

## KARADENİZ'DE KULLANILAN MELEKSE TÜRÜ GEMİLER

Temel ÖZTÜRK\*

### Özet

Bu makalede, Osmanlı arşiv kayıtlarında *mekelse* veya çoğunlukla *melekse* olarak geçen gemilerin özellikleri ile Karadeniz'deki ulaşım ve taşımacılıktaki fonksiyonları üzerinde durulmuştur. Melekseler, bazı Osmanlı kayıtlarında gemi, bazılarında da kayık olarak zikredilmektedir. Bu nedenle makalede öncelikle melekselerin ne olduğu ve nerede yapıldıkları yanında yapım aşamaları hakkında da bilgiler verilerek denizcilik ve kültür tarihine katkılar sağlanmıştır. Akabinde, Karadeniz'de hangi güzergâhlar yönünde kullanıldıkları açıklanmıştır. Melekselerin deniz ulaşım ağı üzerindeki fonksiyonları belirtilirken, neleri taşıdıkları arşiv kayıtlarındaki örneklerle izah edilmiştir. Böylece sınırlı da olsa, Karadeniz'deki ticaretin yönü ve ticarî maddeleri ortaya konulmuştur. Öte yandan makalede, devletin barış zamanlarından ziyade bilhassa savaş zamanlarında askerî vs. her türlü sevkiyatta melekseleri kullanma ihtiyacı ve sıklığı da belirtilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** *Osmanlı Devleti, Karadeniz, Ulaşım, Lojistik, Melekse.*

### Abstract

#### The Melekses in the Black Sea (1700-1774)

In this article we will try to show the functions of the *melekse* ships in the Black Sea transportation. These vehicles, in some Ottoman archival material, were named ships and in some other *kayık* (small boats). For this reason, we will first try to show what is *melekse* and where were they built. After that the use of *melekse* in Black Sea routes were explained. Then we explained what kind of loads the *melekses* carried. By doing so we aimed to demonstrate the Black Sea trade and the trade traffic. In this article we also showed the Ottoman government use of *melekse* sihips in the wartimes in supply transportation.

**Key Words:** *Ottoman Empire, Black Sea, Transportation, Logistics, Melekse.*

---

\* Yard. Doç. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, 61080  
Kampüs / Trabzon, tozturk61@gmail.com

## Giriş

Karadeniz, günümüzde olduğu gibi tarihte de ulaşım ve taşımacılık yönünde yoğun olarak kullanılan ve liman kentleri vasıtasıyla daha uzak bölgelerle irtibatı olan bir deniz konumundadır. Karadeniz'deki bu ulaşım ve taşımacılık, tarih boyunca çeşitli tipte gemilerle sürdürülmüştür. Osmanlılar zamanında bu gemiler arasında, çoğu savaş gemisi olan, şaykalar, kalyonlar, firkateynler, işkampoyeler, kaliteler, melekseler vs. yer almaktaydı. Bunlar arasında bilhassa yapımları yanında, ulaşım ve taşımacılık açısından melekselerin bölgesel deniz vasıtaları oluşları onları ön plana çıkarmaktadır. Bu nedenle melekseler, Osmanlı arşiv kayıtlarında da görüldüğü üzere diğer sulara nazaran çoğunlukla Karadeniz'de kullanılmıştır. Çalışma alanı olarak Karadeniz'in belirlenmesinde de bu husus etkilidir. Çalışma döneminin sınırlandırılmasında, melekselerin Karadeniz'de en yoğun kullanıldığı XVIII. yüzyılın başları ile Osmanlıların bu denizde yavaş yavaş üstünlüklerini kaybetmeye başladıkları Küçük Kaynarca Antlaşması'nın tarihi olan 1774 aralığı etkili olmuştur.<sup>1</sup> Gerçi bu nokta araştırma döneminden önce veya sonra Karadeniz'de melekselerin kullanılmadığı anlamına gelmez. Ancak çalışma dönemi için seçilen tarih aralığında melekselerin buradaki kullanılma yoğunluğunu yansıtan değerli arşiv verileri bulunmaktadır. Öte yandan şu ana kadarki mevcut çalışmalarda melekseler hakkında verilen bilgilerin birkaç satır kadar az ve kısa oluşu, onlar hakkındaki verilerin geniş boyutta yorumlanmasını önemli kılmaktadır.<sup>2</sup> Ayrıca Osmanlı arşiv belgelerinde bu deniz araçları için farklı isim ve statülerin kullanılması bu hususun izahı için tetkike şayan olduklarını da göstermektedir.

## Melekselerin İsim ve Cinsleri Hakkında

Kaynaklarda, bu deniz vasıtalarının ismi hakkında farklı yazılış ve okunuşlar yer almaktadır. Evliya Çelebi, seyahatnamesinde bunlardan *meneksile* (منكسلة) olarak bahsetmesi yanında,<sup>3</sup> *Laz meneksile gemileri* tabirini de kullanır.<sup>4</sup> Denizcilik tarihi alanında önemli çalışmaları bulunan İdris Bostan ise melekselerin *meleksile* şeklinde de yazıldığını ifade eder.<sup>5</sup> Sadece Redhouse bu kelimeyi *melekşe* (ملکشه) olarak belirtmekte ve Karadeniz'de kullanılan küçük

<sup>1</sup> İnalçık 1979, 74-110; Bostan 1995, 353-394; Köse 2006.

<sup>2</sup> Melekseler hakkında en geniş bilgiyi, Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinden yararlanan İdris Bostan ifade etmiştir. O, Osmanlı gemi türleri hakkında yaptığı çalışmada melekselere yaklaşık yarım sayfa yer vermiştir. Bkz. Bostan 2005, 261.

<sup>3</sup> Evliya Çelebi 1999, 56.

<sup>4</sup> Dankof 1991, 56.

<sup>5</sup> Bostan 2003<sup>3</sup>, 92; Bostan 2005, 261.

yelkenli bir gemi olduğunu ifade etmektedir.<sup>6</sup> Bahsi geçen isimlerin hiçbirinin yer almadığı, 18. yüzyıl Osmanlı arşiv belgelerinde ise melekselerin adı *mekelse* veya *melekse* olarak geçmektedir. Ancak ifade edilen isimlerden ve bilhassa belgelerde yer alan iki isimden hangisinin doğru kullanıldığı kesin değildir. Konuya münhasır belgeleri filolojik açıdan değerlendirmek gerekirse, her iki okunuşun da kayıtlarda mevcut olduğu görülür. Yani ifadedeki *kef* (ك) ve *lâm* (ل) harflerinin farklı yerlerde yazılarak *mekelse* (مكلسه) veya *melekse* (ملكسه) olarak okunduğu vakidir. Ancak belgelerde *mekelse* tabiri birkaç yerde kayıtlı iken *meleksenin* çoğu yerde zikredilmesi daha çok bu isimle anıldıkları ve böylece bu hususun çalışmada da *melekse* teriminin kullanılmasına sebep oluşturduğu söylenilebilir.

Öte yandan arşiv belgelerinde yer alan isimlerin bu deniz vasıtasına ne maksatla verildiği de tam olarak tespit edilemedi. Yani *melekse* veya *mekelse* ne anlama geliyordu? Dilbilgisi üzerine yaptığımız araştırmalar neticesinde kelimenin Türkçe olmadığı anlaşıldı. Zira Türkçe dilbilgisi kaidelerine göre *M* harfi ile başlayan kelimeler Türkçe değildir.<sup>7</sup> Ahmed Akgündüz, Osmanlı kanunnamelerine dair hazırladığı eserde, *meleksile* ve *meneksile* şeklinde de okunan bu kelimenin Fransızca olduğunu belirtmektedir.<sup>8</sup> Ancak *melekse* kelimesinin İtalyan ve Grek kaynaklı Türk denizcilik terimleriyle ilgili yapılan çalışmada yer alması,<sup>9</sup> onun bu kaynağa atfen isimlendirilebileceğini de düşündürmektedir. Diğer yandan Türk Dil Kurumu'nun çıkardığı *Türkiye'de Halk Ağzından Derleme Sözlüğü*'nde Isparta ve Antalya yöresinde *melekse* kelimesi; hamur topağı, pazı anlamlarına gelmektedir.<sup>10</sup> Neticede denilebilir ki; bu anlamın bir deniz vasıtası olan melekselerle ilgili olduğu net değildir. O halde kelimenin kaynağına ilişkin en güçlü ihtimalin İtalyanca veya Grekce kaynaklı bir Fransızca kelime yönünde olduğu rahatlıkla söylenilebilir.

Melekselerin ismi yanında cinsleri hakkında da belgelerde farklı ifadeler vardır. Bazı kayıtlarda bunlar *sefine* (سفینه) yani gemi olarak geçerken bazılarında da kayık olarak belirtilmektedir. Mesela 1724'te Faş ve Sohum tarafına gönderilen melekseler için kayık ibaresi kullanılırken,<sup>11</sup> 1731'de sefine yani gemi ibaresi kullanılmıştır.<sup>12</sup> Bu kullanımın tarihlerle pek ilgisi olmadığı yine belgelerdeki kayıtlardan anlaşılmaktadır. Zira 1726 tarihinde aynı deftere

<sup>6</sup> Redhouse 1978, 1972.

<sup>7</sup> Engürmen 1998<sup>2</sup>, 85.

<sup>8</sup> Akgündüz 1993, VI; 299.

<sup>9</sup> Kahane ve Tietze 1958, 545-546.

<sup>10</sup> *Derleme Sözlüğü* 1977, IX; 3154.

<sup>11</sup> TŞS-1884-70, 46.

<sup>12</sup> TŞS-1894-80, 36-37.

ait iki farklı kayıttan birinde seffine, diğesinde de kayık ibaresi yer almaktadır.<sup>13</sup> Evliya Çelebi, seyahatnamesinde bunlardan gemi olarak bahseder.<sup>14</sup> Öte yandan dönemin arşiv belgelerine melekse kayıtlarını düşen kişilerin gemi ya da kayık terimini tercih etmeleri muhtemelen bu deniz vasıtasının yapımından yani büyüklüğünden veya fonksiyonlarından kaynaklansa gerektir. Binaenaleyh bu husus melekselerin çeşitli boyutlarda yapıldıklarını ortaya koymaktadır. Bunların dayanıklı ve büyük olanları muhtemelen gemi, daha küçük ve az hacimli yük taşıyanları da kayık olarak ifade edilmiş olabilir. Bu çalışmada melekselerin cinslerini yansıtan bilgiler, belgelerin ifadelerine göre kullanılacaktır. Yani melekseler belgelerde gemi veya kayık yönünde nasıl zikrediliyorsa aynen değerlendirileceklerdir. Aslında onların gerek isimlerinin gerekse cinslerinin ortaya çıkarılması için belgelerin el verdiği ölçüde yapım aşamalarının değerlendirilmesi gerekir. Bu nokta, yapım aşamaları yanında güzergâhlarının da ortaya konulmasıyla netlik kazanabilir.

### Melekselerin Yapımı

Melekselerin güzergâhları hakkında bilgi vermeden önce, nerede ve nasıl yapıldıkları yönündeki açıklamalar, bazen durgun bazen dalgalı olan Karadeniz'in sularında nasıl dolaştıkları hakkında da bilgileri ortaya koyar. Melekseler çoğunlukla Of ve Sürmene'de inşa olunmaktadır. Gemilerin uzun zamandan beri Trabzon'un Sürmene ve Of iskelelerinde yapıldığı buraya nakledilen kerestelerden de anlaşılmaktadır. Trabzon'un bu iki önemli iskelesi gemi ve kayık inşası açısından oldukça müsaittir. Ayrıca melekseler inşa edildiği bu yerlere civardan kolayca kereste nakli de yapılırdı. Hatta belgelerde, melekselerin inşası dolayısıyla kereste nakli ve gemi inşasına uygun olan bu iskelelerde işkampoyelerin de yapılması bildirilmiştir.<sup>15</sup> Melekseler Of ve Sürmene dışında başka yerlerde de inşa olunmaktaydı. Mesela sadece bir kaynakta Sinop tersanesinde yapıldıkları belirtilmektedir.<sup>16</sup> Sicillerdeki bir kayda göre de, melekseler Faş Kalesi'nde imal olunabilmekte ve bunun için gönderilen fermanla, 5 meleksenin inşası için gerekli olan mühimmatın temini yönünde her birine birer kayık düşecek şekilde Trabzon Şehri'nin Müslüman ve zimmîleri ile Akçaabat, Yomra ve Yoros (Trabzon yakınında liman) nahiyelerinden yardım talep edilmekteydi.<sup>17</sup> Aslında bu husus melekselerin yapımında merkezdeki hazineden ziyade taşra gelirlerinin de finansman

<sup>13</sup> TŞS-1889-75, 143, 177.

<sup>14</sup> Evliya Çelebi 1999, 56.

<sup>15</sup> TŞS-1895-81, 10; BOA. Ali Emiri- Mahmud I, Vesika No. 1410.

<sup>16</sup> Karagöz 2003, 84.

<sup>17</sup> TŞS-1886-72, 139.

yönünde kullanıldığını ortaya koymaktadır. Gerçi bu noktaya ilişkin net bilgiler yoksa da, yukarıdaki kayıt ile taşra gelirlerinin bilhassa XVIII. yüzyılda kendi ihtiyaçlarına tahsis edilme hususu bu görüşü güçlendirmektedir. Az önce bahsedilen kayıta tafsilatlı bilgi verilmese de, muhtemelen nahiyeler ile şehrin Müslüman ve zimmîlerinin üzerlerine düşen vergi miktarlarına takas olunmak suretiyle yardımın gerçekleştiği söylenilebilir.

Osmanlı belgeleri melekselerin inşaları hakkında net ve geniş bilgiler sunmamaktadır. Onların yapımı hakkında en geniş bilgiyi edinebileceğimiz Evliya Çelebi'ye göre; melekseler, Çoruh Nehri kenarındaki kaba kavak ağaçlarından üç parça ile yapılmakta, etrafına kalın kamış ve hasır sazlar örülmektedir. Karadeniz'in fırtınalarına oldukça dayanıklı oldukları belirtilerek, başı-kıçığı belli olmayan bu teknelerin 100 kişi aldığı ifade edilmektedir.<sup>18</sup> Bunun yanında yapımlarında kullanılan kerestelerin Trabzon ve civarından temin edildiği de bilinmektedir. Yine melekselerin Karadeniz'deki güzergâhları göz önünde bulundurulursa oldukça sağlam yapıldıkları görülür.

Melekselerin yapımı aşamasında büyüklükleri ve özellikleri hakkında fazla bir bilgimiz yoktur. Evliya Çelebi'nin yukarıdaki bilgisi yanında onlara atfedilen sıfatlarından yapımları ve büyüklüklerine ilişkin bazı fikirler ileri sürülebilir. Mesela sefine yani gemi tabiriyle onların büyük ve sağlam yapıldıkları tahmin edilebilir. Zaten aldıkları buğday onların hacim olarak büyüklüklerini de ortaya koymaktadır. Örneğin 334 kantar (1 kantar=56,452 kg) buğday alan bir melekse gemisi onun büyüklüğünü de ortaya koyar.<sup>19</sup> Kayık olarak tabir edilen melekselerin hacim olarak gemilerden daha küçük oldukları malumdur. Melekse kayığının 1800 İstanbul kilesi<sup>20</sup> buğday taşınması hacmi hakkında genel bir görüntü sunabilir.<sup>21</sup> Bu bilgiler ışığında melekse gemilerinin 20 arşından (1 arşın=68 cm.) büyük, kayıklarının ise 20 arşından küçük olduğu rahatlıkla söylenebilir. Nitekim Kefe'ye cephane götüren 22,5 arşın uzunluğundaki melekse gemisi bu kanaati doğrular niteliktedir.<sup>22</sup> Ayrıca melekselerin güverteli olanları büyük olup, gemi özelliği taşıdıklarını göstermektedir.<sup>23</sup> Zira kaynaklar, bunlardan yelkenli gemi olarak da bahsetmektedir.<sup>24</sup>

<sup>18</sup> Evliya Çelebi 1999, 56.

<sup>19</sup> TŞS-1894-80, 37.

<sup>20</sup> Bir İstanbul kilesi 20 okka yani 25.656 kg idi. Bkz. İnalçık 1991, 38; Hınz 1990, 51.

<sup>21</sup> TŞS-1884-70, 46.

<sup>22</sup> TŞS-1904-90, 11.

<sup>23</sup> TŞS-1889-75, 177.

<sup>24</sup> Bostan 2006, 338-339; Emecen 2003, 223; Kahane ve Tietze 1958, 545-546.

### Melekselerin Karadeniz'deki Güzergâhları ve Güvenlikleri

Melekselerin çoğunlukla Karadeniz'de ve Tuna Nehri'nde kullanıldığı bilinmektedir.<sup>25</sup> Bu; onların iç sularda kullanıldıklarını ve ona göre yapıldıklarını gösterir. Melekseler Karadeniz'in hemen hemen her bölgesine gitmekteydiler. Arşiv kayıtları melekselerin Karadeniz'in doğusuna, kuzeyine ve batısına gittiklerini bildirmektedir.

Karadeniz'in doğusuna hareket eden melekse gemileri çoğunlukla kuzey-doğu kesimine doğru yönelmekteydi. Melekseler, Karadeniz'in bu sert dalgalı kesimi için gayet dayanıklı yapılmaktaydılar. Onların kuzey-doğu Karadeniz yönünde en çok gittikleri yerler arasında öncelikle Faş gelmektedir.<sup>26</sup> Melekseler bilhassa buradaki kale ve asker için çeşitli mühimmat ve malzeme taşımaktaydılar. Faş'tan sonra onların en çok gittikleri yer Sohum'du.<sup>27</sup> Buraya da Sohum Kalesi'nin tamiri ve askeri için gitmekteydiler. Karadeniz'in bu kesiminde melekseler en çok bu iki yere, yani Faş ve Sohum tarafına hareket ediyorlardı. Melekselerin, Karadeniz'in kuzey-doğusundaki bu yerlerden başka, Soğucak ve Anakra tarafına da gittikleri görülür. Soğucak tarafına giden melekseler buradaki güvenlik güçlerine mühimmat taşıyorlardı.<sup>28</sup> Anakra'ya gidenlerin amacı da yukarıdakilerden farklı değildi.<sup>29</sup> Bu bölgeler Karadeniz'in kuzey-doğusunda ard arda yer almaktadır. Her üç yer de, Osmanlıların bu coğrafyadaki önemli savunma merkezleriydi. Faş, Sohum, Soğucak ve Anakra kaleleri bu görevin önemli unsurlarıdır. Gerçi Anakra'da büyük bir kale yoktu, ama diğer yerler bu açıdan ehemmiyet arz etmekteydiler. Melekseler Karadeniz'in kuzey-doğusundaki bu yerler dışında, buraların güvenliğini sağlamakla görevli olan gemilere de mühimmat götürmek amacıyla bu güzergâhı kullanırlardı. Bu yönde melekseler, yukarıda ifade edilen Faş, Sohum, Soğucak ve Anakra kalelerini muhafaza eden gemiler dolayısıyla Karadeniz'in hilali andıran bu kesimini dolaşırlardı.<sup>30</sup> Ayrıca Trabzon'dan hareket eden melekselerin bu bölge yakınındaki civar yerlere de gittikleri görülmektedir. Mesela 1746'da Batum'a 29 melekse kayığı gönderildi.<sup>31</sup> Melekseler, Karadeniz'in kuzey-doğusundaki bu yerlere ulaşabilmek için Of ve Sürmene'den hareketle kıyının açıklarını dolaşmaktaydılar. Ancak bu rota,

<sup>25</sup> Borie vd. 1991, 263, 271, 275.

<sup>26</sup> BOA. MAD-1478, 5; TŞS-1904-90, 11.

<sup>27</sup> BOA. MD-135, 403; BOA. MAD-2953, 256.

<sup>28</sup> BOA. MAD-3375, 110.

<sup>29</sup> BOA. MAD-9928, 134.

<sup>30</sup> TŞS-1894-80, 36; BOA. MAD-3375, 110.

<sup>31</sup> BOA. D.BŞM-2894, 2.

denizin hırçın ve dalgalı olan bu kesiminde, her hangi bir fırtınada gemilerin kıyıya sığınabilmesi amacıyla çok açıklarından olmazdı.

Melekselerin Karadeniz'deki diğer güzergâhları arasında kuzey ve batı yönleri yer alır. Kuzeye yönelenler Kefe ve Kırım tarafına gidiyorlardı. Kefe ve Kırım'a giden melekseler belgelerde sefine yani gemi olarak kayıtlıdır.<sup>32</sup> Zira kuzeye doğru yönelen melekseler, uzun bir deniz yolunu kat etmek zorundaydılar. Bu yolculukta Karadeniz'in şiddetli fırtınalarına ve azgın dalgalarına ancak gemiler dayanabilirdi. Melekselerin Karadeniz'deki bir diğer güzergâhları olan batı yönünde de bunların gemi tipleri kullanılıyordu. Zira bu uzun yolculuk da ancak gemilerle yapılabilirdi. Melekselerin batı güzergâhları sadece İstanbul yönünde olup burada nihayet bulmaktaydı.<sup>33</sup> Nitekim XVII. yüzyılın sonlarında tophaneye mühimmat nakli için melekselerin İstanbul'a geldikleri görülür.<sup>34</sup>

Karadeniz'de, yukarıda ifade edilen güzergâhlarda hareket eden melekselerin güvenliklerine dikkat edilirdi. Zira önemli görevlerde kullanılan melekselerin güvenlikleri de o derece önemliydi. Bu noktada melekselerin güvenlikleri için alınan tedbirler iki aşamada uygulama bulmaktaydı. Bunlardan biri denizde seyir halinde iken güvenliklerinin sağlanması, diğeri ise hareket ettikleri veya vardıkları yerlerdeki güvenliklerinin teminidir. Melekselerin hareket ettikleri veya vardıkları yerlerdeki sorunlar idarecilerden kaynaklanmaktaydı. Bilhassa yolsuzluğa başvurarak melekselerin ücretlerini ödemeyen yöneticiler, sevkியatın da geri kalmasına sebep olmaktaydılar. Bu durumda yolsuzlukların engellenmesi, merkezden gönderilen emirler ile gerçekleşirdi.<sup>35</sup>

Melekselerin seyir halinde karşılaştıkları sorunlar, iki yönde değerlendirilebilirdi. Biri, Karadeniz'in iklim şartlarına bağlı olan fırtınalar ve azgın dalgaları ki; bu aşamada yapılabilecek tek şey güvenli bir kıyıya sığınabilmektir. Güvenli bir kıyıya sığınamayan melekseler güçlü fırtına ve dalgalara dayanıklı yapılmasıyla çoğunlukla ya kurtulmakta, ya da Karadeniz'in sularına gömülmekteydi. Melekselerin seyir halindeki diğer problemi ise eşkıya kayıklarının ve bilhassa XVIII. yüzyılın ikinci yarısından sonraki Rus gemilerinin saldırıları idi. Mesela 1785'te ticaret yapan bir melekse gemisi Moskof (Rus) gemilerinin saldırısına uğramıştı.<sup>36</sup> Eşkıya kayıkları Karadeniz'de

<sup>32</sup> TŞS-1929-115, 83; TŞS-1904-90, 11.

<sup>33</sup> TŞS-1904-90, 28.

<sup>34</sup> Bostan 2003<sup>3</sup>, 92.

<sup>35</sup> 1726'da Faş Kalesi'ne taş nakli ile görevlendirilen şayka ve melekselerin ücretlerini ödemeyen yönetici ve mübaşirlere tembihi içeren emir gönderildi. Bkz. TŞS-1889-75, 143.

<sup>36</sup> Emecen 2003, 223.

ancak melekseler gibi küçük ve askerî olmayan gemi ve kayıklara saldırmaktaydılar. Bu saldırılardan melekseleri, kancabaş ve işkampoye gibi bölgenin güvenliğini sağlayan gemiler korurdu.<sup>37</sup>

### Melekselerin Yükleri ve Ücretleri

Melekselerin kendi personelleri dışında taşıdıkları her şey onların yükleri olarak addedilir. Personelleri hakkında net bilgilerimiz olmasa da dümenci ve reislerinin birer kişi olduğu malumdur. Yine Evliya Çelebi'nin ifadesine göre bu tekneler 100 kişi almaktaydı.<sup>38</sup> Ancak bu 100 kişinin personel olmadığı kuvvetle muhtemeldir. Öte yandan bir arşiv kaydında melekse tabir olunan kayığın bir dümenci, 4 kürekçi ve 10 çekenci<sup>39</sup> olmak üzere toplam 15 personeli ihtiva ettiği bildirilir.<sup>40</sup>

Melekseler eşya gemileri yani eşya taşıyan gemiler olarak bilinir.<sup>41</sup> Fakat arşiv belgelerinde yapılan araştırmalarda onların insandan cephaneye kadar her türlü yükü istenilen yere götürdükleri ortaya çıkmaktadır. Aslında yapımları itibariyle eşya taşımaya uygun olup, çoğunlukla da bu amaçla kullanılıyorlardı. Fakat gerektiğinde istenilen her türlü malzemeyi taşıdıkları görülür. Mesela 1731'de Sohum Kalesi'nin muhafazası için Trabzon ve civarından temin edilen 255 yeniçeri, melekse kayıklarıyla nakledilmişti.<sup>42</sup> Bundan önce Gürcistan Seferi (1702-1703) dolayısıyla Gönve ve Batum tarafına gidecek olan askerler de melekselerle gönderilmişti.<sup>43</sup> Melekseler kale yapımları için gerekli olan taşları da taşımaktaydılar. Bu hususta Trabzon, Batum ve civarında bina yapımında uygun taşlar ve taşıcı ustaları mevcut olduğundan bilhassa Faş Kalesi'nin tamiri için taş nakilleri melekselerle yapılırdı. 1727 yılında Faş Kalesi'nin tamiri dolayısıyla taş nakli için Trabzon kaza ve nahiyelerinden 65 güverteli melekse gemisi ve 50 rençberan kayığı<sup>44</sup> temin edilmişti.<sup>45</sup>

<sup>37</sup> TŞS-1874-60, 155.

<sup>38</sup> Evliya Çelebi 1999, 56.

<sup>39</sup> Bu kelimenin ne anlama geldiği veya melekselerde hangi görevi üstlendiği anlaşılamadı. Ancak Osmanlıca yazılışında *çekenci* (چكـنـجـى) şeklinde okunmaktadır.

<sup>40</sup> TŞS-1867-53, 89.

<sup>41</sup> Uzunçarşılı 1980, 512.

<sup>42</sup> BOA. MD-118, 12.

<sup>43</sup> TŞS-1867-53, 89. Evliya Çelebi, seyahatnamesinde 10 melekse gemisine 300 tüfekli yeniçeri ile 5 Gürcü gulamı bindirilerek Abaza vilayetine hareket ettiklerini belirtir. Bkz. Evliya Çelebi 1999, 56.

<sup>44</sup> Bu kayığın, isminden de anlaşılacağı üzere rençber taşımakla görevli olduğu söylenilebilir.

<sup>45</sup> TŞS-1889-75, 177. Bu toplam rakam Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Maliyeden Müdevver Defterleri tasnifindeki bir defterde 50 rençberan, 62 melekse olarak gösterilip, melekseler kayık olarak zikredilmiştir. Bkz. BOA. MAD-1478, 5.



Melekselerin taşıdıkları yükler arasında cephane önemli bir yer tutmaktaydı. Bunlar arasında tophane malzemesi de yer alırdı. Cephane ve tophane malzemesi malum olduğu üzere çoğunlukla savaş dönemlerinde taşınabildiği gibi barış zamanı bazı kalelerin mühimmat eksikliğinin tamamlanması için de taşınmaktaydı. Rus Savaşı (1768-1774) sırasında 1769'da İstanbul'dan Trabzon'a gönderilen 40 kundak ve 80 tekerlek buradan melekselerle Faş Kalesi'ne gönderilmiş ve buradaki kale komutanı ile topçu başına teslim olunmuştu.<sup>46</sup> Melekseler cephane ve tophane malzemesini çoğunlukla Faş ve Sohum kalelerine götürdükleri gibi İstanbul ve Kefe'ye de götürmekteydiler. İstanbul tarafına, muhtemelen top vs. silah mühimmatının yapımında kullanılmak üzere kurşun ve bakır taşıyorlardı.<sup>47</sup>

**Tablo 1: 1770 Tarihinde Melekselerle Faş Kalesine Nakdedilen Cephane**

Maddenin İsmi	Maddenin Miktarı		
	Kantar	Kıyye	Adet
Siyah barut	50		
Çivi		300 (54 kıyye noksan)	
Ham demir	5 (0,5 kantarı noksan)		
Mısır fitili	1		
Kabızalı odun baltası			40 (1 adedi noksan)
Kabızalı el keseri			10 (1 adedi noksan)
Çeşitli boylarda burğu			20 (1 adedi noksan)
Kabızalı demir kanca			20
Kabızalı demir kazma			50 (2 adedi noksan)
Ağaç kürek			100 (14 adedi noksan)
Torba			30
Sargı keçe			20 (2 adedi noksan)
Mühimmat sandığı			2 (tümü noksan)
Sağlam sepet			2
Sabun çulu			1

Kaynak: TŞS-1931-117, 72.

<sup>46</sup> TŞS-1930-116, 16.

<sup>47</sup> Kal'a 1997, III; 113.

Bu yönde 1739'daki sefer için Gümüşhane madeninden elde edilip, Trabzon Kalesi'nde muhafaza edilen 81576 kıyye<sup>48</sup> kurşundan 112 parça çubuk kurşunu bir melekse gemisi ile İstanbul'a götürülmüştü.<sup>49</sup> Aynı tarihte sefer dolayısıyla bu kez, Kefe'ye melekselerle cephaneye nakledilmişti. Kefe'de serasker olan Trabzon Valisi Mehmed Paşa'nın yanında bulunması için Trabzon'daki 800 kantar siyah barut, 200 kantar kurşun vs. mühimmat bir melekse gemisiyle Kefe'ye gönderilmişti.<sup>50</sup> Melekselerin Trabzon'dan yükledikleri cephaneyi götürdükleri bir diğer bölge Faş ve Sohum'du. En fazla cephaneye taşıdıkları bu bölgeye gidecek mühimmat İstanbul'dan Trabzon'a gelmekteydi.<sup>51</sup> Gerek sefer zamanları, gerekse Faş ve Sohum kalelerinin mühimmat takviyesi için İstanbul'dan gelen cephaneye Trabzon'dan melekselerle nakledilirdi. Osmanlı-Rus Savaşı (1768-1774) esnasında 1769'da Faş ve Sohum kalelerine cephaneye nakli için İstanbul'dan Trabzon'a gönderilen 50 kantar siyah barut ve 20 kantar kurşun melekselerle bu kalelere ulaştırılmıştı.<sup>52</sup>

Melekseler, yukarıda ifade edilen yüklerine binaen çoğunlukla zahire taşımaktaydılar. Zahire ya güvenliği sağlayan ya da seferde olan askerlerin ihtiyacı için melekselere yükletilirdi. Bu hususta sefer zamanları dışında Karadeniz'in kuzey-doğu hilalindeki iki önemli noktaya zahire taşınırdı. Bunlardan biri Faş Kalesi, diğeri ise kuzey-doğu sahilini korumakla görevli olan gemilerdi. Her iki nokta da melekselerin ulaşımı açısından rahattı. Faş Kalesi'ndeki askere gidecek zahire, Trabzon ambarlarının mevcuduna göre çoğunlukla buradan melekselerle gönderilirdi. Nitekim 1726 yılında bu amaçla ambarlarda bulunan zahire, 31 melekse kayığı ile askerlerin iâşesi için Faş Kalesi'ne gönderilmişti.<sup>53</sup> Buna benzer bir sevkiyat da yine savaş zamanına, bu kez Osmanlı-Rus harbine (1768-1774) rastlamaktaydı.<sup>54</sup>

Karadeniz'in kuzey-doğu sahilini koruyan gemilere götürülecek iâşe bu gemilerin kaptanlarına teslim olunurdu. Gemiler bilhassa Faş, Sohum, Soğucak ve Anakra kalelerini Kazak ve Abaza eşkıyasından muhafaza için bölgede bulunur ve sayıları 9, 12 olmak üzere dönem dönem değişirdi. İâşenin kaptanlara teslim edilmesi, haliyle buğday ve arpa olarak değil, peksimet olarak yapılırdı. Ancak bir hüküm, melekse kayıklarıyla taşınan 1800 İstanbul kilesi

<sup>48</sup> Vukıyye veya okka olarak da adlandırılan bu terim; günümüzde 1.2828 kg karşılığında olan bir Osmanlı ağırlık birimini ifade eder. Bkz. Hınz 1990, 30.

<sup>49</sup> TŞS-1904-90, 28.

<sup>50</sup> TŞS-1904-90, 11.

<sup>51</sup> BOA. MAD-2953, 256.

<sup>52</sup> TŞS-1931-117, 58, 63, 69-70.

<sup>53</sup> BOA. MAD-3375, 110.

<sup>54</sup> TŞS-1931-117, 97.

buğdayın 9 derya beyine teslim edildiğini bildirir.<sup>55</sup> Bunun dışındakiler çoğunlukla peksimet olup, Trabzon ambarından verilerek melekselerle taşınırdı. Melekselerin, güvenliği sağlayan 12 gemiye götürecekleri peksimet 648 kantardı ve 6 ay gibi bir zaman zarfında tüketilirdi. 648 kantar peksimet birkaç melekse ile götürülürdü. Mesela 1731 yılında peksimetleri derya beylerine götüren iki melekseden birine 334, diğerine de 314 kantar yüklenmişti.<sup>56</sup> Sefer dolayısıyla melekselerle taşınan zahire yukarıdaki örneğe göre Osmanlı-Rus savaşından ötürü bilhassa Faş ve Sohum'un korunması için bu bölgelere gönderilirdi. Ancak bunun yanında melekselerin zahire sevkiyatında önemli ve yoğun görevleri doğu seferlerinde olurdu.

Aslında doğu seferlerine gidecek mühimmatın sevkiyatı Trabzon üzerinden karayolu ile gerçekleştirildiği düşünülürse, melekselerle zahire taşımacılığı zihinleri biraz kurcalar. Burada göz önünde bulundurulması gereken iki önemli husus vardır. Birincisi doğu seferlerindeki cephelerin bölgesidir. Şayet cepheler İran'ın kuzeyi, Azerbaycan ve Kars tarafına yoğunlaşmışsa, bu kez ikinci husus ön plana çıkar. O da; bu bölgelere kara sevkiyatı yanında denizden de sevkiyatın yapılabileceğidir. Trabzon'dan deniz yoluyla yapılacak sevkiyat Batum'a ulaşır, buradan cepheye aktarılırdı. İşte Trabzon'dan Batum'a gidecek zahire tamamıyla melekselerle götürülürdü. Mesela İran seferi seraskeri olup Kars'ta bulunan Sadrazam Yeğen Mehmet Paşa ve askeri için 1745-1746'da Trabzon ambarından verilerek, deniz yoluyla Batum'a gidecek zahire 29 melekse kayığı ile taşınmıştı.<sup>57</sup> Bunların yanında Trabzon'a ulaşan veya Trabzon'dan sefere gidecek askerlerin iaşesi de melekselerle sevk edilebilirdi. Örneğin Osmanlı-Rus Savaşında (1768-1774) Kırım tarafına gitmek üzere Van Kalesi'nden Trabzon'a gelen 82 asker ve iaşeleri olan 41 kantar peksimet melekse gemisiyle nakledilmişti.<sup>58</sup>

Melekselerin bu yüklerini ne kadar ücrete, hangi uygulamalarla taşıdıkları noktasına gelince, belgeler burada bize değişik bakış açısı sunar. Öncelikle bunların nasıl temin edildikleri hususu ücretlerin belirlenmesindeki süreci de ortaya koyar. Gerek barış zamanı bazı kalelerin tamiri ve gerekse sefer zamanındaki görevleri önemli işlerden olduğu için melekselerin temini noktasında merkezden hükümler gönderilir ve bu hükümlerde, başta Trabzon kadısı olmak üzere Gönnye'ye kadar tüm kadılar, mütesellim, gümrük emini özellikle zikredilirdi. Bunların yanında ilgili malzemenin teminine göre ambar emini, kale komutanı ve malzemenin gideceği yerdeki yöneticiler hükümlerde

<sup>55</sup> TŞS-1884-70, 46.

<sup>56</sup> TŞS-1894-80, 36, 37.

<sup>57</sup> BOA. D.BŞM-2894, 2; TŞS-1910-96, 57.

<sup>58</sup> TŞS-1929-115, 83.

belirtilirdi. Ayrıca şehrin ileri gelenleri yanında, merkezden gönderilen bir mübaşir de bu emirlerde yer alırdı.<sup>59</sup> Mübaşirler Trabzon'a geldikleri zaman melekselerin temini açısından kadı, mütesellim ve gümrük eminiyle irtibat kurardı. Emri alan kadı, mütesellim ve gümrük emininin, melekselerin temini için hemen işe koyuldukları görülmektedir. Onlar öncelikle mevcut melekseleri tespit etmekteydiler. Melekseler devlete ait olmadıklarından, diğer özel sevkiyat araçları gibi devlet tarafından kiralanmaktaydılar.<sup>60</sup> Kiralanan melekselerin *navl* olarak geçen ücretleri, alabilecekleri buğday kilesine göre belirlenirken,<sup>61</sup> gidecekleri bölgelerin mesafesine göre de belirlenmekteydi. Bu husus yani ücretlerin mesafelere göre belirlenmesi daha çok uygulanan bir yoldu. Kefe ve Kırım tarafına gidecek melekselere Faş tarafına gidenlerden hemen hemen iki kat daha fazla ücret ödenmekteydi. Kırım'a giden melekseler 480 kuruşa,<sup>62</sup> Faş tarafına gidenler de 230 kuruşa kiralanıyordu.<sup>63</sup> Ancak aynı bölgeye yani Faş'a giden bir başka melekse gemisine 235 kuruş ödenmişti.<sup>64</sup> Bu farklılık muhtemelen, ücretlerin taşınan peksimet miktarına göre hesaplandığını da ortaya koymaktadır. Zira 314 kantar peksimet taşıyan melekseye 230 kuruş ücret verilirken, 20 kantar fazla yani 334 kantar peksimet taşıyan melekseye de 235 kuruş verilmişti. Kiralanan melekselerin ücretleri Trabzon'un önemli bir yerel kaynağı olan gümrük mukataası malından, gümrük emini aracılığıyla melekse reislerine peşin olarak ödenirdi. Reisler de ücreti aldıklarına dair kadı huzurunda yemin eder ve bu husus sicile kaydedilirdi.<sup>65</sup>

## Sonuç

Büyüklik ve yapımları göz önünde bulundurulduğunda, gemi ve kayık cinsinden ifade edilip, çoğunlukla Of ve Sürmene'de Evliya Çelebi'nin ifadesinden de anlaşılacağı üzere Çoruh Nehri'nin kenarındaki kaba kavak ağaçlarından yapılan melekseler (Resim 1), Karadeniz'in dalgalarına dayanıklı bir şekilde inşa olunmaktaydılar. Karadeniz'in hemen hemen her bölgesine giden melekseler, bilhassa sefer zamanlarında birçok görevleri yerine getirmeleri yönünde ciddî uygulamaları ortaya koymuşlardır. Onlar Karadeniz'in batısındaki İstanbul'a gümüş, bakır, kurşun gibi çeşitli madenleri

<sup>59</sup> Emirler ve melekselerin temini için bkz. *TŞS-1867-53*, 89, 91; *TŞS-1910-96*, 57; BOA. MAD-2953, 256; *TŞS-1931-117*, 58.

<sup>60</sup> *TŞS-1931-117*, 69-70.

<sup>61</sup> *TŞS-1932-118*, 71-72.

<sup>62</sup> *TŞS-1929-115*, 83.

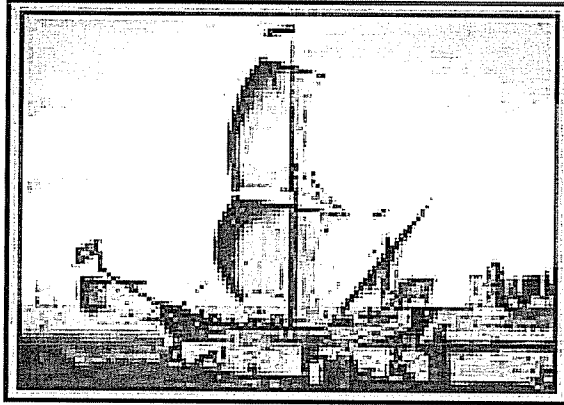
<sup>63</sup> *TŞS-1894-80*, 36.

<sup>64</sup> *TŞS-1894-80*, 37.

<sup>65</sup> *TŞS-1864-80*, 36.

götürmek için giderlerken, Karadeniz’in kuzeyine de sefer zamanı cephane ve asker sevkiyatı amacıyla gitmekteydiler. Melekselerin Karadeniz’deki en yoğun güzergâhları kuzey-doğu kesimi olup Faş, Sohum, Soğucak ve Anakra’yı içermektedir. Bu bölgelere taşıdıkları taş, asker, zahire vs. eşyalar onların bu sulardaki taşımacılığını da ortaya koymuştur. Ayrıca Karadeniz’in kuzeyinde Batum gibi yakın yerlere, yine doğu seferi için asker ve zahire naklettikleri de görülmektedir. Bunların ücretleri ise aldıkları yükler yanında kat ettikleri mesafelere göre de belirlenmekte ve Trabzon’un gümrük mukataası malından verilmekteydi. Neticede eşya gemisi veya kayığı olarak ifade edilen melekselerin Karadeniz’de insandan, zahire ve cephaneye kadar birçok şeyi kiralanmak suretiyle ücret mukabili taşıdıkları ifade edilebilir. Böylece bu sularda ulaşım ve taşımacılık yönünde önemli bir boşluğu da doldurmuşlardır.

**Resim:** Yelkenli Melekse Gemisi (<http://seafight.forum.st/turk-denizciliği-f19/osmanlı-denizciliğinde-ince-donanma-t38.htm>, 23.12.2008)



## BİBLİYOGRAFYA

### a) Arşiv Kaynakları

Ali Emiri, Mahmud I, Vesika No. 1410.

- BOA : Başbakanlık Osmanlı Arşivi  
D.BŞM : Divan-ı Hümayun Başmuhassebe Defterleri 2894.  
MAD : Maliyeden Müdevver Defterler 1478, 2953, 3375, 9928.  
MD : Mühimme Defterleri 118, 135.  
TŞS : Trabzon Şer'iyeye (Kadı) Sicilleri 1864-80, 1867-53, 1874-60, 1884-70, 1886-72, 1889-75, 1894-80, 1904-90, 1910-96, 1929-115, 1930-116, 1931-117, 1932-118.

### b) Basılı Eserler

- Akgündüz 1993 Ahmed Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri VI/II*, İstanbul: Fey Vakfı Yayınları.  
Beydilli 1991 Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Mîrî Ticaret Teşebbüsü", *Bellekten*, 214, 687-755.  
Borie vd. 1991 Alain Borie, Pierre Pinon, Stéphane Yerasimos, "Tokat: essai sur l'architecture domestique et la forme urbaine", *Anatolia Moderna (Yeni Anadolu)*, I, 239-275.  
Bostan 2006 İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul: Kitap Yayınevi.  
Bostan 1990 İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, 6, 21-45.  
Bostan 2005 İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul: Bilge Yayınları.  
Bostan 2003<sup>2</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, (2. baskı) Ankara: TTK Yayınları.  
Bostan 1995 İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Bellekten*, 225, 353-394.  
Evliya Çelebi Seyahatnamesi 1999, 2, (Haz. Zekeriya Kurşun vd.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

- Dankof 1991 Robert Dankof, *An Evliya Çelebi Glossary: Unusual, dialectal and foreign words in the Seyahat-name*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Emecen 2003 Feridun M. Emecen, *İstanbul'un Uzun Dört Yılı (1785-1789): Taylesanizâde Hâfız Abdullah Efendi Tarihi*, İstanbul: Tarih ve Tabiat Vakfı Yayınları.
- Engirmen 1998<sup>3</sup> Mehmet Engirmen, *Türk Dil Bilgisi*, (3. Baskı) Ankara: Engin Yayınları.
- Hinz 1990 Walther Hinz, *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, (Çeviren Acar Sevim), İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları.
- İnalcık 1990 Halil İnalcık, "Osmanlı Metrolojisine Giriş", (Çeviren Eşref Bengi Özbilen), *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 73, 21-50.
- İnalcık 1979 Halil İnalcık, "The Questions of the Closing of the Black Sea under the Ottoman", *Archeion Pontou*, 35, 74-110.
- Kahane ve Tietze 1958 Henry Kahane ve Renée-Andreas Tietze, *The Lingua France in the Levant: Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, Urbana: University of Illinois Press.
- Kal'a 1997 Ahmet Kal'a, *İstanbul Ahkâm Defterleri III/I*, İstanbul: İstanbul Araştırmaları Merkezi Yayınları.
- Karagöz 2003 Rıza Karagöz, *Canikli Ali Paşa*, Ankara: TTK Yayınları.
- Türkiye 'de Halk Ağzından Derleme Sözlüğü 1977*
- Türkiye 'de Halk Ağzından Derleme Sözlüğü IX*, Ankara: TDK Yayınları.
- Köse 2006 Osman Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, Ankara: TTK Yayınları.
- Redhouse 1978 James W. Redohuse, *Turkish and English Lexicon*, İstanbul: Çağrı Yayınları.
- Uzunçarşılı 1980 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Kaynarca Muahedesinden Sonraki Durum İcabı Karadeniz Boğazı'nın Tahkimi". *Bellekten*, 175, 511-533.

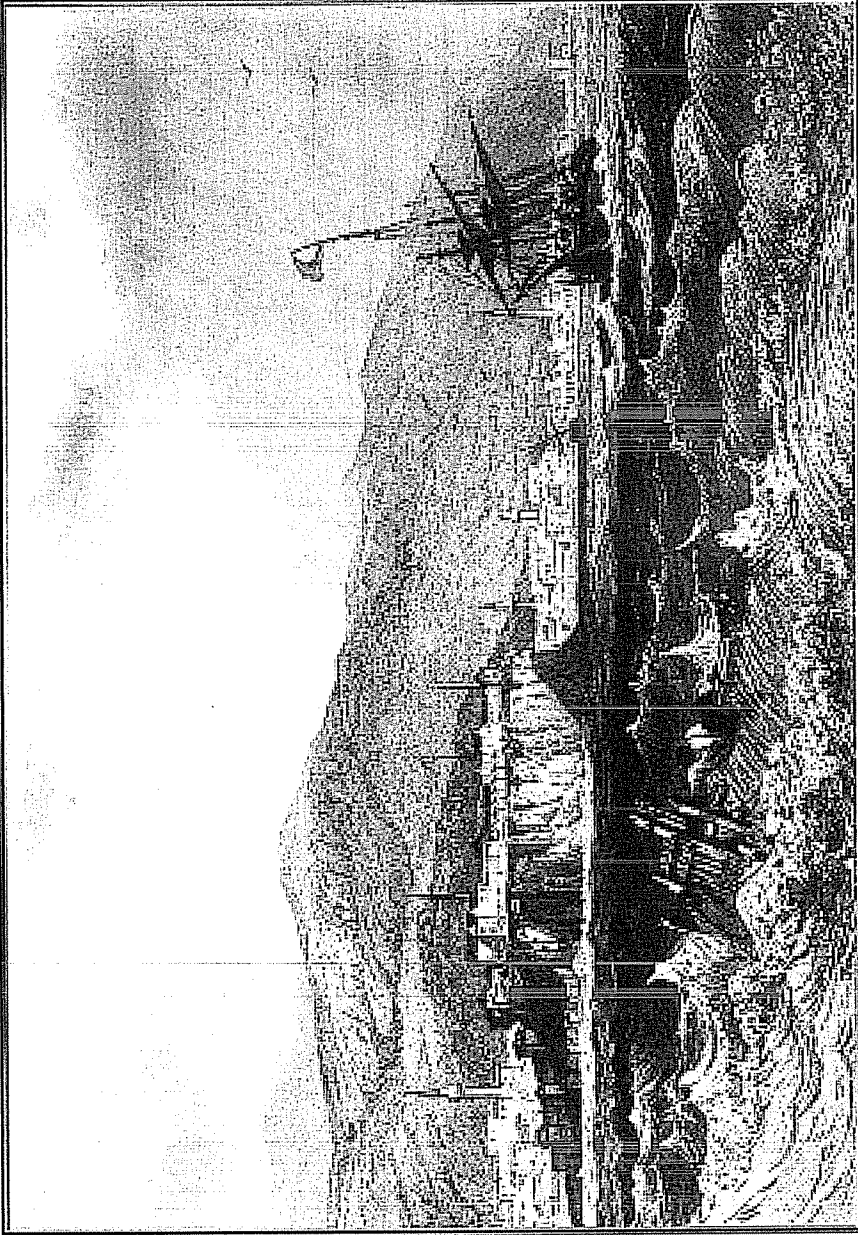
## **İnternet**

<http://seafight.forum.st/turk-denizciliği-f19/osmanlı-denizciliğinde-ince-donanma-t38.htm>. (23.12.2008).









Trabzon şehri (Gravürlerle Türkiye V)