

## ORTA ÇAĞ'DAN OSMANLI DÖNEMİNE DOĞU AKDENİZ'DE REKABET KISKACINDA BİR ADA: MEİS

**Fatma ŞİMŞEK\***

### Öz

Akdeniz'de önemli deniz-kara güzergahları üzerinde olan Meis adası, eski çağlardan itibaren bölgede egemen olmak isteyen güçler için önemini her zaman korumuştur. Hem birbirleriyle bağlantılı bu ana güzergahların hem de anakaraya sadece 2 km uzaklıkta olması dolayısıyla kıyı güvenliğinin sağlanması açısından Meis adası stratejik bir öneme haizdi. Özellikle tarih boyunca Rodos ile bağlantılı olan Meis'in bu ilişkisini tarihsel olaylar ve kaynaklar analiz edilerek ortaya koyabilmek çalışmamızın öncelikli amaçlarındandır. Bunun yanı sıra bölgede yaşanan gelişmeler ve Doğu Akdeniz'in genel konjonktürü göz önünde tutularak Türklerin ada ile bağlantılarının Anadolu Selçukluları dönemine kadar uzanabileceği üzerinde durulmaktadır. Ele alınan diğer bir konu ise 10 kilometre kareye yakın küçük yüzölçümü ve kısıtlı kaynakları ile adada Osmanlı yönetim organizasyonun ne şekilde kurulduğu ne gibi kontrol mekanizmaları geliştirildiğidir. Akdeniz'de hakimiyet savaşlarının arttığı dönemlerde egemenler ile düşman unsurlar arasında zaman zaman karakol-istasyon işlevleri ile adanın, tarihsel süreçteki yeri ve önemi bütüncül bir bakış açısıyla tanımlanmaya çalışılmıştır. Ada tarihine dair Osmanlı arşiv kaynaklarının yetersiz-sessiz kaldığı yerlerde yoğunlukla bölgeyi ziyaret eden seyyahların anlatımlarına başvurulmuştur.

**Anahtar Kelimeler;** *Meis, Rodos, Rodos Şövalyeleri, Cezayir-i Bahr-i Sefid, Girit Seferi*

### Abstract

#### **From the Medieval Age to the Ottoman Period an Island in the Grip of Competition in the Eastern Mediterranean: Megisti**

Located on important sea-land routes in the Mediterranean, Megisti Island, has always maintained its importance for the powers that want to dominate the region, since ancient times. The Island is only 2 km away from the mainland and it had strategic importance both in that terms of ensuring coastal security and these interconnected main routes. One of the main purposes of this study is to reveal the connection between Rhodes and Megisti throughout history by analysing the historical events and sources. In addition, considering the developments in the region and the general

---

\* Doç. Dr., Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Antalya.  
E-Posta: fsmsek@akdeniz.edu.tr ORCID: 0000-0002-7392-826X  
(Makale Gönderim Tarihi: 17.05.2022 - Makale Kabul Tarihi: 09.12.2022)

conjuncture of the Eastern Mediterranean, it is emphasized that the connection of the Turks with Megisti can be traced back to the period of Anatolian Seljuks. Another issue discussed is how the Ottoman administrative organization was established and what kind of control mechanisms were developed on the island which has a small area of about 10 km<sup>2</sup> and limited resources. In the periods when the wars of dominance increased in the Mediterranean, the place and the importance of the island in the historical process, from time to time with the functions of outpost and station between the sovereigns and the enemy elements, are try to be defined from holistic point of view. Where the Ottoman archive sources on the history of the island are insufficient and silent, the narratives of the travellers who visited the region are mostly used.

**Key words:** *Castellorizo, Rhodes, The Hospitaller Knights, Cezayir-i Bahr-i Sefid, Crete Campaign.*

### Giriş

Antik dönemlerden itibaren Doğu Akdeniz’de uzun mesafe deniz trafiği Mısır-Suriye ve Filistin güzergahlarına dayanmakta, doğu-batı yönünde işleyen bu seyr-i sefaîn Kıbrıs, ardından Anadolu’nun güney kıyılarını takip ederek Girit veya Rodos istikametinde devam etmekteydi.<sup>1</sup> Bu nedenle bölge, güçlü bir hakimiyetin kurulması ve sürdürülmesi açısından önemli mücadelelerin verildiği alanlardan biri olmuştur. Mare Nostrum adını verdikleri Akdeniz’de Roma hakimiyeti zayıflamaya başlayınca Suriye ve Mısır’ı ele geçiren İslam’ın Kıbrıs, Girit ve Rodos’a yönelik seferleri, bu çerçevede değerlendirilmelidir.<sup>2</sup> Bu durum sonraki süreçte sadece aktörlerin (Venedik, Ceneviz, Rodos Şövalyeleri, Osmanlı Devleti, korsanlar vs) değiştiği bir döngü olarak devam etti.

Birbirleriyle ticari-siyasi ve iktisadi bağlantıları olan bu ana güzergahlar kendilerine yakın, görece daha ikincil öneme haiz diğer ada ve kıyı yerleşimlerini de kendilerine eklemekteydi. Bu nedenle ilk etapta küçük ve ana karanın bir ayrıntısı gibi duran Meis adasının Doğu Akdeniz’deki mücadelelerden bağımsız olduğu düşünülemez. Rodos’un 133 km doğusunda, Antalya’nın Kaş ilçesine ise 2 km uzaklıkta, 9.78 km<sup>2</sup> alana sahip adanın tüm bu süreçte nasıl bir rol üstlendiği çalışmanın an problematiklerinden biridir. Genellikle bölgedeki önemli savaşlarda yan hedeflerden biri haline gelen adanın tarihsel süreci de bu çerçevede ele alınmıştır. Nitekim tarihsel olaylar ve kaynaklar analiz edildiğinde sürekli Rodos adası ile ilişkilendirilen bu küçük adanın geliştirdiği tarihi ticaret-askeri ağlar nedeniyle ana güzergahlara yönelik büyük hareketatlardan en çok etkilenen yerlerden biri olduğu çalışmanın ana savlarından biridir. Ana karaya yakınlığı ve ticari güzergahlar üzerindeki stratejik öneminden dolayı önemli askeri seferler veyahut korsan saldırıları esnasında zaman zaman hedef zaman zaman karakol/istasyon işlevi ile görünür hale gelen bu küçük adanın Doğu Akdeniz tarihinde ortaya çıkan askeri-siyasi faaliyetlerden nasıl ve ne oranda etkilediği/etkilendiği sorunsalları böyle bir çalışmanın ortaya çıkmasında etkili oldu.

Şimdiye kadar ada ile ilgili olarak müstakil ilk çalışma Habibzade Rodoslu Ahmet Kemal tarafından “Meyis Ceziresi Tarihi” adıyla (H. 1327 / M.1909-1910) yayımlanan bir

---

<sup>1</sup> Takmer 2022, s. 58.

<sup>2</sup> Adaların dışında Emevilerin Anadolu kıyılarına yönelik önemli seferlerinde gerçekleşen Finike Savaşına dair bkz. Kaçar 2022, s. 58.

kitapçıktır.<sup>3</sup> Eserde kaynak zikredilmemesi ve bazı kronolojik hataların olması, ihtiyatlı kullanılmasını gerektirmektedir. Konuyla ilgili en ayrıntılı çalışmalardan biri, Nicholas G. Pappas tarafından “Near Eastern Dreams, The French Occupation of Castellorizo (1915-1921)” hazırlanan doktora tezidir.<sup>4</sup> Her ne kadar Pappas, tezinde 19. yüzyıl ve sonrası döneme yoğunlaşmış ise de adanın erken dönemleriyle de ilgili kısa bilgiler vermektedir. Yakın dönemde 2020’de Kadir Yıldırım tarafından “Hukuksal ve Tarihsel Boyutuyla Oniki Ada ve Meis” adlı bir kitap yayımlanmıştır.<sup>5</sup> Kitapta adanın tarihiyle ilgili Habibzade’nin eserinde geçen bilgilerin tekrar edilmesi, Osmanlı arşiv belgelerine ve diğer önemli literatür eserlere yer verilmemesi önemli eksikliklerdendir. Ada ile ilgili bilgiler genellikle Rodos’a bağlı bir sancak olması itibarıyla Rodos tarihiyle ilgili çalışmalarda kısmen geçmekte ve literatürde müstakil herhangi bir çalışma bulunmamaktadır. Osmanlı arşiv belgelerinde özellikle 19. yüzyıl öncesiyle ilgili adaya dair fazla arşiv malzemenin bulunmaması ve adanın bu dönemlerde daha çok ikinci planda kalması bu durumun muhtemel nedenlerinden biridir. Ali Fuat Örenç’in “Yakındönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Ada” adlı eseri<sup>6</sup>, adanın 19. yüzyıl süreciyle ilgili önemli katkılar sağlamıştır. Yine Meis’e dair bilgilerin kısmen yer aldığı İdris Bostan editörlüğünde hazırlanan “Ege Adalarının İdari, Mali ve Sosyal Yapısı” kitap<sup>7</sup> ise bu alandaki diğer önemli çalışmalardan biridir. Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı 19. yüzyıl öncesi adeta görünmez olan adanın bölgedeki varlığı ve tarihsel sürecine dair bir çalışma yapmak gerekliliği hasıl olmuştur.

### **Anadolu Selçuklular Devleti ve Beylikler Dönemi**

Adanın Türk hakimiyetine ne zaman geçtiği ve hakimiyetin ne şekilde tesis edildiği konuları oldukça tartışmalıdır. Konuyla ilgili genel kabul gören görüş adanın Kanuni’nin Rodos fethi sonrasında Osmanlı topraklarına katıldığı ve idari mekanizmanın tesis edildiği yönündedir. Türklerin ilgisinin aslında 13. yüzyıl gibi çok daha erken tarihlere kadar dayandığını söylemek yanlış olmaz. Bu hipotezi tarihsel sürece oturtmak için söz konusu dönemde Teke yarımadası ve Akdeniz’in genel konjonktürüne bakmak gerekir.

Teke yarımadasında Arapların ardından özellikle Miryokefalon Muharebesi (1176) sonrasında Türk boylarının yoğun akınları ve yerleşimlerinin Bizans hâkimiyetini zayıflattığı bilinmektedir.<sup>8</sup> Fethiye Körfezi’nden başlatıp Dragos Çayı’na kadar olan bölgeyi Anadolu Selçuklu Devleti ile Doğu Roma İmparatorluğu arasında sınır olarak tanıyan antlaşma sonrası Anadolu Selçukluları ilk defa Akdeniz kıyısında Patara ve Fethiye limanlarını ele geçirmiştiler.<sup>9</sup> I. İzzeddin Keykavus’un Kıbrıs Kralı’na gönderdiği

---

<sup>3</sup> Kemal 1327.

<sup>4</sup> Pappas 1994.

<sup>5</sup> Yıldırım 2020.

<sup>6</sup> Örenç 2006.

<sup>7</sup> Bostan 2001.

<sup>8</sup> Foss 1994, s. 3; 1207’de Antalya’nın fethi öncesinde bölgenin büyük bir kısmı zaten Türk boylarının hakimiyeti altında idi. Vryonis 1971, s. 148

<sup>9</sup> M. Duggan aynı zamanda 1216’da Antalya’nın ikinci fethinde Selçuklu donanmasının Patara Limanı’ndan hareket ettiğini belirtmektedir. Duggan 2010, s. 61-62; Speros, bu dönemlerde

Eylül 1216 tarihli mektubu Anadolu Selçuklularının Teke Yarımadası'nda hakimiyet sahasını göstermesi açısından önemli bilgiler sunar.<sup>10</sup> Buna göre Sultan'ın Kral'a verdiği taahhütler, 1211 tarihli Doğu Roma ile imzalanan sınır antlaşmasında da kabul edildiği gibi Lykia kıyısındaki limanların (Patara, Fethiye, Myra, Andriake, Finike, Olympos v.b) Selçuklu hakimiyeti dahilinde kaldığını göstermektedir. Buradan varılacak diğer bir sonuç ise tüm bu limanlarda Anadolu Selçuklu Devleti'nin kıyı şeridinden geçen korsan gemilerini ele geçirmeye muktedir tam teşekküllü bir donanmaya ve askere haiz olduğudur.<sup>11</sup>

Anadolu Selçuklu Devleti'nin Moğol istilası sonrasında zayıflamasından sonra Batı Anadolu'da ilk Gazi Türkmen beyliklerinden Menteşe Beyliği kuruldu. Bu beylik ile 1269 yılına kadar tüm Teke kıyılarında denetim kurulmuş oldu.<sup>12</sup> Diğer denizci Türk beylikleri gibi Menteşeoğulları, bölgedeki Türkmenlerle hem de Doğu Roma'dan kalan yerel denizci halk ile işbirliği yaparak kıyılarda söz sahibi olup Makri ve Finike limanlarından Levant ticareti üzerinde diğer İtalyan rakipleri ile mücadele içerisine girdiler.<sup>13</sup> Paul Wittek, bu beyliği; "*Karya sahillerine ve adalara karşı teşebbüslerinde emrine hazır adamlar ve gemiler bulunan aşağı yukarı Makri Körfezi'ndeki sahil mintukasının beyi*" şeklinde tanımlamaktadır.<sup>14</sup>

Nitekim 1216'da Antalya'nın nihai fethi ile Doğu Akdeniz'de ana rotalar üzerinde Hıristiyanların ezici üstünlüğünün son bulduğu<sup>15</sup> süreç sonrasında Meis adasını yukarıda verilmeye çalışılan tarihsel sürecin neresine yerleştirmek gerekir? Adadaki Rodos Şövalyelerinin hakimiyetine kadar bölgede başta Anadolu Selçuklular ve sonrasında Menteşe oğullarının hakimiyetleri esnasında ana karaya bu kadar yakın olan adaya yönelik bir politikaları olmuş muydu? Her ne kadar Sultan'dan gerekli izin çıkmasa da Antalya fethi sonrasında Frank adalarına sefer yapmanın gündeme geldiği<sup>16</sup> Anadolu Selçuklu Devleti, teritoryasına yakın olan bu adaya karşı kayıtsız mı kalmıştı? Deniz yağmalarından beslenen geniş bir ticarete sahip, başarılı ve zengin bir beylik olan Menteşeoğulları, 1332'de Naksos ve 1337'de Eğriboz'a kadar yağma akınları düzenleyip

---

Türklerin akınları nedeniyle Antalya'da tarım yapılamadığı ve Antalya halkının buğdayını ithal etmek zorunda kaldığını söyler. Vryonis 1971, s. 149.

<sup>10</sup> "...yüksek krallık teşahüp ettiği tüccar gemisi veya herhangi bir tekne benim sultanlık ülkelerimde denizde hasara uğrar ve tehlikeye maruz kalırsa, hakikat anlaşılınca kadar, içindeki insanlar ve elde edilen eşya yüksek krallık canibine ve onun adamlarına iade edilsin...", Turan 1988, s. 142-143.

<sup>11</sup> Duggan 2010, s. 50.

<sup>12</sup> Bu beylik Selçuklu Sahil Beyi unvanıyla kurulmuştu. İnalçık 2009, s. 31.

<sup>13</sup> Uzunçarşılı 1969, s. 70; C. Foss 1994, s. 31; İnalçık 2009, s. 32.

<sup>14</sup> Wittek 1986, s. 46; Menteşeoğullarının Karya kıyılarının fethi için Patara, Finike, Myra, Makri ve muhtemelen Dalaman limanları gibi Selçuklu deniz üstlerini kullanmalarına dair bkz. Duggan 2010, s. 60-63.

<sup>15</sup> Pryor 2004, s. 164.

<sup>16</sup> Osman Turan (Turan 2005, s. 365) bu bilginin bir rivayet olduğunu ileri sürerken, Barbara Flemming, Alaaddin'in ticaret için kıyı güvenliği dışında kapsamlı bir deniz politikasının eksikliğinden dolayı Emir Mübarizeddin'in teklifini reddettiğini belirtmektedir. Flemming 2018, s. 9.

haraç almaktayken<sup>17</sup> güzergahları üzerindeki Meis'e yönelik tutumları neydi? Yoksa ada çoktan kendi egemenlik alanlarına dahil edilmiş miydi? Bu sorulara adanın en azından Selçuklu devirlerinde III. Alaaddin Şah tarafından 1307'de ele geçirildiği yönündeki Rodos'lu Habibzade'nin kesin yanıtı dışında<sup>18</sup> literatürde konuyla ilgili herhangi bir bilgiye rastlanılmadı. Fakat III. Alaaddin'in söz konusu tarihte böyle bir harekate girişebilmesi mümkün değildi. Çünkü sonuncusu 1301-1302 arası dönemler olmak üzere iki defa tahta çıkan III. Alaaddin, sonraki tarihlerde Gazan Han tarafından İsfahan'da sürgün hayatı yaşamaya mahkûm edilmiş ve yaşamını da orada yitirmişti.<sup>19</sup> Görüleceği üzere zaman zaman temel kronolojik hatalara düşmesi ve referans belirtmemesi nedeniyle 1900'lerin başında adalarla ilgili eserler kaleme alan Habibzade'nin verdiği bilgilere ihtiyatlı yaklaşmak gerekir. Yukarıdaki sorulara arkeolojik veya yazılı kaynaklara dayanarak kesin yanıtlar vermek mümkün görünmemekle birlikte en azından dönemin tarihsel şartları ve coğrafyanın bize sunduğu bazı veriler çerçevesinde birtakım sonuçlara ulaşmak imkân dahilindedir.

Bu kadar geniş bir kıyı şeridini kontrolü altında tutan Anadolu Selçuklu Devleti, Kıbrıs Krallığı'nın yansıra Venedik Cumhuriyeti, Pisa, Floransa, Cenova ve Provans gibi denizasırlı ülkelerle yaptıkları ticari antlaşmalar neticesinde bölgede önemli ticari aktörlerinden biri haline gelmişti.<sup>20</sup> Süregiden korsanlık faaliyetlerine karşın ticaretin sorunsuz sürdürülmesi açısından Anadolu Selçuklu Devleti, en azından kıyıların güvenliğini gözetmek durumundaydı.<sup>21</sup> Ayrıca başta kereste ve tahıl başta olmak üzere diğer ticari malların bölge limanlarından Kıbrıs, Rodos, Mısır ve Suriye limanlarına yönelik ticari güzergahlar üzerinde olan ada, Anadolu Selçuklu Devleti'nin ve Menteşe Beyliği'nin ilgi alanına girmekteydi. Adada Osmanlı öncesi dönemlere ait herhangi bir eser olmamakla birlikte tarihi koşullar ve coğrafya, söz konusu unsurların burada en azından doğrudan hakimiyet değilse bile bir denetim mekanizması kurduklarını söylemek çok da yanlış olmaz. Ana karaya yakınlığı ve küçük bir yüz ölçüme sahip olması adada bir denetim mekanizmasının kurulmasında -büyük ihtimal- kolaylık sağlamıştır.

### **Şövalyeler Dönemi**

Kutsal toprakları terk etmek zorunda kalan Rodos Şövalyeleri ana üsleri olan Rodos'a yerleşmeden önce Kıbrıs-Limasol Limanı'ndan hatırı sayılır bir kuvvet ile 22 Haziran 1306'da Meis'e geldiler ve bir aya yakın bir süre burada kaldılar.<sup>22</sup> Bundan sonra adanın daimi hakimleri mi oldular yoksa öncelikli hedefleri Rodos olduğundan ihtiyaçlar giderilip Rodos'a mı yöneldiler konusu net değil ise de Büyük Üstad Foulque de Villaret yönetiminde, Rodos merkezleri olmak üzere Oniki Ada'nın fethine girişen şövalyeler,

<sup>17</sup> Foss 2022, s. 195.

<sup>18</sup> Kemal 1327, s. 9-10; Kemal 1996, s. 4.

<sup>19</sup> III. Alaaddin sonrasında tahta 1303'te II. Mesut getirilmiştir. Sümer 2022, s. 360.

<sup>20</sup> Cahen 1984, s. 71; Turan 1988, s. 105-106; Akdeniz ve Karadeniz fetihleri Anadolu'yu iktisadi açıdan canlandırmıştı. Vryonis 1971, s. 133; İbn-i Bibi 1996, s. 120-121.

<sup>21</sup> Lykia bölgesi aynı zamanda Haçlı Prens ve krallarının gidiş-gelişlerinde kullandıkları güzergahlardandı. Erdem 2006, s. 248; Foss 1994, s. 3.

<sup>22</sup> Torr 1887, s. 10.

Limoniye, Herke, Tilos, Sömbeki, İncirli, İstanköy, Kalimnos, Leros, Meis adası ile anakarada Bodrum'u ele geçirerek bölgede önemli bir güç haline gelmişlerdi.

Doğu Akdeniz, bu yüzyıl ve sonraki süreçte de İslam ve Hristiyan mücadelelerinin gerçekleştiği odak nokta idi. Latin denizciler ve Rodos şövalyeleri Makri Körfezi'nden Çukurova'ya kadar olan bölgede Meis adası gibi birçok limanı işgal etmişlerdi.<sup>23</sup> Ancak bu adaların karşısında anakaranın büyük kısmı ise Aydınoğulları, Menteşeoğulları, Karesioğulları ve sonrasında ise bu beylikleri ele geçirecek olan Osmanlı Devleti, büyük birer tehdit olarak savaşlar-yağmalar-ittifaklar ile şövalyeler ve diğer unsurlarla mücadele içindeydiler. Bunların dışında savaş-barış gibi özel durumları kendilerine pek dert etmeyen bir de daimi korsan tehdidine değinmek gerekir. Savaşlar, küçük veya büyük ölçekli deniz baskınları şeklinde gerçekleştirilmekteydi. Bu da bize şövalyelerin Rodos'tan Çanakkale Boğazı'na uzanan hat boyunca adalarda inşa ettikleri kale gibi tahkim yapılarının neden önemli olduğunun gerekçesini açıklamaktadır. Nitekim Limanlar etrafında konumlandırılmış kaleler daha çok korsanların yerleşmesine ve deniz yollarını kontrol amacı taşımaktaydı.<sup>24</sup> Bu doğrultuda Habibzade'ye göre Rodos Şövalyeleri'nin 8. Yargıçı Jean Ferdinand da Radya (Juan Fernandez de Heredia) tarafından ileride adaya adını da verecek olan kale, Andifli'den (Kaş) getirttiği toprakla inşa edildi.<sup>25</sup> Söz konusu Yargıç ise 1377-1396 dönemlerde tarikatın başında görüldüğünden bu kale muhtemelen 14. yüzyıl sonunda inşa edilmişti. Diğer taraftan Meis, Şövalyelerin yalnız deniz değil anakara kıyılarına yönelik operasyonları için kullanabilecekleri, bir filonun demir atması için yeterince su derinliğine sahip doğal limanı ve savunmayı kolaylaştıracak limanın başından denize doğru uzanan kayalık alanıyla son derece elverişli şartları sağlamaktaydı.<sup>26</sup>

Rodos'un tahıl ve diğer ipe malzemeleri bakımından dışa özellikle de Mısır ve Anadolu'ya bağımlı olması ise Meis adasını, şövalyeler için ayrıca önemli kılmaktaydı. Özellikle Finike'den yüklenilen kerestenin Mısır'a gönderilmesi ve karşılığında tahıl alışverişinin gerçekleşmesinde<sup>27</sup> ada, önemli bir konaklama, istasyon ve denetleme işlevi görmüş olmalıydı. Diğer taraftan Lykia kıyısına yakın bulunan küçük ada, Kudüs'e giden ana deniz yolu üzerinde önemli bir konuma sahipti. Venedik gemileri ile kutsal topraklara gidip-gelen Hacıların mola verdikleri Rodos'tan<sup>28</sup> sonra olağanüstü durumlarda güzergahları üzerinde en güvenilir merkezlerden bir diğeri Meis adası idi. Ayrıca burası önemli güzergahlardan Rodos ve Kıbrıs arasında da Hristiyanlar için tek güvenli demirleme yeri idi. Bu çerçevede Meis'te konuşlanacak bir filo yardımıyla Rodos'un doğusunda kalan suların (Anadolu-Kıbrıs-kutsal topraklar ve Mısır arasındaki deniz yolları) kontrolünü şövalyeler için daha da kolaylaştırabilirdi.

---

<sup>23</sup> İncalcık 2009, s. 31.

<sup>24</sup> Nalezzen 2020, s. 287.

<sup>25</sup> Kemal 1996, s. 6.

<sup>26</sup> Beaufort 2002, s. 13.

<sup>27</sup> Şövalyeler ile Osmanlı kıyı limanları arasında doğrudan bir ticaret yerine Rodos'lu aracılardan yürüttüğü bir ticaret söz konusuydu. Vatin 2004, s. 59-71.

<sup>28</sup> Vatin 2004, s. 90.

Bölge ile öteden beri ilgili olan 1440'ta 19 kadirgaya sahip Memlük donanması Meis'i ele geçirip akıbeti sonuçsuz kalacak Rodos'u kuşatma için harekete geçti.<sup>29</sup> İlk seferi, daha güçlü donanmalarla girişilen 1443<sup>30</sup> ve 1444 tarihli başarısız seferler izledi. Rodos'a yönelik bu seferlerden sonuncusunda Memlük donanmasının başarısızlığının ana nedenlerinden biri kış yaklaşmasına rağmen güzergâh üzerindeki Meis adasını ele geçirmek için harcadığı zamandı. Nihayetinde Memlükler, Meis adasından 200 kadar esir ile ayrılmak zorunda kalmıştı.<sup>31</sup> 1444'teki son saldırıda büyük zarar gören Meis adası Papa V. Nikolas tarafından Napoli Kralı Alfonso'ya verildi.<sup>32</sup> Vatin, haklı olarak adanın Napoli krallarına aidiyetinin kuramsal olduğunu, coğrafyanın zorunluluğundan kaynaklı adanın en yakın Hristiyan güç olan Rodos'a bağımlılığının devam ettiğini söyler.<sup>33</sup> Osmanlı'nın denizlerde giderek güçlendiği dolayısıyla suların giderek ısındığı bu dönemde en doğuda Hristiyan Latin krallarının elindeki bu küçük adanın Rodos ile bağlantısı hem Napoli kralı hem de bölgede etkinliğini sürdürebilecek Rodos Şövalyeleri için de son derece faydalıydı. Bu çerçevede, 1486'da Padişah'ın bir donanma hazırladığı haberi duyulunca ada sakinlerinin şövalyelerden Osmanlı donanmasının Çanakkale Boğazı'na geri dönünceye kadar kadın ve çocuklarının Rodos'a sığınmasına dair talepleri, adanın bölgedeki hassas durumunu ortaya koymaktadır.<sup>34</sup> Çünkü diğer adalara kıyasla Rodos'a uzak olan Meis'in muhafazası çok zordu.

### **Osmanlı Dönemi ve Meis**

Rodos Şövalyeleri'nin Doğu Akdeniz'de önemli adalara yerleşmelerinden sonra bölgede etkili bir denetim kurduklarını bilmekteyiz. Bu nedenle Teke beyliğinin ilk olarak 1387'de I. Murat zamanında<sup>35</sup>, Menteşe beyliğinin de 1390'da I. Beyazıt zamanında<sup>36</sup> alınması ile bölgede Osmanlı hakimiyetinin ne derece güçlü olduğunu bilmiyoruz. Çünkü bu dönemde Rodos şövalyelerinin Meis'e kadar olan sahada devriye seferleri, Osmanlı'nın 14. yüzyıl sonlarından erken 15 yüzyıla kadar bölgedeki kontrolünü muhtemelen etkisizleştirmekteydi.<sup>37</sup>

Adanın Kanuni Sultan Süleyman öncesinde fethedildiğine dair birtakım görüşler ileri sürülmüştür. Örneğin Habibzde, II. Murad'ın Mısır seferinden dönerken 824/1421 tarihinde adayı aldığını, birkaç memur ile kaleye bir miktar asker bırakarak Adalar Denizi'ne yelken açtığını söylemektedir. Bunun ardından Rodos Şövalyeleri harekete geçmiş, Venedik kaptanlarından Françesko Mozzini komutasındaki filo, adayı geri alarak

<sup>29</sup> LaCroix 1803, s. 166; Torr 1887, s. 14.

<sup>30</sup> Bozkurt 1991, s. 500.

<sup>31</sup> 1444 tarihli sefer esnasında Kıbrıs'da ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra Finike'ye gelen Mısır donanması, Meis'i kuşatmıştır. Ağır 2010, s. 147-148.

<sup>32</sup> Flemming 2018, s. 189.

<sup>33</sup> Vatin 2004, s.17.

<sup>34</sup> Vatin 2004, s. 191.

<sup>35</sup> Beyliğin fethi, I. Beyazıt döneminde 1393'te tamamlanmıştır. Bkz. Uzunçarşılı 1988b, s. 68.

<sup>36</sup> Wittek 1986, s. 78-86.

<sup>37</sup> Duggan 2010, s. 61-62.

adadaki Türkleri kılıçtan geçirmişti.<sup>38</sup> Ancak yazarın burada tekrar bilgi ve kronolojik yanlışlıklara düştüğü görülmektedir. 1421 tarihinde tahta yeni geçen II. Murad, bu dönemlerde kendisine karşı ayaklanan Anadolu beyliklerinin yanı sıra Düzmece Mustafa ve Cüneyt Bey gibi tehditlerle uğraşmaktaydı<sup>39</sup> ve bu karışık dönemde Mısır'a yönelik herhangi bir sefer mümkün değildi. Venedikli komutan Françesko'nun adaya saldırısı ise çalışmanın ilerleyen kısımlarda değinileceği üzere Girit Seferi esnasında gerçekleşmişti.

1480'de Kudüs'e giden bir Fransız hacı tarafından kaleme alınmış olan "*Voyage de la Sainte cyté de Hierusalem*" adlı eserde; Türklerin Rodos'a çıkarma yapacaklarını öğrenen Meislilerin hem kaleyi hem de adayı yakıp yıktıktan sonra Rodos'a, Kandiye'ye (Girit) ve Napoli'ye kaçtıkları belirtilmektedir. Napoli kralının adası civarından geçen yazar, o günün akşamında adanın tamamının Türklerin eline geçtiğini söylemektedir.<sup>40</sup> Mesih Paşa kumandasındaki Osmanlı filosu üç ay süren başarısız Rodos kuşatmasından sonra Finike'ye geldiğini bilmekteyiz.<sup>41</sup> Eserde bahsedilen vaka, Osmanlı filosunun Finike'ye gelirken adaya yönelik bir harekâtı olmalıydı. Ancak yukarıda da değinildiği üzere 1486'da Padişah'ın bir donanma hazırladığı haberi üzerine ada sakinlerinin Rodos'a sığınma talepleri göz önüne alınınca bu hareketin sonrasında Osmanlıların adadaki varlıklarının sürekli olmadığı gibi adanın uzun süre ıssız da kalmadığı ortaya çıkmaktadır. Sonraki tarihlerde benzer bir durum yaşandı ve bu defa Rodos'un fethi sonrasında Meis, Rodos'tan kaçan Greklere sığınak görevi gördü.<sup>42</sup>

Adalar, yerel aidiyet duyguları güçlü olan ve adalardaki idari unsurların bu aidiyet duygularıyla ana karalardaki benzerlerinden farklıdılar ve daha bağımsızdılar. Büyüklükleri, anakaraya yakın olup olmadıkları, sahip oldukları siyasi, iktisadi ve sosyal potansiyelleri ve tarihi koşullar doğrultusunda adalar idari mekanizmalar içerisinde bir yer işgal ettiler. Bu nedenle fetihler sonrasında uygulanan yöntemler buna bağlı olarak değişebilirdi. Adalarda en azından Meis'te merkezi hükümet kendine göre bir kontrol mekanizması oluşturmaya çalışmıştır. Özellikle Kanuni Sultan Süleyman döneminde Ege ve Akdeniz'de önemli adaların ele geçirilmesi, sınırların genişlemesi nedeniyle bazı idari sorunları beraberinde getirmişti. Barbaros Hayrettin Paşa'nın donanmanın başına getirilmesi sonucunda yeni bir idari teşkilatlanmaya gidildi.<sup>43</sup> 1534'te Cezayir-i Bahr-i Sefid Beylerbeyliği'nin kurulup idaresinin Barbaros'a tevcih edildiği bu eyalet dahilindeki adalar has ve salyane statüsünde teşkilatlandırıldı.<sup>44</sup> 1522'de Rodos'un fethinden sonra alınan adalardan biri olan Meis bu idari yapı içerisinde Rodos'a bağlı bir

<sup>38</sup> Kemal 1327, s. 10,11.

<sup>39</sup> Uzunçarşılı 1988a, s. 375-452; İnalçık 2020, s. 164-172.

<sup>40</sup> Anonim olan bu eser ilk defa 1517 yılında basılmış ve eserin giriş kısmında yazarının muhtemelen bir din adamı olabileceği belirtilmiştir. Bibliothèque de l'école Des Chartes, LXVI, Librairie D'Alphonse Picard et Fils, Paris, 1905, s. 80.

<sup>41</sup> Uzunçarşılı 2011b, C.II, s. 140; II. Mehmet döneminde Ege Denizi'nde sahile yakın adaların ele geçirilmeye başlanmıştı. Ege Denizi'nde korsanların ticari tehditlerine karşı Rodos'un kuşatılmasına karar verilmişti. Bkz. Tansel 1971, s. 239, 245.

<sup>42</sup> Cuinet 1892, s. 402.

<sup>43</sup> Şakiroğlu 1993, s. 500; Uzunçarşılı 1988a, s. 420.

<sup>44</sup> Bostan 2002, s. 245-246.



kaza statüsünde idi.<sup>45</sup> İdari statüsünü 19. yüzyıl sonlarına kadar bu şekilde devam etmesi bize göre yukarıda da bahsedildiği üzere Doğu Akdeniz güzergahında Rodos ile ilişkisinden kaynaklanmaktaydı.

Stratejik konumundan dolayı adanın Doğu Akdeniz'de önemli seferlerin yapılacağı dönemlerde donanma gemilerinin bakımlarının yapıldığı veya ihtiyaçların temin edildiği istasyon mahiyetinde bir işlev kazandığını söyleyebiliriz. Özellikle adanın anakaraya yakınlığı ihtiyaç duyulan malzemelerin hızlı bir şekilde temin edilmesini mümkün kılmaktaydı. Örneğin Kıbrıs'ın fethi esnasında Rodos'ta bir araya gelen donanmanın kadırgalarının yağlandığı ve bakımlarının yapıldığı yerlerden biri Meis idi.<sup>46</sup> Kıbrıs'ın fethi esnasında adanın yalnızca lojistik destek değil adadaki kale görevlilerinin de seferde aktif görev aldıkları tespit edilmiştir. Bu görevlilerden biri Meis Kale Dizdarı Darende'li Mehmet idi ve 9 Mayıs 1571'de hizmetinden dolayı kendisine 3.000 akçelik eşkıncü tımarının verilmesi kararlaştırılmıştı.<sup>47</sup>

Rodos'un alınması sonrasında Mısır ve Suriye ile İstanbul lokasyonlarının deniz yolları ile doğrudan bağlanması sonucunda bölgede hakimiyet tümüyle sağlanmıştır.<sup>48</sup> Başkent ile Mısır arasında gidip gelen gemiler, kıyı-ada ekseninde bir güzergahı tercih etmekteydiler.<sup>49</sup> Dolayısıyla bu güzergahta yolcu-mal sirkülasyonunda ada hem bir konaklama hem de güvenlik amaçlı kullanılmış olmalıydı. Özellikle Mısır'a veya Kıbrıs'a gidip gelen ticari gemiler için adanın favori bir dinlenme tesisi olduğu bu nedenle burada Doğu Akdeniz'in her yerinden kaptanları görmenin mümkün olduğu yolundaki seyyahların anlatımları bu durumu doğrulamaktadır.<sup>50</sup> Bölgeden Suriye'ye kadar her yanı kapalı güvenli bir liman olmadığından Meis limanı önemli bir mola yeri idi. Uzun deniz yolcularında gemi ambarlarının ve malların havalandırılması, gemilerin tamiratlarının yapılması ve eksikliklerin giderilmesi için son derece elverişliydi.<sup>51</sup>

Her ne kadar Cuinet, Meis'te her zaman için bol miktarda tatlı su olduğunu söylüyorsa da<sup>52</sup> susuzluğun neredeyse tüm adalar için kronik bir sorun olmasına ve kıt kaynaklarına rağmen buraya uğrayan gemilere içecek tatlı suyu ve yiyeceği nasıl temin edilebildiği sorusu akla gelmektedir. Ada'da, yağmur sularının birikmesinden oluşan ve hiçbir yere dökülmeyen ufak bir göl vardır.<sup>53</sup> Ayrıca biriktirilen yağmur sularından veya dağların yamaçlarına yerleştirilmiş rezervuarlardan içilecek su elde edilmekteydi.<sup>54</sup> Fakat

<sup>45</sup> Herke, İleki, Kerpe ve Anafi adaları da kaza olarak Rodos adasına bağlanmışlardı. Küçük 2001, s. 19.

<sup>46</sup> Bostan 2011, s. 94.

<sup>47</sup> İskenderiye Beyi'nin talebi üzerine Anadolu Beylerbeyine yazılan hüküm, bkz. BOA, A.DVNSMH.d, 13, s. 64, hüküm. 450, 14 Z 978 (9 Mayıs 1571)

<sup>48</sup> I. Selim Döneminde fethedilen Suriye-Mısır ve Cezayir gibi eyaletlere hâkim olabilmek, İstanbul-İskenderiye arası güzergahta savunma-ticaret ve deniz geçitlerinde doğrudan hakimiyet için Rodos'un alınması önemli bir aşamayıdır. Pitcher 1999, s. 169.

<sup>49</sup> Pryor 2004, s. 164.

<sup>50</sup> Purdy 1832, s. 239

<sup>51</sup> Beaufort 2002, s. 24.

<sup>52</sup> Cuinet 1892, s. 359, 401.

<sup>53</sup> Sami 1996, s. 4512.

<sup>54</sup> Wittman 1804, s. 302.

bazen sarnıçlarda suyun fazla beklemesinden dolayı tadının bozulması veya ağır kokmasından dolayı şikayetler yaşanmıyor değildi.<sup>55</sup> Yine yağışsız geçen uzun yaz aylarında adalarda kaynak olmadığından sadece gemilerin değil ada sakinlerinin kendi ihtiyaçları için dahi bol ve kaliteli su temininde sıkıntılar yaşanmaktaydı.<sup>56</sup> Adada hiçbir şey yetişmediğinden her türlü besin karşı kıyıda tedarik edilmekteydi. Bu nedenle limana yanaşacak gemilerin işlerini sağlamak için malzemelerin birkaç gün önceden ayarlanması gerekiyordu.<sup>57</sup>

### Osmanlı Hakimiyetinde Adanın Muhafazası

Adanın fethi sonrasında yaşanan gelişmelere baktığımızda, Osmanlı idaresinin adaya yönelik öncelikli ele aldığı konulardan biri adanın muhafazası idi. La Croix ve Cuinet, Meis alındıktan sonra kalenin bakımının adadaki Rumlara emanet edildiğini, ada zenginleştikten sonra kalenin Rum muhafızların elinden alınıp buraya bir Türk garnizonun yerleştirildiğini söyler.<sup>58</sup> Fakat Piri Reis ise Rodos adası fetih olunduktan sonra Meis kalesinde olan kâfirlerin Kıbrıs'a kaçtığını ve şimdi harap durumda olduğunu belirtir.<sup>59</sup> Akdeniz ve Ege adaları ile ilgili bilgilerin eklendiği ve Kanuni Sultan Süleyman'a sunulan Kitab-ı Bahriyye'nin ikinci telifi 1526 tarihinde tamamlandığına göre Piri Reis adanın fethin hemen sonrasındaki durumunu vermekteydi.<sup>60</sup> Her iki görüşten birini doğrulayacak kesin bir kaynağa maalesef ulaşamamakla birlikte fethin hemen akabinde adanın muhafazası için adada ahaliden kimseler var ise bunların görevlendirilmesi ihtimal dahilindedir. Bunun İmroz, İlyaki ve Kerpe gibi adalarda Osmanlı egemenliğinin ilk dönemlerinden itibaren uygulandığı bilinmektedir.<sup>61</sup> Kalelerde yerli Rumların yerleştirilmesini, Osmanlı'nın stratejileri gereği kalelerden çok donanmalarına güvendiğine<sup>62</sup> dair savın aksine bu uygulamanın bize göre daha çok iktisadi bir yönü vardı.<sup>63</sup>

Ancak söz konusu uygulamanın çok da uzun sürmediğini en azından 16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren adada bir Osmanlı garnizonunun varlığını Rodos Beyi'nin 3 Eylül 1553 tarihli mektubu ortaya koymaktadır.<sup>64</sup> Aynı belgeden edindiğimiz bir diğer

<sup>55</sup> Hac dönüşü adadan temin ettikleri suyun çok pis kokuğuna dair şikâyet için bkz. Dmitrii V. Dashkov'un "Russian Pilgrims in Jerusalem. An Excerpt from a Journey to Greece and Palestine in 1820" adlı eseri zikreden Prousis 2004, s. 54; [https://digitalcommons.unf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1013&context=ahis\\_facpub](https://digitalcommons.unf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1013&context=ahis_facpub)

<sup>56</sup> Purdy 1832, s. 239; Beaufort 2002, s. 25.

<sup>57</sup> Purdy 1832, s. 239

<sup>58</sup> LaCroix 1803, s. 190; Cuinet 1892, s.402.

<sup>59</sup> Piri Reis 2002, s. 784.

<sup>60</sup> Sarıcaoğlu 2002, s. 73.

<sup>61</sup> Emecen 2001, s. 25;

<sup>62</sup> Nalezen 2020, s. 287.

<sup>63</sup> En azından Meis gibi küçük adalardaki kalelere garnizon yerleştirilmesi muhafızlar için kaynak ayırmayı gerektirecekti. Oysa genellikle kendi kendilerine dahi yetemeyen bu adalarda kaynak yaratmak ise pek de kolay değildi. Oysa yerel halkın muhafaza hizmetleri karşılığında birtakım vergilerden muaf tutulması bu sorunu çözebilirdi. Uygulamaya için bkz; Özdemir 2008, s.15-16.

<sup>64</sup> BOA, MAD., 233, s. 2, 24 N 960 (3 Eylül 1553).

veri ise kale muhafız mevaciblerinin (maaşlarının) Teke ve Alanya mukataaları malından ocaklık şartıyla karşılandığıdır.<sup>65</sup> Böylelikle hem ada ile bir denetim mekanizması kurulduğu gibi hem de adada kıt olan kaynak sorunu en azından resmi görevliler açısından çözümlenmiş oluyordu. 26 Eylül 1593 tarihli Tapu Tahrir Defterine göre Meis Kalesi'nde 28 muhafız, 15 topçu olmak üzere toplamda 33 kişilik bir müfreze konumlandırılmıştır.<sup>66</sup>

Kaledeki muhafız sayısı zaman içerisinde artmış 1711'de 89'a ulaşmıştır.<sup>67</sup> 18. yüzyıl sonunda ise çalışmanın ilerleyen kısımlarında değinileceği üzere Akdeniz kıyı ve adalarına yönelik artan Rus destekli korsan saldırıları ve diğer tehditler nedeniyle kaleye 200 kadar muhafız yerleştirilmiştir.<sup>68</sup> Muhafızların aylık ödemelerinin karşılanması 17. ve 18. yüzyıl boyunca aynı yöntemle devam etmiş ise de özellikle 18. yüzyılda artık Alanya yerine genellikle Antalya İskelesi gümrük malından ödemelerin karşılandığı tespit edilmiştir.<sup>69</sup> Bu durum ise muhtemelen Antalya ve çevresinin 17. yüzyıldan itibaren Doğu Akdeniz ticaretindeki ağırlığını İzmir'e kaptırmasından kaynaklanmaktaydı. 18. yüzyılda Antalya iyi kötü Mısır ve adalar arasında var olan ticari ilişkilerini eski parlak günlerinde olmasa bile devam ettirmekte iken Alanya ise kısıtlı hinterlandı ile Antalya'ya göre daha fazla yerel bir liman olarak kaldı. Bu nedenle ödemeler daha çok Antalya iskele gümrüğünden karşılanmaya çalışıldı.<sup>70</sup> Devam edegelen başka bir durum ise mukataa sahiplerinin ödemelerin yapılması konusunda ayak diremeleriydi.<sup>71</sup> Kale muhafızlarının terekelerine Beytülmal Emini tarafından hazine adına el konulmaktaydı.<sup>72</sup>

Adadaki kalenin 1714 tarihli bir belgede "*Rodos kalesi tevabiinden intih-i serhad olan Meis kalesi*" şeklinde uç serhat olarak betimlenmesi ise üzerinde durulması gereken ayrı bir noktadır.<sup>73</sup> Aslında adanın herhangi bir yabancı ülkeye sınır veya yakın olmamasına hatta bu dönemde bölgede herhangi bir savaşın yaşanmamasına rağmen uç serhat diye nitelendirilmesi ilginçtir. Giderek artmaya başlayan bölgedeki korsan saldırıları belki de böyle bir tanımlamanın yapılmasının nedenlerden biriydi.

### **Osmanlı Hakimiyetinde Adahlar**

Yukarıda adanın muhafazası kısmında kısmen üzerinde durulmakla birlikte fetih sonrasında adada sivil veya değil herhangi bir popülasyonun olup olmadığına dair görüşler farklıdır. Rodos'un fethi sonrası Meis'dekilerin Kıbrıs'a kaçtığını söyleyen Piri

<sup>65</sup> Emecen 2001, s. 25.

<sup>66</sup> BOA, TT. d., 640, s. 126, 29 Z 1001 (26 Eylül 1593); İlhan Şahin, 1590'larda kaledeki nefer sayısını 43 olarak vermektedir. Bkz. Şahin 2001, s. 135.

<sup>67</sup> Şahin 2001, s. 135; Önen 2013, s. 84;

<sup>68</sup> Purdy 1832, s. 239

<sup>69</sup> BOA, İE.ML. 40-3860, 12 L 1105 (6 Haziran 1694); BOA, İE.ML. 121-11462, 5 S 1138 (13 Ekim 1725); BOA, C. AS., 914-39460, 4 Ca 1195 (28 Nisan 1781)

<sup>70</sup> Antalya Limanının, Mısır ve Rodos'un alınmasından sonra Mısır ve İstanbul arası ticari yolun kesintisiz birbirlerine bağlanması sonucunda önemi giderek azalmıştı. Bkz. İnalçık 2003, s. 130 vd.

<sup>71</sup> 1710-1711-1712 yıllarına ait Kale muhafızları mevacibleri için Antalya gümrük malından ödenmesi gereken tutar mukataa sahibinde kaldığından Meis Kalesi Bölükbaşı Mehmet'in görevlendirildiğine dair bkz. BOA, İE.AS, 80-7244, 22 Ra 1126 (7 Nisan 1714).

<sup>72</sup> Önen 2013, s. 126; Erdoğan 1998, s. 31.

<sup>73</sup> BOA, İE.AS, 80-7244, 22 Ra 1126 (7 Nisan 1714).

Reis'in söylemini seyyah Thomas Dallam da doğrulamakta ve 1599-1600 dönemlerinde adanın daha çok Yunanlı denizciler tarafından kullanıldığını yazmaktadır.<sup>74</sup> İlhan Şahin de 1590'lara kadar Meis'de sivil yerleşim olmadığı sonrasında adaya aslında Kaş kazasının Katırlı köyünden getirilerek adaya yerleştirildiği böylelikle nüfusun artırılmaya çalışıldığı fikrindedir.<sup>75</sup>

Fetih sonrasında ada dışına bir göç yaşanmış ise de muhtemelen bazı Rumlar adada kalmıştı ya da hemen sonrasında dışarıdan gelip yerleşmişlerdi. Türklerin zaten kıt kaynakları olan ve denizcilik dışında bir uğraşın mümkün olamayacağı bu küçük adaya yerleşmek için pek istekli olmadıklarını söyleyebiliriz. Kaldı ki Rodos ve İstanköy hariç diğer on adada Türk nüfus yerleştirmek için diğer yerlerde gördüğümüz sistemli bir iskân politikası takip edilmemişti.<sup>76</sup> Nitekim LaCroix'a göre Saint Jean Şövalyelerinden sonra bazı Rum nüfus adaya yerleşmiş ve ticaretle uğraşan Meis'liler, barış içinde yaşamışlardı.<sup>77</sup> Aslında Rumların da bu küçük ve kıt kaynaklı adaya yerleşmesi ya da diğer adalarda var olan nüfusu yerinde tutabilmek için daha fazla teşviğe ihtiyaç vardı. Uygulanan ılımlı vergi politikaları bu teşviklerin başında gelmekteydi. Kanuni döneminden itibaren her ada gelirine mukabil yıllık belirli bir maktu vergi ödeyecekti ve bu vergiler Kanuni'nin Rodos'ta teşkil ettiği vakfına tahsis edilmişti.<sup>78</sup> Tarıma elverişli toprağın az olması, dışa bağımlılık gibi nedenlerden dolayı halkın ödeyebileceğinin üzerinde vergilerden kaçınılmıştır. Nüfusu yerinde tutmak ve ekonomik canlanmayı sağlamak amaçlı uygulanan maktu vergi uygulamasında zaman zaman muafiyetler de sağlandı.<sup>79</sup> Bu ılımlı politikalar, Yunan bağımsız mücadelesi ve Tanzimat dönemi ile değişmeye başlamıştır.<sup>80</sup>

Adada öteden beri bir tuzlanın olduğunu ve işlediğini biliyoruz.<sup>81</sup> Ada Rodos'a bağlı padişah hassı olduğundan buradaki tuzla devlet eliyle işletilmekte ve Rodos'ta depolanmaktaydı.<sup>82</sup> 18. yüzyılda tuzlada çalışan "tuzciyan cemaati", 44'ü avarız reyası ve 70'i tuzcular taifesinden olmak üzere toplamda 114 kişiydi ve tümü Gayrimüslim idi.<sup>83</sup> Adadaki hassa ait diğer önemli bir gelir kalemi ise iskeledeki gümrüğüydü. Gayrimüslim tüccar, mallarını gümrük ödedikten sonra iskeleye indirebilirdi.<sup>84</sup> Örneğin 1693'te Fransız elçisinin arzı üzerine Fransa'ya Meis ve civar iskelelerinde buğday satılmasına mâni olunmaması istenmekteydi.<sup>85</sup> Aslında hububat satışı sıkı kontrol altında olmasına rağmen bazı durumlarda dost devletlere karşı bu politikanın gevşetilmesinde sakın görülmemekteydi. Gösterilen bu müsamahanın gerekçesi ise dost devlet olan

<sup>74</sup> Dallam 1893, s. 33.

<sup>75</sup> Şahin 2001, s.149.

<sup>76</sup> Turan 1965, s. 81.

<sup>77</sup> LaCroix 1803, s. 190.

<sup>78</sup> Turan 1965, s. 80.

<sup>79</sup> Emecen 2001, s. 58-90.

<sup>80</sup> Örenç 2021, s. 586.

<sup>81</sup> Piri Reis 2002, s. 784.

<sup>82</sup> Erdoğan 1998, s. 31.

<sup>83</sup> Önen 2013, s. 126.

<sup>84</sup> Yiyecek ve içeceğin maddelerinin büyük kısmı gümrüğe tabii mallardandı. Erdoğan 1998, s. 28.

<sup>85</sup> BOA, AE. SAMD. II, 1-3, 19 RA 1105 (18 Aralık 1693)

Fransa'nın düşmanları ile uzun zamandır savaş halinde olması (Augsburg Birliği Savaşı olarak da bilinen Dokuz Yıl Savaşı) ve bu dönemlerde yaşadığı şiddetli kıtlıktır.<sup>86</sup>

Adanın zemini kayalık ve taşlık olması nedeniyle adada herhangi bir tarımsal faaliyet söz konusu değildi.<sup>87</sup> Adadaki evlerin inşası için ana materyal olan taşlar da bu kayalıklardan ve taşlardan temin edilmekteydi.<sup>88</sup> Bu nedenle adayı ziyaret eden hemen hemen tüm seyyahların tümünün değindikleri ortak nokta adanın cılız bitki örtüsüdür. 1800'lü yılların başlarında adayı ziyaret eden W. Turner, birkaç zeytin ve incir ağacından başka bitki örtüsü görmediklerini söyler.<sup>89</sup> Zayıf bitki örtüsünden dolayı herhangi bir hayvancılık faaliyeti de yapılamamaktadır. Kısıtlı da olsa başta keçi olmak üzere küçük baş hayvancılık ise zar zor sürdürülmüş ve zaman zaman koyun-keçi üzerinden alınan ağnam vergisinin tahsilinde zorluklar yaşanmıştır. Örneğin 1759 yılı ağnam ödenmesini ellerinde bu vergiden muaf tutulduklarını bildiren ferman olduğu iddiasıyla ödemeye yanaşmamaktaydılar.<sup>90</sup>

Herhangi bir tarımsal ya da hayvancılık faaliyeti söz konusu olmadığından ada sakinlerinin yaşamlarını sürdürebilecekleri denizcilik, gemicilik ve balıkçılık dışında alternatif de yoktur. Yukarıda yer yer vurgulandığı üzere adanın, Mısır-İstanbul, Anadolu-adalar ticarî güzergâhlarındaki stratejik konumu, ihtiyacı olan potansiyel tüm şartları sağladı. Bununla birlikte değişen tarihsel şartlar da Meis'in dahil olduğu diğer adalar ve kıyılarda yerleşik Rum nüfusun lehine idi. Akdeniz'de Venedik'in etkinliğinin daralmasıyla birlikte Ege-Mısır ve Anadolu ticari faaliyetlerinde Rumların ön plana çıkmasıyla telafi edildi.<sup>91</sup> Zaten Osmanlı hakimiyetine geçtikten sonra adalılarının ticari faaliyetlerine müdahale edilmemişti.

16. yüzyılın ikinci yarısında itibaren adadaki Rumların, Osmanlı belgelerine yansıdığı kadarıyla adanın konumunun sağladığı kolaylıklar çerçevesinde bölge ticaretine imkanları doğrultusunda katıldıklarını görmekteyiz. 17 Ağustos 1577 tarihli Teke beyine, Elmalı ve Kaş Kadılarına yazılan bir hükme göre Mısır ile ticaret yapmak üzere tüccar Durmuş; Meis adalı zimmîlerin gemilerine mallarını yüklemişti. Ancak İskenderiye yakınlarında gemi kaptanı tarafından Durmuş ve malları harbi keferelerine teslim edilir. Durmuş'un bir buçuk yıl esaretinden sonra Mustafa adlı biri tarafından satın alınması üzerine suç ortaya çıkmıştı.<sup>92</sup> Adalı zimmînin de ticaret yapıp yapmadığına dair belge bilgi vermemekle birlikte en azından gemisi ile bu ticarete katıldığı ya da bölgede ticaretle uğraşan kişilerin emrine hem kendisini hem de gemisini sunduğunu göstermektedir. Bu

<sup>86</sup> 1688-1697 yılları arasında süren savaş ve sonrasında Fransa'nın yaşadığı şiddetli kıtlıkla ilgili bkz. Lebrun 1980, s. 205-234; Lachiver 1991.

<sup>87</sup> Cockerell 1903, s. 188.

<sup>88</sup> Wittman 1804, s. 301.

<sup>89</sup> Turner 1820, s. 19.

<sup>90</sup> Rodos mukataasına bağlı Kerpe, Sömbeki, Çoban ve Herki adalarında da aynı dönemde benzer iddialarla ağnam ödememek için ayak diremekteydiler. BOA, MAD.d, 7839, s. 81, 7 M 1174 (31 Ağustos 1759); Emecen 2001, s. 67.

<sup>91</sup> Grene 2002, s. 40-72.

<sup>92</sup> Merkez, bu gibi eylemlerde bulunanların ayan-ı vilayet ve ehl-i vükuf kimselerden soruşturulup sorumluların cezalandırılmasını istemekteydi. BOA, A.DVNSMH.d, 31, s. 175, hüküm. 394, 2 Ca 985 (17 Ağustos 1577)

ise adadaki Rumların erken dönemlerden itibaren Mısır ile ticari ilişkilerini ve denizcilik faaliyetlerini göstermesi açısından önemlidir. Benzer bir başka olayı, Mustafa'nın 1576 tarihli şikayetinden öğrenmekteyiz. Mustafa ve Meis kalesi görevlileri İstanbul'a arz getirmek üzere Lindos'lu (Rodos adasında bir liman şehri) zimmîlerin buğday yüklü gemilerine binmiş, yolda tüm paraları alınan Mustafa'nın arkadaşlarından ikisi öldürülmüş ikisi ise Venediklilere teslim edilmişti.<sup>93</sup>

Yukarıda değinilen durumu pekiştiren bir başka örnek ise olaya karışan aktörler, olayın niteliği ve adakilerin geliştirdiği ilişkiler bakımından bize önemli bilgiler sunmaktadır. Temmuz 1596'da Meis kalesi Topçularından bir zimmî, Papayani adlı bir Papaz'la birlikte gemiler ediniş kasabanın (muhtemelen Finike)<sup>94</sup> zahiresini narh fiyatından 50 ila 100 akçe fazlaya satın almaktaydılar. Satın aldıkları bu zahireler ise açıkta bekleyen düşman gemilerine satılmaktaydı. Bu yasa dışı eylemlerinde kendileri ile işbirliği yapan diğer bir kişi ise Finike'den Abdülgani idi. Anlaşılan bu yasa dışı eylem o denli geniş çaplıydı ki İstanbul zahiresi için gelen gemiler eli boş dönmek zorunda kalmaktaydılar.<sup>95</sup> Adeta şebeke niteliğinde bir suç teşkil eden bu eylemde dikkat çeken noktalardan biri bu kişilerin farklı statülerinin aslında bu işin nasıl yürütüldüğüne dair ipuçları sunmasıdır. Muhtemelen Abdülgani'nin İstanbul-İskenderiye arası işleyen gemilerin içme suyu ve diğer ihtiyaçları için sıklıkla uğradıkları Finike'den olması<sup>96</sup>, Meis kale topçusu da belgede kefare olarak geçen yabancı kesimlerle iletişime geçebilecek beceriye sahip olması bu iş birliğini mümkün kılmaktaydı. Bu örneği aslında Akdeniz'in bağlamında değerlendirmek gerekir. Akdeniz'de tarım arazilerinin ekim dışı kalması ve üretimin düşüşüyle, daha 1587 gibi erken dönemlerde tahıl sıkıntısı görülmeye başlanmıştır.

Özellikle Osmanlı Devleti'nin Doğu Akdeniz'de sağladığı güvenli ortamda Anadolu'nun ham veya mamul pamuklularını, yün ve derilerini İtalyan limanlarına kadar gemileri ile taşıyan adalıların refahı oldukça gelişti.<sup>97</sup> Genellikle kendilerinin imal ettikleri Karamürsel tipi bu küçük gemiler, Rodos'un tahıl ve diğer ipeş malzemeleri bakımından dışa özelliikle de Mısır ve Anadolu'ya bağımlı olması dolayısıyla Anadolu ve Rodos arasında da mekik dokudu.<sup>98</sup> Ayrıca Mısır ile bağlantısından dolayı üzerinde durulması gereken bir diğer ticari emtia ise kereste ticareti idi.<sup>99</sup> Adalıların çoğu Anadolu kıyılarından çok düşük fiyattan satın aldıkları keresteyi ve odunu, İskenderiye'de yüksek fiyatla sattıkları bu ticaret sayesinde büyük karlar elde ettiler. Geri dönüşlerinde ise

<sup>93</sup> Rodos Sancakbeyi ve Kadısı ile Kaş ve Kalkanlı Kadılarına gönderilen hüküm için bkz. BOA, A.DVNSMH.d 28, s. 243, hük. 588, 25 B 984 (7 Ekim 1576).

<sup>94</sup> Belgede kasabanın ismi verilmemle birlikte Elmalı'nın başta hububat olmak üzere tarımsal ürünlerinin limanı Finike olduğundan kasaba diye bahsedilen yer, muhtemelen Finike olmalıdır.

<sup>95</sup> BOA, A.DVNSMH.d, 74, s. 45, hüküm. 152, 1 Z 1004 (27 Temmuz 1596).

<sup>96</sup> Spratt ve Forbes 2008, s. 145.

<sup>97</sup> Adaya yerleşip burada iş ilişkileri kuran bir Provence'lıdan bahseden Savary'inin anlatımı, ticari ağların Fransa'ya kadar uzadığını göstermektedir. Bkz. Savary 1788, s. 26.

<sup>98</sup> Rodos-Meis arası deniz bağlantısı çalışmanın ilk kısımlarında da belirtildiği üzere çok eski tarihlere dayanmaktaydı. Ayrıca bkz. Texier 2002, C. II, s. 369; Rodos'a gönderilen zahire ve koyun gibi emtianın büyük bir kısmı Teke sancağından sağlanmaktaydı. Karaca 1997 s. 94.

<sup>99</sup> Hingston 1815, Vol. II, s. 283.

kendilerine gerekli malları getiren ada sakinlerinin bu durumunu 18. yüzyılda Savary, “*adeta bir harmoni içerisinde yaşadıklarını*” belirterek Meis ile Mısır arasındaki bu bağlantıya dikkat çekmektedir.<sup>100</sup> Kereste ve odun dışında adanın ticarinde etkin olduğu bir diğer emtia ise buğdaydı. Özellikle Napolyon Savaşları döneminde buğdayın legal/illegal (kaçakçılık) ticareti adalılara çok şey kazandırdı. 1814-1815 yılları arası 8 aylık bir dönemi kapsayan kayıtlara dayanan Faroqhi'ye göre Antalya limanı ile bu dönemde en çok ticaret yapan ikinci grup Meis'li tüccarlardı ve hububat, şeker kamışı, kahve ve balık yumurtası gibi mallar bu ticareti şekillendirmekteydi.<sup>101</sup>

Mısır ile kurulan bu ilişkinin bir diğer ayağı ise karşı kıyısı olan Teke bölgesi ve civarı idi. Hasat zamanı Karamanya'ya geçen adalılar, burada Türklerin tarlalarında çalışıp beraberlerinde buğday, şarap ve çeşitli yiyecekleri getirirlerdi.<sup>102</sup> Özellikle savaşlar ve korsan saldırıları gibi olumsuz gelişmeler nedeniyle bozulan ticaretleri karşısında, balıkçılık dışında adayı ayakta tutan faaliyetlerden biri karşı kıyı ile kurdukları bu tarz ilişkilerdi.

Gemicilik alanında tecrübeli olduklarından adada gemi inşa edildiğini ve bu faaliyetlerini 19. yüzyılın sonlarına kadar sürdürdüklerini biliyoruz. Belirtildiği üzere bunlar daha çok Karamürsel tarzında, çok hızlı seyreden ve az bakım gerektiren güverteli küçük gemilerdi.<sup>103</sup> Gemi inşasında karşı kıyıdaki Anadolu ormanlarından ana malzeme keresteyi kolaylıkla temin edebilmesi sayesinde malzeme sıkıntısı pek de yaşanmadı.<sup>104</sup> 19. yüzyılda adada 25.000 Frank'a satın alınabilecek 300 tonluk gemi şantiyeleri yoğun şekilde faaliyet göstermekteydi.<sup>105</sup> Büyük kısmı ruhsatsız yapılan bu gemilerin bir kısmı yine yasa dışı yollarla satıldıklarından<sup>106</sup> burada gayr-i resmi bir gemi piyasasından da bahsedebiliriz. İhtiyaç durumunda yine Meis ve diğer adalardan marangoz, burgucu gibi zanaatkarların sık sık merkezdeki Tersane-i Amire'ye ya da başka yerlerde inşa edilen donanma gemileri için işgücü olarak hizmete alındıkları görülmektedir.<sup>107</sup>

Ada ileride değinileceği üzere bazen büyük savaşların art alanları olarak bazen de korsan saldırılarının hedefi olarak Doğu Akdeniz'in siyasi-askeri gelişmelerinden olumsuz etkilendi. Örneğin 1659'da Venedikliler tarafından ele geçirilip yağmalandıktan sonra büyük bir yoksulluğa düştü ve sünger avcılığından başka bir kaynağa sahip değildi.<sup>108</sup> Ancak 18. yüzyılda yukarıda verdiğimiz üzere başta ticari faaliyetleri olmak üzere Yunan bağımsızlık savaşına kadar tekrar gelişecektir. Bu durumlarda adanın nüfusu gelişmelere paralel azalıp arttı. Bu nedendir ki buraya yolu düşen seyyahlar adayı farklı dönemlerde farklı biçimlerde betimlediler. Örneğin 18. yüzyılda Savary'nin 100 taş

<sup>100</sup> Savary 1788, s. 25.

<sup>101</sup> Faroqhi 1976, C. II, s. 1467-1468.

<sup>102</sup> Savary 1788, s. 23-24.

<sup>103</sup> LaCroix 1803, s.26.

<sup>104</sup> Adada yılda 30 kadar gemi inşa edildiğine dair Şimşek 2019, S. 22, s. 386.

<sup>105</sup> Gardey 1865, s.184

<sup>106</sup> Şimşek 2019, S. 296, s. 205, 213.

<sup>107</sup> Şimşek 2019, S. 296, s. 202.

<sup>108</sup> Cuinet 1891, Tome I, s. 402, 403.

evden oluşan cılız bir köy diye nitelediği adayı<sup>109</sup> 19. yüzyılda Texier, iç bölgelere nispeten zenginleşen ve giderek gelişen bir yer olarak tarif eder.<sup>110</sup>

### **Düşman Devletler ve Korsanlar Tehdidinde Meis**

Bölge aynı zamanda Kıbrıs, Mısır ve İstanbul arasında gidip-gelen ticari ve hac gemilerin avlanması için son derece elverişliydi. Bunların civardaki yağmaları ve faaliyetleri haber alınır alınmaz ya üzerine seferler düzenlenir ya da bu türden yağmaları önlemek üzere caydırıcı nitelikte devriye seferlerine çıkılırdı. Örneğin 1613-1614 yıllarında Kaptan Mehmet Paşa, 10 adet kadirga kafilesi eşliğinde Mısır'dan gelen şeker, zahire, barut yüklü gemiler ile Meis'te buluştuktan sonra Meis ve civarında korsan gemileri olduğu haber edildiğinden kendisi bunları aramaya gitti.<sup>111</sup>

Girit Savaşları esnasında kâh korsanların kâh müttefik kuvvetlerin bölgede faaliyetlerinin yoğunlaştığı görülmektedir. Bu nedenle durumun hassasiyetinden dolayı adaya ilgili Osmanlı güvenlik kaygılarının artmaya başladığını söyleyebiliriz. 1654'te Mısır Bey'i bir Felemenk gemisiyle gelirken Meis adasında iki parça korsan kalyonuna rastladığı ve bunlarla mücadele ettiğine dair haber alınmıştı. Ligorno korsanının İstambil adasına saldırısını bertaraf eden Osmanlı filosunun bir kısmı ise bu dönemde Rodos adasındadır. Bunun üzerine yedi parça beylik gemisi yardım için gönderilmiş ancak ele geçirilen kalyondan ancak 9 kişi geriye kalmış, kalyon ise top atışlarından dolayı paramparça olmuştu. Abdi Paşa bu nedenle 10 parça kadirga filosuyla adalar arasında devriye çıkmıştır.<sup>112</sup>

Girit Savaşları dönemlerinde (1645-1669) Venedikliler adalara saldırarak zarar verdiler. 1659'da tümüyle harap edilen Patmos adası<sup>113</sup> gibi ortak kaderi paylaşan bir diğer ada Meis idi ve bu süreçte bir süre Venediklilerin eline geçti. Savaş esnasında Osmanlı ile iyi ilişkileri olan Fransa Kralı 14. Louis, Venediklilere el altından yardımda bulunmaktaydı. Fransa adına kralın desteklediği Şövalye Grémonville, 3600 kadar bir kuvvetle Venedikli Komutan Françesko Mozzini (Francesco Morisini)\* kumandası altında savaşırken Meis'i kuşatır. Ancak Girit Savaşı esnasında Venedik kuvvetlerinin Meis ve civarındaki varlığını ne şekilde açıklamak gerekir? Bize göre bu durum aslında savaşın değişen taktik ve şartların bir sonucuydu. Çanakkale Boğazı ablukasını kaldırdıktan sonra Venedikliler, yeni bir savaş taktiği benimsemişlerdi. Buna göre müfrezeler, Osmanlı'nın kullandıkları limanları ablukaya alıp Girit'e takviye için özellikle İskenderiye'den gelen gemilerin yollarını keserek kuşatmayı sürdüren Osmanlı

<sup>109</sup> Savary 1788, s. 24.

<sup>110</sup> Texier, age., s. 369.

<sup>111</sup> Kâtip Çelebi 2018, s. 185; Kâtip Çelebi 2007, s. 123.

<sup>112</sup> Kâtip Çelebi 2018, s. 213.

<sup>113</sup> Kolodny 2004, s. 155.

\* Söz konusu Venedikli komutan, adanın fethiyle ilgili yukarıda değinildiği üzere kronolojik hataya düşen Habibzade'nin eserinde, II. Murat'ın fethinin hemen sonrasında adayı ele geçirip tahrip eden komutan olarak geçmektedir. Görüleceği üzere Françesko Mozzini, Girit Savaşları esnasında Venedik ordusunun başındaki komutan idi ve adayı tahrip tarihi 1659'dur.



donanmasını zor durumda bırakacaktı.<sup>114</sup> İskenderiye'den gelen konvoyları yakalayıp, tahrip etmek Grémonville'in kuvvetlerinin bölgedeki varlığının en makul nedenlerinden biridir. Aynı zamanda bu harekât ile Rodos'u tehdit eden ada ele geçirilmiş olacaktı.<sup>115</sup>

29 Kasım 1659 tarihli "La Gazette de France", Grémonville'in 1100 kişilik bir kuvvetle kaleyi kuşattığını yazmaktadır. Teslim olmaya karar veren Türklerin teslim şartlarını görüşme talepleri ise Şövalye tarafından kabul edilmez fide karşılığında serbest bırakılacakları belirtilir. İki Türk komutan dışında kaledeki tüm askerlerin fide karşılığında kaleyi terk ettikleri, böylelikle hiçbir kayıp vermeden Grémonville, kaledeki 70 top, cephane, birçok mühimmatı ve taşınabilir tüm zenginlikleri ele geçirmiştir.<sup>116</sup> Ancak adayı ellerinde tutamayacakları anlayınca kale havaya uçurulmuş, şehir yağmalanmış ve adadaki Rumların çoğu savaş esiri olarak alınmıştır. Geride haraç alınabilecek yalnızca birkaç kişi kaldı. Yağmaya değinen diğer bir kaynak ise Meis adasının Venedikliler tarafından tamamen yıkıldığını ordu istihbarat mektupları ile doğrulamaktadır.<sup>117</sup> Yaşanılan yıkım o denli büyüktü ki LaCroix, bu felaketten sonra adanın büyük bir sefaletle düştüğünü söyler.<sup>118</sup>

Adanın yağmasından hemen bir yıl sonrasında Girit savaşları esnasında ada ve civarında gerçekleşen bir başka olay ise bu dönemde Kaptan-ı Derya olan Hüsamzade'nin Sadrazama yazdığı rapora yansımıştır. Hüsamzade'nin, düşmanın İstanköy adasına yönelik saldırı ve sonucuyla ilgili durumu merkeze bildirdiği 29 Z 1070 (5 Eylül 1660) tarihli mektubu, adanın savaş gibi dönemlerde ne denli önemli roller üstlenebileceğini ortaya koymaktadır. Buna göre düşmanın üç adet kalyonu karşısında Mısır'dan gelen 15-20 kadar firkate ve şayka tipi zahire gemilerinin Rodos yakınlarındaki Meis adası limanına kapandıkları ihbarı üzerine 17 gemilik bir filo ile üzerlerine gidilmiş ancak düşman gemilerinden ikisi rüzgâr kuvvetiyle kaçmayı başarmıştır. Geriye kalan bir kalyonun ise kumbara ile yakılması üzerine tayfalarının büyük kısmının öldüğünü, kaptanlarının esir alındığı, içindekilerin ise kanun-i kadim üzere beyler arasında tevzi edildiği bildirilmektedir. Limana kapanan zahire gemilerin ise muhafaza eşliğinde Sakız Limanına sağ salım vardıkları ancak bölgede tehdidin devam ettiğini rapor etmekteydi.<sup>119</sup>

Venedik savaşları esnasında Venedik ve müttefikleri tarafından izlenen harekâtın benzeri bu defa Osmanlı-Rus Savaşları esnasında yaşandı ve 1768-1775 Savaşları sırasında ada, 1770 yılında Rus işgaline uğradı. Ancak bu işgal ile ilgili olarak arşiv ve kronik eserler hiçbir bilgi vermemekle birlikte 19. yüzyıl başlarında bölgeyi ziyaret eden Beaufort ve John, 1770 yılında Ruslar tarafından ele geçirilen adanın, körfeze doğru olan ve denizden birkaç *feet* yukarıdaki küçük kalesinin bu saldırılardan dolayı harap olduğunu söylerler.<sup>120</sup>

<sup>114</sup> Panzac 2018, s. 149-150.

<sup>115</sup> Jorga 2009, C. IV, s. 97.

<sup>116</sup> Legrelle 1896, s. 17-18. (pp.13-24); Jorga, ele geçen topların sayısını 36 olarak vermektedir, Jorga 2009, C. III, s. 97.

<sup>117</sup> Recueil des Gazettes Nouvelles, Paris, 1660, s. 6.

<sup>118</sup> LaCroix 1803, s. 190.

<sup>119</sup> BOA, TS.MA.e, 657-4, 29 Z 1070 (5 Eylül 1660)

<sup>120</sup> Beaufort 1817, s. 10; Purdy 1832, s. 239.

18. yüzyıl boyunca Osmanlı-Rus Savaşları esnasında, Rusya'nın Doğu Akdeniz'deki askeri faaliyetlerinde destekledikleri korsanlar filoları, deniz seyr-i seferlerinin en büyük tehdit unsuruydular. Bu nedenle 18. yüzyıl sürecinde ada zaman zaman korsan ve yağma seferlerine maruz kaldı. Bu süreçte Rus bandırası altında Yunan korsan gemileri dolaşmakta İstanbul'a gelecek zahirelere el koymaktaydı.<sup>121</sup> Bu korsanların en azılılarından olan ve Osmanlı Devleti'ni uzun süre uğraştıranların başında Yunan Lambros Katsonis gelmekteydi ve Meis adası bu defa da korsan Lambros'un hedefi oldu. Lambros'un Prens G.A. Potemkin-Tavriçeskiy'ye gönderdiği, 27 Haziran 1788 tarihli rapora göre kuşattığı adayı uzun çarpışmalardan sonra ele geçirdiği, daha fazla devam edemeyeceğini anlayan Türk garnizonunun Rum Metropoliti aracılığıyla kalenin anahtarını kendisine teslim ettiklerini söyler.<sup>122</sup> Pappas, Lambros'un adadaki 1.150 kişilik Osmanlı garnizonundan teslim aldığını söylemektedir.<sup>123</sup> Bu sayı bize göre adadaki kale ve içerisindeki görevliler bakımından bir hayli fazladır. Ayrıca Lambros'un kendi raporunda kalede 230 kadar Türk askeri olduğundan ve bunların da teslim olduktan sonra yerel halkla birlikte barış içerisinde serbest bırakıldığı belirtilmektedir.<sup>124</sup> Nitekim yüzyıl başında (1711) kalede topçu ve muhafız olmak üzere toplam asker sayısı 89<sup>125</sup> iken başka bir çalışmada bu döneme oldukça yakın 19. yüzyıl başlarında adadaki asker sayısı 200 olarak geçmekte ve bu rakam aşağı yukarı Lambros'un raporu ile uyuşmaktadır.<sup>126</sup> Savaş gibi olağan üstü durumlarda kaledeki muhafız sayısının artırıldığı düşünülse bile yine de verilen 1.150 sayısı gerçekliği yansıtmaktan uzaktır.

1659'da Venediklilerin saldırıları esnasında yıkılan ancak sonrasında Osmanlılar tarafından inşa edilen adadaki kaleyi, Katsonis tekrar yıkmış ve kaledeki 24 topa el koymuştur.<sup>127</sup> Lambros'un kaleyi yıktıktan sonra adanın Osmanlılar veya diğer korsanlar tarafından kendisinden alınması riskine karşı, Meis'in hemen yakınlarında küçük bir adacık olan Rho'da küçük bir kale inşa ettirdiğini yazan Pappas bunu doğrulayacak birinci el verilerin çok az olduğunu belirtir. Gerek kaleyi yıktırıp, kaledeki toplara el koyması ve gerek ise yaptırdığı iddia edilen küçük kale, Lambros'un bu adada uzun vadeli planlar içerisinde olduğunu gösteriyor. Lambros ve diğer korsanların bu kadar etkin olmalarının en önemli etkenlerinden biri bu dönemde Osmanlı donanmasının büyük kısmının Karadeniz'de olması idi.<sup>128</sup>

Osmanlı-Rus savaşı bitip barışın tesis edilmesine ve Haziran 1792'de Rusya'nın kendisini reddetmesine rağmen Lambros, Ege'de Osmanlı ve tarafsız gemilerine düpedüz bir korsan olarak baskın düzenlemeye devam etti.<sup>129</sup> Barış Antlaşması'nın imzalanmasıyla Küçük Hüseyin Paşa bunların bertaraf edilmeleri için Haziran 1792'de

<sup>121</sup> Ahmet Cevdet Paşa 2011, C. I, s. 318.

<sup>122</sup> Pryahin Yu. D 2008, s. 24.

<sup>123</sup> Pappas 1994, s. 70.

<sup>124</sup> Pryahin Yu. D 2008, s. 24.

<sup>125</sup> Önen 2013, S. 84.

<sup>126</sup> Purdy 1832, s. 239

<sup>127</sup> Pappas 1994, s. 70.

<sup>128</sup> Özdemir 2004, s. 213.

<sup>129</sup> Smiley 2014, s. 228.

görevlendirildi.<sup>130</sup> İstambil ve Mürted adası arasında yapılan mücadelede Lambro'nun gemisi topla tahrip edilip zapt edileceği esnada Lambro kendi cephanesine ateş verip sandal ile kaçmayı başardı.<sup>131</sup>

Katsonis'in adadaki varlığı ne kadar sürdüğü bir tarafa aslında adayı ele geçirmesi dahi maalesef Osmanlı arşivlerine ve kroniklerine pek yansımamıştır. Genellikle ada ile ilgili çalışmalarda bu kaos ve savaş yıllarında adanın korsanlar tarafından 1792'e kadar elde tutulduğuna, Osmanlı Rus savaşı sonunda barışın imzalandığı bu tarihten sonra Türkler tarafından geri alındığına dair bir görüş birliği vardır.<sup>132</sup> Ancak bu genel kanı ile çelişen hatta paradoksal açıdan adanın korsan saldırılarından güvenliğinin sağlanması ile ilgili bir arşiv belgesi, bu genel görüşü tartışmaya açacak bazı bilgiler sunmaktadır. Buna göre Meis adası Subaşı Hacı Hüseyin, bu bölgede gezinen bir Malta korsan kayığına saldırmış ve reisini katledip dört tayfasıyla birlikte gemiyi esir almıştı. Bunun için kendisine İstanköy gümrüğünden 120 akçe para ödenmesine dair 9 Eylül 1790 tarihli bu belge<sup>133</sup>, adadaki Osmanlı otoritesini göstermekle kalmaz bölgedeki korsan saldırılarına karşı savunmanın da varlığını da kanıtlamaktadır.

Lambros'un saldırısından kısa bir süre sonra bu defa Rus bayrağı altında seyreden bir İngiliz korsan William Davidson, 1789 başlarında adaya saldırıp yağmaladı. Finlay, eserinde, adayı hiçbir direniş olmadan ele geçirmelerine rağmen tüm Türklerin öldürüldüğünü ve evlerin sebepsizce yakıldığını söyler. Türkler kadar adadaki Rumlar da saldırının hedefi olmuş, kiliselerin altın-gümüş heykelleri ve şamdanları çalınmış böylelikle büyük bir yağma elde edilmişti. Bazı durumlarda bu korsanlar Türk bayrağı altında ticaret yapan Yunanlı tüccarların gemilerini bağışladılar.<sup>134</sup>

Adalar ve Anadolu kıyılarına yönelik korsan saldırılarının Rusya ile savaşın bitmesine rağmen sürdüğü görülmektedir. Örneğin 23 Ekim 1797'de Adrasan açıklarında Nikola adlı bir korsanın 19 toplu gemisi ile Maltız korsan gemilerine rast gelen salyaneli kaptanlardan Ali ve Rodos'lu Mehmet Maltız gemisini 119 tayfasıyla esir almıştı.<sup>135</sup> Aslında sadece yüzyıl sonu değil 1732'de Antalya ve civarı korsan keferesinin çok sık görüldüğü yerlerden olduğu için buraların muhafazası için bir kaptan görevlendirilmesine dair Antalya, Finike, Alaiye kadıları arzlar gönderdiler.<sup>136</sup> Her ne kadar adaya yönelik yukarıda değinilen vukuatlar dışında literatüre ve kaynaklara yansımış başka korsan saldırılarına dair herhangi bir veriye ulaşamamak da anakaraya çok yakın olan adanın bu tür tehditlerden uzak olduğu düşünülemez. Doğrudan bir korsan saldırısına maruz

<sup>130</sup> Mustafa Nuri Paşa 2008, s. 443; Yapılan mücadele Lambros ile diğer işbirlikçisi Karakaçan (Kara-Katzanis) da öldürülerek etkisiz hale getirilmiştir. Göyünç 1999, s. 6; Jorga 2009, C. V, s. 94, 117, 141.

<sup>131</sup> Uzunçarşılı 2011a, C. IV, s. 563-564; Finlay, bu saldırıda Fransız firkateyni Modeste'nin de Osmanlı filosuna yardımcı olduğunu bildirmektedir. Finlay 1856, s. 331.

<sup>132</sup> Pappas 1994, s. 70.

<sup>133</sup> BOA, HAT, 1389-55311, 29 Z 1204 (9 Eylül 1790)

<sup>134</sup> Finlay 1856, s. 331.

<sup>135</sup> Genel uygulama olarak korsan gemileri ve esirler İstanbul'a götürülür, kaptanlara da ihsanlar bahşedilirdi. Nuri Bey 2015, s. 674-675; Aynı olayın geçtiği Vasıf Tarihi'nde ise tayfa sayısı 117 olarak verilmiştir. Sarıkaya 2013, s. 560.

<sup>136</sup> Özdemir 2004, s. 180.

kalmamış olsa bile bu tehditler nedeniyle özellikle Meis gibi kıt kaynakları nedeniyle anakaraya güçlü bağımlılığı olan adanın iâşe temininde zorlandığını söyleyebiliriz. Emile Kolodny, Doğu Akdeniz’de Malta, Fransız ve Rus destekli korsanların ve Rusya’nın faaliyetlerinin adalardaki nüfusu olumsuz etkilediğinden birçok adanın terkedilmesine yol açtığını belirtmektedir.<sup>137</sup> Ayrıca herhangi bir tehdit veya korsan dedikodusunun dahi kırılğan ekonomik-sosyal yapıları ile geçimini başta Mısır olmak üzere adalar ve anakara güzergahında istasyon-konaklama gibi bazı işlevlerinin olumsuz etkilendiğini söyleyebiliriz.

### **Sonuç**

Akdeniz, binlerce yıldır birbirleriyle iktisadi, askeri ve siyasi yönleriyle bağlantılı merkezlerin ve limanların yer aldığı deniz ve kara güzergahlarından oluşan kendine özgü bir ulaşım ağı geliştirmişti. Doğu Akdeniz’de uzun mesafe deniz trafiği, Mısır, Suriye ve Filistin’e dayanmakta, Kıbrıs ve ardından Anadolu’nun güney kıyılarını takip ederek Girit ve Rodos istikametinde devam etmekteydi. Ana rotalara eklenen ikincil öneme sahip diğer ada ve kıyı yerleşimlerini de kapsayan bu ulaşım sistemi, üretim-tüketim merkezlerini birbirlerine bağlamaktaydı. Söz konusu ulaşım ağı içerisinde Meis, bir istasyon ve karakol merkezi olarak süreç içerisinde önemli bir rol üstlenmiştir.

Rodos’un fethi sonrasında Meis’in Osmanlı hakimiyetine geçtiğine dair genel görüşe karşın aslında Anadolu Selçuklu Devleti’nden itibaren Türklerin adaya bağlantılarının olduğunu söyleyebiliriz. Her ne kadar adada Osmanlı öncesi dönemden herhangi bir tarihsel kalıntı kalmamış ise de Meis’in yanı başındaki Likya kıyılarında Antalya dahil önemli limanların Selçuklu hakimiyetine geçmesi ve başta Kıbrıs Krallığı olmak üzere diğer devletler ile kurulan ticari ilişkilerin mahiyeti bu hipotezimizi sağlamlaştıran tarihsel olgulardır. Geniş kıyı şeridini ellerinde bulunduran Anadolu Selçuklu Devleti’nin ve sonrasında kurulan Menteşeoğulları gibi denizci beyliklerin bölgelerinin ve ticaretlerinin güvenliği için adada doğrudan hakimiyet değilse bile bir denetim mekanizması geliştirmiş olmalıydı.

Çalışmada üzerinde durulan bir diğer nokta ise anakaranın bir ayrıntısı/uzantısı gibi görünen adanın Rodos ile bağlantısıdır. Nitekim bu bağlantının önemini ve sürekliliğini tarihsel olaylar ve kaynaklar da ortaya koymaktadır. Buna dair en tipik örnek ise Saint Jean Şövalyeleri döneminde Meis adasının yukarıda verildiği üzere üstlendiği işlevlerdi. Rodos’a yönelik Memlük seferleri esnasında Meis’in ele geçirilmesi, 1444’te adanın Napoli Kralı Alfonso’ya verilmesine rağmen adanın Rodos’a bağımlılığının devam etmesi söz konusu bu bağımlılığa dair diğer örneklerdi.

Osmanlı döneminde ise Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaleti bünyesinde ada, bize göre Rodos ile tarihsel ve coğrafi bağlantısı gözetilerek, Antalya sancağına daha yakın olmasına rağmen Rodos’a bağlanmıştır. Adanın tarihsel süreç içerisinde çevre adalar ve kıyı ile kurduğu ilişkiler ve üstlendiği işlevlerin Osmanlı döneminde de devam ettiği görülmektedir. Mısır’ın fethi ile başkent İstanbul-Mısır ve Suriye destinasyonlarının bağlanması adanın bu işlevlerini daha da belirginleştirmiştir. Aynı şekilde Kıbrıs’ın fethi

---

<sup>137</sup> Kolodny 2004, s. 155.

esnasında donanma gemilerinin toplandığı ve bakımlarının yapıldığı yerlerden birinin Meis olması adanın lojistik olarak da önemini göstermektedir.

Tarıma ve hayvancılığa elverişsiz olması nedeniyle adalıların yaşamlarını ve söz konusu işlevlerini sürdürmelerini sağlayan başlıca yöntem ana kara ile kurduğu ticari ilişkilerdi. Aynı durum adadaki Osmanlı askeri garnizonun mali finansmanı için de geçerliydi. Zira adadaki kale muhafızlarının mevacibleri Antalya ve Alanya gümrük mallarından temin edilmekteydi. Böylelikle adada Osmanlı askeri organizasyonu sağlanmış oldu.

Osmanlı'nın fetihleri doğrultusunda Akdeniz'de sağlanan göreceli güvenlik ortamı ve uygulanan ılımlı vergi politikaları ile Meis'te sivil nüfus artmaya başladı. Özellikle önemli güzergahlar üzerinde yer alması dolayısıyla ada sakinleri bölge ticaretine katıldılar özellikle Venediklilerin Akdeniz'de çekilmesinden sonra Anadolu'nun ham ve mamul mallarının ticareti sayesinde zenginleştiler. Bu zenginliğin kaynağı olan diğer bir faaliyet ise gemicilik idi. Ancak adanın stratejik önemi, Doğu Akdeniz'de hakimiyet için verilen mücadelelerde hedef olarak saldırılara maruz kalmasına yol açtı. Özellikle 17. yüzyılda Girit Seferi esnasında yağmalamalar ve saldırılar sonucunda büyük yıkım yaşayan ada, 18. yüzyılda tekrar gelişmeye başlamıştı. Ancak yüzyılın sonlarından itibaren bölgede artan korsan faaliyetleri ada için yeni yıkımlar ve yağmalara neden olacaktı. Her ne kadar 19. yüzyılda artık başka aktörler ve gelişmeler söz konusu olsa da korsan ve yağma tehdidi hiçbir zaman sona ermedi.

Üzerinde durulması gereken diğer önemli bir konu ise bölgede güvenlik sorunlarının hemen hemen hiç sona ermediğidir. Roma İmparatorluğu'ndan beri bölgede egemen devletler zayıfladığında veya en küçük bir güç zafiyeti yaşandığında hemen ikincil derecede güçlerin veya korsanların ortaya çıktığını ve bu boşluklardan istifade ettiklerini görüyoruz. Bu durum ise bölgenin önemli ticari güzergahlara yakınlığından kaynaklanmaktaydı.

## KAYNAKLAR

### a. Arşivler

- BOA, HAT, 1389-55311, 29 Z 1204 (9 Eylül 1790)  
BOA, MAD., 233, s. 2, 24 N 960 (3 Eylül 1553).  
BOA, TT. d., 640, s. 126, 29 Z 1001 (26 Eylül 1593);  
BOA, İE.ML. 40-3860, 12 L 1105 (6 Haziran 1694);  
BOA, İE.ML. 121-11462, 5 S 1138 (13 Ekim 1725);  
BOA, C. AS., 914-39460, 4 Ca 1195 (28 Nisan 1781)  
BOA, İE.AS, 80-7244, 22 Ra 1126 (7 Nisan 1714)  
BOA, AE. SAMD. II, 1-3, 19 RA 1105 (18 Aralık 1693)  
BOA, A.DVNSMH.d, 74, s. 45, hüküm. 152, 1 Z 1004 (27 Temmuz 1596)  
BOA, A.DVNSMH.d 28, s. 243, hük. 588, 25 B 984 (7 Ekim 1576)  
BOA, A.DVNSMH.d, 31, s. 175, hüküm. 394, 2 Ca 985 (17 Ağustos 1577)  
BOA, A.DVNSMH.d, 13, s. 64, hüküm. 450, 14 Z 978 (9 Mayıs 1571)  
BOA, TS.MA.e, 657-4, 29 Z 1070 (5 Eylül 1660)  
BOA, MAD.d, 7839, s. 81, 7 M 1174 (31 Ağustos 1759)  
Recueil des Gazettes Nouvelles, Paris, 1660

*Bibliothèque de l'école Des Chartes*, LXVI, Librairie D'Alphonse Picard et Fils, Paris, 1905.

### b. Basılı Eserler

- Ağır 2010 Abdullah Mesut Ağır, "15. Yüzyılda Memlukların Doğu Akdeniz Siyaseti", *Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 13, S. 23, s. 140-151
- Beaufort 2002 Francis Beaufort, *Karamanya*, (Çev. Ali Neyzi-Doğan Türker), Suna İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, Antalya.
- Bibi 1996 İbn-i Bibi, *El Evamir'ül-Ala'ıye Fi'l-Umuri'l-Ala'ıye (Selçuk Name)*, çev. Mürsel Öztürk, C. I, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Bostan 2001 İdris Bostan (Ed.), *Ege Adalarının İdari, Mali ve Sosyal Yapısı*, SAEMT, Ankara.
- Bostan 2002 İdris Bostan, "The Establishment of the Province of Cezayir-i Bahr-i Sefid", *The Kapudan Pasha: His Office and his Domain*, Ed. E. Zachariadou, Crete University Press, Rethymo, s. 245-246.
- Bostan 2011 İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Bozkurt 1991 Nebi Bozkurt, "Bahriye", *TDV İslam Ansiklopedisi*, İstanbul, cilt 4, s. 494-501.
- Cahen 1984 Claude Cahen, *Osmanlılardan Öce Anadolu'da Türkler*, çev. Yıldız Moran, E Yayınları, İstanbul.

- Cevdet Paşa 2011 Ahmet Cevdet Paşa, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C. I, Transkripsiyon: Başad Kocaoğlu, İlgi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.
- Cockerell 1903 C. R. Cockerell, *Travels in Southern Europe and The Levant, 1810-1817*, Ed. Samuel Pepys Cockerell.
- Cuinet 1892 Vital, Cuinet, *La Turquie D'Asie, Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de L'Aisie-Mineure*, Tom. I, Paris.
- Çelebi 2018 Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar*, Haz. İdris Bostan, Tüba Yay., Ankara.
- Dallam 1893 Thomas Dallam, *Voyages and Travels in the Levant, The Diary of Master Thomad Dallam*, Hakluyt Society, New York.
- Duggan 2010 T.M.P. Duggan, "The Lycian Port of Patara and its Environs During the 13. th and 14. Th Centuries", *Gephyra*, S. 7, s. 47-72
- Emecen 2001 Feridun Emecen, "Ege Adalarının İdari Yapısı", *Ege Adaları'nın İdari, Mali ve Sosyal Yapısı*, (Ed. İdris Bostan), SAEMK, Ankara, s. 57-90.
- Erdem 2006 İlhan Erdem, "Ortaçağ Sonlarında Likya Levant Ticareti ve Türkmenler (12. ve 15. yy.)", *III. Likya Sempozyumu Bildirileri*, C. I, s. 243-251. Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü Yayınları, Antalya.
- Erdoğan 1998 Akif Erdoğan, "Rodos Adası'nda 1711 Yılında Tımarlar ve Tımarlılar", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 13, S. 1-25, s. 25-48.
- Faroqhi 1976 Suraiya Faroqhi, "19. Yüzyılın başlarında Antalya Limanı", *VIII. Türk Tarih Kongresi, 11-15 Ekim*, C. II, s.1461. -1471.
- Finlay 1856 G. Finlay, *The History of Greece under Ottoman and Venetian Domination*, London.
- Flemming 2018 Barbara Flemming, *Geç Ortaçağ Döneminde Pamfilya, Pisidyca ve Likya'nın Tarihi Coğrafyası*, çev. Hüseyin Turan Bağçeci, TTK, Ankara.
- Foss 1994 Clive Foss, "The Lycian Coast in the Byzantine Age", *Dumbarton Oaks Papers*, Vol. 48, s. 1-52.
- Foss 2022 Clive Foss, *The Beginnings of Ottoman Empire*, Oxford University Press. United Kingdom.
- Gardey 1865 L. Gardey, *Sultan Abd-ul-Aziz de Stamboul ou Caire*, Paris.
- Göyünç 1999 Nejat Göyünç, "Küçük Hüseyin Paşa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, İstanbul, cilt 19, s.6-8.
- Greene 2002 Molly Greene, "Beyond Northern Invasions: The Mediterranean in the Seventeenth Century", *Past and Present* 174, s. 40-72.
- İnalçık 2003 Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, (çev. Ruşen Sezer), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

- İnalçık 2009 Halil İnalçık, “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”, *Türk Denizcilik Tarihi*, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, C.I, Boyut Yayıncılık, İstanbul, s. 31-47.
- İnalçık 2020 Halil İnalçık, “Murad II”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 31, İstanbul, s. 164-172.
- Jorga 2009 Nocolae Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, (Çev. Nilüfer Epçeli), C. III, Yedi Tepe Yayınları, İstanbul.
- Jorga 2009 Nocolae Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, (Çev. Nilüfer Epçeli), C. IV, Yedi Tepe Yayınları, İstanbul.
- Kaçar 2022 Turhan Kaçar, “Deniz Kana Boyandı: Finike Savaşı’nda Müslümanlar ve Bizanslılar, M.S 655”, *Antalya’nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*, (Ed. Fatma Şimşek), Zero Prodüksiyon, İstanbul, s. 109-123.
- Karaca 1997 Behset Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun.
- Kemal 1327 Ahmet Kemal, *Meyis Ceziresi Tarihi*, 2. Baskı, Apolyon Matbaası, Rodos.
- Kemal 1996 Habibzade Rodoslu Ahmet Kemal, *Isporat Adaları ve Tarihçesi (Oniki Ada)*, (çev. Cemalettin Taşkiran), Ankara Genelkurmay Basımevi, Ankara.
- Kolodny 2004 Emile Y. Kolodny, *İles et Populations en Méditerranée Orientale*, İsis Yayınları, İstanbul.
- Küçük 2011 Cevdet Küçük (Ed.), *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi*, SAEMT, Ankara.
- Lachiver 1991 Marcel Lachiver, *Les Anées de Misere. La Famine au Temps du Grand Roi*, Paris.
- LaCroix 1803 M. Louis LaCroix, *L’Univers, Îles de La Grece*, Paris.
- Lebrun 1980 François Lebrun, “Les Crises Démographiques en France aux XVIIe et XVIIIe Siècles”, *Annales*, 35-2, Mars/Avril. s. 205-234.
- Legrelle 1896 Arsene Legrelle, “Le Chevalier de Grémonville”, *La Normandie, Revue Mensuelle Historique, Archéologique, Littéraire, etc.* Tome III, No. 1, Janvier.s.13-24.
- Nalezen 2020 Orçun Nalezen, “Osmanlı Ege’inde Kalelerin Yönetim Pratiği Üzerine Bir Değerlendirme: Midilli Kalesi’nin Onarım Projesi”, *Near East Historical Review*, 10 / 3, July. s. 285-294.
- Nuri Bey 2015 Vak’anüvis Halil Nuri Bey, *Nuri Tarihi*, Haz. Seydi Vakkas Toprak, TTKY, Ankara.
- Nuri Paşa 2008 Mustafa Nuri Paşa, *Netayic’ül Vuku’at*, Haz. Yılmaz Kurt, Birleşik Kitapevi, Ankara.



- Önen 2013 Uğur Önen, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos Adası*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, S.B.E., Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.
- Örenç 2006 Ali Fuat Örenç, *Yakındönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Ada*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul.
- Örenç 2021 Ali Fuad Örenç, “Ege Sorunu’nda Sporad Adaları Maktu Vergisi Meselesi”, Mustafa Öztürk Onuruna Tarih Yazıları, I, (Eds. Işıl Işık Bostancı, Ayşegül Hüseyinlioğlu, Ayşe Değerli, Orhan Kılıç), İdeal kültür Yayıncılık, İstanbul. s. 581-616.
- Özdemir 2004 Şenay Özdemir, *Akdeniz Hakimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE, Ankara.
- Özdemir 2008 Şenay Özdemir, “Kıyı Nöbeti: Osmanlı Devleti’nin Akdeniz’de Kıyı Koruması”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXIII, S. 1, Temmuz, s. 187-210.
- Panzac 2018 Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, Çevirenler; Ahmet Maden, Sertaç Canpolat, İş Bankası Yay, İstanbul.
- Pappas 1994 Nicholas G.Pappas, *Near Eastern Dreams, The French Occupation of Castellorizo (1915-1921)*, Halstead Press, Syney.
- Pitcher 1999 Donald Edgar Pitcher, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Tarihsel Coğrafyası*, (Çev.: Bahar Tırnakçı), YKY, İstanbul.
- Prousis 2004 Theophilus C. Prousis, “Landscape of the Levant: A Russian View”, University of North Florida UNF Commons. [https://digitalcommons.unf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1013&context=ahis\\_facpub](https://digitalcommons.unf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1013&context=ahis_facpub)
- Pryor 2004 John H. Pryor, *Akdeniz’de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş (Araplar, Bizanslılar ve Türkler)*, Çev.: Füsün Tayanç, Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Purdy 1832 John Purdy, *The New Sailing Directory for the Strait of Gibraltar and the Western Division of the Mediterranean Sea*, London.
- Sami 1996 Şemsettin Sami, *Kamusu’l-A’lam*, C. VI, Kaşgar Neşriyat, Ankara.
- Sarıcaoğlu 2002 Fikret Sarıcaoğlu, “Kitab-ı Bahriyye”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 26, İstanbul, s. 72-75.
- Sarıkaya 2013 Hüseyin Sarıkaya, *Ahmed Vasıf Efendi ve Mehasinü’l-Asar ve Haka’iku’l-Ahbar’ı (1209-1219/ 1794-1805) İnceleme ve Metin*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, SBE, İstanbul.
- Smiley 2014 Will Smiley, “After Being so long Prisinoers, They will not return to Slevery in Russia: An Aegean Network of Violence BETWEEN Empires and Identities”, *Osmanlı Araştırmaları*, C. XLIX, s. 221-234.

- Spratt ve Forbes 2008 A.B. Spratt, Edward Forbes, *Likya'da Yolculuklar*, Çev.: Doğan Türker, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, Antalya.
- Sümer 2022 Faruk Sümer, "Keykubat III", *TDV İslam Ansiklopedisi*, İstanbul, cilt 25, s. 359-361.
- Şahin 2001 İlhan Şahin, "Osmanlı Klasik Döneminde Ege Adaları'nda Nüfus ve Nüfus Hareketleri", *Ege Adaları'nın İdari, Mali ve Sosyal Yapısı*, (Ed. İdris Bostan), SAEMK, Ankara, s. 135-151.
- Şakiroğlu 1993 Mahmut Şakiroğlu, "Cezayir-i Bahr-i Sefid", *TDV İslam Ansiklopedisi*, İstanbul, cilt VII, s. 500-501.
- Şimşek 2019 Fatma Şimşek, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayetinden Kaçak Gemi Yapımı", *Belleten*, sayı 296, s. 101-228.
- Şimşek 2019 Fatma Şimşek, "The Role of the Islands and Islanders in the Illegal Felling and Smuggling of the Timber from the Ottoman Mediterranean and Aegean Coastlines in the 19th C.", *Adalya* 22, s. 381-400.
- Takmer 2022 Burak Takmer, "Antik Çağ'da Lykia ve Pampylia Sahillerinde Denizcilik", *Antalya'nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*, (Ed. Fatma Şimşek), Zero Prodüksiyon, İstanbul, s.51-72.
- Tansel 1971 Selahattin Tansel, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmet'in Siyasi ve Askeri Faaliyetleri*, İstanbul.
- Texier 2002 Charles Texier, *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, Çev. Ali Suat, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara.
- Torr 1887 Cecil Torr, *Rhodes in Modern Times*, Cambridge University Press, London.
- Tuckey 1815 James Hingston Tuckey, *Maritime Geography and Statistics or a Description of the Ocean and Its Coasts, Maritime Commerce, Navigation*, Vol. II, London.
- Turan 1965 Şerafettin Turan, "Rodos ve 12 Ada'nın Türk Hakimiyetinden Çıkışı", *Belleten*, cilt 29, sayı 113, s.77-119.
- Turan 1988 Osman Turan, *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar (Metin-Tercüme ve Araştırmalar)*, TTKY, Ankara.
- Turan 2005 Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, Ötüken Yayınları, İstanbul.
- Turner 1820 William Turner, *Tour in the Levant*, Vol. II, London.
- Uzunçarşılı 1969 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, TTK, Ankara.
- Uzunçarşılı 1988a İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK, Ankara
- Uzunçarşılı 1988b İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. I, TTKY, Ankara.

*Orta Çağ'dan Osmanlı Dönemine Doğu Akdeniz'de Rekabet Kısılcacında Bir Ada: Meis*

- Uzunçarşılı 2011a İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. IV, I. Bölüm, TTKY, Ankara.
- Uzunçarşılı 2011b İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.II, TTKY, Ankara.
- Vatin 2004 Nicolas Vatin, *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar, Doğu Akdeniz'de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık (1480-1522)*, Çev.: Tülin Altınova, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Vryonis 1971 Speros Vryonis, *The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the eleventh through the Fifteenth Century*, University of California Press, Los Angeles.
- Wittek 1986 Paul Wittek, *Menteşe Beyliği-13-15'inci Asırda Garbi Küçük Asya Tarihine Ait Tetkik*, çev.: Orhan Şaik Gökyay, TTKY, Ankara
- Wittman 1804 William Wittman, *Travels in Turkey, ASia Minor, Syria: and Across the Desert into Egypte*, Philadelphia.
- Yıldırım 2020 Kadir Yıldırım, *Hukuksal ve Tarihsel Boyutuyla Oniki Ada ve Meis*, Oniki Levha Yayınları, İstanbul.
- Yu. D. 2008 Pryahin Yu. D., *18-19 yy Rusya tarihinde Yunanlılar*, Aleteya Yay., S.Petersburg. Eserin Rusça orijinali; Пряхин Ю.Д., «Греки в Истории России XVIII-XIX», Алетея, С. Петербург

## SUMMARY

Trade links between the southern coast of Anatolia and Egypt, Cyprus and Rhodes have been important since antiquity. Among these locations, the island of Megisti, 133 km east of Rhodes and only 2 km from the southern coast of Antalya (Kaş district), was important in terms of ensuring the security of both the Anatolian coast and main commercial routes. For this reason, after the weakening of the Roman Empire, the island became a secondary target of the main operations in the expeditions of Islam, which captured Syria and Egypt, to Cyprus, Crete and Rhodes. For example, the island was captured during the Mamluk expeditions to Rhodes. The island continued to be one of the secondary targets in important naval operations in subsequent periods. The only changes in the region were in respect to the actors, including over time: Venice, Genoa, the Hospitaller Knights on Rhodes, the king of Aragon, the Ottoman State and Russia.

The common view on Turkish domination is that the island joined the Ottoman lands after Suleiman the Magnificent captured Rhodes. However, we can say that the Turks' interest in the island actually dates back to the Seljuk Sultanate in Anatolia. One of the main reasons for this was that important Lycian ports such as Patara, Fethiye, Myra, Finike and Olympos, which had connections with the island, were under Seljuk control. Another reason is the commercial relations and agreements that this state developed early in the 13<sup>th</sup> c. with important commercial actors in the Eastern Mediterranean, in particular

the Kingdom of Cyprus. Especially due to its proximity to Anatolia, the island with its important secure harbor, in terms of the security of the Seljuk territory, combined with its location on the Eastern Mediterranean trade routes was important for the conduct of commercial relations. A similar conclusion can be made for other maritime Turkmen principalities such as Menteşeoğulları, which was established in the region in the latter period of Seljuk rule. These states held the wide coastline and should have developed control over the use of the harbor, if not directly, through a garrison on the island.

Another point emphasized in the study is the connection of the island, which seems to be a detail/extension of the mainland, with Rhodes. As a matter of fact, the importance and continuity of this connection is revealed by historical events and sources. A typical example of this was the functions undertaken by the island of Meis during the period of the Hospitaller Knights of Saint John. The Rhodian-based Knights of Saint John became an important power through capturing important islands in the Eastern Mediterranean (Limoniye, Herke, Tilos, Sömbeki, İncirli, Kos, Kalymnos, Leros and Meis) and Bodrum on the mainland. The knight garrison stationed on the island made it easier to control the Rhodes-Cyprus, Rhodes-Jerusalem, Rhodes-Anatolia and Egypt routes. Rhodes was dependent on Anatolia and Egypt for food. Therefore, the island became an essential secure station on these routes for the knights' galleys.

We do not know how effective the Ottoman State was in this region in the initial period following its takeover of the Teke and Menteşe principalities, as the frequent coastal patrols of the Hospitaller Knights galleys limited the effectiveness of Ottoman activities in the region. The aim of the siege of Rhodes, which failed during the Fatih period because of the Ottoman expansion policies, was to increase this efficiency. However, as soon as the inhabitants of Meis heard the news of the siege, they evacuated the island because the island, the last outpost in the east, was difficult to protect due to its distance from Rhodes. Such an evacuation of the island was repeated several times. We learn from Piri Reis that the people of the island took refuge in Cyprus after the conquest of Rhodes in 1522 in the reign of Sultan Süleyman Kanuni.

During the Ottoman period, the historical and geographical connection of the island with Rhodes are observed, as the island had the status of a district connected to the Rhodes sanjak within the Algeria-i Bahr-i Sefid province. The relations established by Meis with other islands and coastal regions continued and became stronger during the Ottoman period. This was achieved through the Ottoman conquest of important coastal and island settlements in the Eastern Mediterranean. With the conquest of Egypt and the direct connection of the capital Istanbul-Egypt and Syria destinations through the conquest of Hospitaller Rhodes, the island became a station in the circulation of passengers and goods. Due to the lack of a completely safe port as far as Syria, the island provided a vital maritime safe harbour. The significant advantages of the island were for the maintenance and repair of the ships, the ventilation of the goods and the provision of supplies from food stored on the island, for long sea voyages. The fact that Meis was one of the places where navy ships were collected and maintained during the conquest of Cyprus clearly shows the logistical importance of the island.

Relations with the mainland were of great importance for the islanders as the island was unsuitable for agriculture and animal husbandry. The same was true for the financing

of the Ottoman military garrison on the island. Because the salaries of the castle guards were obtained from the customs duties on the goods of Antalya and Alanya. Thus, the Ottoman military organization was established on the island. However, probably in the 18th century, when trade through the port of Alanya weakened, salary payments continued to be provided only from customs revenue from the Antalya pier.

As a result of the Ottoman conquests, relative security was provided in the Eastern Mediterranean. With this security environment and the moderate tax policies implemented, the civilian population started to increase in Meis, and since it was located on important routes, the inhabitants of the island participated in the regional trade. They prospered due to the trade and transportation of Anatolian raw and manufactured goods. Sponge fishing and the ships they built with the timber they obtained from the Mediterranean coast were other economic activities of the islanders.

The basis of the prosperity of the island came from the advantages of the location. However, the same factors led to Meis being a target, raided in the struggles for dominance in the Eastern Mediterranean. Especially during the Crete Campaign in the 17th century, great destruction was experienced as a result of looting and attacks. The island began to develop again in the 18th century. However, from the end of the century, pirate activities increased in the region. This resulted in fresh destruction, the raiding and looting of the island. Although there were other actors and developments in the 19th century, the threat of piracy and plunder was unending.