeme yüklemiş olanların da sahile yakın yerlerde yasak yüklemeler ve malları gemilerinden boşaltmalar yaptıkları anlaşılmaktadır. Bunun önlenmesi için sahil bölgelerinin kadılıklarına bu gemilerin iskelelere yanaştırılmaması ve gemilerden görevlilerce malzeme indirmelerine müsaade edilmemesine dair fermanlar yollanmaktadır. H.1225/1810 senesinde devlete ait altı kıta zahire yüklü geminin İstanköy taraflarına geldiği ihbarı alınmıştır. Bu gemilerden iskelelere zahire çıkarılmayarak ve herhangi bir yerde bekletilmeyerek, iskele ve limanlara yüklerini bırakmalarına müsaade etmeden yükleriyle birlikte Dersaadet'e gönderilmesi için Bodrum Kadısı'na yollanan fermanın sureti sicile kaydedilmiştir⁶⁹. Ayrıca kıyılarda kaçak zahire satıldığı izlenimini doğrulayacak ferman sureti de sicile eklenmiştir. Çünkü kâfirlere zahire satılmasının yasak olduğunu belirtecek fermanın gönderilmesi, yasak işlemin yapılmasıyla alakalı olmalıdır. Evâsıt-ı Safer 1195/18-25 Şubat 1781

⁶⁵ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.75.

⁶⁶ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.42.

⁶⁷ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.166.

⁶⁸ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.159.

⁶⁹ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.113.

Ahmet YİĞİT

tarifli fermanda kafirlere (İngilizlere) zahire satılmasının memnu olduğuna dair deftere ferman sureti yazılmıştır⁷⁰.

H.1213/1798-1799 yılında Kaptan-ı Derya tarafından zahire parası olarak Bodrum'dan 350 kuruş talep edilmiştir. Bodrum genelinden masrafları ile beraber toplanan zahire parası 700 kuruştur⁷¹. H.1213, H.1214, H.1215 ve H.1217 senelerinde Bodrum'da bulunan Kaptan-ı Derya başta olmak üzere denizciler adına alınan hizmet, zahire, kalyoncu paraları hakkında tevziler yapılmıştır. Tevzilerde toplanan ücretler ve harcama kalemleri hakkında ayrıntılı bilgiler mevcuttur⁷².

Denizciler arasında meydana gelen anlaşmazlıklardan bir kısmı mahkemeye intikal etmiştir. 11 Cemaziyelevvel 1248/6 Ekim 1832 tarihinde Ünyeli Ahmed Kapudan'ın Kefalonyalı Zımmî Kapudanı kılavuzluk ederken sebebi belirtilmeksizin gemide bıçak ile yaralayıp öldürdüğü şahitler huzurunda tespit edilmiştir⁷³. Tarihsiz ferman ile Bodrum'da Yusuf Reis ve beş neferin gemide yolcu getirirken iki Müslim iki de zımmîyi katlettiklerinden yakalanmaları istenmektedir⁷⁴. 9 Muharrem 1199/22 Kasım 1784 tarihinde Bodrum kadısına gönderilen fermanda, Akdeniz'de bulunan korsanın yakalanması ve kullandığı fırkateye devlet adına el konulması talep edilmektedir⁷⁵. Akdeniz'de ve Anadolu sahillerine yakın adalar çevresinde korsanlık yapanların olduğunu doğrulayan bir belgedir.

H.1159/M.1746 senesinde Fransız ve İngilizler birbirleri ile bozuşup muhasım oldukları H.1192/M.1778, H.1193/M.1779 ve H.1194/1780 senelerinde bazen iskelelerde ve Anadolu sahillerinde, Akdeniz adalarında Müslim ve reaya tüccar gemilerine bazı zulümlerde buldukları bildirilmiştir. Kale topları ve liman bulunan yerlerde üç mil mesafede kimseyi birbirleriyle muharebe ve muhasım ettirmeyip, eğer reaya ve tüccar gemilerine müdahale olursa engellenmesi hususunda yazılan ferman üzerine, Kaptan-ı Derya Hasan Paşa'dan Bodrum Kadısı ve Dizdarına buyruldu gönderilmiştir⁷⁶. Bir başka ferman suretinde ise nereden yola çıktığı belli edilmeksizin bir geminin Mısır'a

⁷⁰ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.89.

⁷¹ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.190.

⁷² Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s. 196-197, 199, 200, 201.

⁷³ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.189.

⁷⁴ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.159.

⁷⁵ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.115.

⁷⁶ Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.136; 1202 yılında da yayınlanan ferman ile Fransa, Prusya, Nemçe ve İngiltere arasında harp olduğuna dair ferman yayınlanmış ve yapılması gerekenler Akdeniz sahillerindeki görevlilere bildirilmiştir. Bkz. Bodrum Şer'iyeye Sicili No:165, s.181.

gidişinin engellenmesine dairdir⁷⁷. Tarihsiz belge büyük ihtimalle Osmanlı Devleti ile Mısır'da bulunan Mehmet Ali Paşa arasında problemlerin başladığı döneme ait olmalıdır.

8. SONUÇ

İlkçağ'da oldukça önemli bir merkez konumunda olan Bodrum, Arapların Anadolu'ya deniz üzerinden akınlar yapmağa başladıkları VII. Yüzyılın sonlarından itibaren kıyı bölgelerinde yerleşmenin olmadığı bir bölgedir. Bizans İmparatorluğu'ndan XII. yüzyılda Türklerin eline geçen bölgenin yeni hakimi Menteşe oğullarıdır. Menteşe Beyliği döneminde önemli bir merkez olarak görülmeyen kaza Saint Jean Şövalyelerinin bir kale inşa etmesiyle bir anda konumu ve önemi değişmiştir. Bodrum ve çevresinin hakimi Türkler iken kale şövalyelere aitti. Kale Kanuni Sultan Süleyman'ın Rodos Seferi sırasında 1522 yılında Osmanlı Devleti tarafından fethedilmiştir. Osmanlı Tahrirlerinden çıkarılan sonuçta XVI. yüzyılda dahi Bodrum nüfus ve idari açıdan çok önemli bir yerleşim yeri durumunda olmamıştır. Bodrum kazasının ehemmiyetini arttıran en önemli olay 1770 yılında Osmanlı donanmasının yok olmasıyla sonuçlanan Çeşme baskınıdır. Osmanlı Donanmasının tekrar kurulması için başlatılan çalışmalarda Bodrum önemli rol üstlenen kazalardan biri olmuştur. 1775 yılında kazada kurulduğu tahmin edilen tersanenin Bodrum üzerinde olumlu etkisi yadsınamaz. Fakat Bodrum kazasının gelişmesinde Kaptan-ı Deryalıkta yapan Kızılhisarî Mustafa Paşa ve onun çocuklarının etkileri büyüktür. Mustafa Paşa ve çocukları kazada dini merkezler başta olmak üzere müesseseler kurmuşlardır. Tersanenin kurulmasından sonra ise Bodrum Kazası ve çevresi Osmanlı Donanması için önemli bir merkez durumuna gelmiştir.

Bodrum Kalesi Osmanlı Donanması'nın askerî mühimmat ve malzemelerini koyduğu bir yer durumundadır yani bir askerî üstür. Kale aynı zamanda bulunduğu hakim mekan dolayısıyla limanı askeri ve ticari gemilerin sığındığı güvenli bir yerdir.

Bodrum sahasında Osmanlı Devleti askeri amaçlı olarak kalyon adı verilen savaş gemileri imal etmekteydi. Bu gemilerin dışında bölgede şalupa, brik veya ibrik gemileri de inşa edilmekteydi. Ticaret gemileri de inşa edilmiştir. Fakat belgeler arasında direkt olarak inşa edilen ticaret gemilerinden bahsedilmemektedir. Fakat gönderilen fermanlardan bölgedeki tüccarların gemi yaptırırken donanmada da kullanılacak türden gemiler yaptırmasının tavsiye edilmesi istenmektedir. Dolayısıyla fermanla adı geçen dayanıklı şayka ve

⁷⁷ Mısır taraflarına kaçma ihtimali olan gemi Anadolu sahillerinde iskelelere uğradığından yakalanması ve kıyı bölgelerde yakalanarak emtiası ile İstanbul'a gönderilmesi hususunda tarih zikredilmemiş ferman yazılmıştır. Bkz. Bodrum Şer'iyye Sicili No:165, s.63.

Ahmet YİĞİT

tombaz inşa edilmesi tavsiye edilirken ticaret amaçlı kullanılan üç direkli tabir edilen gemilerin yapılmaması da bildirilmiştir. Dolayısıyla Gemicilik ve gemi yapımı, tamiri hususunda Bodrum ve çevresi önemli bir merkez durumundadır. Her türlü geminin yapımı ve malzemeleri Bodrumda bulunabilmektedir. Ayrıca Bodrum'un coğrafi açıdan durumunun müsait olması, kereste teminin de çok büyük kolaylıklar sağlamıştır. Menteşe bölgesindeki ayan, mütesellim, dizdar, voyvoda ve kadılar gemi yapımında görev almışlardır. Kalyonların boyları 30 metreyi bulmaktadır. Kalyonların inşaatı iki yıl sürmekte ve güvenliklerini bölgedeki askeri görevliler sağlamaktadır.

Bodrum ve Karaova kazaları devletin denizciye ihtiyacının olduğu dönemlerde sürekli donanmaya asker veren yerlerin başında gelmektedir. Ayrıca bölgedeki limanların hemen hemen tamamında canlı bir ticaretin varlığını gösteren mukataa olarak işletmeye verilen ticari manada gelir getiren yerler olduğu görülmektedir. Bölgede ipek, balmumu ve kahve mukataalarının işletilmesi dolayısıyla yapılan usulsüzlüklerin devlet adına kayıplara yol açması üzerine yapılan şikâyetler mevcuttur. Şikâyetler üzerine yazılan fermanlardan, Bodrum'da deniz yoluyla canlı bir ticaretin seyrettiği anlaşılmaktadır. Menteşe dağlarından kesilen ağaçlardan elde edilen kereste, tersanenin kurulmasından önceki dönemlerde Mısır bölgesine ihraç edilmektedir. Fakat daha sonra kereste ticareti devlet tarafından yasaklanmıştır. Kerestenin dışında da Mısır bölgesine ticari emtia da sevk edilmiştir. Mısır bölgesinde meydana gelen kıtlık için Bodrum kıyılarından gemilere yüklenen zahire ile halkın zor durumdan kurtulmasına çalışılmıştır.

XIX. yüzyılın başlarında meydana gelen Osmanlı-Rus, Osmanlı, İngiliz, Fransız, Avusturya harpleri ve gerginliklerinin Bodrum kazasına yansıdığını belgelerden anlamak mümkündür. Fermanlarda direkt olarak bu harp ile ilgili yazılmış bir yazı yoktur. Fakat alınan tedbirler, gemiler için istenen kalyoncular, kalelerin korunmasına ve dizdarların vazifelerine dair emirler, ticaret gemilerindeki zahirelerin kıyılara uğramaksızın Dersaadet'e sevk edilmesinin istenmesi, İngiliz ve Fransız savaş gemilerine yardım edilmemesi, limanlara üç milden fazla sokulmamasının istenmesi, Bodrum ve kıyılarına yansıyan gerginliğin sonucudur.

Bodrum XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren denizcilik açısından önemli bir Osmanlı kazası haline gelmiştir. Fakat bu konu üzerinde şimdiye kadar çalışma yapılmaması Bodrum'un bu özelliğinin ortaya çıkmasını geciktirmiştir. Bodrum tarihi açısından oldukça önemli bilgiler ihtiva eden Şer'iyeye sicilinde denizciliğe dair ferman suretleri başta olmak üzere bilgi ve belgeler vardır.

9. KAYNAKÇA

BAYKARA, Tuncer; "Bodrum", D.İ.A., VI., s.247-249.

Bodrum Şer'iyye Sicili No:165.

Cevdet Bahriye

EREN, Ahmet Cevat; "Selim III.", İ.A., X, s.441-457.

GENCER, Ali İhsan; Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867), Ankara 2001.

KARAL, Enver Ziya; "Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar", Tarih Vesikaları S.3, İstanbul 1941.

Mert, Özcan; "Osmanlı Döneminde Çeşme Batıkları", Uluslar arası Çeşme Tarih ve Kültür Sempozyumu (15-17 Eylül 1995), İzmir 1997, s.77-85

Muğla Şer'iyye Sicili No:120

Şemseddin Sami, Kâmûs-ı Türkî, Dersadet, 1317.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı; "Cezayirli Hasan Paşa'ya Dâir", Türkiyat Mecmuası VII-VIII, İstanbul 1942.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı; Osmanlı Tarihi IV/1, Ankara 1995.