

1776 Yılında Osmanlı Devleti'nin Ticaret Kalyonu İnşası Emri:
Fermanlı Kalyonlar

The Order of the Construction of the Commercial Galleon of the
Ottoman Empire in 1776: Galleons with Firman

Şenay Özdemir Gümüş*

Öz

Bu çalışmanın konusu 1776 tarihli bir fermanla inşa edilmeleri istenen ticaret kalyonlarıdır. Fermanla devlet ricali, âyan ve zenginler arasından belirlenen 10 kişi kendi paralarıyla birer ticaret kalyonu inşa etmekle görevlendirilmişti. Ticaret kalyonu inşasıyla görevlendirilen kişiler, yapımını tamamladıktan sonra donanım ve personelini de hazırlayacakları bu kalyonları Mısır-İstanbul arasında ticarete kullanacaklardı. Böyle bir fermanın çıkarılmasındaki amaçlardan biri Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan sonra Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte Osmanlı Devleti için önemi daha da artan Mısır emtiasını nakledecek ticaret gemilerinin sayısının artırılmasıydı. Devletin inşasını emrettiği ticaret kalyonlarının kullanımına dair bir başka beklentisi ise bunların savaş dönemlerinde donanmaya katılmalarıydı. Bu sayede sadece ticaret gemilerinin sayısında bir artış sağlanmış olmayacak özellikle Çeşme Baskını'yla uğranılan gemi

* Prof. Dr., Mersin Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü - Prof., Mersin University, Faculty of Humanities and Social Sciences, Department of History, Mersin/TÜRKİYE, belit33@mersin.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-5929-1602>

Bu makale Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisans (CC BY-NC) ile lisanslanmıştır. / This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC).

kaybının telafi edilmeye çalışıldığı bir dönemde donanmayı takviye edecek nitelikte gemilere de sahip olunacaktı. Bu makalede söz konusu emrin uygulama süreci arşiv belgeleri kullanılarak incelenmektedir. Çalışmada kimlerin ticaret kalyonu inşasıyla görevlendirildikleri, bu kişilerin emir karşısındaki tutumları, bu sürecin sonunda inşa edilecek kalyonların sayı ve kullanım amaçları açısından istenilen hedefe ulaşıp ulaşamadığı açıklanmaktadır. Makalede ticaret kalyonu inşası emrinin Karadeniz'in kapalılık statüsünün sona erdiği bir dönemde Osmanlı Devleti'nin ticari ve askerî gemiciliği açısından taşıdığı önem irdelenmektedir. Söz konusu emir, 19. yüzyılın başlarında şekillenen "Miri Ticaret Filosu" oluşturma çalışmalarına uzanan sürecin bir parçası olarak değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Gemi Yapımı, Ticaret Kalyonu, Ferman, Akdeniz, Karadeniz, Mısır.

Abstract

The subject of this study is the trade galleons that were ordered to be built by a firman dated 1776. In the firman, each of 10 people selected from among the state dignitaries, *âyan* and richmen were assigned to build a trade galleon with their own money. The people assigned to build trade galleons, after completing their construction, would prepare the equipment and personnel and use these galleons in trade between Egypt-Istanbul. One of the purposes of issuing such a firman was to increase the number of merchant ships to transport Egyptian commodities, whose importance for the Ottoman State increased with the opening of the Blacksea to international trade after the Treaty of Küçük Kaynarca. Another expectation for the use of trade galleons that state ordered to be built was to join the navy during wartime. In this way, not only would there be an increase in the number of merchant ships, but ships would also be available to reinforce the navy, especially at a time when efforts were being made to compensate for the loss of ships suffered in the Çeşme raid. In this article, the implementation process of the order in question is examined using archival documents. The study explains who was assigned to build trade galleons, their attitudes towards the order, and whether the desired target was achieved in terms of the number and intended use of the galleons to be built at the end of this process. The article examines the importance of the trade galleon construction order for the commercial and military shipping of the Ottoman State in a period when the closed status of the Blacksea ended. The order in question is considered to be a part of the process extending to the creation of the "Miri Trade Fleet", which took shape in the early 19th century.

Keywords: Ottoman, Shipbuilding, Trade Galleon, Firman, Mediterranean, Blacksea, Egypt.

Giriş

1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nda, Rus filosunun 6/7 Temmuz 1770 gecesi Çeşme'de gerçekleştirdiği baskında donanmasını kaybeden Osmanlı Devleti, Küçük Kaynarca Anlaşması (1774) ile savaşın sona ermesinin ardından deniz gücünü geliştirmek üzere Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa önderliğinde kapsamlı bir çalışma dönemi başlattı. Bu çalışmaların önemli bir ayağını donanma gemilerinin modernizasyonu ve sayılarının artırılması oluşturmaktaydı. Bunun için başta İstanbul olmak üzere Osmanlı tersane ve gemi işliklerinde yeni savaş gemileri inşa edilmeye başlandı¹. Ancak Osmanlı Devleti bu dönemde donanma gemileri kadar ülkedeki ticaret gemilerinin sayılarının artırılması ve kapasitelerinin geliştirilmesine yönelik de bir çaba içerisindeydi. Savaş sona erdiren Küçük Kaynarca Anlaşması'nın deniz ticareti açısından önemli sonuçlarından biri Karadeniz'in statüsünün değişmesiydi. Osmanlı Devleti'nin yüzyıllardır büyük bir kararlılıkla devam ettirdiği Karadeniz'in yabancı gemilere kapalı tutulması politikası Rusya'nın burada ticaret yapma hakkını elde etmesiyle son bulmuştu. Bunun sonucunda İstanbul için ihtiyaç duyulan zahirenin önemli bir kısmını Karadeniz'den temin eden Osmanlı Devleti açısından, bölge ürünlerinin Rus gemileriyle yabancı ülkelere götürülmesi tehlikesi ortaya çıkmıştı. Osmanlı yönetimi başlangıçta birtakım gerekçeler ileri sürerek Rus ticaret gemilerinin Karadeniz'deki faaliyetlerini engelleme yoluna gitmişse de bu tutumunu fazla sürdüremedi ve Rusya nihayetinde 1783 Ahidnamesi'yle kısıtlamalardan kurtulmuş olarak Osmanlı sularında ticaret yapma hakkına sahip oldu². Osmanlı Devleti'nin Rusya'dan sonra Avusturya, Fransa, İngiltere

- 1 Çeşme Baskını sonrası donanma gemisi inşasına dair çalışmalar için bk. Mehmet Ali Ünal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", *XIV. Türk Tarih Kongresi*, C II/II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2005, s. 911-953; Şenay Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, ed. Haydar Çoruh-M. Yaşar Ertaş-M. Ziya Köse, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2011, s. 201-238; Enes Depe, *18. Yüzyılda Osmanlı Taşra Tezgâhlarında Kalyon İnşa Organizasyonu*, Kriter Yayınevi, İstanbul 2022; Hüseyin Kıcalı, *18. Yüzyılda Rodos'ta Gemi İnşası (1770-1792)*, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin 2019; Ali Karahan, "Çeşme Vak'ası Sonrası Osmanlı Donanmasında Kalyonlar (1770-1789)", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, Y. 17/S. 26, Bahar 2019, s. 111-130.
- 2 Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan sonra Rus tüccarın Karadeniz ticaretine katılmaları sürecine dair bk. İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1787", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 285-324.

ve zamanla diğer Avrupa devletlerine Karadeniz'e çıkma hakkını tanıması ise bölge ürünleri üzerindeki kontrolün yitirilmesi endişesini daha da derinleştirdi³. Bu durum karşısında devlet Karadeniz'de ticari varlığını devam ettirebilmek üzere ticaret gemisi inşasıyla yakından ilgilenmiş ve zaman zaman özel sektörün ticaret gemisi inşa faaliyetlerine yönelik düzenlemeler yapmıştır. Ancak Karadeniz'de inşa edilecek ticaret gemileriyle ilgili 1783 yılından itibaren yapılan düzenlemeleri inceleyen çalışmalar, devletin konuya askerî kaygılarla da yaklaştığını göstermiştir. Ticaret gemisi inşa edecek kişilerin daha büyük ölçülerdeki gemi türlerini tercih etmelerini içeren emirlerle; Osmanlı gemilerinin deniz nakliyesindeki etkinliklerini arttırmak kadar söz konusu ticaret gemilerinin ihtiyaç anında donanmada da kullanılabilmeleri amaçlanmaktaydı⁴.

Çalışmamızda, Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasından sonra izlediği ticaret gemisi inşası politikasının bugüne kadar dikkati çekmemiş bir safhası olan; ülkede mevcut ticaret kalyonlarının artırılması için 1776 yılında çıkarılan ferman ve bu fermanın uygulanma süreci incelenmektedir. Mahmud Râif Efendi, Nizam-ı Cedid çalışmalarını tanıtmak üzere 1798 yılında bastırıldığı eserinde, son yıllarda İstanbul'a çeşitli yerlerden zahire ve eşya taşıyan Osmanlı ticaret gemilerinin azalması nedeniyle devletin, "bir-iki sene mukaddem" birtakım devlet ricali ve zenginin yeni gemiler inşa etme veya müstemen ticaret gemilerini satın alarak Akdeniz ve Karadeniz'de ticarete kullanmaları yönündeki emri sayesinde ticaret gemisi sayısında bir artış yaşandığını kaydetmektedir⁵. Aslında bu politika Mahmud Râif Efendi'nin belirttiğinden biraz daha önce, 1776 yılında hayata geçirilmek istenmişti. Savaştan sonra bir taraftan donanma için hazine tarafından finanse edilen yeni savaş gemileri inşa edilirken diğer taraftan 1776 tarihli fermanla taşrada bazı devlet ricali ve zengine, *kendi mallarından* birer ticaret kalyonu yapmaları emredildi. Görevlendirilen kişiler inşa ettikleri kalyonları

3 Avrupa devletlerinin Karadeniz'de ticaret yapma hakkını elde etmeleri konusunda bk. Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve "Miri Ticâret" Teşebbüsü", *Bulleten*, C LV/S. 214, Aralık 1991, s. 687-756.

4 Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783-1824)", *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 9, İlkbahar 2012, s. 63-77; İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yapıturma Çabaları (1750-1850)", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canık, Samsun II*, ed. Osman Köse, Samsun 2013, s. 885-905.

5 Kemal Beydilli-İlhan Şahin, *Mahmud Râif Efendi ve Nizâm-ı Cedid'e Dâir Eseri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001, s. 79. *Nuri Tarihi*'nde ticaret gemilerinin artmasını sağlamak üzere padişahın, devlet ricali ve zenginlerin müstemenlerden gemi satın almaları için emir çıkardığı belirtilmektedir, bk. Seydi Vakkas Toprak, *Nuri Tarihi (Metin-İnceleme)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2011, s. 351-352.

ticarete kullanarak Mısır limanlarından İstanbul'a zahire ve eşya taşınmasını sağlayacaklardı. Ancak devletin inşa edilecek ticaret gemileriyle ilgili bir diğer önemli isteği bunların donanma hizmetinde de kullanılmalarıydı. Dolayısıyla ticaret kalyonu inşası emri devletin donanma gemilerinin sayısını arttırma yönündeki çabalarıyla da yakından ilgilidir. Makalede, arşiv belgelerinden hareketle bu emrin neden çıkarıldığı, birer ticaret kalyonu inşa etmekle kimlerin görevlendirildiği, emrin uygulama aşamasının nasıl sonuçlandığı, yapımı tamamlanan gemilerin nasıl kullanıldıkları soruları yanıtlanmaktadır. Çalışmanın amacı; tüccar kalyonu inşası emrinin Karadeniz'in statüsünün değiştiği bir dönemde Osmanlı Devleti'nin gemi inşa politikasındaki yerini ortaya koymaktır. Sonuç olarak bu emir kısa vadede Osmanlı Devleti'nin ticarete ve donanmada kullanılacak kalyonların sayısını attırma yöntemi, daha uzun vadede ise 19. yüzyılın başlarında hayata geçirilmek istenen "Miri Ticaret Filosu" oluşturma sürecinin bir parçası olarak değerlendirilmektedir.

Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan Sonra Devletin Ticaret Kalyonu İnşası Emri

Küçük Kaynarca Anlaşması'yla savaşın sona ermesinin ardından yeni bir donanma oluşturmak üzere harekete geçildiğinde amaçlanan sadece gemi sayısını arttırmak değil eskiye göre daha kullanışlı savaş gemileri inşa etmektir⁶. Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa, yeni gemiler inşa edilirken o zamana kadar Osmanlı donanmasında yaygın olan fakat savaş boyunca yetersizlikleri görülen karavele yerine Avrupa donanmalarını örnek alarak firkateyn ile bunun daha küçüğü olan korvet inşasına karar verdi. Donanmanın ana gücünü kalyon, firkateyn, korvet, filotilla ve şalope tipi gemiler oluşturacaktı⁷. Böylece başta Tersane-i Amire olmak üzere Akdeniz ve Karadeniz'deki birçok tersane ve tezgâhta gemi yapımına başlandı. 1776 yılında Rodos'ta 3 adet miri kalyon inşa etmekte olan Murabıtzade

6 Osmanlı donanmasındaki kalyonların küçük ve üst yapı yüksekliği, yelken donanımı vb. özelliklerinden dolayı iri ve hantal oldukları eleştirilerini dikkate alan Cezayirli Gazi Hasan Paşa söz konusu sorunları giderecek düzenlemelerle yeni gemilerin inşa edilmesini sağladı, bk. Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme, III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014, s. 70-71. Bu dönemde yeni gemilerin inşası için Fransız mimarlardan yararlanıldı ve bundan sonra da Osmanlı donanma gemilerinin inşasında Fransız, İngiliz, İsveçli gibi yabancı mimarların istihdamı devam etti, bk. İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü, 1785-1819", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 207. Bu konuda ayrıca bk. Zorlu, *age.*, s. 145-195.

7 Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat, İş Bankası Yayınları, İstanbul 2018, s. 219.

Hüseyin Kaptan'a gönderilen emirde, savaş sırasında donanma kalyonlarının azalmış olmasından dolayı Tersane-i Amire'de çok sayıda kalyon bulunması gerektiği belirtilerek konunun önemi açıklanmıştır⁸.

Donanma kalyonları mevcudunun artırılması için yoğun bir inşa faaliyeti devam ederken 1776 yılında, 20 adet ticaret kalyonu inşa edilmesine yönelik bir karar alındı⁹ ve birer ticaret kalyonu yapmak üzere belirlenen kişilere buna dair emir gönderildi. Ticaret kalyonu inşasıyla görevlendirilenlerden biri olan Canikli Ali Paşa'ya gönderilen fermanla¹⁰ bu kararın alınma gerekçesi ülkede Müslümanlara ait ticaret kalyonu sayısının azalmış olmasıyla açıklanmaktaydı: O güne kadar devlet adamları ve ticaretle uğraşanlar tarafından yaptırılan ticaret kalyonlarıyla İskenderiye, Reşit, Dimyat gibi limanlardan İstanbul'a zahire ve eşya nakledilebilmiş, bu sayede hem gemi sahipleri para kazanarak zenginleşmişler hem de ülke tüccarı mallarını müstemem* gemilerine ihtiyaç duymaksızın taşıyabilmişlerdi. Ancak önemleri gündend güne artan ticaret kalyonlarının mevcudu 20-30 iken zamanla azalarak 4-5'e inmiş; bu durum ticari malların, zahirenin ve hatta devlet malzemesinin naklinde müstemem gemilerine bağlı kalınmasına neden olmuştu. Bu nedenle sayılarını arttırmak amacıyla 41.5, 43.5, 45.5 ve 47.5 zira (31.45, 33, 34.5 ve 36 m.) boylarında olmak üzere 20 ticaret kalyonu inşasına karar verilmişti. Ancak söz konusu ticaret kalyonlarını devlet finanse etmeyecek; sahile yakın bölgelerdeki vezirler, âyanlar ve varlıklı kişiler kendi paralarıyla yaptıracaktı¹¹. Bu işle görevlendirilenler bir an önce inşa ve donanımını tamamlayarak içlerine kaptan ve denizcilerini de koyduktan sonra kalyonları İstanbul'a zahire ve eşya nakli için İskenderiye, Dimyat, Reşit vs. Osmanlı limanlarına göndereceklerdi. Fermanla ticaret kalyonu yaptıracakların kendileri adına bu işten kazanç elde edecek olmalarının yanında devlet ve din için de yararlı bir iş yapmış olacaklarına vurgu yapılmaktaydı.

8 Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri (A.DVNS.MHM.d), 173/931, Evahir-i Ş 1190/5-13 Ekim 1776.

9 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/331, Evahir-i Ra 1190/10-19 Mayıs 1776.

10 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/341, Evail-i R 1190/20-29 Mayıs 1776. Fermanın birer sureti ticaret kalyonu inşasıyla görevlendirilen diğer kişilere gönderilecekti, BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/342-349, Evail-i R 1190/20-29 Mayıs 1776.

* Osmanlı Devleti'yle barış hâlinde olan ve ülkede yaşamalarına izin verilen yabancı devlet tebaası, bk. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü II*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul 1993, s. 631.

11 “Zâll-i zalil-i müllükânemde hâiz-i rehîne-i gunâ ve yesâr ve sâhillere karîb ve hemicivâr olan vüzerâ-yı ızâm ve â'yan ve mütemevvîlin kendü mallarından ...”, BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/ 341, Evail-i R 1190/20-29 Mayıs 1776.

Fermanda ifade edildiği gibi inşa edilmesi istenen ticaret kalyonlarının Mısır-İstanbul güzergahında kullanılması amaçlanmaktaydı. Mısır başta zahire olmak üzere bölge ürünleri kadar Kızıldeniz üzerinden Hint Okyanusu, dolayısıyla Asya limanlarıyla bağlantısı sayesinde daha uzak pazarların mallarına erişebilme olanağıyla da ticari açıdan çok önemli bir bölgeydi ve İskenderiye limanı ile bu ürünleri başta İstanbul olmak üzere Osmanlı ve Avrupa pazarlarına ulaştırmaktaydı¹². Mısır-İstanbul deniz yolunun önemi korsan ve haydut gemilerinin bu bölgede yoğunlaşmasına neden olmakta, Osmanlı ticaret gemileri sıklıkla bunların saldırılarına uğramaktaydılar. Nitekim bu rota üzerinde sefer yapan Osmanlı ticaret gemilerine karşı bitmek bilmeyen korsan saldırılarının yarattığı güvenlik sorunu 18. yüzyılın başlarında Mısır tüccarının kullandıkları gemileri kalyona dönüştürmelerini sağlamıştı. Mısır tüccarı, 1708 yılında kullandıkları ticaret gemilerinden sadece 3-4 tanesinin kalyon olduğu, bunların dışındakilerin ise korsan saldırılarına karşı yetersiz kaldığı gerekçesiyle kendilerini koruyabilme kapasitelerini arttırabilmek üzere 24-44 zira (18.19-33.35 m.) uzunluğunda kalyon inşa edebilmek için devletten izin istemişlerdi. Yapılan değerlendirmeden sonra talepleri kabul edilmiş ve bundan sonra donanma kalyonları için ihtiyaç duyulan kerestenin temin edildiği bölgeler dışındaki yerlerde tüccara kalyon dışında yeni gemi yaptırılmaması ve kalyon yapmak isteyen Mısır tüccarına engel olunmaması emredilmişti. Emrin ardından zaman zaman başka türde gemi yaptırdığı tespit edilen tacirler kalyon inşa etmeleri konusunda uyarıldılar¹³.

Devlet, Mısır tüccarının kalyon inşa etmelerine izin vermekle yetinmeyerek güvenlik konusunu pekiştirmek için bu kalyonların seferlerini birtakım kurallarla düzenleme yoluna gitti. Ticaret kalyonları güvenliklerini sağlamak amacıyla en az üç gemiden oluşan bir konvoy oluşturduktan sonra denize açılmak ve seyahat boyunca da birlikte yol almak zorundaydılar. Konvoyu oluşturan ticaret kalyonlarının kaptanları arasından biri *başbuğ* seçilecekti. Donanma gemileriyle aynı statüde kabul edilen Mısır ticaret kalyonları Akdeniz'e açıldıklarında korsanlara karşı ticaret gemilerinin güvenliğini de sağlamaktaydılar¹⁴. Nitekim,

12 18. yüzyılda İskenderiye limanının özellikle İstanbul merkezli ticaret ve çeşitli nakliye açısından önemini gösteren bir çalışma için bk. Mücahide Güneş, *XVIII. Yüzyılda İskenderiye Limanı*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

13 Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul 2011, s. 138-142.

14 Panzac, *age.*, s. 76-77. Mısır ticaret kalyonlarının yolculuklarında uymaları gereken kurallar hakkında ayrıca bk. Güneş, *agt.*, s.39-42.

1718 yılında Mora seferinin sona ermesinin ardından, tüccar kalyonu kaptanı olup sefer sırasında donanmada da görev almış olan İstanköylü Mahmut Kaptan tüm tüccar kaptanlarına başbuğ olarak atanmıştı. İstanbul-Mısır güzergahında ticari sefer yapacak ticaret kalyonları Mahmut Kaptan'ın komutasında birlikte yolculuk yapacaklar ve bu sırada düşmana karşı birbirlerini koruyacaklardı¹⁵.

Devletin, Mısır tüccarının kalyon inşa etme taleplerini *umûr-ı müstahseneden* kabul ederek¹⁶ desteklemesi sayesinde 18. yüzyıl ortalarına kadar artış gösteren kalyon sayısı yüzyılın ikinci yarısında yavaş yavaş azalmaya başlamıştı. Şemdanizade, sayıları gittikçe azalan Mısır ticaret kalyonları yerine Mısır malının ve İstanbul zahiresinin naklini üstlenen müstemem gemilerinin bunları kendi ülkelerine götürdükten sonra ancak kalanı Osmanlı pazarlarına taşıdıklarını ve bunun sonucunda yabancıların söz konusu ticaretin karından yararlanarak gemi sayılarını arttırırken Osmanlı pazarlarında ise ürün fiyatlarının arttığı, İstanbul'da zahire sıkıntısı yaşandığından şikâyet etmekteydi¹⁷. 1770'de Çeşme baskınından sonra Rus filosunun savaşın sonuna kadar Osmanlı sularında gerçekleştirdiği saldırılar da Osmanlı deniz güvenliğini, ticaret gemisi mevcudunu olumsuz etkilemişti. Osmanlı Devleti'nin 1770'te Çeşme'de donanmasını kaybetmesi Rus gemilerinin rahatça hareket etmelerine neden olmuş, Ege'de gerçekleştirdikleri saldırılarla ticareti aksatmışlardı. Ruslar'ın ayrıca Mısır'da isyan eden Bulutkapan Ali Bey¹⁸ ile onun destekçisi Akka'da isyan eden Zahir Ömer'le¹⁹ ittifak hâlinde hareket

15 BOA, A.DVNS.MHM.d, 127/1250, Evasıt-ı M 1131/3-12 Aralık 1718.

16 1733 yılı sonlarında, Mısır tüccar kalyonu kaptanlarından Yusuf Sinop, Küplüağzı'nda kendi parası ile 43 ziralık (32.6 m.) bir tüccar kalyonu inşa etmek istediğinde Sinop ve Bafra kadılarına kendisine engel olunmamasına dair hüküm gönderilmişti, bk. İbrahim Güler, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1992, s. 245, 251.

17 *Şem'dânî-zâde Fındıklılı Süleyman Efendi Târîhi, Miir'i-t-Tevârih İI.A*, haz. Münir Aktepe, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1978, s. 52-53.

18 Bulutkapan Ali Bey, Osmanlı- Rus Savaşı sırasında Mısır valisini görevden uzaklaştırarak, Mısır'da bağımsız bir devlet kurmak üzere harekete geçmiş, 1773 yılındaki ölümüne kadar bölgede hakimiyet kurmuştu, bk. Feridun Emecen, "Bulutkapan Ali Bey", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 2, İstanbul 1989, s. 383-384.

19 Akka ve çevresinde hakimiyet sağlayan Zahir Ömer Ruslarla ittifak yapmış, kendi idaresindeki limanları kullanmalarına izin verdiği Rus gemilerini Beyrut'a saldırmaya teşvik etmişti. Osmanlı-Rus Savaşı'nın bitmesinden sonra Zahir Ömer İstanbul ile arasını düzeltmeye çalıştı. Osmanlı yönetiminin Zahir Ömer'in merkeze bağlılığı konusundaki samimiyetine dair şüpheleri üzerine Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın 1775 yılında Akka'ya yaptığı sefer sırasında yakalanarak idam edildi, bk. Feridun Emecen, "Zâhir el-Ömer", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 44, İstanbul 2013, s. 90-91.

ederek bölgedeki Osmanlı kalelerine saldırımları İskenderiye-İstanbul rotasının güvenliğini tehlikeye sokmuştu²⁰.

Küçük Kaynarca Anlaşması sonrası Rusya'nın Karadeniz kıyılarında hakimiyetinin başlaması ve gemilerinin Karadeniz ticaretine dahil olması Osmanlı Devleti için Mısır limanlarından İstanbul'a nakledilecek ürünlerin önemini daha da arttırmıştı. Osmanlı yönetimi ticaret kalyonu inşası emriyle bu nakliyatı gerçekleştirecek gemilerini arttırmak istiyordu. Ancak devlet, bu kalyonları donanmada görevlendirmeyi yani askerî hizmette de kullanmayı planlamaktaydı. Donanmada ticaret gemilerinin kullanımına eskiden beri sıklıkla rastlanmaktaydı. Donanma gemileri barış veya savaş dönemlerinde devlete, orduya ait malzeme, eşya, asker nakliyesinde kullanılmaktaydılar. Ancak, özellikle sefer dönemlerinde donanma gemilerinin bu türden nakliyeyle uğraşamayacak olması ve ayrıca askerî nakliyenin artması devleti sivil gemileri kiralamaya yöneltmekteydi²¹. Ticaret gemilerinin donanmada kullanımı sadece nakliyeyle sınırlı değildi; kalyon gibi yapısal açıdan uygun olanlar savaş gemisi olarak da kullanılmaktaydı.

Ticaret kalyonlarının donanmada görevlendirilmelerinin bir örneği Mısır tüccarının gemilerini daha yeni yeni kalyona çevirmeye başladığı dönemde Osmanlı Devleti'nin Venedik'e karşı gerçekleştirdiği Mora seferinde görülebilir. 1715 yılı seferinde donanmaya katılmak üzere İskenderiye limanında bulunan 10 tüccar kalyonunun Tersane'ye gönderilmeleri için Aralık 1714'te Mısır valisine emir gönderilmişti²². Ancak, malzeme ve mühimmat gibi hazırlıklarının tamamlanabilmesi için vakitlice Tersane-i Amire'de olmaları istenen bu kalyonlardan Nisan ayına girildiğinde sadece 2 tanesi gelmişti²³. 1716 yılında Akdeniz'e çıkan Osmanlı donanmasındaki 49 kalyondan 10 tanesi tüccar

20 Rus gemilerinin Çeşme baskını sonrasında savaşın sonuna kadar Osmanlı sularındaki faaliyetleri için bk. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C IV/1, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1995, s. 402-404; Panzac, *age.*, s. 206-207.

21 Mora seferinde devletin deniz nakliyesini nasıl gerçekleştirdiğine dair bk. Mehmet Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2007, s. 107-116. Ertaş, devlet tarafından kiralanmış özel şahıslara ait gemilere devlet hizmetinde kullanıldıklarında 'miri gemi' denilebildiğine dikkat çekmektedir, *age.*, s. 113. Devlete ait mal, eşya naklinde özel gemiler kullanılmıyorsa da bunlara ödenen navlun ek masraf yarattığından mecbur kalmadıkça bu işlerde donanma gemileri kullanılırdı. Buna dair örnekler için bk. Aydın, *age.*, s. 401-402.

22 Güneş, *agt.*, s. 85.

23 Kalyonlardan bir tanesi yolda batmış olup Mısır valisinden diğer 7 kalyonun neden gelmediklerini araştırması istenmekteydi, BOA, A.DVNS.MHM.d. 57/1, Eviol-i R 1127/6-14 Nisan 1715.

kalyonuydu²⁴. 1718 yılında ise Karadeniz'e gönderilecek 4 kalyon dışında Akdeniz'e gönderilecek 38 kalyondan 8'i tüccar kalyonuydu²⁵. Nitekim ticaret kalyonlarının donanmada kullanılmalarının önemi, 1776 tarihli ticaret kalyonu inşası emriyle ilgili olarak Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'ya gönderilen bir hükümde özellikle Mora seferine katkıları hatırlatılarak vurgulanmıştır: Osmanlı kaptanlarının ticaret kalyonları yaptırılmaları sayesinde İstanbul'da yakın zamana kadar 25'ten fazla büyük gemi bulunmaktaydı ve Mısır, Arabistan vs. den zahire, mal ve devlet için mühimmat nakliyesini gerçekleştirmenin yanı sıra bunlardan 30'u donatılarak Mora seferinde donanmaya katılmışlardı²⁶. Ancak zaman içerisinde ticaret kalyonların sayısının azalmış olması donanmayı olumsuz etkilemişti. Şemdanizade Rusya savaşında Mısır tüccarından sadece 3 adet kalyon bulunabildiğini dolayısıyla donanmanın zayıf kaldığını belirtmiştir²⁷. 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nda, 1769 yılı seferinde Akdeniz ve Karadeniz'e donanmadan 22 kalyon görevlendirilmiş²⁸ ayrıca 13 tüccar kalyonu kiralanmıştır²⁹. 1770 yılında ise tüccardan pergendi, üç direkli gibi gemiler kiralanarak asker, malzeme, mühimmatları hazırlanmıştı³⁰. Bu yıl ayrıca tüccar kalyonlarından Rodoslu Mehmet Kaptan ile İstanköylü Ahmet Kaptan'ın kalyonları da kiralanmış ve bu gemilere 400'erden 800 levent yerleştirilmişti³¹. Çeşme baskınının sonrasına

24 Aydın, *age.*, s. 87.

25 Nisan ayı başında sefere hareket etmek üzere Beşiktaş'ta demirli hâlde bekleyen bu kalyonların leventlerinin Masar ve Reccac mevacicleri ve kaptanlarının salyane hesapları için bk. BOA, Cevdet Bahriye (C.BH), 120/5843, 9 Ca 1130/10 Nisan 1718. Ancak 21 Temmuz'da Pasarofça Anlaşması'nın imzalanarak savaşın bitmesi üzerine kaptan-ı deryaya, artık ihtiyaç kalmadığı için tüccar kalyonlarının şevval başı itibarıyla kiralanmasının kesileceği, bu gemilerin leventlerinin buldukları yerden dönmeleri gerektiği bildirildi, bk. BOA, A.DVNS.MHM.d. 127/770, Evail-i N 1130/29 Temmuz-6 Ağustos 1718.

26 BOA, A.DVNS.MHM.d. 175/184, Evahir-i Ra 1191/29 Nisan-8 Mayıs 1777.

27 Şem'dâni-zâde, *Miür'i-t-Tevârih II.A, gös.yer.*

28 Aydın, *age.*, s. 125.

29 Bu kalyonlardan 3 tanesi Sinop'tan Kefe ve Kırım'a asker naklinde kullanılacak, diğer 10 tüccar kalyonu donanma maiyetinde görevlendirilecekti, BOA, Cevdet Askeriye (C.AS), 848/36270, 29 L 1182/8 Mart 1769.

30 Tüccar gemisi kaptanlarından Rodoslu Mehmet Kaptan üç direkli gemisiyle ince donanma kalyonlarıyla birlikte Yenikale Boğazı'na görevlendirilmişti. Gemiyeye verilen neferlerin kalyoncu ulufeleri ve kaptanlık ücreti için bk. BOA, C.BH, 163/7695, 7 Za 1183/4 Mart 1770. İnce donanma maiyetinde Tuna'ya gönderilmek üzere kiralanmış 3 tüccar pergendisinin leventlerinin ücret ve ilaç bedelleri için bk. BOA, C.BH, 43/2031, 14 Za 1183/11 Mart 1770.

31 Bu kalyonların leventlerinin 6'şar aylık ücret, zahire, peksimet, kandil yağı, ilaç parası ile ilgili bk. BOA, C.BH. 268/12341, 12 Ra 1184/6 Temmuz 1770; BOA, Ali Emiri Sultan Mustafa III (AE. SMST III), 7/468, 17 Ra 1184/11 Temmuz 1770.

ait bir belgeden bu iki kalyondan başka Mağribli Ahmet Kaptan'ın kalyonunun da kiralandığını öğrenmekteyiz³² ki Şemdanizade'nin bahsettiği 3 tüccar kalyonu bunlar olmalıdır. Çeşme'de donanmanın kaybı ticaret gemilerinden yararlanmayı daha da önemli kılmış, bundan sonra savaşın sonuna kadar tüccardan donanma hizmetine elverecek nitelikte pergendi, üç direkli, ateş gemisi türünden gemiler de kiralanarak personel, malzeme açısından sefere hazır hâle getirilmiştir³³.

1776 Mayısının sonlarında ticaret kalyonu inşasıyla görevlendirilen kişilere gönderilen fermanla³⁴ bu gemilerin inşa edilme amacı ticari ihtiyaçlarla açıklanmış olup donanmada kullanılmalarına dair herhangi bir beklenti ifade edilmemekteydi. Ancak devletin daha başından itibaren inşası emredilen ticaret kalyonlarını donanmada, savaş gemisi olarak kullanmayı düşündüğü anlaşılmaktadır. Nitekim 1776 yılının sonlarına doğru ticaret kalyonları inşası emrinin takibi çerçevesinde gerçekleştirilen yazışmalarda bunları savaş gemisi olarak kullanma niyeti açık biçimde ifade edilmeye başlanmıştı³⁵. 1777 yılından itibaren konuyla ilgili yazışmalarda ise bu kalyonların donanmada kullanılacakları özellikle vurgulanmaktaydı. Emrin çıkmasından bir yıl sonra, kalyonlardan birini inşa etmekle görevlendirilen Karaosmanzade el-Hac Ahmet'e gönderilen hükümde, birer ticaret kalyonu inşa edecek olanların bunları *hîn-i hâcette* savaşabilecek şekilde yapmaları hususu belirtilmişti³⁶. 1778 yılı sonlarında yine aynı kişiye gönderilen yazıda ticaret kalyonu inşasına yönelik emrin amacı *vaktiyle cenge elvirecek cesûm tüccâr kalyonlarının teksîr ve tevfîrleri* olarak açıklanmaktaydı³⁷. Nitekim *teksîr-i süfîn ve tevfîr-i levâzûmât-ı bahriyye* için âyan ve varlıklı kişilerden kendi paralarıyla inşa etmeleri istenen tüccar kalyonları *vakt-i hazarda umûr-ı ticâretde i'mâl ve hengâm-ı seferde Donanmâyı Hümayûn'a* katılacaklardı³⁸. Bu gemilerin seferlerde donanmaya katılacaklarına

32 BOA, C.BH, 256/11845, 19 R 1184/12 Ağustos 1770. Donanma kalyonlarından Nasır-ı Bahri ile Akdeniz'e gönderilecek olan tüccar kalyonlarından İstanköylü Ahmet ve Mağribli Ahmet kaptanların kalyonları leventlerinin mevâcib, kumanya bedelleri için bk. BOA, C.BH, 165/7809, 23 Ca 1184/14 Eylül 1770.

33 Bunlara dair örnekler için bk. BOA, C.AS, 1171/52167, 14 Ca 1184/5 Eylül 1770; BOA, AE. SMST III, 67/4981, 23 Ca 1184/14 Eylül 1770; BOA, AE.SMST III, 323/26021, 3 C 1185/ 13 Eylül 1771; BOA, AE.SMST III, 316/25402, 6 M 1186/9 Nisan 1772; BOA, C.BH, 148/7075, 27 L 1186/21 Ocak 1773; BOA, AE.SMST III 318/25603, 29 R 1187/20 Temmuz 1773.

34 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/341, Evail-i R 1190/20-29 Mayıs 1776.

35 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/1000, Evasıt-ı Za 1190/22-31 Aralık 1776.

36 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/182, Evahir-i Ra 1191/29 Nisan-8 Mayıs 1777.

37 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/917, Evail-i Za 1192/21-30 Kasım 1778.

38 BOA, C.BH, 69/3258, Evail-i C 1193/16-25 Haziran 1779.

yönelik vurgunun artması Karadeniz’de Osmanlı-Rus ilişkilerinin bozulduğu bir döneme denk gelmektedir. Küçük Kaynarca Anlaşması’yla serbestlik kazanan Kırım’da han seçimine dair yaşanan sorunlar Osmanlı-Rus ilişkilerinde gerginliğe neden olmuştu. 1777’de Ruslar, Kırım’ı yeniden Osmanlı’ya bağlamak isteyen Devlet Giray yerine Şahin Giray’ı geçirmişti. Bunun üzerine, Rusya’nın Kırım’ı işgal edeceğinden endişelenen Osmanlı Devleti savaş hazırlıklarına girişmiş; 1778 yılında Rumeli’den İsmail taraflarına sevk edilen askerden başka donanma da Karadeniz’e görevlendirilmişti. İki devleti bir kez daha savaşın eşiğine getiren süreç 21 Mart 1779’te imzalanan Aynalıkavak Tenkihnamesi’yle son buldu³⁹. Ancak yaşananlar, Osmanlı Devleti’nin bundan sonra sadece Akdeniz’de değil Karadeniz’de de donanma bulundurması gereğini ortaya koymuştu.

Böylece 18. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti ticaret ve savaş gemilerini arttırma zorunluluğuyla karşı karşıya kalmıştı. Ancak devletin içinde bulunduğu mali durum donanma için gemi inşasını zorlaştırmaktaydı. 18. yüzyılda Osmanlı maliyesindeki kötü tablo 1768’de Rusya’ya sefer ilanından önce uzunca bir süre yaşanan barış ortamında biraz iyileşme göstermişse de bu durum savaşın başlamasıyla sona ermişti. Rusya’ya karşı birkaç farklı cephede devam eden savaşın masraflarından dolayı hazine yeniden büyük bir darboğaza girmiş ve bu darboğaz Küçük Kaynarca Anlaşması’nda Osmanlı Devleti’ne yüklenen ağır savaş tazminatıyla had safhaya ulaşmıştı⁴⁰. Hazinesinin sıkışık olduğu dönemde donanma için çok sayıda yeni kalyon inşasına kaynak ayırmak güçlü⁴¹. Bu koşullarda donanmada da kullanılabilen Mısır ticaret kalyonlarının sayısını arttırmak savaş gemilerinin mevcudunu arttırma ihtiyacına da cevap verecek bir çözümdü. 1776

39 Uzunçarşılı, *age.*, s. 446-451.

40 Osmanlı Devleti, Rusya’ya üç yılda eşit taksitler hâlinde 7,5 milyon kuruş savaş tazminatı ödemeyi kabul etmişti. Osmanlı yönetiminin bu savaşı finanse edebilmek ve savaşın ardından tazminat ödemesiyle birlikte artan hazine giderlerini karşılayabilmek için aldığı mali önlemler konusunda bk. Yavuz Cezar, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi (XVIII. yydan Tanzimat’a Mali Tarih)*, Alan Yayıncılık, (Basım yeri yok) 1986, s. 74-84. Cezar, tazminat ödemesinin yanı sıra bu anlaşmayla Eflak ve Boğdan voyvodalarının devlete ödediği vergilerin azaltılmış olması ve ayrıca savaşın ardından özellikle askerî alanda olmak üzere kurumlarda yapılan ıslahat hareketleri, Mora ve Mısır’da ortaya çıkan isyanlar gibi gelişmelerin hazine üzerindeki olumsuz etkilerine de dikkat çekmektedir.

41 Benzer ebat ve özelliklerdeki kalyonlarda dahi inşa maliyeti personel, malzeme vb.nin mevcudiyeti/temini açısından koşulların birbirinden farklı olduğu Tersane-i Amire ile taşrada önemli farklılıklar gösterebilmekteydi. 18. yüzyılda Tersane-i Amire’de inşa edilen kalyonların maliyetine dair bk. Aydın, *age.*, s. 74-85; taşrada inşa edilen kalyonların maliyetine dair bk. Depe, *age.*, s. 76-88.

yılında Osmanlı yönetiminin bir kısım devlet ricali ve zenginin ticaret kalyonu inşa etmelerine yönelik emri ise bunu sağlayacak en kestirme yoldu.

Tüccar Kalyonu İnşasıyla Görevlendirilen Kişiler

Her ne kadar 20 adet kalyon inşasına karar verilmişse de 1776 Mayıs sonlarında birer ticaret kalyonu inşa etmeleri için 10 kişiye emir gönderilmiştir⁴². Bu emrin belirlenen kişilere gönderilmesinden önce Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa gönüllü olarak ticaret kalyonlarından birini Taşoz Adası'nda yapmayı talep etmişti. Kaptan-ı deryanın kalyonlardan birini kendi parasıyla inşa etmeye gönüllü olmasının bu işle görevlendirilen diğerlerine örnek olacağı düşünülerek talebi kabul edildi⁴³. Kaptan-ı derya, İstanbul Gümrük Emini İsmail ve Eflak-Boğdan voyvodaları dışında kendilerinden tüccar kalyonu inşa etmeleri istenen kişiler bölgelerinin servet sahibi âyanındandı (Bk. Tablo 1).

Tablo 1: Tüccar Kalyonu İnşası ile Görevlendirilen Kişiler

Kalyonu İnşa Edecek Kişi	Kalyonun İnşa Edileceği Yer
Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa	Taşoz Adası
Trabzon Valisi ve Canik Muhassılı Vezir el-Hac Ali Paşa	Çayağzı
Kapıcıbaşı Alipaşazade Battal Mir Hüseyin	Çayağzı
Eflak Voyvodası Aleksandr (İpsilanti)	Kalas İskelesi
Boğdan Voyvodası İskerletzade Ligor (Aleksandr Gika)	Kalas İskelesi
Menteşe Mütesellimi Hasaıçavuşzade el-Hac Ahmet	Bodrum
Kapıcıbaşı Kalonyalı Ebubekir Ağa	Midilli (Kalonya)
Saruhan Mütesellimi Karaosmanzade el-Hac Ahmet	Kazdağı bölgesinde
Kemer-Edremit Voyvodası Kapıcıbaşı Mehmet Emin Ağa	Edremit
İstanbul Gümrük Emini İsmail	Rodos ⁴⁴

Kaynak: BOA, A.DVNS.MHM.d 173/331, 173/341.

⁴² BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/341, Evail-i R 1190/20-29 Mayıs 1776.

⁴³ BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/331, Evahir-i Ra 1190/10-19 Mayıs 1776.

⁴⁴ İstanbul gümrük emininin kalyonu inşa etmesi istenen yer başlangıçta Kalas iken daha sonra Rodos'la değiştirildi, BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/885, Evail-i Ş 1190/15-24 Eylül 1776.

Sahil bölgelerindeki âyanlar 18. yüzyılda sıklıkla donanma gemisi inşasına nezaretle görevlendirilmeleri sayesinde bu işte tecrübe kazanmışlardı. Aslında taşrada donanma gemisi inşası sürecinin başında bulunan ve bina emini, nazır olarak adlandırılan görevliler merkezden atanan çavuş, kapıcıbaşı gibi kişilerdi. 18. yüzyılda ise bu göreve atananlar arasında âyanlara çokça rastlanmaya başlanmıştır. Önceleri basitçe ‘toplumun ileri gelenleri’ olarak nitelendirilen âyanlar 18. yüzyıldan itibaren üstlendikleri yeni görevlerle taşrada devlet-halk ilişkisini sağlayan en önemli unsurlardan biri hâline geldiler⁴⁵. Devlete mali, askerî desteklerde bulunan âyanlar kapıcıbaşılık, vezirlik rütbelerinin yanı sıra muhasıllık, mütesellimlik gibi görevleri de almaları sayesinde güçlerini artırma imkânı bulmuşlardı. Devletin taşradaki otoritesinin azalması özellikle yüzyılın ortalarından itibaren bina emini olarak bölge âyanlarının görevlendirilmesine neden olmuştur. Bu göreve atanmış olmanın, devlet nezdinde itibarlarının artması -dolayısıyla bölgedeki diğer âyanlara karşı avantajlı bir durum sağlaması-, görev bölgelerinde otoritelerini güçlendirmelerine olanak vermesi gibi avantajlarına dikkat çeken İkinci, âyanlar arasında gemi nazırlığını elde etmek için âdeta bir rekabet olduğunu belirtmektedir⁴⁶.

Bina emininin varlıklı kişiler olmaları inşa sürecinin finansal desteği açısından önem taşımaktaydı. Taşrada inşa edilen ve devletin finanse ettiği gemilerin yapım masrafları için hazineye yapılan nakit ödemenin yanı sıra havale usulü de kullanılmaktaydı⁴⁷. Ancak mali süreçlerde bir sorun, gecikme yaşanması hâlinde bina emini devreye girerek ihtiyaç duyulan parayı kendi cebinden karşılamakta veya borçlanarak temin etmekteydi. Taşrada inşa edilen donanma gemilerinin masrafları inşaatın tamamlanmasının ardından Tersane-i Amire’de inceleniyordu. Gemi için devletin bina eminine verdiği nakit, ham demir gibi malzemelerin fiyatı ve bina eminin yaptığı harcamalar, inşaatta kullanılan malzemelerin eski fiyatlarındaki değişiklikler de dikkate alınarak inşa edilen geminin muhasebesi görülürdü. Bu süreç sonunda bina emininin devletten alacaklı (veya devlete borçlu) olup olmadığı tespit edilirdi⁴⁸.

45 Âyanların 16. yüzyılın ortalarından itibaren taşrada idari, mali, askerî açılardan bir güç odağına dönüşmelerine dair bk. Özcan Mert, “Âyan”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 4, İstanbul 1991, s. 195-198.

46 İlhan İkinci, “Karadeniz’de Âyanlar ve Denizcilik”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 37, Bahar 2013, s. 18, 24-30. 19. yüzyılın ilk yarısında Karadeniz Ereğlisi’nde âyanların donanma gemisi inşasındaki yerlerini değerlendiren bir çalışma için bk. Sinan Yakay, *Kdz. Ereğli’de Tersaneciliğin Tarihi ve Tersaneci Ağalar*, KDZ. Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Ereğli 2004.

47 Taşrada inşa edilen donanma gemilerinin finansmanı hakkında bk. Depe, *age.*, s. 65-76.

48 Taşrada inşa edilen kalyonların muhasebesine dair örnekler için bk. Aydın, *age.*, s. 83-85; Depe,

Dolayısıyla taşrada inşa edilen donanma gemilerinde finansör devlet olsa da bina eminin gerektiğinde nüfuzuyla gerektiğinde mali gücüyle devreye girebilecek bölgenin zengin ve sözü geçen kişilerinden olması yararlıydı. Ancak 1776 yılında görevlendirilen *mütemevvil ve â'yândan*⁴⁹ kişiler bu kez donanma gemisinin yapımına nezaret etmeyecekler tüm masrafını kendi ceplerinden karşılayarak birer ticaret kalyonu inşa edeceklerdi. Osmanlı yönetiminin hazinede para sıkıntısı çekildiği dönemlerde âyan veya varlıklı kişilerden kendi mal varlıklarıyla devlete, orduya yardım etmeleri yönünde 18. yüzyıl boyunca artarak devam eden talepleri 1768-1774 savaş döneminde önemli bir boyut kazanmıştı⁵⁰. Savaşın ardından ise devlet bu kişileri *kendi mâllarından tüccâr kalyonları inşâ'sına memûr*⁵¹ etmişti.

Tüccar Kalyonlarının İnşa Edilmesi (veya Edilmemesi)

Ticaret kalyonu inşasıyla görevlendirilenlerden bir kısmı bazı gerekçeler ileri sürerek bu görevden aklarını veya yükümlülüklerinin hafifletilmesini istediler. Buna dair tespit ettiğimiz ilk örnek Kalonyalı Ebubekir Ağa'dan gelen taleptir. Kalonya âyanı Ebubekir Ağa savaş sırasında hazırladığı askerlerle Midilli savunmasında görev almıştı⁵². Savaştan sonra *bâzergân kalyonu* inşa etmekle görevlendirildiğinde ise mali durumunu gerekçe göstererek bu görevin kendisinden alınmasını istediği dilekçesini İstanbul'a gönderdi. İfadelerine göre kendisi küçük de olsa mukataa gibi bir gelir kaynağına sahip değildi ve geçimini sadece zirai faaliyetlerden sağlamaktaydı. Üstelik savaş boyunca Sığrı Kalesi'nde ve Midilli muhafızı Osman Paşa'nın maiyetinde görev almış, kendisinden istenen silahlı askerlerle muhafaza görevini yapabilmek için ailesinden kalan mal ve eşyaları sattığı gibi ayrıca borçlanmıştı; dolayısıyla hâli perişandı ve bir ticaret kalyonunun yapım masrafını karşılamaya gücü yetmeyecekti. Ebubekir Ağa, durumu hakkındaki ifadelerinin doğruluğunu teyit etmek, talebinin gerçekleşme olasılığını yükseltmek için adadaki

age., s. 76-88 ve s. 96-104.

49 BOA, Ali Emiri Sultan Abdülhamit I (AE. SABH I), 193/12949, 13 Ca 1190/30 Haziran 1776.

50 II. Viyana Kuşatması'ndan sonra başlayan uzun savaş döneminden itibaren 18. yüzyıl boyunca devletin varlıklı kişilerden yardım istemesi konusunda krş. Yücel Özkaya, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Âyânlık*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1994. 1768-1774 savaşında âyanların askerî yardımlarına dair örnekler için bk. Özkaya, *age.*, s. 155-161.

51 BOA, AE.SABH I, 27/2102, Evail-i Ca 1192/28 Mayıs-6 Haziran 1778.

52 1770 yılında kendisinden 200 asker hazırlaması istenen Ebubekir Ağa, Midilli'deki Sığrı kalesinin muhafızlığına atanmıştı. Sığrı kalesi dizdarı Hüseyin'in İstanbul'a gönderdiği yazısına göre Ebubekir Ağa, Rus gemilerinin adaya yaptıkları bir saldırı sırasında başarılı şekilde kaleyi korumuştur, BOA, C.AS, 420/17419, 2 N 1184/20 Aralık 1770.

Şeyh Mühiddin'den de destek almıştı. Şeyh Muhiddin, İstanbul'a gönderdiği yazısında *oğlum* diye hitap ettiği Ebubekir Ağa'nın kişiliğine kefil olduktan sonra bu masrafı karşılamaya tek başına gücünün yetmeyeceğini, halka karşı merhametli olduğundan gemiyi inşa etmek üzere örneğin zorla kereste almak gibi bir şey de yapamayacağını ifade etmekteydi. Şeyh de Ebubekir Ağa'nın ticaret kalyonu inşasından affedilerek bu işin başka birisine verilmesini istemekteydi. Bunun üzerine Ebubekir Ağa'nın bu işi bir ortakla birlikte üstlenmesine karar verildi ve gemiyi birlikte yapmaları için Midilli sakinlerinden Adalıoğlu Mehmet Ağa görevlendirildi⁵³. Ancak Rusların savaş sırasında Midilli'ye yaptıkları saldırıda evi yanmış olan Adalıoğlu'nun kalyon inşasına katılacak durumda olmamasından dolayı bu karar uygulanamadı. Ebubekir Ağa, en başta olduğu gibi kalyonu tek başına inşa edecekti⁵⁴.

Kemer-Edremit voyvodası Mehmet Emin ise ilk olarak 41.5 ziralık (31.45 m.) bir kalyon inşa edeceğini taahhüt etmiş⁵⁵ fakat bir süre sonra Edremit kazasında kıyının sığ olduğu, istenen uzunlukta bir kalyonun inşasına uygun olmadığı gerekçesiyle gemiyi 30 zira (22.73 m.) yapmak için izin istemişti. Kendisine verilen cevapta bölge kıyılarının hangi ölçüde kalyon inşasına elverişli olduğunun daha önceden incelendiği belirtilerek kalyonu bir zira eksik olmaksızın ve bir an önce yapması emredildi⁵⁶. Ancak burada yaptırılacak kalyonun, devletin inşa edilmesini istediği ticaret kalyonları için belirlediği en düşük ölçü olan 41.5 zira (31.45 m.) olması⁵⁷ Mehmet Emin'in bölge kıyılarının büyük bir kalyonun inşasına uygun olmadığı konusunda haklılığının bir delili olarak görülebilir⁵⁸.

53 BOA, AE.SABHI, 193/12949, 13 Ca 1190/30 Haziran 1776; A.DVNS.MHM.d, 173/624, Evahir-i Ca 1190/8-17 Temmuz 1776; A.DVNS.MHM.d, 173/625, 25 Ca 1190/12 Temmuz 1776.

54 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/625, 25 Ca 1190/12 Temmuz 1776; A.DVNS.MHM.d, 173/1000, Evası-ı Za 1190/22-31 Aralık 1776.

55 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/341, Evail-i R 1190/20-29 Mayıs 1776.

56 Mehmet Emin'in talebini İstanbul'a ileten Edremit naibine de bundan sonra kalyonun inşasıyla ilgili bir özür daha göndermesi hâlinde hem azledileceği hem de uzak bir yere sürgün edileceği bildirildi, BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/520, Evail-i C 1190/18-27 Temmuz 1776.

57 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/668, Evahir-i C 1190/7-15 Ağustos 1776.

58 Nitekim 1794 yılında Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa'nın yaptığı incelemiden sonra, Kemer Edremit'in ancak fırkateyn türü gemilerin inşasına uygun olduğu, hava koşullarınmsa işçilerin çalışması açısından uygun olmadığı gerekçeleriyle kalyon yapımında burası yerine büyük bir kalyonu inşa edecek koşullara sahip olduğu anlaşılan Sultaniye kalesi bölgesinin kullanımına karar verilmişti, bk. Toprak, *Nuri Tarihi*, s. 126-127.

Ticaret kalyonu inşasıyla görevlendirilenler arasında Canikli Ali Paşa ile oğlu Battal Bey de vardı. Caniklizadeler hanedanının kurucusu kabul edilen Ali Paşa⁵⁹ oğluyla birlikte kendi mallarından iki tüccar kalyonu inşasıyla görevlendirildikleri dönemde Sinop'ta hâlihazırda hazine tarafından finanse edilen iki miri kalyonun yapımına da nezaret etmekteydi⁶⁰. Ali Paşa, Çayağzı'nda bir tüccar kalyonu inşa etmesi emrini aldıktan sonra geminin yapılacağı bölgeden bulunmasının zorluğunu ifade ettiği demir ve birtakım malzemenin temini için adam görevlendireceğini, ancak bu kişinin ihtiyaç duyulanları bularak getirmesi zaman alacağından kalyonun yapımına ilkbaharda başlayacağını İstanbul'a bildirmişti. Kalyonun yapımına başlamamak için bahane üretmek olarak değerlendirilen bu yazısına verilen cevapta, gecikmeye izin vermeksizin geminin yapımına bir an önce başlaması bildirildi. Bu emrin bir suretinin Battal Bey'e gönderilmesinden anlaşıldığı kadarıyla inşa etmesi istenen kalyon konusunda o da babasıyla aynı durumdaydı⁶¹.

Eylül ayına gelindiğinde görevlendirilen kişilerden gemilerin ne kadarının yapıldığı ve ne zaman tamamlanacaklarına dair İstanbul'a bilgi vermeleri istendi. Bununla ilgili yazışmalardan⁶² o tarihe kadar ancak birkaç kalyonun yapımına başlandığı anlaşılmaktadır. Bunlardan bir tanesi Menteşe mütesellimi Hasançavuşzade el-Hac Ahmet tarafından yaptırılan kalyondur⁶³. Hasançavuşzade Ahmet, kalyonu Bodrum civarında Gökabad* adlı iskelede yapmaya başlamıştı. Diğer de Boğdan voyvodası

59 Canikli Ali Paşa 1765 yılında atandığı Canik muhassıllığı, asi ilan edildiği 1779 yılına kadar sürdürmüştü. İki yıl firarı olarak Kırım'da kaldıktan sonra affedilerek 1781 yılında yeniden Canik muhassıllığına getirildi. İlk Canik muhassıllığı döneminde elde ettiği başarılar üzerine yine burasının mutasarrıflığı, aynı dönemde yaşanan Osmanlı-Rus Savaşı'ndaki başarıları nedeniyle de Amasya mutasarrıflığı gibi görevleri üstlenmiş ve 1773 yılında vezaret rütbesini alarak Trabzon valiliğiyle birlikte kısa süreli olarak Erzurum ve Sivas valiliklerine getirilmişti, bk. Rıza Karagöz, *Canikli Ali Paşa*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2003, s. 11-26.

60 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/911, Evasıt-ı Ş 1190/25 Eylül-4 Ekim 1776.

61 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/635; A.DVNS.MHM.d 173/636, Evahir-i Ca 1190/8-17 Temmuz 1776.

62 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/776-783, Evahir-i B 1190/4-13 Eylül 1776.

63 Çavuşzadeler, 1730'lardan itibaren Menteşe bölgesinde güçlenen ve adını Hasan Çavuş'tan alan bir âyan ailesiydi. Hasan Çavuş'un oğlu Hacı Ahmet Ağa döneminde ailenin gücü artmıştı, bk. Bircan Kaymakçı, *Menteşe Sancağı'nın Tırsalı Yöneticileri: Âyân Aileleri Çavuşzâdele-Milaslızâdele*, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Denizli 2010, s. 13-20. 1776 Temmuz başlarında Ahmet Ağa'nın ticaret kalyonunun yapımına başladığı bilgisi gelmişti. BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/341.

* Gökova Körfezi. Burası ayrıca Gökabad, Gökoba, Gova, Cıva olarak da adlandırılmaktaydı. Barkınay, bölgede Gökabad iskesinden bahsetmektedir; bk. Ahmet Rasim Barkınay, *Adalar Demizi Kılavuzu, Enez'den Marmaris Burnuna Kadar*, haz. Mustafa Pultar, Denizler Kitabevi, İstanbul 2005, s. 213, 225-226.

İskerletzade Ligor'un Kalas iskelesinde yapımına başladığı kalyonu. Voyvoda, geminin büyüklüğünden dolayı ancak bir sonraki yılın kasımında tamamlanacağını haber vermekteydi. Bunların dışındaki kalyonların inşasına henüz başlanmamış olup gecikmeye dair gerekçeler iletilmişti. Örneğin Midilli'de Ebubekir Ağa tarafından inşa edilecek kalyonla ilgili Molova ve Edremit kadılarından gelen ilamlara göre; bölgede bulunmaması nedeniyle kerestenin başka yerden temin edilecek ve demirin de Samakov'dan alınacak olmasından dolayı geminin yapımına ancak mart ayında başlanacaktı. Kalyon inşasına dair en rahat davranan kişi ise Karaosmanzade el-Hac Ahmet'ti. Konuyla ilgili emrin kendisine ulaştırılmasının üzerinden çok zaman geçmesine rağmen kalyonun yapım süreciyle ilgili İstanbul'a bilgi vermemişti. Konunun ısrarlı takibi sonucunda Karaosmanzade Ahmet Kasım başlarında, gemi için gereken kereste vs. mühimmatı temin etmekte olduğunu, bundan sonra geminin yapımına başlayacağı bilgisini verdi⁶⁴. İstanbul Gümrük Emini İsmail'in Rodos'ta yapacağı kalyonda ise Murabitzade Hüseyin'in geminin inşasına izin vermemesi nedeniyle bir gecikme yaşanmıştı. Muhtemelen müdahalenin nedeni Murabitzade'nin bu tarihlerde adada 3 donanma kalyonu yapmakta olmasıydı. Gümrük emininin de aynı anda bir kalyon inşa etmesinin malzeme, personel temininde sorun yaratarak miri kalyonların yapımında gecikmeye neden olacağından endişelenilmiş olabilir. Bu konuda Murabitzade'ye gönderilen hükümde Osmanlı Devleti için ticaret kalyonlarının sayısının artmasının önemi açıklandıktan sonra inşaları istenen ticaret kalyonlarının da *miri gemilerden* kabul edildikleri belirtilmiş ve gümrük emininin Rodos'ta yapacağı kalyona muhalefet etmemesi aksine bu geminin bir an önce tamamlanmasına yardımcı olması istenmişti⁶⁵. Eflak voyvodası Aleksandr da istenilenden biraz geç olmakla birlikte, inşa edeceği kalyon için gerekli malzemeyi Kalas iskelesinde hazırlayarak 43.5 zira (33 m.) boyunda olmak üzere geminin yapımına başladığını İstanbul'a ilettiği⁶⁶.

1776 yılının sonlarına gelindiğinde, kalyonu inşa etmeye henüz başlamamış olan Kalonyalı Ebubekir Ağa yükümlülüğünü daha pratik bir yolla yerine getirmeye karar verdi. Gemi için ihtiyaç duyulan malzeme ve işgücünün temin edilmesinin zor, pahalı ve zaman alacak olmasından dolayı yapmak yerine inşası istenen kalyonun özelliklerinde bir müstemen gemisi satın almayı teklif etti. Ebubekir Ağa, satın alacağı müstemen gemisinin tüm donanımını tamamlayacak ve kendi malı olarak ticarete kullanacaktı. Teklif, devletin ticaret kalyonu inşasını emretmesindeki amacın zahire

64 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/776-783, Evahir-i B 1190/4-13 Eylül 1776.

65 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/885, Evail-i Ş 1190/15-24 Eylül 1776.

66 Bunun üzerine kendisine gönderilen emirde geminin bir an önce tamamlanarak Tuna'ya indirilmesinin önemi hatırlatıldı. BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/1016, Evail-i Z 1190/11-20 Ocak 1777.

tedarikini kolaylaştırmak için gereken gemi sayısının artırılması olduğu gerekçesiyle kabul edildi. Bu konuyla ilgilenmekle görevlendirilen Cezayirli Gazi Hasan Paşa'dan, Ebubekir Ağa'nın satın alacağı geminin boyutları, ticarete ve gerektiğinde devlet hizmetinde kullanılmaya uygun olup olmadığı gibi hususları takip etmesi istendi. Satın alınacak gemi, fırkateyn türünden 41 zira (31.1 m.) boyunda olursa savaş gemisi olarak da kullanılabileceğinden bu durumda yeni bir gemi inşasının güçlüklerine katlanmaya gerek kalmayacaktı. Ebubekir Ağa'nın satın almayı düşündüğü gemi İstanbul'a getirilerek incelenecek ve sahibinin kullanılamaz hâlde olduğu için elden çıkarmaya çalıştığı bir gemi olması, boyunun istenilenden eksik olması ve savaş gemisi olarak kullanılmaya uygun olmaması hâlinde alış-verişten vazgeçilerek kendisine yeni bir gemi yaptırılacaktı⁶⁷. Ancak daha sonra Ebubekir Ağa, gemiyi kendisinin satın alması yerine kaptan-ı deryanın satın alacağı bir geminin parasını ödemeyi teklif etmiştir. Bunun üzerine Cezayirli Gazi Hasan Paşa kendi parasıyla bir İngiliz tüccarın kalyonunu satın aldı. Satın almadan önce yapılan keşif sonucunda *iki alabandalı* denilen 33 ziralık (25 m.) gemiye 72 bin 350 kuruş değer biçilmişti⁶⁸. Geminin satın alınmasından sonra ise Ebubekir Ağa'dan bu paranın tahsilinde sorun yaşandı. Parayı ödemesi için kendisine gönderilen emirlerden ve görevlilerin çabalarından sonuç alınamayınca en sonunda Akdeniz'de görevli olan donanma başbuğu İbrahim'e ödemeyi yapmaması hâlinde Ebubekir'in mal varlığının müsadere edilmesi, kendisinin hapsedilmesi ve kefilinin de İstanbul'a gönderilmesi için emir verildi⁶⁹. Müsadere tehdidinin etkili olduğu, Ebubekir Ağa'nın geminin bedelinden 50 bin kuruş gibi önemli bir bölümü ödemesinden anlaşılmaktadır. Ebubekir Ağa'nın kalanı ödemeye gücünün yetmeyeceğini ifade ederek bunun diğer âyan ve varlıklı kişiler arasında bölüştürülmesini istemesi üzerine kalan para 2 bin ila 4 bin kuruşluk ödemeler hâlinde çeşitli kişilere paylaştırılmıştır⁷⁰.

Kalyon inşasını ağırdan alan bir diğer kişi Saruhan mütesellimi Karaosmanzade el-Hac Ahmet Ağa'ydı⁷¹. Karaosmanzade Ahmet, emrin çıkmasından bir yıl sonra

67 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/1000, Evasıt-ı Za 1190/22-31 Aralık 1776.

68 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/843, Evail-i B 1192/26 Temmuz-4 Ağustos 1778.

69 Bu konuda İbrahim'e yardım etmeleri için Edremit, Bayramiç ve Bergama voyvodalarına da emirler gönderildi, bk. BOA, AE.SABH I, 27/2102, Evail-i Ca 1192/28 Mayıs-6 Haziran 1778; BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/815, Evail-i Ca 1192/28 Mayıs-6 Haziran 1778.

70 Kalyon bedelinden kalan kısmın pay edildiği kişiler için bk. BOA, C.BH, 69/3258, Evail-i C 1193/16-25 Haziran 1779. Bu kişilerden bir kısmı parayı ödemiş, bir kısmı ise ya kısmen ödeme yapmış veya hiçbir ödeme yapmamışlardı. 1780 yılında hâlâ ödenmeyen payların tahsiliyle uğraşılmaktaydı, BOA, C.BH, 99/4797, 14 S 1194/20 Şubat 1780; C.BH, 252/11660, Selh-i S 1194/6 Mart 1780; C.BH, 174/8201, Evasıt-ı Ra 1194/17-26 Mart 1780.

71 Manisa'nın ünlü âyan ailesi Karaosmanoğulları'na mensup olan Hacı Ahmet Ağa, kardeşi

henüz kalyonun yapımına yönelik adım atmadığı gibi mali gücü olmadığı gerekçesiyle bu görevden affını istemişti. Bunun üzerine kendisine devlet sayesinde zengin olduğu hatırlatıldı ve bu işle görevlendirilen diğer kişilerin servet bakımından kendisinden aşağıda olmakla birlikte yapımına başladıkları kalyonları tamamlama aşamasında oldukları belirtilerek *selâmet-i hâli* için vakit kaybetmeksizin kalyonun inşasına başlaması emredildi⁷². Bundan birkaç ay sonra Karaosmanzade Ahmet hâlâ geminin yapımına başlamamış hatta bu konuda kaptan-ı derya tarafından görevlendirilen mübaşiri de oyalayarak geri göndermişti. Bu nedenle Ahmet Ağa'ya tüccar kalyonunun inşasına hemen başlayarak gemiyi ilkbahara kadar tamamlaması için bir kez daha emir gönderildi ve mal varlığının bir-iki kalyon yapmaya yeterli olduğu, emre itaat etmemesi hâlinde sonunun babası ve kardeşi gibi siyaset olacağı ifade edildi⁷³. Ancak bu gemi de yapılmadı ve inşa etmek yerine satın alınacak bir kalyonun parasını ödemek şeklindeki çözüm yolu Karaosmanzade Ahmet için de uygulandı⁷⁴. Ahmet'in inşa etmesi gereken kalyona karşılık kaptan-ı derya tarafından İstanbul'da bir kalyon satın alındı. İngiltere elçisinin yardımıyla bir İngiliz tüccardan satın alınan gemi 43 zira (32.6 m.) uzunluğunda bir fırkateydi. Gemi, yapılan keşiften sonra top, demir, badban vs. tüm donanımıyla birlikte 106 bin kuruşa alınmıştı. Karaosmanzade Ahmet'in bu paranın sadece 12 bin 500 kuruşunu ödemesinden dolayı uzun bir süre kalan miktarın kendisinden tahsiliyle uğraşıldı⁷⁵ ve ödenmeyen kısım yine birtakım âyana havale olundu⁷⁶.

Ataullah Ağa için 1766 yılında verilen idam ve muhalefatının zaptı hükmünden sonra Saruhan mütesellimliğinden azledilmişse de 1768 yılında başlayan Osmanlı-Rus Savaşı'nda âyanların sağlayacağı askerî desteğe ihtiyaç duyulması kendisinin yeni görevler almasını sağlamıştı. Savaş sırasında ilk olarak Sancakburnu muhafızlığıyla İzmir voyvodası atanan Ahmet Ağa savaşın sonuna kadar farklı görevler üstlendi, bk. Yuzo Nagata, *Tarihle Âyanlar, Karaosmanoğulları Üzerinde Bir İnceleme*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1997, s. 31-35.

72 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/182, Evahir-i Ra 1191/29 Nisan-8 Mayıs 1777.

73 BOA, AE.SABH I, 192/12806, Evahir-i Ca 1191/27 Haziran-6 Temmuz 1777.

74 BOA, C.BH, 183/8589, Evasıt-ı N 1191/13-22 Ekim 1777; BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/497, Evasıt-ı N 1191/13-22 Ekim 1777.

75 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/497, Evasıt-ı N 1191/13-22 Ekim 1777; A.DVNS.MHM.d, 175/833, Evail-i B 1192/26 Temmuz-4 Ağustos 1778; A.DVNS.MHM.d, 175/917, Evail-i Za 1192/21-30 Kasım 1778. Karaosmanzade Ahmet'ten gemi bedelinin kalanının tahsil edilmesi için yine donanma başbuğu İbrahim görevlendirilmişti, BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/868, Evahir-i Ş 1192/14-22 Eylül 1778.

76 Bunlardan Tavas âyanı Ömer hissesine düşen 40 kese akçeyi ödemeyince kendisine gönderilen hükümde mal varlığının bir kalyon inşa ve satın alınmasına yeterli olduğu belirtilerek parayı geciktirmeden ödemesi emredilmişti, bk. BOA, AE. SABH I, 313/21081, Evasıt-ı Ca 1193/27 Mayıs-5 Haziran 1779. 1780 yılında gemi bedelinin âyanlardan tahsili henüz tamamlanmamıştı,

1777 yılına gelindiğinde Canikli Ali Paşa ve oğlu Battal Bey de henüz kalyonların yapımına başlamamışlardı. Ali Paşa'ya Ocak 1777'de bir kez daha geminin inşasına bir an önce başlaması için emir gönderildi⁷⁷. Ancak bundan kısa bir süre sonra baba-oğul ticaret kalyonlarını Çayağzı yerine Sinop'ta inşa etmeyi talep ettiler. Talepleri, bu tarihlerde Sinop'ta yine Canikli Ali Paşa nezaretinde ancak devlet tarafından finanse edilen iki donanma kalyonunun yapımı devam ettiğinden kabul edilmedi. Mayıs 1777'de kaptan-ı deryanın Akdeniz seferi için hazırladığı donanma kalyonlarından ikisinin Sinop'ta yapımı tamamlanan iki kalyonu İstanbul'a getirmek üzere buraya gönderilmiş olması⁷⁸ bu tarihlerde Ali Paşa nezaretindeki donanma gemilerinin tamamlanmış olduğunu göstermektedir⁷⁹. Ancak yapımı tamamlanan bu gemilerin yerine Sinop'ta iki yeni miri kalyon inşası daha emredilmiş olduğundan Ali Paşa ile oğlunun ticaret kalyonlarını burada inşa etmelerine izin verilmemişti⁸⁰. Ali Paşa ve oğlunun kendi paralarıyla yapacakları kalyonlar ile *cânib-i mirî* den yapılacak kalyonların aynı anda aynı bölgede inşa edilmeleri, miri kalyonların yapımının yavaşlaması veya durmasına neden olabilirdi⁸¹. Bu nedenle Ali Paşa ve Battal Bey'in ticaret kalyonlarını Sinop'ta inşa etme istekleri kabul edilmedi; ama gemileri kereste temininin kolay, limanlarının inşa edilecek kalyonların denize indirilmesine uygun olduğu ve ayrıca Ali Paşa'nın da görev bölgesinden olan Vona, Termiye veya Kumcağaz'dan istedikleri birinde inşa etmelerine izin verildi⁸². Birkaç ay sonra, baba-oğuldan henüz yapımına başlamadıkları iki tüccar kalyonunun⁸³ inşa yerine dair yeni bir talep geldi. Bu

BOA, A.DVNS.MHM.d, 176/736-737, Evail-i Ra 1194/7-16 Mart 1780.

77 BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/1009, Evail-i Z 1190/11-20 Ocak 1777. Kalyon inşası bir an önce tamamlamaları için bu emrin birer sureti Battal Bey, Hasançavuşzade Ahmet, Mehmet Emin, Karaosmanzade Ahmet ve Boğdan voyvodası İskerletzade Ligor'a da gönderildi, BOA, A.DVNS.MHM.d, 173/1010-1014.

78 Ahmed Vâsıf Efendi, *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakaikü'l-Ahbâr 1774-1779 (H. 1188-1193)*, haz. Mücteba İlgürel, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2014, s. 84.

79 Bu iki kalyon 1777 Mayıs'ında tamamlanarak denize indirilmişse de (Karagöz, *age.*, s. 86) ekim ayının başında hâlâ bu gemilerin Tersane'ye nakli için personel toplanmaktaydı, BOA, C.BH, 247/11444, 2 N 1191/4 Ekim 1777.

80 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/238, Evahir-i R 1191/29 Mayıs-6 Haziran 1777.

81 Bundan birkaç yıl önce Sinop'ta Canikli Ali Paşa tarafından donanma için inşa edilen iki kalyonun yapımı bölgede aynı dönemde inşa edilen özel gemiler nedeniyle durmuştu. Aynı anda birçok geminin inşa edilmesi bölgede hem kereste temininde hem de gemi inşasında çalışacak personel bulmakta sorun yaratmaktaydı, bk. Karagöz, *age.*, s. 85.

82 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/209, Evail-i R 1191/9-18 Mayıs 1777.

83 Ticaret kalyonu inşasına dair Karaosmanzade Ahmet'e gönderilen bir emirde, Ali Paşa ile Battal Bey'e de henüz kalyonların inşasına başlamadıkları için tekitlerini içeren iki hüküm yazılımsı belirtilmekteydi, BOA, AE.SABH I, 192/12806, Evahir-i Ca 1191/27 Haziran-6 Temmuz 1777.

kez, kendilerine gemileri yapmak üzere gösterilen yerde dalyan olduğundan gemi tamamlandıktan sonra denize indirme aşamasında zorluk yaşanacağı gerekçesiyle kalyonları Çobanlar'da yapmak için izin istemekteydiler. Talepleri Çobanlar'ın Sinop'a yakın ve gemi inşasına uygun olması dikkate alınarak kabul edildi⁸⁴. Bundan birkaç ay sonra Battal Bey kendi payına düşen kalyonun inşasına başlamıştı. Ekim ayında kendisine inşasına başlamış olduğu kalyonu hemen tamamlaması için emir gönderildi⁸⁵. 1777 yazında bir an önce yapımına başlaması için gönderilen emirden sonra Ali Paşa'nın inşa edeceği tüccar kalyonuna dair uzunca bir süre başka yazışma tespit edilemedi. Ancak firari konumuna düştüğü⁸⁶ 1779 yılından sonrasına dair kayıtlardan Ali Paşa'nın da kalyonu yapmaya başladığı anlaşılmaktadır. Ali Paşa kalyonu Sinop-Gerze arasında, daha önce izin istedikleri Çobanlar'da yapmaya başlamış ve adamlarından Tekneoğlu Ahmet'i nazır olarak atamıştı. Ali Paşa ile birlikte adamı Tekneoğlu'nun da firari olmasından sonra kalafatı hariç bitmiş durumda olan 43 ziralık (32.6 m.) kalyonun tamamlanarak denize indirilmesi görevi Dergâh-ı Ali gediklilerinden Mustafa Ağa'ya verildi. Mustafa Ağa'nın nazırlığında tamamlanan gemi 14 Eylül 1780'de Tersane'ye ulaşmış bulunmaktaydı⁸⁷.

1776 yılında 10 ticaret kalyonunun inşası için belirlenen kişilere emirler gönderilmişti. Bu gemilerden ikisi, Kalonyalı Ebubekir ile Karaosmanzade Ahmet'in parasını ödemeyi kabul etmeleri üzerine inşa etmek yerine İngiliz gemilerinin satın alınmasıyla temin edilmiş oldu. Taşoz'da Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından yaptırılan kalyon⁸⁸ 1778 yılının başında tamamlanmış hâldeydi⁸⁹. Hasançavuşzade Ahmet

84 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/320, Evahir-i C 1191/27 Temmuz-4 Ağustos 1777.

85 BOA, C.BH, 183/8589, Evasıt-ı N 1191/13-22 Ekim 1777; BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/495, Evasıt-ı N 1191/13-22 Ekim 1777.

86 Ali Paşa 1777 yılı Aralık ayında Kırım seraskeri olarak atanmış ancak seferde başarılı bir sonuç elde edememişti. Sefer hazırlıkları sırasında yetkilerini kötüye kullanarak halktan fazla vergi topladığına dair şikayetlerle devlete karşı söz dinlemez tavır bölgedeki rakibi Çapanoğulları faktörüyle birleşince Ali Paşa 1779 yılında asi ilan edildi. Firari olarak Kırım'da kaldığı iki yılın ardından affedilen Ali Paşa bundan sonra yeniden Trabzon ve Erzurum valilikleri yapmıştır, bk. Karagöz, *age.*, s. 51-72, 124.

87 BOA, C.BH, 253/11703, 10 Za 1193/19 Kasım 1779; C.BH, 167/7867, 8 M 1194/15 Ocak 1780; BOA, Cevdet Dahiliye (C.DH), 306/15288, 25 M 1194/1 Şubat 1780; C.BH, 246/11417, 15 Ca 1194/19 Mayıs 1780; C.BH, 60/2847, 24 Za 1194/21 Kasım 1780; BOA, Bab-ı Defteri Baş Muhasebe Tersane Emimi Defterleri (D.BŞM.TRE.d.) 15057, 15 N 1194/14 Eylül 1780.

88 Kaptan-ı deryanın kendi parasıyla Taşoz'da yaptırdığı kalyona gereken pıraçolu Selânik, İstavroz dağlarından rayiç fiyatıyla ücretini ödeyerek temin etmesini sağlamak üzere bölge yetkililerine emir gönderilmişti, BOA, AE.SABH I, 167/11228, Evasıt-ı Za 1190/22-31 Aralık 1776; BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/59, Evahir-i Z 1190/31 Ocak-8 Şubat 1777.

89 Geminin inşa maliyeti 81 bin 400,5 kuruş tutmuştu, bk. BOA, Bab- Defteri Başmuhasebe Kalem

tarafından inşa edilecek kalyon⁹⁰ 1779 yılında Marmaris'te denize indirilmiştir⁹¹. Edremit'te Mehmet Emin tarafından 1777 yılında inşasına başlanmış olan kalyon⁹² ise kesin bir tarih verilememekle birlikte 1779 yılında tamamlanmış hâldeydi⁹³. Eflak ve Boğdan voyvodaları da kalyonları tamamlamışlardı. 1777 Eylül'ünde her iki gemi de Tuna'ya indirilmiş hâldeydi. Ancak bu dönemde Sünne Boğazı'nda su seviyesi düşük olduğu için boğazdan çıkamayan kalyonlardan⁹⁴ Boğdan voyvodasının yaptığı 1778 Nisan'ında⁹⁵, Eflak voyvodası tarafından yaptırılanı ise bundan birkaç ay sonra Tersane-i Amire'ye ulaştırılmış⁹⁶. Canikli Ali Paşa ve oğlu Battal Bey'in yapımlarına oldukça geç başladıkları kalyonlar da 1780 yılında Sinop'ta denize indirilmişlerdi⁹⁷.

Rodos adasında Gümrük Emini İsmail'in inşa edeceği kalyonla ilgili Murabıztade Hüseyin Kaptan'ın geminin yapımına engel olmamasına dair yazışmadan sonra başka bir bilgiye ulaşamadı. Ancak 1778 yılı sonlarına ait bir belge bize bu geminin

Defterleri (D.BŞM.d) 4467, s. 8-11, 17 Z 1191/16 Ocak 1778.

- 90 Ekim 1777'de kalyonun 1/3'ü tamamlanmış hâldeydi, BOA, C.BH, 183/8589, Evasıt-ı N 1191/13-22 Ekim 1777.
- 91 Hasançavuşzade Ahmet'in kalyon inşa edeceği yer Bodrum olarak belirlenmiş, kendisi de Bodrum civarında Gökabad'da geminin yapımına başladığı bilgisini vermişti. 1785 yılına ait kayıtlarda kalyonun denize indirildiği yer olarak Marmaris'in belirtilmesi (bk. BOA, Maliyeden Müdevver Defterler (MAD.d), 2925, s. 204-205, Gurre-i Za 1199/5 Eylül 1785) geminin inşa edildiği Gökabad iskelesinin buraya daha yakın olmasından kaynaklanmış olabilir.
- 92 Mehmet Emin, kalyonun yapımına 1777 Şubat'ında başlamış bulunmaktaydı, BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/125, Evasıt-ı M 1191/19-28 Şubat 1777. Mehmet Emin'in kalyona mimar atadığı Koko adlı zimmiden edinilen bilgiye göre şiddetli geçen kış nedeniyle geminin inşasında çalışacak işçi bulmakta zorluk çekilmişti, BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/181, Evasıt-ı Ra 1191/19-28 Nisan 1777. 1777 Haziran'ı sonlarında kalyonun kuşak yerleri tamamlanmaya yakın olup dış tahtalarının yapımına başlanmıştı, BOA, C.BH, 157/7436, 20 Ca 1191/26 Haziran 1777. Bundan sonra geminin bir an önce tamamlanması için gönderilen emirler için bk. BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/281, Evail-i C 1191/7-16 Temmuz 1777; A.DVNS.MHM.d 175/493, Evasıt-ı N 1191/13-22 Ekim 1777.
- 93 BOA, A.DVNS.MHM.d, 176/156, Evahir-i R 1193/8-16 Mayıs 1779.
- 94 BOA, AE.SABH I, 63/4397, 27 Ş 1191/30 Eylül 1777.
- 95 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/716, Evail-i R 1192/29 Nisan-8 Mayıs 1778. Bu tarihte Boğdan voyvodası, İskerletzade Ligor'un azledilerek 14 Ekim 1777'de idam edilmesinden sonra onun yerine atanan Kostantin Muruzi'dir, bk. Serap Yılmaz, "Boğdan Voyvodası Ligor Aleksandr Gika'nın Ölümü (1777)", *XII. Türk Tarih Kongresi, Ankara 12-16 Eylül 1994*, s. 1010. <https://www.ttk.gov.tr/kongreler/xii-turk-tarih-kongresi-12-16-eylul-1994-ankara-iii-cilt/9>, (Son Erişim Tarihi: 20.09.2023).
- 96 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/767, Evasıt-ı Ca 1192/7-16 Haziran 1778.
- 97 Battal Bey'in inşa ettiği kalyonun 1780 yılında Sinop'ta denize indirildiğini gösteren kayıt için bk. BOA, MAD.d, 2925, s.204-205.

yapılmış olduğunu göstermektedir. Belge, İstanbul Gümrük Emini İsmail'in eşi Hatice'nin ortaklıkla sahibi olduğu kalyonun Arabistan tarafından eşya nakline engel olunmaması talebiyle ilgilidir. Bu kalyon, yarı hissesi Hatice'nin diğer yarı hissesi ise kocası sabık Gümrük Emini İsmail ve kaptanı Ahmet'in olmak üzere kendi mallarından Rodos'ta inşa edilmişti. Belgede *fermânın olan kalyonlardan* şeklinde nitelendirilerek ticarete kullanmanın yanı sıra ihtiyaç hâlinde devlet hizmetinde kullanılacağına ifade edilmesinden, bu geminin 1776 yılında çıkan emirle Rodos'ta gümrük emini tarafından inşa edilmesi istenen kalyon olduğu anlaşılmaktadır⁹⁸.

İnşa Edilen Ticaret Kalyonlarının Kullanımı

Yapımı tamamlanan ticaret kalyonları bundan sonra nasıl kullanıldılar? Bu soruya yanıt vermek gemilerin inşa amacına ne kadar ulaşıldığı kadar devletin bu gemiler üzerindeki tasarrufunun boyutunu anlamayı da mümkün kılacaktır. 1776 yılında inşası emredilen ticaret kalyonları barış dönemlerinde yaptırımları yani sahipleri tarafından kullanılacak olsa da devletin zaman zaman bunları donanma gemisi olarak nitelendirdiği ifadeler bulunmaktadır. Örneğin bir belgede, Eflak ve Boğdan voyvodaları tarafından tamamlanan ve İstanbul'a gönderilecek olan gemiler "*kalyon-ı hümayûn*" olarak belirtilmektedir⁹⁹. Kalonyalı Ebubekir'in bedelini vermesi şartıyla kaptan-ı derya tarafından satın alınan kalyon *cârib-i mârûçîn mübâyaa ve celb olunmuş olan sefâin-i mârûyye*'dendi¹⁰⁰. Muhtemelen Kalonyalı Ebubekir ve Karaosmanzade Ahmet'in sorumluluğunda olup birden fazla kişinin mali desteği ile alınmış olan kalyonlar doğrudan Tersane-i Amire'ye alınmış ve donanma gemisi kabul edilmişlerdi. 1785 yılına ait, sefere çıkacak ve sefere çıkmak üzere yedekte bekletilecek donanma kalyonlarını içeren listede yer alan gemilerin¹⁰¹ denize indirildikleri yer, denize indirilme tarihi ve boy bilgilerinin kaydedilmiş olması sayesinde bu gemilerden bazılarının 1776 fermanıyla inşası emredilen ticaret kalyonları olduklarını tespit edebiliyor ve bu kalyonlara hangi adların verildiğini de öğrenebiliyoruz. Ticaret kalyonlarından Canikli Ali Paşa, Gümrük Emini İsmail ve Mehmet Emin tarafından inşa edilmiş olanlar hariç diğerleri donanma gemisi olarak listede yer almaktadır (Bk. Tablo 2). Liste sayesinde adlarını öğrendiğimiz fermanlı kalyonlar bu tarihten önce de yapımlarının veya satın alma işlemlerinin tamamlanmasının ardından donanmada görev almışlardı¹⁰². Sefer dışında bu kalyonlar miri zahirenin naklinde de kullanılmaktaydılar.

98 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/858, Evasıt-ı L 1192/2-11 Kasım 1778.

99 BOA, AE.SABH I, 63/4397, 27 Ş 1191/30 Eylül 1777.

100 BOA, C.BH, 252/11660, Selh-i S 1194/6 Mart 1780.

101 BOA, MAD.d, 2925, s.204-205. Sefere çıkacak ve yedekte bekletilecek gemilerden kalyonları gösteren bir liste için bk. Karahan, a.g.m., s. 121.

102 Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın inşa ettiği *Hediyetü'l-Mulûk* 1778 yılında Akdeniz'e çıkacak

Örneğin, boyutundan Kalonyalı Ebubekir Ağa'nın inşa edeceğine karşılık olarak İngiltere'den satın alınan kalyon olduğu anlaşılan *Mazhar-ı Hidayet* 1780 yılında Selânik, Galos taraflarındaki iskelelerden İstanbul'a zahire nakli için donanmadan görevlendirilecek kalyonlardan biriydi¹⁰³.

Tablo 2: Sefere Çıkacak ve Sefere Çıkmak Üzere Hazır Bulundurulacak Kalyonlar Listesine Göre Yapımı Tamamlanan Ticaret Kalyonları

Kalyonun İnşasıyla Görevlendirilen Kişi	Kalyonun Denize İndirildiği Yer	Kalyonun Adı	Kalyonun Denize İndirilme Tarihi	Kalyonun Boyu
Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa	Taşoz Adası	Hediyetü'l-Mulûk	1778	47 zira (35.6 m.)
Kapıcıbaşı Alipaşazade Battal Mir Hüseyin	Sinop	Şeşpa-yı Bahri	1780	43 zira (32.6 m.)
Eflak Voyvodası Aleksandr (İpsilanti)	Kalas İskelesi	Burc-ı Zafer	1778	43 zira (32.6 m.)
Boğdan Voyvodası İskerletzade Liğor (Aleksandr Gika)	Kalas İskelesi	Ejder Başlı	1778	43 zira (32.6 m.)
Menteşe Mütesellimi Hasaıçavuşzade el-Hac Ahmet	Marmaris	Fatih-i Bahri	1779	43 zira (32.6 m.)
Kapıcıbaşı Kalonyalı Ebubekir Ağa	İngiltere'den satın alma	Mazhar-ı Hidayet*	1778 (Satın alma yılı)	31 zira (23.5 m.)
Saruhan Mütesellimi Karaosmanzade el-Hac Ahmet	İngiltere'den satın alma	Mazhar-ı Saadet*	1778 (Satın alma yılı)	41 zira (31.1 m.)

Kaynak: BOA, MAD.d. 2925, s. 204-205.

donanma kalyonları arasında olup, Dimyat'a görevlendirilmişti, BOA, D.BŞM.d. 4747, 12 Ra 1192/10 Nisan 1778. Boğdan voyvodası tarafından yaptırılan *Ejder Başlı* kalyonu aynı yıl Karadeniz tarafına görevlendirildi, BOA, C.BH, 254/11760, 23 Ca 1192/19 Haziran 1778. 1779 yılında Akdeniz'e gönderilecek 9 donanma kalyonu arasında *Hediyetü'l-Mulûk*, *Ejder Başlı* ile İngiltere'den satın alınan *Mazhar-ı Hidayet* ve *Mazhar-ı Saadet* bulunmaktaydı, BOA, C.BH, 251/11612, 20 Ra 1193/7 Nisan 1779.

¹⁰³ BOA, C.BH, 157/7437, 18 N 1194/17 Eylül 1780.

* Bir önceki bölümde belirtildiği gibi ilgili belgelerde Ebubekir Ağa'nın yapacağına karşılık olarak satın alınan kalyonun 33 zira, Ahmet Ağa'nın yapacağı kalyona karşılık satın alınmanın ise 43 zira olduğu bilgisi yer almaktadır. Satın alma tarihlerindeki uyuşma dikkate alınırsa tabloda yer alan 31 zira boyundaki *Mazhar-ı Hidayet* ile 41 zira boyundaki *Mazhar-ı Saadet* bu kalyonlar olmalıdır.

İnşa edilen ticaret kalyonlarından bir kısmına dair tespit edilen kayıtlar bu gemiler için donanmaya katılma sürecinin nasıl işlediğini göstermektedir. Nitekim, yukarıda belirtilen 1785 yılına ait listede yer almamakla birlikte Edremit'te Mehmet Emin tarafından yaptırılan kalyon da donanmaya alınmıştı. Mehmet Emin, Edremit'te inşa ettiği *kalyon-ı hümayûn*'u¹⁰⁴ tamamladıktan sonra İstanbul'a göndermiş ve gemi Tersane-i Amire'ye alınmıştı. Fakat Mehmet Emin, Tersane'ye alınan kalyonun inşa masrafının kendisine verilmesini talep etmekteydi. Talebi karşısında Mehmet Emin'e iki seçenek sunuldu: ya personelini hazırlayarak kalyonu ticarete kullanacak ya da bunu yapmakta zorlanacak olursa gemiyi Müslüman bir talibine satabilecekti. Aynalıkavak Tenkihnamesi'nin imzalanmasından kısa bir süre sonrasına ait belgede, artık savaş ihtimali ortadan kalktığından padişahın fermanıyla yaptırılmış ve donanma hizmetine alınmış olan bu ticaret kalyonlarının ticarete kullanılmaları için sahiplerine verilmesi gerektiği fakat ihtiyaç hâlinde yine donanmayla sefere katılacakları belirtilmekteydi¹⁰⁵. Ancak gemiye ait bir başka kayıttan devletin bu kalyonlar üzerindeki tasarrufunun daha zorlayıcı olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim Mehmet Emin'in satmadığı veya satamadığı kalyon, birkaç ay sonra 1779 Eylül'ünde, İstanbul'da Tersane Emîni Süleyman Fezzi Efendi tarafından ticaret için Mısır tarafına gitmek üzere Karagöz Mehmet Reis'e kiralanmıştı. Mehmet Emin'in bu durum karşısında sıkıntıya düştüğü gerekçesiyle yeniden İstanbul'a başvurması üzerine bu kez mağduriyetinin giderilebilmesi için kalyonun 17 bin 500 kuruşa devlet tarafından satın alınmasına karar verildi¹⁰⁶. Rodos'ta inşa edilen kalyon da benzer şekilde Tersane-i Amire'ye alınmak istenmişti. Gemi yapıyla görevlendirilen Gümrük Emîni İsmail Ağa'nın eşi ve aynı zamanda geminin yarı hissesinin sahibi olan Hatice Hanım, İstanbul'a ticaret malı nakletmek için kalyonu Arabistan tarafına göndermek istediğinde Rodos adasındaki görevliler kendisine engel olarak izin vermedikleri gibi gemiyi devlet için zapt etmek istemişlerdi. Hatice de bunun üzerine İskenderiye'den İstanbul'a mal nakli için geminin seyahatine izin verilmesi talebiyle İstanbul'a başvurmuştu. Konuyu değerlendiren kaptan-ı deryanın, geminin hemen zaptı masraflı olacağından miriye zapt edilmek üzere ilkbaharda Tersane-i Amire'de bulunmak şartıyla İskenderiye'den İstanbul'a mal taşınmasına izin verilmesi yönündeki görüşü doğrultusunda bir emir çıktı¹⁰⁷. Hasançavuşzade Ahmet'in inşa ettiği kalyonun

104 BOA, C.BH, 157/7436, 20 Ca 1191/26 Haziran 1777.

105 BOA, A.DVNS.MHM.d, 176/156, Evahir-i R 1193/8-16 Mayıs 1779.

106 BOA, C.BH, 244/11302, 25 Z 1194/22 Aralık 1780.

107 BOA, A.DVNS.MHM.d, 175/858, Evasıt-ı L 1192/2-11 Kasım 1778.

donanmaya alınması ise müsadere sonucu olmuş; firari konumuna düşmesinden sonra *Bahr-i sefidde kendi mâlî olmak üzere bir kat'â kalyonu cânûb-i mirîden zabt edilmişti*¹⁰⁸. Hasançavuşzade Ahmet'in 1776 yılındaki emirle inşa ettiği kalyon, müsadere sürecinde İskenderiye'ye gitmek üzere Marmaris'ten odun yükleyerek denize açılmış hâldeydi¹⁰⁹. Donanmaya alındıktan sonra *Fatih-i Bahri* olarak adlandırılan kalyon Tersane tarafından ticari seferlerde de kullanıldı¹¹⁰.

“Miri Ticaret Filosu”na Doğru

1776 yılında devlet ricali ve zenginlere ticaret kalyonu inşa ettirme girişimi istenilenden daha yavaş sonuçlanmıştı. Fermanlı kalyonların yapımlarının tamamlanmasından sefere çıkacak donanma gemileri listesinde yer aldıkları 1785 yılına gelinceye kadar özellikle Karadeniz'de yaşanan gelişmeler, Osmanlı Devleti için savaşta kullanılabilecek ticaret gemilerine sahip olma politikasını devam ettirecek nitelikteydi. Küçük Kaynarca Anlaşması sonrasında Rus gemileri Karadeniz ticaretine katılma hakkını kazansalar da iş uygulamaya geldiğinde taraflar arasında birçok sorun yaşanmıştı. Osmanlı Devleti özellikle Rus ticaret gemilerinin büyüklük ve taşıdıkları mallar konusunda yeni bir düzenleme istemekteydi. Burada temel endişe Kırım ve Karadeniz'e hâkim olacak bir Rusya'nın Karadeniz ürünlerini, özellikle de zahireyi Osmanlı pazarını dışarıda bırakarak başka ülkelere götürebilecek olmasıydı. Bu nedenle Osmanlı yönetimi, Boğaz'dan geçmek isteyen birçok Rus gemisine izin vermemekte, zorluk çıkarmaktaydı¹¹¹. Kırım konusu iki taraf arasında sorun oluşturmaya devam etmiş ve yeni bir savaşın eşliğinden Aynalıkavak Tenkihnamesi'yle bir süreliğine de olsa dönülmüştü. Ticarete dair sorunların da ele alındığı anlaşmada Karadeniz'de ticaret yapan Rus gemilerinin en büyüğü 16 bin, en küçüğü 1000 kile olmak üzere büyüklükleriyle ilgili bir kısıtlama yapılmıştı. Böylece Aynalıkavak Tenkihnamesi'yle ticaret konusunda Küçük Kaynarca'dan beri süre gelen birtakım belirsizlikler giderilmiş oldu. Nitekim 1779 yılı sonrasında Karadeniz'e çıkan Rus tüccar ve gemilerinin sayısında belirgin bir artış olmuştur. Rusya, Kırım'ı ilhakından sonra Osmanlı Devleti'yle yaptığı 1783 tarihli anlaşmayla İngiltere ve Fransa'nın sahip olduğu haklarla Osmanlı coğrafyasında ticaret yapma hakkını elde etti¹¹². Karadeniz'de, ele geçirdiği yerlerde limanlar kurarak varlığını

108 BOA, AE.SABH I, 155/10389, 9 L 1193/20 Ekim 1779.

109 BOA, A.DVNS.MHM.d, 176/539, Evail-i Za 1193/10-19 Kasım 1779.

110 BOA, AE.SABH I, 155/10389, 9 L 1193/20 Ekim 1779.

111 Bostan, “Rusya'nın Karadeniz'de...”, s. 296-298.

112 Bostan, agm., s. 289, 297.

güçlendiren Rusya artık Osmanlı Devleti için sadece kara gücü olarak değil deniz gücü olarak da azımsanmayacak rakip hâline gelmişti.

Osmanlı Devleti bundan sonra deniz gücünün bir bölümünü aralarında her an yeni bir savaşın çıkabileceği Rusya'ya karşı Karadeniz'de bulundurmaya zorundaydı. Bu dönemde donanmadan altı kalyonun birkaçının Sinop, diğerlerinin Varna ve diğer kıyılarda durmak üzere Karadeniz'e çıkarılması, kalan donanma gemilerinin Tersane-i Amire'de hazır bulunmaları ve tüccar gemilerinin otuza tamamlanarak hazırlanmaları kararlaştırıldı¹¹³. 1784 yılında Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa donanma mevcudundaki büyük-küçük gemi sayısı, yapımı istenen tüccar gemilerinin kaç adet olabileceği, Akdeniz ve Karadeniz'in idaresinin kaç gemiyle sağlanabileceğini tespit etmekle görevlendirilmişti¹¹⁴. Kırım limanlarında inşa edilen Rus ticaret gemilerinin top ve personel kapasitesiyle gerektiğinde savaşta kullanılacak nitelikte oldukları¹¹⁵ öğrenildiğinde Kırım ve Karadeniz'deki Rus varlığı karşısında karamsar bir tablo söz konusuydu: Karadeniz'de Osmanlı sahillerini korumaya ve Rus gemilerine karşı koymaya yetecek gemi yoktu¹¹⁶. 1785 yılında Rusya'nın Herson, Kırım ve Azak'ta olmak üzere Karadeniz'deki donanmasından başka Baltık'tan her yıl Akdeniz'e, Alikorna taraflarına gönderdikleri filonun 16 büyük savaş gemisinden oluştuğu haberi endişeleri arttırmıştı. Osmanlı donanması, Rus donanmasına karşı yetersiz kaldığından Rus gemilerinin Akdeniz'de Osmanlı sahillerine zarar verecekleri, tüccar gemilerini seferden engelleyecekleri düşünülmekteydi. Bu nedenle hem Akdeniz hem de Karadeniz için bunlara karşılık verebilecek nitelikte bir donanmanın hazırlanması, bunu sağlamak için sayısı kırk olan donanma kalyonlarının yüze tamamlanması tasarlandı¹¹⁷. Böylece Osmanlı donanmasındaki gemi sayısını arttırmak üzere çalışmalar hızlandırılırken Akdeniz ile Karadeniz'e ne kadar donanma gemisi görevlendirilirse o sayıda geminin de Tersane-i Amire'de sefere hazır bir hâlde bulundurulmasına karar verildi¹¹⁸.

113 Ahmed Vâsîf Efendi, *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakaikü'l-Ahbâr*, haz. Mücteba İlgürel, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1994, s. 7.

114 Ahmed Vâsîf Efendi, *age.*, s. 58.

115 Ruslar Kırım limanlarında birçok ticaret gemisi inşa etmekteydiler. Bu gemiler 60-75 top ve 400-600 tayfa alabilecek kapasitede yani savaş gemisi olarak kullanılacak nitelikteydiler, BOA, Hatt-ı Hümayun (HAT), 1450/22, 29 S 1198/23 Ocak 1784.

116 Ahmed Vâsîf Efendi, *age.*, s. 82-87.

117 Ahmed Vâsîf Efendi, *age.*, s. 275.

118 Bu nedenle hâlâ inşası devam eden donanma kalyonlarının bina emirlerine gemilerin bir an önce

Savaş gemisi yapımı devam ederken Osmanlı yönetimi donanma mevcudunun artırılmasına yönelik planlamalarında ticaret gemilerini hesaba katmaya devam etmekteydi. Nitekim bu dönemde ticaret kalyonu inşa etmek isteyenlerin yapacakları gemilerin devlet hizmetinde de kullanılacağını bilerek bu işe giriştikleri anlaşılmaktadır¹¹⁹. Ticaret gemilerinin donanmanın takviyesi açısından taşıdıkları önem, Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de sivillerin kendileri için inşa edecekleri ticaret gemileriyle ilgili yaptığı düzenlemede etkisini göstermektedir. Hem Karadeniz'in denizcilik koşullarına hem de donanmada kullanılmaya uygun olmaları hususları dikkate alınarak tüccarın üç direkli, şayka, tombaz gibi gemileri inşa etmeleri yasaklandı ve bundan sonra üç direkli yerine kalyon, şayka yerine pergende ve tombaz yerine şehtiye yapılması emredildi. İnşa edilmesi istenenler donanmada kullanılmaya uygun ve daha büyük gemilerdi¹²⁰. Benzer bir yaklaşım Akdeniz için de söz konusuydu; 1780 Eylül'ünde çıkarılan fermanla Osmanlı sahillerinde inşa edilecek tüccar kalyonlarının 40 ziradan (30.3 m.) az olmamak kaydıyla 40-45 zira (30.32-34.1 m.) yaptırılması emredilmekteydi¹²¹.

Ülkede ihtiyaç duyulan malların yabancı ticaret gemileri tarafından dışarıya götürülmesinden endişe duyan Osmanlı Devleti'nin ticaret gemilerinin sayısını artırma ve kapasitelerini geliştirme çalışmaları 1792 Yaş Anlaşması sonrasında başlayan Nizam-ı Cedid çalışmaları kapsamında 'Miri Ticaret Filosu' oluşturmak hedefiyle devam etti. Beydilli, bazı merkantil uygulamalarla deniz taşımacılığını geliştirmeye çalışan Osmanlı Devleti'nin tüm kıyılarında hâkim olacak yerli ve miri ticaret filosu oluşturmayı amaçladığını belirtmektedir. Bu amaçla devlet

tamamlanması için emirler gönderildi, BOA, C.BH, 220/10243, 21 L 1199/27 Ağustos 1785.

119 1779 yılında Murabıt Hasan Kaptan, İstanbul'a Mısır malı nakletmek üzere Rodos'ta kendi parasıyla 40 ziralık (30.3 m.) bir ticaret kalyonu inşa etmek istediğinde bu geminin gerektiğinde devlet hizmetinde kullanılacağını kabul ederek izin istemişti. BOA, A.DVNS.MHM.d, 176/533, Evahir-i Za 1193/30 Kasım-9 Aralık 1779.

120 Özdemir Gümüş, "Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de...", s. 68. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasından sonra bölgede büyük gemi inşa edilmesine yönelik emirlerinin fazla karşılık bulmadığını vurgulayan Ekinci bu durumu, küçük gemi inşasının Osmanlı esnaf yapılanmasında hâkim olan küçük aile işletmelerinin denizdeki uzantısı olmasıyla açıklamaktadır. Buna göre Karadeniz'in Osmanlı tebaasına açık olduğu dönemlerde yaygın olan küçük boyutlu gemilerin inşası denizin uluslararası ticarete açılmasından sonra hemen değişmemiş, daha doğrusu hâkim sosyo-ekonomik anlayış çerçevesinde değişmemiş ve devam etmiştir, bk. Ekinci, "Karadeniz'de Ticari Değişim...", s. 891.

121 Bundan birkaç ay sonra Rodos reayasından Anaştaş'ın Mısır'dan pirinç, kahve gibi zahirenin naklinde kullanılmak üzere Rodos'ta 27.5 zira (20.1 m.) boyunda bir tüccar gemisi inşasına izin verilmesi için yaptığı başvuru geminin 40 ziradan (30.3 m.) az olmaması şartıyla kabul edilmişti, BOA, Cevdet Belediye (C.BLD), 147/7307, 20 Za 1194/17 Kasım 1780.

adamları gemi işletmeciliğine teşvik edilmiş, inşa veya satın alma yoluyla gemi sayısı arttırılmaya çalışılmıştır¹²². 1804 tarihli Bahriye Kanunnamesi'nde de 'Miri Ticaret Filosu' oluşturmaya yönelik bir madde yer almıştır. Gencer'in Kanunname'nin "en ilgi çekici tarafı" olarak nitelendirdiği bu maddeye göre satın alınacak ya da inşa edilecek olan ticaret gemilerinde donanma personeli nöbetle çalıştırılacak ve bunlar yapacakları ticari seferlerde denizcilik becerilerini geliştireceklerdi¹²³.

Miri ticaret filosu oluşturmak için 1804 Kanunnamesi'yle ortaya konulan irade ancak 1823 yılında çıkarılan nizamnameyle hayata geçirilebildi. 1821'de Rum isyanıyla birlikte deniz güvenliğinin tehlikeye girmesinin yanı sıra yabancı gemilerin asilere malzeme taşımaları ve devletin bunu önlemek için Karadeniz'e girişi ve buradan mal ihracını yasaklamasının genel bir tedarik sıkıntısına yol açması 'Miri Ticaret Filosu' nu yeniden gündeme getirdi¹²⁴. Böylece 1823 tarihinde çıkarılan nizamnameyle, 1804 Kanunnamesi'nde ortaya konulan hedefin hayata geçirilmesinde karşılaşılan güçlükler tespit edilerek giderilmek istendi. Nizamnamede az olduğu ifade edilen miri ticaret gemilerinin sayılarının arttırılması için bunların Tersane-i Amire'de inşa edilmesi üzerinde durulmakta ve bu gemilerin ticari seferlerini personel, sermaye, kazanç vb. açılardan hangi esaslara göre yapacakları açıklanmaktadır. Nizamnamenin önemli bir noktası miri ticaret gemilerinin savaş zamanında donanmada da kullanılabilir olmalarıdır. Bu nedenle Tersane'de inşa edilecek veya buraya bağlı olmak üzere zengin kişiler tarafından yaptırılacak bu gemilerin en az 8 bin kile kapasitede ve sağlam olmaları gerekmektedir. Kaptan ve tayfaları Müslüman olan özel gemi sahiplerine de miri ticaret gemilerine sağlanan hak ve ayrıcalıklara sahip olarak ticaret yapabilmeye olanağı tanınmıştı. Ancak miri ticaret gemisi statüsünü alarak Tersane-i Amire'ye dâhil olan bu gemiler savaş zamanlarında donanmada hizmet edeceklerdi¹²⁵.

1823 Nizamnamesi'nde de ifade edildiği gibi ticaret gemilerinin sayısının arttırılması Osmanlı Devleti için hâlâ büyük bir ihtiyaçtı ve bu ihtiyacın giderilmesinde varlıklı kişiler tarafından gemi inşa ettirilmesi de hâlâ bir seçenektir. Nitekim 1834 yılında donanma gemisi inşa edilen taşra tezgahlarındaki büyük savaş gemilerinin

122 Beydilli, agm., s. 689-690.

123 Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001, s. 87.

124 Beydilli, agm., s. 696.

125 Nizamnamenin içeriğine dair ayrıntı için bk. Beydilli, agm., s. 697-703.

inşasından artan kereste ve malzeme kullanılmak suretiyle Rodos, Kemer, Sinop, Ereğli ve Bodrum'da beş miri ticaret gemisi inşa edilmesinin yanı sıra Midilli, Rodos, Bartın, İzmir gibi gemi inşa edilen merkezlerdeki devlet görevlisi ve âyanlar arasından 17 kişiden de kendi malları olmak üzere, birtakım ayrıcalıklar tanınarak ticaret yapacakları ama gerektiğinde donanmada, sahil muhafazada da kullanılacak gemiler yapmaları istenmişti¹²⁶.

Sonuç

1776 yılında Osmanlı yönetiminin 10 kişiyi kendi mal varlıklarından ticari ve askerî kullanım amacıyla birer ticaret kalyonu inşa etmekle görevlendirmesi Küçük Kaynarca Anlaşması sonrasında Osmanlı Devleti'nin ticari, mali, siyasi, askerî açılardan içinde bulunduğu koşulların bir sonucuydu. Anlaşmayla Rus gemilerinin Karadeniz'de ticari faaliyetlere başlaması, bu zamana kadar Osmanlı Devleti'nin kontrolü altındaki Karadeniz ürünlerinin Rus gemileri tarafından yabancı ülkelere götürülmesi tehlikesini beraberinde getirmişti. Bu durum, Osmanlı Devleti için bir diğer önemli tedarik merkezi olan Mısır'ı daha önemli hale getirdi. İnşa edilecek ticaret kalyonları sayesinde Mısır-İstanbul hattında çalışacak Osmanlı ticaret gemilerinin sayısının artarak ülke içinde mal naklinin güvence altına alınması amaçlanmaktaydı. Karadeniz'deki Rus varlığı Osmanlı Devleti için askerî açıdan da göz ardı edilemeyecek bir tehdit oluşturmuştu. Küçük Kaynarca Anlaşması sonrasında başta Kırım olmak üzere iki devlet arasında devam eden sorunlar nedeniyle Osmanlı Devleti Rusya'ya karşı teyakkuz hâlindeydi. Akdeniz'le birlikte Rus tehdidi karşısında Karadeniz'de de donanma bulundurmak zorunluluğu ortaya çıkmıştı. Ancak Çeşme'de yaşanan kaybın ardından adeta sıfırdan yeni bir donanma inşasına başlandığı dönemde hazinenin kötü durumu, devletin kısa sürede ihtiyaç duyduğu miktarda gemi yapmasına olanak vermemekteydi. Bu durumda, inşası emredilen ticaret kalyonları eskiden olduğu gibi donanmanın takviyesine de yardımcı olacaktardı. Devlet, Mısır ticaret gemilerinin kalyona dönmeye başladığı 18. yüzyılın başlarından beri adeta deniz gücünün doğal bir parçası olarak gördüğü bu kalyonların sayısını yeniden arttırmak istiyordu.

Şahıs finansmanı ile inşa edilecek ticaret kalyonlarının yapım süreci devlet tarafından yaptırılan miri gemilerde olduğu gibi ayrıntılı bir şekilde takip edilememektedir. Devletin emrin uygulanması bağlamında yaptığı takibat çerçevesinde ancak kalyonların inşasına başlanıp başlanılmadığı, başlanıldıysa

126 İkinci, "Karadeniz'de Ticari Değişim...", s. 902.

hangi aşamada olduğu gibi sınırlı bilgilere ulaşılmaktadır. Buna dair yazışmalardan anlaşıldığı üzere birkaçı dışında bu işe görevlendirilenler ticaret kalyonu inşasına pek istekli yaklaşmamışlardı. Osmanlı-Rus Savaşı'nda asker hazırlama, kale tamiri gibi farklı yükümlülükleri yerine getirmiş olan bu kişiler için savaşın hemen ardından azımsanmayacak bir masraf ve emek gerektiren kalyon inşası ağır gelmiş olmalıdır. Ayrıca Çeşme baskınının kötü anısı hafızalardaki sıcaklığını hâlâ korurken bu kalyonların savaş zamanında donanmada kullanılacak olmaları da gemileri yaptıracak kişiler açısından bir çekince oluşturmuş olabilir. Nihayetinde ticaret kalyonu inşa etmek üzere belirlenen kişilerin önemli bir bölümü buna dair emrin ellerine ulaşmasından sonra ya işi ağırdan almışlar ya da bu görevden affedilmelerini sağlamaya çalışmışlardı. Devletin emrin uygulanması konusundaki ısrarlı takibi gemilerin yapımını sağlamışsa da bu, planlanandan daha uzun bir sürede gerçekleşti. Fermanlı kalyonların bir kısmı yapımlarının tamamlanmasından ardından yaptırımları tarafından ticarete kullanıldılar. Ancak son noktada, bu kalyonlar ya doğrudan ya da satın alma, müsadere gibi yöntemlerle Tersane-i Amire'ye alınarak donanmada hizmet ettiler.

1776 fermanından sonra uzunca bir süre benzer bir başka girişime rastlanmamış olması devletin uygulamanın sonucundan memnun kalmadığını düşündürmektedir. Osmanlı yönetimi bundan sonra, muhtemelen böyle bir işe girişme niyeti olmayan kişilere ticaret gemisi inşa etmelerini emretmek yerine zaten ticaret gemisi yapacak olanların, bunları planladıklarından daha büyük boyuttaki bir gemi türünden olacak şekilde inşa etmelerini sağlamaya çalışmıştır. Karadeniz'in statüsünün değişmesi üzerine atılan bu adım, Osmanlı ticaret gemilerinin kapasitesini güçlendirmek kadar donanmada kullanmaya elverişli gemilerin de arttırmasını sağlayacaktı. Koşulların Osmanlı Devleti'ne vazgeçme fırsatı sunmadığı bu politika 19. yüzyılın başlarında hayata geçirilen, birtakım teşviklerle tüccarın da gönüllü katılımlarını sağlayarak devlete bağlı bir ticaret filosu oluşturulması kapsamında uygulanmaya devam etti. Miri ticaret filosuna katılacak özel ticaret gemilerine tanınan önemli ayrıcalık ve kolaylıklar ülke ticaretinin gelişmesine katkı sunmakla kalmayacak, bu gemilerin savaş zamanları askerî hizmette kullanılacak olmalarından dolayı donanma da desteklenmiş olacaktı.

KAYNAKLAR

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Ali Emiri Sultan Abdülhamit I (AE.SABH I): 27/2102, 63/4397, 155/10389, 167/11228, 192/12806, 193/12949, 313/21081

Ali Emiri Sultan Mustafa III (AE.SMST III): 7/468, 67/4981, 316/25402, 318/25603, 323/26021

Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri (A.DVNS.MHM.d): 57, 127, 173, 175, 176

Bab-ı Defteri Başmuhasebe Kalem Defterleri (D.BŞM.d): 4467, 4747

Bab-ı Defteri Başmuhasebe Tersane Emni Defterleri (D.BŞM.TRE.d): 15057

Cevdet Askeriye (C.AS): 420/17419, 848/36270, 1171/52167

Cevdet Bahriye (C.BH): 43/2031, 60/2847, 69/3258, 99/4797, 120/5843, 148/7075, 157/7436, 157/7437, 163/7695, 165/7809, 167/7867, 174/8201, 183/8589, 220/10243, 244/11302, 246/11417, 247/11444, 251/11612, 252/11660, 253/11703, 254/11760, 256/11845, 268/12341

Cevdet Belediye (C.BLD): 147/7307

Cevdet Dahiliye (C.DH): 306/15288

Hatt-ı Hümayun (HAT): 1450/22

Maliyeden Müdevver Defterler (MAD.d): 2925

Araştırma ve İnceleme Eserler

Ahmed Vâsıf Efendi, *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakaikü'l-Ahbâr*, haz. Mücteba İlgürel, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1994.

Ahmed Vâsıf Efendi, *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakaikü'l-Ahbâr 1774-1779 (H. 1188-1193)*, haz. Mücteba İlgürel, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2014.

Aydın, Yusuf Alperen, *Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul 2011.

Barkınay, Ahmet Rasim, *Adalar Denizi Kılavuzu, Enez'den Marmaris Burnuna Kadar*, haz. Mustafa Pultar, Denizler Kitabevi, İstanbul 2005.

Beydilli, Kemal, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve "Mîrî Ticâret" Teşebbüsü", *Belleten*, C LV/S. 214, Aralık 1991, s. 687-756.

Beydilli, Kemal- Şahin, İlhan, *Mahmud Râif Efendi ve Nizâm-ı Cedîd'e Dâir Eseri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001.

Bostan, İdris, “Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1787”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 285-324.

Bostan, İdris, “Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü, 1785-1819”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 207-220.

Cezar, Yavuz, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi (XVIII. yydan Tanzimat'a Mali Tarih)*, Alan Yayıncılık, (Basım Yeri yok) 1986.

Depe, Enes, *18. Yüzyılda Osmanlı Taşra Tezgâhlarında Kalyon İnşa Organizasyonu*, Kriter Yayınevi, İstanbul 2022.

Ekinci, İlhan, “Karadeniz'de Âyanlar ve Denizcilik”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 37, Bahar 2013, s. 15-49.

Ekinci, İlhan, “Karadeniz'de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canık, Samsun II*, ed. Osman Köse, Samsun 2013, s. 885-905.

Emecen, Feridun, “Bulutkapan Ali Bey”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 2, İstanbul 1989, s. 383-384.

Emecen, Feridun, “Zâhir el-Ömer”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 44, İstanbul 2013, s. 90-91.

Ertaş, Mehmet Yaşar, *Sultanın Ordusu*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2007.

Gencer, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001.

Güler, İbrahim, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1992.

Güneş, Mücahide, *XVIII. Yüzyılda İskenderiye Limanı*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

Karagöz, Rıza, *Canıklı Ali Paşa*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2003.

Karahan, Ali, “Çeşme Vak'ası Sonrası Osmanlı Donanmasında Kalyonlar (1770-1789)”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, Y. 17/S. 26, Bahar 2019, s. 111-130.

Kaymakçı, Bircan, *Menteşe Sancağı'nın Taşralı Yöneticileri: Âyân Aileleri Çavuşzâdeler-Milashzâdeler*, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Denizli 2010.

Kıcalı, Hüseyin, *18. Yüzyılda Rodos'ta Gemi İnşası (1770-1792)*, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin 2019.

Mert, Özcan, “Âyan”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 4, İstanbul 1991, s. 195-198.

Nagata, Yuzo, *Tarihte Âyânlar, Karaosmanoğulları Üzerinde Bir İnceleme*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1997.

Pakalın, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü II*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul 1993.

Panzac, Daniel, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat, İş Bankası Yayınları, İstanbul 2018.

Özdemir Gümüş, Şenay, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, ed. Haydar Çoruh-M. Yaşar Ertaş-M. Ziya Köse, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2011, s. 201-238.

Özdemir Gümüş, Şenay, “Osmanlı Devleti'nin Karadeniz’de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783-1824)”, *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 9, İlkbahar 2012, s. 63-77.

Özkaya, Yücel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Âyânlık*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1994.

Şem'dânî-zâde Fındıklı Süleyman Efendi *Târîhi, Mür'î-t-Tevârih IIA*, haz. Münir Aktepe, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1978.

Toprak, Seydi Vakkas, *Nuri Tarihi (Metin-İnceleme)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2011.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C. IV/1, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1995.

Ünal, Mehmet Ali, “XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi”, *XIV. Türk Tarih Kongresi*, C. II/II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2005, s. 911-953.

Yakay, Sinan, *Kdz. Ereğli’de Tersaneciliğin Tarihi ve Tersaneci Ağalar*, KDZ. Ereğli Ticaret Ve Sanayi Odası Yayınları, Ereğli 2004.

Yılmaz, Serap, “Boğdan Voyvodası Ligor Aleksandr Gika’nın Ölümü (1777)”, *XII. Türk Tarih Kongresi, Ankara 12-16 Eylül 1994*, Ankara, s. 1009-1027. <https://www.ttk.gov.tr/kongreler/xii-turk-tarih-kongresi-12-16-eylul-1994-ankara-iii-cilt/9>, (Son Erişim Tarihi: 20.09.2023).

Zorlu, Tuncay, *Osmanlı ve Modernleşme, III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014.