

Rus Tüccarlarının Osmanlı Sularında Yaşadığı Zorluklar: Deniz Kazaları Sonrası Gasp ve El Koyma Olayları (1750-1800)

Difficulties Experienced by Russian Merchants in Ottoman Waters: The Cases of Usurpation and Seizure after Maritime Accidents (1750-1800)

Fatih ERTAŞ *

Öz: Osmanlı Devleti ile Rus Çarlığı arasındaki savaşlar ve diplomatik ilişkiler iki ülke arasındaki ticari ilişkileri şekillendirmiştir. Özellikle güç dengelerinin Ruslar lehinde değişmesi ve Osmanlı egemenliğinde bulunan denizlerin Rus ticaret gemilerine açılması, ticari ilişkilere farklı bir boyut kazandırmıştır. 18. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı sularında seyreden Rus tüccar ve gemileri, deniz kazaları sonrası gasp ve el koyma olaylarına maruz kalmıştır. Bu durum, Osmanlı-Rus ticari ilişkilerini olumsuz yönde etkilemiştir. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri'nde bulunan Rusya Ahkâm Defterleri, bu olaylara dair önemli bilgiler sunmaktadır. Defterlerde yer alan ve 18. yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen 45 deniz kazasının %40'ında gasp veya el koyma vakası görülmüştür. Osmanlı Devleti, bu tür olayları antlaşmalara aykırı ve haksız bulmuştur. Mağdurların haklarını korumak ve iki devlet arasındaki iyi ilişkileri sürdürmek için gerekli adımları atmıştır. Bu çalışma, deniz kazaları sonrası gasp ve el koyma olaylarını ve Osmanlı Devleti'nin bu olaylara yönelik çözüm arayışlarını incelemektedir. Böylece, Osmanlı-Rus ticari ilişkileri ve denizcilik tarihinin daha iyi anlaşılmasına katkıda bulunulması amaçlanmıştır.

Abstract: The wars and diplomatic relations between the Ottoman Empire and the Russian Tsardom shaped the commercial relations in between the two states. In particular, the change in the balance of power in favor of the Russians and the opening of the seas under Ottoman rule to Russian merchant ships brought a different dimension to commercial relations. In the second half of the 18th century, Russian merchant shipping sailing in Ottoman waters were subjected to incidents of plunder and seizure in the aftermath of maritime accidents. This situation adversely affected Ottoman-Russian commercial relations. The Russia Ahkâm Defterleri (Registers of Decrees) in the Presidency of the Republic State Archives provide significant information concerning these incidents. Of the 45 maritime accidents occurred in the second half of 18th century recorded in the registers, %40 involved extortion or seizure. The Ottoman State considered such incidents unjust and contrary to treaties. It took the required steps to protect the rights of the victims and to maintain warm relations between the two states. This study examines these incidents of plunder and seizure following maritime accidents and the Ottoman State's approach to resolving the resultant issues. The study is a contribution to a better understanding of Ottoman-Russian commercial relations and maritime history.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı • Rusya • Deniz Ticareti • Deniz Kazaları • Gasp ve El koyma

Keywords: Ottoman • Russia • Maritime Trade • Maritime Accidents • Usurpation and Seizure

* Arş. Gör., Akdeniz Üniversitesi, Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü, Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları ABD, Antalya. fatihertas@akdeniz.edu.tr
Makale yazarın "Akdeniz'de Rus Ticari Faaliyetleri (1774-1812)" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.
Makale Türü: Araştırma | Geliş Tarihi: 25/02/2024 | Kabul Tarihi: 11/05/2024; Ertaş F. 2024, "Rus Tüccarlarının Osmanlı Sularında Yaşadığı Zorluklar: Deniz Kazaları Sonrası Gasp ve El Koyma Olayları (1750-1800)". *Cedrus* XII, 231-240.

Giriş

Deniz kazaları, Osmanlı denizcilik tarihi çalışmalarında hem askerî hem de ticarî açıdan önemli bir yere sahiptir. Osmanlı denizcilik kayıtları incelendiğinde deniz kazalarının sıkça rastlanan bir durum olduğu ve deniz ticaretinin ve deniz hukukunun önemli bir parçasını oluşturduğu görülmektedir. Osmanlı'nın egemenliği altındaki geniş denizler ve yoğun deniz ticareti, deniz kazalarını Osmanlı denizcilik tarihinin önemli bir parçası haline getirmiştir. Bu konudaki araştırmaları genişletmek ve Rus tüccar ve gemileri için deniz kazalarının etkilerini incelemek, Osmanlı-Rus ticarî ilişkilerinin ve denizcilik tarihinin daha iyi anlaşılmasına önemli bir katkı sağlayacaktır. Türkiye'de deniz kazaları üzerine yapılan çalışmalar genellikle Osmanlı denizciliği ile sınırlıdır¹. Osmanlı-Rus ticarî ilişkileri bağlamında Rus tüccar ve gemileri için büyük bir sorun teşkil eden deniz kazaları ise yeterince araştırılmamıştır.

Devlet Arşivleri Bakanlığı Osmanlı Arşivi'nde bulunan Rusya Ahkâm Defterleri, deniz ticareti ve deniz kazaları hakkında önemli bilgiler sunmaktadır². Bu araştırma, deniz kazalarıyla ilgili hüküm suretlerini inceleyerek bu olaylar sonrası meydana gelen gasp ve el koyma olaylarının Osmanlı yönetimi tarafından nasıl ele alındığını ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Osmanlı-Rus ticarî ilişkilerinde deniz kazalarına ilişkin ilk düzenleme, Küçük Kaynarca Antlaşması'nın on birinci maddesinde yer almıştır³. Maddeye göre, her iki taraf da deniz kazası geçiren gemilere yardım edecek, Osmanlı Devleti, deniz kazalarında Rus tüccar ve ticaret gemilerine Fransa ve İngiltere gibi dost devletlere davrandığı şekilde davranacaktır⁴. Antlaşmadaki hükümlerin yetersiz kaldığı durumlarda ise Fransa ve İngiltere'ye tanınan ayrıcalıklara bakılarak bir karar verilecektir. Osmanlı ve Rusya arasındaki ticarî ilişkilerde deniz kazalarına dair en kapsamlı düzenlemeler, 1783 yılında imzalanan 81 maddelik ticaret anlaşmasının 4., 5. ve 14. maddelerinde yer almıştır⁵.

18. yüzyılın ikinci yarısına ait Rus ahkam defterlerinde deniz kazalarına ilişkin 86 hüküm yer alır⁶.

¹ Meray 1961, 77-92; Sahillioğlu 1964, 13-16; Sawai 2005, 46-50; Özdemir Gümüş 2006, 365-380; 2012, 113-126; (Baskıda); Selçuk & Karaduman 2016, 110-115; Kocaoglu 2019, 186-202; Çırpan 2020, 41-58. Deniz kazaları konusunda Türkiye'deki en ciddi çalışmaları yürüten ve henüz yayın aşamasında olan çalışmasını bana göndererek katkılarını sunan Prof. Dr. Şenay Özdemir Gümüş'e en içten teşekkürlerimi sunarım.

² Bu araştırma kapsamında 84/2, 85/3, 86/4 ve 87/5 numaralı Rusya Ahkâm Defterleri'nden yararlanılmıştır. Bu defterlerin büyük çoğunluğunu yüksek lisans tez çalışmaları kapsamında transkribe edilmiş ve değerlendirilmiştir. Ancak, tezlerin bazılarında ciddi hatalar vardır. Bu konuda bk. Köse 1993; Karakulak 2012; Özkan 2012; Kıyartunç 2013; Marancı 2017.

³ Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. maddesinde şu ifadeler yer alır: "...seyr-i deryâ esnâsında kazâya dûçâr olan sefâyine tarafeynden vücûdla iânet ve bu güne kazâlar zuhûrunda dost-ı ehabb olan milelin hakkında icrâ olunan muzâheret ile muâvenet olunalar. Kendülerine lâzım olan eşyâ narh-ı câri ile kendülerine aliverile". (*Osmanlı-Rus Antlaşmaları* 2019, 289).

⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 85/3, 47/456. 1780 yılında Kandıra ve 12 Ekim 1781 tarihinde Şile'de meydana gelen deniz kazaları değerlendirilirken, Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. maddesinin yanı sıra 1675 yılında İngiltere ve 1740 yılında Fransa ile imzalanan antlaşmalardaki deniz kazalarına ilişkin ifadeler de dikkate alınmıştır (BOA., A.DVN.DVE.d., 85/3, 26/283; 27/289; 35/372; 39/393; 42/436).

⁵ Osmanlı-Rus Antlaşmaları 2019, 342-344.

⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 84/2, 51/192; 80/362; 88/434; 90/464; 92/475; 93/482; 102/578; 120/712; 137/792; BOA., A.DVN.DVE.d., 85/3, 4/2; 6/10; 13/115; 26/283; 27/289; 34/367; 35/372; 39/393; 42/436; 44/440; 44/441; 45/445;

Bu hükümlere göre, Osmanlı sularında 45 deniz kazası ve olayının meydana geldiği ve bunların Rus tüccar ve gemilerini etkilediği belirlenmiştir. Bazı olayların çözümü uzun sürdüğü için yetkililere birden fazla hüküm gönderildiği de görülmektedir. Şile ve Sinop kıyıları, Rus tüccar ve gemileri için en tehlikeli bölge olarak öne çıkmaktadır. İstanbul ile Karadeniz'deki Rus limanları arası seyahat eden gemiler, Şile açıklarında 6, Sinop açıklarında ise 5 deniz olayı yaşamışlardır.

Rus Tüccar ve Gemilerinin Osmanlı Sularında Yaşadığı Gasp ve El Koyma Olayları

18. yüzyıl Rusya Ahkâm Defterleri'nde incelenen 45 deniz kazasının 18'i, deniz kazası sonrası meydana gelen gasp ve el koyma gibi olayların çözümüne ilişkindir. Bu 18 kazaya dair 48 adet hüküm yer almaktadır⁷. Bir mesele için birden fazla hüküm gönderilmişse, her hüküm kendisinden önceki hükmü kapsayan bir niteliğe sahiptir. Hükümlerde, Rus tüccarların deniz kazalarından sonra kuratılan mallara el konulduğu, yağmalandığı ve kendilerine iade edilmediğine dair şikâyetler yer almaktadır.

Kazazede gemilerden sahile çıkarılan yük, eşya ve paranın gasp edilmesi ve saklanması durumunda Rus tüccarlar mallarını geri almak için ilk olarak yerel yetkililere başvururlardı. Sorun yerel makamlar tarafından çözülemezse konu İstanbul'daki Rus orta elçisine taşınırdı. Ortaelçi, iki devlet arasındaki antlaşma maddesini, kadıdan alınmış olan ilâmı ve geminin taşıdığı malların muhteviyatını gösteren müfredât defterini Osmanlı yönetimine sunarak tüccarların haklarını savunurdu. Osmanlı Devleti, antlaşma şartlarına uymak ve mağdurlara haklarını vermek için gasp edilenler her ne ise ve kimin elinde ise eksiksiz bir şekilde tahsil edilerek sahibine veya yetkiliye teslimini emrederdi. Teslim edilen para ve eşyaların cins ve miktarları tam ve doğru şekilde mûmzâ defterine kaydedilir ve İstanbul'a gönderilirdi. Meselelerin çözüm sürecinde yetkililer, emirlere cevap olarak tahrirat, ilam ve hüccet gibi belgeleri İstanbul'a yollarlardı. Bazen de bu belgelere bölge ahalisinin mahzarları da eklenirdi.

Tahsil ve teslim edilemeyen malların bedelleri karşılanırdı. Mevcut anlaşmazlığı karşılıklı rıza ile ortadan kaldırmak için "bedel-i sulh" adı altında bir borç senedi düzenlenmesine karar verilirdi. Bu senette isimleri yazılı kişiler, belli bir zaman aralığında, gereken meblağı tahsil ederek sahiplerine teslim etmeliydi⁸. Osmanlı yönetimi, senetlere aykırı davranan ve ödemelere karşı çıkanların İstanbul'a

47/456; 51/486; 61/563; 62/566; 65/584; 66/585; 69/627; 82/759; 85/763; 92/852; 92/853; 97/892; 108/990; 109/992; 110/993; 117/1064; 120/1086; 124/1127; 130/1174; 134/1197; 159/1395; 160/1405; 186/1451; BOA., BOA., A.DVN.DVE.d., 86/4, 4/31; 10/65; 14/116; 16/121; 18/148; 19/150; 27/246; 27/247; 27/248; 29/253; 36/296; 43/370; 45/389; 51/420; 102/1265; 112/1435; 124/1544; 127/1563; 133/1590; 140/1619; 149/1659; 150/1662; 163/1713; 170/1736; 174/1747; 175/1750; 183/1781; BOA., A.DVN.DVE.d., 87/5, 12/30; 21/63; 26/81; 58/192; 63/216; 79/280; 90/345; 102/397; 108/423; 123/508; 125/515; 131/556; 133/561; 135/565; 144/590. Ayrıca *Cevdet Tasnifi* içerisinde yer alan bazı belgeler, Rus ahkâm defterlerindeki verileri desteklemektedir. Bu belgelerden bazıları şunlardır: BOA., C.BH. 272/12541; BOA., C.HR. 7/340; BOA., C.HR. 61/3025; BOA., C.HR. 110/5490; BOA., C.HR. 124/6196; BOA., C.HR. 138/6851; BOA., C.HR. 140/6958; BOA., C.ZB. 79/3924.

⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 84/2, 88/434; 90/464; 92/475; 93/482; BOA., A.DVN.DVE.d., 85/3, 6/10; 13/115; 26/283; 27/289; 35/372; 39/393; 42/436; 44/440; 44/441; 45/445; 51/486; 62/566; 65/584; 82/759; 85/763; 92/852; 97/892; 109/992; 110/993; 117/1064; 124/1127; 130/1174; 134/1197; 159/1395; 160/1405; BOA., A.DVN.DVE.d., 86/4, 4/31; 10/65; 14/116; 16/121; 18/148; 19/150; 27/246; 27/247; 27/248; 29/253; 112/1435; 140/1619; 170/1736; 174/1747; 183/1781; BOA., A.DVN.DVE.d., 87/5, 90/345; 102/397; 108/423; 123/508; 133/561; 144/590.

⁸ Senette isimleri yazılı olan kişilerden tahsil edilen meblağ, mağdur olan tacire verilmek üzere İstanbul'daki Rus

gönderilmesini emrederdi. Bu nedenle senetlerde sabit ve hükümlenen her ne ise, hiçbir karşı koyma olmaksızın tamamen sahiplerine teslim edilmesine büyük önem verilirdi⁹.

Deniz kazalarında el koyma ve yağmalama gibi durumlar yaşandığında, Osmanlı Devleti sorunun çözümüne kadar yetkililere birden fazla emir gönderebilirdi. Bu emirlere göre yetkililer; hiçbir şeyi saklamamalı, mazeretlere kulak asmamalı, göz yumma, gevşeklik, hatır gönül işi yapma, vakit geçirme ve suçluları himaye etme gibi tutumlardan kaçınmalı, emirlerin yerine getirilmesi konusunda gayretli ve disiplinli olmalı, soruşturma esnasında suçluların kimliklerine yönelik iddiaları her türlü şüphe-den uzak bir şekilde araştırmalı ve sonuçları sağlıklı bir şekilde İstanbul'a rapor etmeliydiler. Suçlular her kim olursa olsun, yetkililer tarafından araştırılıp gereken ceza ve uzaklaştırma uygulanmalıydı. Gerekli cezalandırmanın yapılamaması durumunda, suçluların isim ve fiziksel özellikleriyle birlikte cezalandırılmak üzere hızlı bir şekilde İstanbul'a gönderilmesi emredilirdi. Ayrıca yetkililere deniz kazaları sonucunda Rus tacirlerden antlaşma maddelerine aykırı vergi talep etmemeleri sık sık tembih olunurdu. Bu durum üzerinde durulan önemli bir meseleydi, çünkü kazalar sonucunda yaşanan gasp ve el koyma gibi olaylar, kimi zaman bölge yetkilileri tarafından vergi adı altında yapılıyordu.

Yağmalama olaylarında suçlananlar genellikle kazaların gerçekleştiği bölgede yaşayan halk ve idarecilerdi. Gemi ve mal sahipleri için talihsizlik olan deniz kazaları, olayın gerçekleştiği bölgede yaşayanlar için bir kazanç fırsatı yaratabilmekteydi¹⁰. İstanbul Boğazı'nın Karadeniz girişine yakın evlerin, kazazede gemilerin kalıntılarından inşa edildiğine dair söylentiler vardı. Hatta bazıları, bu evleri inşa edenlerin, yanıtıcı ateşler yakarak gemileri karaya oturttuğunu ve parçalanmasını sağladığını iddia etmekteydi¹¹. Boğaz'ın tehlikeli suları ve kayalık kıyı şeridi, tarih boyunca birçok gemi kazasına neden olmuştur. Bu kazalardan geriye kalan gemi kalıntılarının, kıyıdaki evlerin yapımında kullanılmış olması oldukça olasıdır. Yanıtıcı ateşler yakarak gemileri karaya oturtma eyleminin ise, kasıtlı bir sabotaj mı yoksa denizcilik bilgisizliği mi olduğu net değildir.

Yerel halk ve yöneticiler, deniz kazalarında denize dağılan veya karaya çıkartılan her şeye el koyabiliyorlardı. Bu yağmalamalar bazen gizlice, bazen de alenen, büyük silahlı gruplar tarafından kazazedeleri tehdit ederek gerçekleştiriliyordu. Özellikle bölgedeki yetkililer yağmalamalarda önemli rol oynuyor, suça göz yumuyor ve hatta halkla iş birliği yapabiliyordu. Kazazedeler, üst üste farklı gruplar tarafından birbiri ardına yağmalanabiliyordu¹². Bu durum, sorunu daha da karmaşık hale getiriyordu. Bu nedenle, saklanan ve zorla alınan paraların ve malların sahiplerine iadesi ve suçluların

ortaelçisine gönderilirdi. Yürürlük gereğince teslim edilen tutar karşılığında elçiden tahvil alınarak Divan-ı Hümayun arşivine kaydedilirdi. Borcun tamamı ödenmemişse, kalan ödemenin de en kısa zamanda gerçekleşmesi istenirdi (BOA., A.DVN.DVE.d., 86/4, 16/121).

⁹ İslâm hukuku çerçevesinde gasp edilen mal mevcutsa, gaspçı tarafından mağdura iade edilirdi. Mal zayi olmuşsa, gaspçı tarafından tazmin edilmesi zorunluydu. Hiçbir sebep gaspçiyi tazmin borcundan kurtaramazdı (Karaaslan 2009, 175).

¹⁰ Özdemir Gümüş, 2012, 124.

¹¹ Chardin 2014, 95; Faroqhi 2000, 125.

¹² 1781 yılının sonlarında, Rus tüccarların hizmetinde olan ve en az 45 bin kuruşluk yük taşıyan iki Rus ticaret gemisi Kerson'dan İstanbul'a seyir halindeyken Ağva'ya bağlı Boğaz iskelesinde karaya oturmuştur. Kazaya uğrayan bu gemiler, üst üste üç kere üç farklı grup tarafından gasp edilmiştir. İlk gelen grup, gemiye gece vakti girerek sermaye sandığını çalmıştır. Sonraki ikinci grup gemiden birtakım eşyaları gasp etmiştir. En son üçüncü grup ise subaşı Hasan önderliğinde ikinci gruptan geriye kalan malları yağmalamıştır (BOA., A.DVN.DVE.d., 85/3,

ortaya çıkarılması genellikle kolay olmuyordu.

Aralık 1780'de bir Rus tacir, Kerson'dan İstanbul'a çeşitli ürünler taşımak için Mihal adında bir reisin gemisini kiralamış, yolculuk sırasında şiddetli hava nedeniyle gemi Kandıra nahiyesi önünde karaya oturmuştur. Kazadan kurtarılan ve gemideki müfredat defterine göre 5.813 kuruş 32 akçe değerinde çeşitli mal karaya çıkarılmıştır¹³. Gece yarısı bölge ahalisinden 70 kişi gizlice gelerek tacir ve yanındakileri hayatlarıyla tehdit ederek bu malların büyük bir kısmını yağmalamıştır. Yağmadan geriye kalanları bir kayığa yükleyen tacir İstanbul'a gitmek üzereyken bu sefer de silahlı bir grup, vergi talebiyle taciri zorla alıkoymuş ve tacirin, herhangi bir parası olmadığından, ilk yağmadan arta kalan mallarına da bu grup tarafından el koyulmuştur¹⁴.

8 Kasım 1782'de iki Rus tacir, Rus bandıralı bir ticaret gemisiyle 46.970 kuruşluk yükünü İstanbul'dan Kerson İskelesi'ne götürmek üzere yola çıkmıştır. Yolculuğun ikinci günü çıkan bir fırtına sebebiyle Tuna Boğazı yakınında gemi karaya vurmuştur. Kazada kaptan, yazıcı, kılavuz ve iki mürettebat hayatını kaybetmiştir. Geminin yükü denize dağılmış, Ağnad Kazaklarının yardımıyla 46.970 kuruşluk maldan sadece 9.679 kuruşluk mal kurtarılabilmektedir. Kazaklar kurtarılan malları bedelsiz vermek istememeleri üzerine Osmanlı yönetimi, meselenin çözümü için bir mübaşir (Mehmet Çavuş) görevlendirmiştir. Mübaşir, Rus tacirler ile birlikte olay yerine giderek Kazaklar tarafından kurtarılan 9.679 kuruşluk malın bedelsiz olarak Rus tacirlere teslimini sağlamıştır. Ayrıca Kazakların denizden 1.170 kuruşluk değerinde dokuz fıçı yağ kurtardığı ve gizlediği de ortaya çıkmıştır. Başlatılan soruşturma sonucu yağ fıçılarının sahiplerine iadesi sağlanmıştır. Böylece Rus tacirler 46.970 kuruşluk maldan 10.849 kuruşluk malı kurtarmıştır. Yine de 36.121 kuruşluk bir zarar söz konusudur. Nitekim Rus tacirler, Kazakların teslim ettiklerinin dışında ellerinde bol miktarda yağmalanmış mal olduğunu ve bunları Eflak, Boğdan ve Leh'de sattıkları iddiasında bulunmuşlardır. Bu iddiayı ispatlamak için birkaç adamı o bölgelere yollamışlar, ancak iddia hukuken ispatlanamamış, çare olarak tekrar ortaelçiye başvurulmuştur. Elçinin Osmanlı Devleti'nden ricası üzerine tekrar bir inceleme başlatılmış ve Kazakların suçu işledikleri ortaya çıkmıştır. Mahkemece Kazakların Rus tacirlere 25 kese akçe vermesi kararlaştırılmış. Osmanlı yönetimi, bölge yetkililerine bu infazı bir an önce yerine getirmelerini, meblağın gerekirse Kazaklardan zorla tahsil edilmesini ve tacirlere kısa zamanda noksanz olarak verilmesini emretmiştir¹⁵. Bu meselenin çözümü dört sene sürmüş, bu süreçte bölgedeki yetkililere on dört hüküm gönderilmiştir¹⁶.

1786 Aralık ayında Kefe limanında üç Rus tacir, Amasra'daki ortaklarına göndermek üzere 200, 240 ve 400 altın içeren 3 surreyi bir kişiye emanet ederek Ünyeli Osman reisin gemisiyle göndermiştir. Dolu bir çuval ve mühürlü surrelerle Kefe'den Amasra'ya doğru yola çıktığı bilinen gemi, bilinmeyen bir sebepten dolayı Sinop'un Çobanlar mevkiinde karaya vurmuştur. Sinop gümrükçüsü Hasan ve subaşı Süleyman olay mahalline giderek geminin taşıdığı çuval ve surrelere el koymuştur.

39/393; 44/440; 45/445; 51/486).

¹³ Kazazede gemiden karaya çıkarılan yükler şunlardır: 210 pud don yağı, 875 pud yapağı, 124 adet gön, 15 pud canavar kılı, 6 bin adet sincap, 24 tulum sincap kürkü, 106 zirâ' sofra bezi ve 4 pud ile diğer mallar.

¹⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 85/3, 26/283; 27/289.

¹⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 109/992; 124/1127; 130/1174; 134/1197; 159/1395; BOA., A.DVN.DVE.d., 86/4, 10/65; 16/121; 29/253; BOA., C.BH. 272/12541.

¹⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 85/3, 62/566; 65/584; 82/759; 85/763; 92/852; 97/892; 109/992; 124/1127; 130/1174; 134/1197; 159/1395; BOA., A.DVN.DVE.d., 86/4, 10/65; 16/121; 29/253; BOA., C.BH. 272/12541.

Kazada surrelerin emanet edildiği yolcu da boğularak hayatını kaybetmesi üzerine, bu durumu haber alan Kefe'deki tacirler, Kefe gümrükçüsünden aldıkları bir mektupla Sinop'a bir vekil göndermişlerdir. Sinop'a varan bu vekil, kaybolan üç surrenin teslimini gümrükçü ve subaşından istemiştir. Fakat gümrükçü ve subaşı, zimmethaberlerindeki surreleri inkâr edip teslim etmeye yanaşmamışlardır. Bu olayın çözümü, araya 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı'nın girmesi nedeniyle dokuz yıl sürmüştür¹⁷.

1797 yılında Rus reayasından Nikolo Yorgaki adlı bir tüccar, Parre (Paros) Adası'ndan bir zimmî reisinin kayığına binerek büyük bir sandık içinde 3.819 kuruş değerinde mal ve eşyayla İstanbul'a gitmek üzere yola çıkmıştır. Kayık, seyir halindeyken nedeni belirtilmeyen bir sebeple Çeşme yakınlarındaki Goni (Eşek Adası)'de karaya vurmuştur. Karaya vuran kayığın taşıdığı ve kayığa halat ve demir çemberle bağlanmış olan sandık keserle açılmış ve içindekiler bazı kişiler tarafından alınmıştır. Bunun üzerine Yorgaki, Çeşme zabiti Ahmet Efendi'nin yanına giderek durumu anlatmış ve yardım istemiştir. Ancak Ahmet Efendi gerekli araştırma ve soruşturmaları yapmak yerine Yorgaki'yi tehdit ederek azarlamıştır. Hatta tekne kaptanı ve mürettebatının verdiği şahadet kâğıdında bu olayın arkasında zabıt Ahmet Efendi'nin olduğu iddia edilmiştir. Rusya'nın İstanbul ortaelçisi Basili Tamara, sorunun çözülmesi için Osmanlı Devleti'ne başvurmuştur. Yapılan araştırma ve soruşturma sonucunda belde halkının verdiği ifadeye göre bu olayın arkasında; Çeşme zabiti Ahmet Efendi ve onun bölükbaşı olan oğlu Mustafa'nın olduğu anlaşılmıştır¹⁸.

Osmanlı Devleti, yağma olaylarının çözümünde yetkililerin de işin içinde olabilme ihtimalini göz önünde bulundurarak, İstanbul'dan çavuş ve mübaşir gibi devlet adına yetkili görevliler gönderirdi. Bu görevliler olay mahalline vardıklarında inceleme ve soruşturma başlatarak meseleleri her türlü şüpheden uzak bir şekilde çözmeyi amaçlardı. Bu yetkililere, olay mahalline giderken kimi zaman Rus tüccarlar da eşlik ederdi. Ayrıca ortaelçi, durumun takibini yapmak için olay mahalline yazıcı ve yasakçı gibi kişileri de gönderebilirdi. Bazı yağmalama olaylarında ise meselelerin çözümü Babıali tarafından malikâne sahiplerine bırakılırdı¹⁹.

Eylül 1781'in sonlarında dört Rus tacir tarafından kiralanmış üç direkli bir ticaret gemisi, Kerson'dan İstanbul'a doğru seyrederken fırtınaya yakalanarak yelkenlerini kaybetmiş ve birkaç gün denizde sürüklendikten sonra 12 Ekim günü öğle vakti Şile yakınlarına demir atmıştır. Burada yardım beklerken gece saat 3'te rüzgârın şiddetlenmesiyle demiri kopmuş olan gemi kıyıya vurularak parçalanmıştır. Kazadan kurtulan yük mürettebat tarafından sahile çıkarılmış ve Şile yetkililerine durum bildirilerek güvenlik için görevli talep edilmiştir. Ancak gelen subaşı Hasan ve 40'tan fazla adamı, kurtulan tüm yükü ve parayı gasp etmiştir. Osmanlı yönetimi, bu gasp olayının ardından, işbirlikçi olduğu gerekçesiyle Şile naibi Mustafa Efendi'yi görevden almış ve yerine Hâfız Mehmet Sadık Efendi'yi naip olarak tayin etmiştir. Ayrıca mübaşir Hasan'ı meselenin çözümü için olay mahalline göndermiştir. Öte taraftan, iki Rus tacir, yanlarında Rus elçisi tarafından görevlendirilen yazıcıyla birlikte olay mahalline gitmişlerdir. Olayın çözümü ise; suçluların gasp ettikleri malları aralarında bölüşürken bir çocuk tarafından görülmeleri sayesinde mümkün olabilmıştır. Çocuğa gördüklerini anlatmaması için para verilmiş, ancak çocuk parayı eve annesine götürdüğünde olay anlaşılmıştır. Gasp edilen malların paylaşımında bir suçlunun payını eksik alması üzerine diğerlerini ihbar etmesiyle de, suçlular net bir şekilde tespit edilmiştir. Daha önce sorguya çekilen ve olaylarla ilgileri olmadığına

¹⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 86/4, 27/247; 27/248; 112/1435; 140/1619.

¹⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 87/5, 108/423; 144/590.

¹⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 84/2, 90/464; 92/475; 93/482.

yemin eden kişilerin evlerinde aramalar başlatılmıştır. Yeni naip, ahali, zabitan ve iş erlerinin aramaları sonucu gasp edilen malların bir bölümü ortaya çıkarılmıştır. Tahsil edilemeyen para ve eşyalar için “bedel i sulh” uygulanmıştır. Bölge yetkililerinden eski naip Mustafa Efendi'nin evinde subaşıyla aralarında taksim ettikleri Macar altınları bulunmuştur²⁰.

Yağmalama olaylarına yalnızca batan, kıyıya vuran veya hasar almış olan gemiler kurban gitmezdi. Kimi zaman elverişsiz hava koşulları nedeniyle uygun bir limana demirlemek zorunda kalan tüccar gemileri de yağmalanma tehdidiyle karşı karşıya kalırdı. Bu gibi durumlarda, denizde dağılmış veya karaya çıkarılmış herhangi bir mal olmasa bile, bölge eşrafı, eşkıyalar ve izbandidler (Rum deniz haydutları) tarafından demirlemiş gemilere saldırılar düzenlenir, gemiler yağmalanır ve mürettebat esir alınabilirdi.

Söz gelimi 1786 yılında Rusya'dan Trabzon'a buğday taşıyan bir gemi, hava muhalefeti nedeniyle Tirebolu'ya uğramak zorunda kalmıştır. Gemide bulunan Rus kaptan, hava şartlarının düzelmesini beklerken Kuğuoğlu (Kuğuzade) Süleyman, kardeşi Hüseyin ve oğlu Emin, birkaç adamıyla birlikte sandallar vasıtasıyla gemiye zorla girerek, buğdayın yanı sıra tüm eşya ve edevatı gasp etmiştir. Karaya çıkan Rus kaptan, durumu o esnada Tirebolu'da bulunan Erzurum Valisi Kapıcıbaşı Battal Hüseyin Paşa'ya ihbar etmiştir. Paşa'dan aldığı bir buyuruldu ve bir görevliyle birlikte elebaşı Kuğuoğlu Süleyman'a giden kaptan, Hüseyin Paşa'nın Erzurum'a geri dönmesi üzerine hoş karşılanmamıştır. Bunun üzerine Rus kaptan ortaelçi vasıtasıyla Osmanlı yönetimine başvurmuş, Osmanlı Devleti de bölge yetkililerine emirler yazmıştır. Buna karşın, Erzurum Valisi ve Canik Muhassılı Vezir Seyyid Hüseyin Paşa tarafından bir tahrirat gönderilmiştir. Tahriratta Tirebolu ve Giresun kadılarının ilâmı ve Tirebolu ahalisinin mahzarları da bulunmaktadır. Bu belgelere göre gemiyi gasp edenin Kuğuoğlu Süleyman değil, Dizdaroğlu Hüseyin ve avanesi olduğu iddia edilmiştir. Babıali, Kuğuoğlu, Dizdaroğlu veya her kim olursa olsun gaspı gerçekleştirenlerin araştırılıp ortaya çıkarılmasını, gasp edilmiş eşyanın gasp edenlerden tahsil edilerek sahibine teslim edilmesini emretmiştir²¹.

Deniz kazalarında gemilerin karaya vurduğu veya uğramak zorunda kaldığı bölgeler kritik öneme sahiptir. Kazazedelerin olay sonrası yardım taleplerine karşılık verebilecek yetkililere ve şahıslara ulaşabilmesi meselelerin çözüm sürecinin temelini oluşturur. Kazazedelerden veya olay şahitlerinden herhangi birinin yetkililere ulaşamaması veya ulaşmasının engellenmesi durumunda olayların çözümü mümkün olmayabilir. Haber alınamayan gemiler ve mürettebat merkeze uzak kıyı bölgelerinde yağmalanmış ve esir alınmış olabilir. Bu durumda, ayrılış ve varış limanları arasında gemilerin ortadan kaybolması ve uzun süre gemilerden ve içindekilerden haber alınamaması söz konusudur.

1782 yılında Rus bir tüccar gemisi, İstanbul'dan Kerson iskelesine giderken ortadan kaybolmuştur. Beşi Rus tacir olmak üzere otuz kişinin bulunduğu gemiden iki sene boyunca haber alınamamıştır. 1784 yılında Ejderhan (Astrahan) ve Taygan tarafından İstanbul'a gelen iki tacir, Faş-Batum arasında Soğuçak adlı yerde bir gece bir geminin parçalandığını ve bölgedeki Mengel (Megrel) Lazlarının

²⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 85/3, 35/372; 39/393; 42/436; 44/441.

²¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 85/3, 160/1405; BOA., A.DVN.DVE.d., 86/4, 4/31; 14/116; 18/148; C. ZB. 79-3924. Kuğuoğlu (Gogozâde) Süleyman bu emirlerden 2 ay sonra Osmanlı Devleti tarafından Mirmiran rütbesi ile Anapa ve havalisi muhafazası görevine getirilmiştir (Bay 2007, 330). Ardından 4-5 sene sonra Trabzon valisi olmuştur (Mehmed Süreyya 1996, 1549). Kuğuzade Süleyman, 8,5 ay gibi kısa bir süre bu görevde kalarak 19 Mayıs 1794 vefat etmiştir (Yürük 2015, 108-110). Dizdarzâdeler ise Kuğuzadeler gibi Giresun'un köklü ayanlarından olmakla birlikte zorbalıklarıyla ünlüdürler (Bay 2007, 10, 86, 104, 128, 156, 317).

gemiden kalanları yağmalayıp el koyduklarını, kişileri de esir aldıklarını Rus ortaelçisine anlatmışlardır. Bu ihbar üzerine Rus ortaelçisi Osmanlı Devleti'ne başvurmuştur. Osmanlı Devleti de Faş muhafızı vezir Halil Paşa'ya ve Batum muhafzasına memur Mehmet'e meselenin araştırılmasını, esirlerin tek bir kişi bile kalmayacak şekilde kurtarılmasını ve ortaelçiye teslim edilmek üzere İstanbul'a gönderilmesini emretmiştir²².

Kimi zaman Rus tüccarlarının fırtına sebebiyle gemilerinden koparak kıyıya vuran sandallarına, yetkililer tarafından "denizde bulunanlar devlete aittir" diyerek el konuluyordu²³. Ayrıca yetkililer bazen deniz kazalarında ölen kişilerin mallarını da sahiplenebiliyordu. Aralık 1776 tarihli bir hükümden öğrenildiğine göre; Rus bandıralı bir gemi, İstanbul'a giderken Terkos mevkiinde fırtınaya yakalanmış ve parçalanarak kazaya uğramıştır. Kazada 14 kişi boğularak hayatını kaybetmiş, gemi kaptanı ve birkaç mürettebat ise kurtulmayı başarmıştır. Kazadan sonra gemide bulunan emtia ve eşya karaya çıkarılmış, fakat Terkos voyvodası, bu malların ölen kişilere ait olduğunu iddia ederek el koymuştur²⁴. Gemi kazalarında kurtarılan malların sahiplerinin ölmesi durumunda, malların varislerine verilmesi için koruma altına alınması gerekirdi²⁵.

Gemi kazalarında denize dağılan, karaya vuran veya karaya çıkartılan malların ne kadarının kurtarıldığı, sahibine verildiği veya ne kadarının gizlendiği ya da el konulduğu her zaman denetlenemezdi. Müfredat defterlerine bakılarak geminin neyi ne kadar taşıdığına tespiti yapılsa da suçlanmaların ne kadar yağma yaptığını tespit etmek güç olabilirdi. Kimi zaman Ruslar bu durumu kendi çıkarlarına yönelik kullanıyor, batıkta olan ürünler için çalıntı süsü veriyor ve hak iddiasında bulunuyorlardı. Bu da gasp ve el koyma hadiselerinin çözümünü zorlaştırıyordu.

Sonuç

Osmanlı-Rus ilişkilerinde dönüm noktası sayılan 18. yüzyılın en önemli olaylarından biri 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'dır. Savaşın ardından imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ve 1783 Ticaret Antlaşması ile Ruslar, Osmanlı Devleti'nde ayrıcalıklı bir statü elde etmiştir. Ruslar bu antlaşmalar ile Osmanlı topraklarında sadece rahatlıkla ticaret yapma imkânı elde etmemiş, aynı zamanda deniz kazalarına maruz kalan tüccarları için de özel statüler kazanmıştır. Bu statüye göre Osmanlılar, deniz kazalarında Rus tüccar ve gemilerine Fransa ve İngiltere'yle eşit muamele yapacaktır. Rus tüccarların bu kazanımları, Osmanlılar ile Ruslar arasındaki diplomatik ilişkilerle doğrudan bağlantılıdır. İki devlet arasındaki antlaşmalar, deniz kazalarından sonra yaşanan sorunların çözümünde önemli bir rol oynamıştır. Osmanlı Devleti, deniz kazalarında Rus tüccar ve gemilerine yardım etmeyi taahhüt etmiştir.

Osmanlılar, deniz kazalarının ardından ortaya çıkan meseleleri büyük bir titizlikle ele almıştır. Kazanın büyüklüğü veya taşıdığı yükün tonajı fark etmeksizin, her olayda yetkilileri sorunun çözümü için seferber etmiştir. Hatta İstanbul'dan, devlet adına meseleyi çözmekle görevli mübaşirler olay mahalline gönderilmiştir. Deniz kazalarıyla ilgili olarak yetkililere gönderilen hükümler sonucu olaylar çözüme kavuşturulmamışsa, o kazayla ilgili yeni hükümler gönderilmiştir. Deniz kazalarının gerçekleştiği bölge halkına ve mahalli yetkililere, iki devlet arasında herhangi bir sorun teşkil edecek hareketlerden kaçınmaları tembihlenmiştir. Osmanlı yönetiminin bu tavrında antlaşmalara bağlı

²² BOA., A.DVN.DVE.d., 85/3, 110/993.

²³ "...deryada bulunan eşyâ cânib-i miriye aittir", bk. BOA., A.DVN.DVE.d., 87/5, 90/345; 133/561.

²⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 85/3, 6/10; 13/115; BOA., C.HR.61.3025.1.

²⁵ Özdemir Gümüş 2012, 117.

kalmak istemesi kadar Rusya ile olan diplomatik ilişkilerin bozulmasını istememesi de önemli bir etkidir. Zira pek çok vakada Rus elçiliği devreye girmiştir.

Kazazede gemilerden denize dağılan veya sahile çıkartılan yükün, eşyanın ve paranın gasp edilmesi ve sonrasında saklanması birçok açıdan önemli bir sorundur. Bu durum, sadece maddi kayıplara yol açmakla kalmaz, aynı zamanda deniz ticaretinin güvenliğini de tehdit eder. Osmanlı sularında Rus tüccar ve gemilerinin deniz kazalarına karşı oldukça savunmasız olduğu görülür. Bu durum, Karadeniz'in zorlu koşulları, Rus kaptanların yetersizliği ve yağmalama gibi olaylardan kaynaklanmaktadır.

BİBLİYOGRAFYA

- Bay A. 2007, *Trabzon Eyaletinde Müttegallibe Hareketleri ve Ayanlık (1750-1850)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi. Erzurum.
- Chardin J. 2014, *Chardin Seyahatnamesi*. Çev. A. Meral. İstanbul.
- Çırpan M. 2020, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler". *GİDB Dergi* 19, 41-58.
- Faroqhi S 2000, *Osmanlı'da Kent ve Kentliler*. Çev. N. Kalaycıoğlu. İstanbul.
- Karaaslan M. A. 2009, *İslam Deniz Ticaret Hukukunda Hukukî Sorumluluk*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi. Isparta.
- Karakulak M. 2012, *87/5 Numaralı Rusya Ahkam Defterinin Transkripsiyon ve İncelenmesi* (S. 95-195). Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ordu Üniversitesi. Ordu.
- Kıyartunç M. 2013, *85/3 Numaralı Rusya Ahkam Defteri'nin Değerlendirme ve Transkripsiyonu*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi. Aydın.
- Kocaoğlu B. 2019, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Kazaları ve Devletin Kazalara Müdahale Usulleri (1763-1856)". *Tarih ve Gelecek Dergisi* 5/2, 186-202.
- Köse O. 1993, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı-Rus Münâsebetleri (1722-1776 Tarihli Rusya Ahkâm Defteri'ne Göre)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi. Samsun.
- Marancı A. 2017, *86/4 Numaralı Rusya Ahkam Defterinin Transkripsiyon ve İncelenmesi* (S. 1-95). Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırklareli Üniversitesi. Kırklareli.
- Mehmed Süreyya 1996, *Sicill-i Osmani*. Cilt V. İstanbul.
- Meray S. L. 1961, "Bazı Türk Andlaşmalarında Denizde Dostluk, Selamlaşma, Kazaya Uğramış Gemilere Yardımla İlgili Hükümler". *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi* 16/2, 77-92.
- Osmanlı-Rus Antlaşmaları 1700-1834*. 2019, Devlet Arşivleri Başkanlığı. İstanbul.
- Özdemir Gümüş Ş. (Baskıda), "Gemilerin Kaza Yaptığı Mevkilerin Belirlenmesinde Osmanlı Belgelerinin Kullanımı Üzerine Bir Değerlendirme". *Osmanlı Denizcilik Tarihini Yazmak: Sorun-Kaynak-Yöntem Atölye Çalışması* 28-29 Nisan 2014.
- Özdemir Gümüş Ş. 2006, "Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar". *OTAM* 19, 365-380.
- Özdemir Gümüş Ş. 2013, "Osmanlı Deniz Ticaretinde Hukuki Bir Sorun: Kaza Yapan Geminin Malları". *Folklor/Edebiyat* 18/71, 113-126.
- Özkan M. 2012, *87/5 Numaralı Rusya Ahkam Defterinin Transkripsiyon ve İncelenmesi* (S. 1-95). Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ordu Üniversitesi. Ordu.
- Sahillioğlu H. 1964, "Bolu, Amasra Önünde Bir Deniz Kazası ve Ticaret Tarihi Kaynağı Olarak Deniz Kazaları". *Çele* 17, 13-16.
- Sawai K. 2005, "Amasra'da 1586 Tarihli Deniz Kazası". *Toplumsal Tarih* 139, 46-50.
- Selçuk D. & Karaduman G. 2016, "İstanbul Ahkâm Defterlerine Göre Gemi Kazaları (1742-1779)". *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiri Kitabı* 27-28 Mayıs 2016, İstanbul. 110-115.

Arşiv Belgeleri

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivi Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA, C.BH. 272/12541	BOA, C.HR. 138/6851	BOA, A.DVN.DVE.d. 85/3
BOA, C.HR. 7/340	BOA, C.HR. 140/6958	BOA, A.DVN.DVE.d. 86/4
BOA, C.HR. 61/3025	BOA, C.ZB. 79/3924	BOA, A.DVN.DVE.d. 87/5
BOA, C.HR. 110/5490	BOA, A.DVN.DVE.d. 83/1	
BOA, C.HR. 124/6196	BOA, A.DVN.DVE.d. 84/2	