

19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA CEZAYİR-İ BAHR-İ SEFİD VİLAYETİNDE KAÇAK GEMİ YAPIMI*

FATMA ŞİMŞEK**

Giriş

Gemi yapımı özellikle de ahşap gemi yapımından bahsedilecek ise Akdeniz coğrafyasının sunduğu imkânlar göz ardı edilemez. Kıyıların girintili-çukuntulu yapısı, denize kavuşan ve iyi kereste sağlayan ormanların bolluğu, ılıman bir iklim, gemi yapımını ve kullanımını öğrenmek adına Akdeniz havzasının ve iklimin sunduğu uygun koşullardır. Bu koşullar, yerel denizcilik geleneğinin oluşmasında tecrübe birikimi sağlamaları açısından önemli rol oynadılar.¹

Akdeniz'in kıyı ve adalarında ahşap gemiciliğinin önemli iktisadi ve askeri dolaşısıyla da sosyal bir yönü vardı. Çünkü farklı iş kollarında uzmanlaşmış (kalafatçı, burgucu, marangoz,) yeterli sayıda işgücü ile gemi yapımı için elzem malzemelerin tedarik edilip aynı mekânda toplanması ve gemi inşa faaliyetlerinin yürütülmesi iyi bir organizasyonu gerektirmekteydi. Osmanlı Devleti de askeri ve güvenlik gibi gerekçelerle özellikle Akdeniz'in kıyı ve adalarındaki Rum nüfusun tecrübesinden yararlanarak bölgede bazı yeni tersaneler inşa etti veya var olanları geliştirdi.² Dönemin önemli denizci devletlerinde olduğu gibi bir taraftan devletin sıkı denetimi altında ana bir tersane (İstanbul'daki Tersane-i Amire), diğer tarafta kıyı ve adalara yayılmış ve devlet denetiminin kısmen zayıf olduğu küçük ölçekli ter-

* Söz konusu çalışma, 4-7 Mayıs 2017 tarihleri arasında gerçekleştirilen "Uluslararası 9. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu"nda sunulmuş bildirinin genişletilmiş halidir.

** Dr. Öğr. Üyesi, Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Antalya/TÜRKİYE, fsimsek@akdeniz.edu.tr

¹ Halil Berktaş-Tosun Terzioğlu, "Osmanlı Denizcilik Tarihinin Evrensel, Karşılaştırmalı ve Teorik Çerçevesi", *Türkler ve Deniz*, Editör Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 105-106.

² Osmanlı Devleti, donanmasını geliştirmek amacıyla Kaptan Paşa eyaletindeki sancakbeyler, sancaklarından Rum leventler de toplamaktaydılar. A.İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 2001, s. 59; Berktaş-Terzioğlu, *a.g.m.*, s. 105-106.

saneler ile Osmanlı Devleti, donanma ve denizcilik faaliyetlerini yürütmekteydi.³ İhtiyaç durumunda donanma için yapılacak gemilere gerekli marangoz ve burgular Sakız, İstanköy, Rodos, Kaşot ve Meyis gibi adalardan sağlanmaktaydı.⁴ Ancak Yunan bağımsızlık savaşı sonrasında idari kontrolün zayıflamasıyla Osmanlı egemenliğindeki ada ve kıyı bölgelerinden hem hammadde hem de iş gücünün akışı, başta Syros adası olmak üzere Akdeniz’de Yunan gemi yapım merkezlerinin gelişimine katkıda bulunmaktaydı.

Araştırmamız esasen önemli Yunan gemi inşa merkezlerine⁵ (bu merkezlerin büyük bir kısmı yine Yunan egemenliğinde olan adalardı) yönelik yasal olmayan bu ticaret üzerinde şekillenmekle birlikte, Osmanlı Hükümeti’nin ne gibi çözüm yöntemlerine başvurduğu ve bu yöntemlerin ne derece başarılı olduğu üzerinde durulacaktır. Bu faaliyetlerin yasal bir zemine dayanmaması ve doğasına uygun “kaçak” gerçekleşmesi konunun tüm yönleriyle ortaya konulmasını zorlaştıran engellerdi. Ancak özellikle taşradan merkeze gönderilen şikâyet ve ihbarlar ile Osmanlı belgelerine yansıyan vakalar, konu hakkında aydınlatıcı bazı açıklamalar sunmaktadır. Yine yapılan şikâyetler neticesinde merkezden gönderilen ve alınacak tedbirleri içeren emirler ise devletin konuya nasıl yaklaştığını göstermesi açısından önemlidir. Bununla birlikte dönemin seyyahlarının konuyla ilgili anlatıları, bize çalışmamız hakkında oldukça farklı bilgiler sağlamıştır. Tüm bu kaynaklar, Yunan gemicilik tarihinin gelişimi ve bu faaliyetlerin yönünü ve niteliğini belirlemek konusunda bize gerekli verileri sunmaktadır.

Yunan Ahşap Gemiciliğinin Gelişimi

Yunanlıların gemi inşa ve denizcilik sektörlerinde yukarıda değinildiği üzere zaten bir geleneği vardı. Bu aynı yöntemlerle tek tip gemilerin inşa edildiği bir gelenek değil aksine farklı adalarda farklı gemi tiplerinin yapımında uzmanlaşmış çeşitli grupları kapsayan bir gelenek idi. Hydra’nın “Trehantiri” ve Psara’nın “Sakoleva” gemileri örneğinde görüleceği üzere ada tersaneleri belirli bir tip gemi

³ Y. Eyüp Özveren, “Shipbuilding 1590-1790”, *Review (Fernand Braudel Center)*, Vol. 23, No.1, Commodity Chains in the World-Economy, 1590-1790, Research Foundation of State University of New York for and on behalf of the Fernand Braudel Center (2000), s. 21.

⁴ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVIII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 2003, s. 71. 1876’da Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaleti, Sakız, Rodos, Bozcaada, Midilli, Limni, İmroz, İstanköy ve Meyis’ten ibaretti. Mahmut Şakiroğlu, “Cezayir-i Bahr-i Sefid”, *İslam Ansiklopedisi*, C. XVII, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1993, s. 500.

⁵ Yunan gemi inşa merkezlerinin büyük kısmı kıyı bölgeleri yerine Yunan egemenliğinde olan adalardı.

yapımında uzmanlaşmışlardı.⁶ Ancak Yunan bağımsızlık savaşında ağırlıklı olarak kullanılan ve 1880'lere kadar Yunan filosunun en yaygın gemi çeşidi brik idi.⁷ Bu uzmanlaşmada hiç kuşkusuz gelenek kadar gemi yapımında kullanılacak kereste cinsinin temini ve dönemin şartları da etkili olmaktadır.

XIX. Yüzyılda, Yunanlıların, uluslararası arenada finans da dâhil olmak üzere bu alanlardaki başarılarını ve etkinliklerini anlayabilmek için bir önceki yüzyılda İngiltere, Fransa ve Rusya gibi büyük güçlerin Akdeniz politikalarını iyi değerlendirmek gerekir. Fransa'nın özellikle Batı Akdeniz'de XVIII. Yüzyılda ticari üstünlüğü ele geçirmesi⁸ karşısında Mısır Seferi'nden sonra İngiliz ve Rus işbirliğiyle uzaklaştırılması ile oluşan boşluk Rum tüccarlar tarafından doldurulmuştu.⁹ XVIII. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Yunanlılar, gemileri doğrudan kiralayıp, Avrupa'nın belli başlı ticaret merkezlerine mal satarak bu piyasada etkin rol oynadılar. Gerekli birikimi simsarlıkları süresince zaten edinmişlerdi.¹⁰ Özellikle Fransız-İngiliz gemilerinin Akdeniz ve Karadeniz'den ayrılmasına yol açan İngiliz-Fransız rekabeti de Yunan tacir ve gemicilerin işine yaradı ve levantın taşıyıcıları olarak Fransızların yerini aldılar.

1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Ortodoksların hamiliği iddialarıyla Rusya, Akdeniz ve Ege adalarından birçok Rum halkı kabul etmiş ve Karadeniz'deki Rus donanmasında istihdam etmişti.¹¹ Adalardaki Rumların Rus gemilerine firarlarından şikayet eden Rum Patriği; metropolit, kocabaşı ve diğer ileri gelenlere gönderdiği mektuplarla bu durumun önlenmesi için nasihatlerde bulun-

⁶ "The Creation of The Greeek Mercantile Fleet; The Road Towards The Greek Revolution", *Greek Shipbuilding and Sea faring from Antiquity to Modern Times*, Editör Anna Belinda Firos, Heraklion Museum, Athens 2016, s. 83.

⁷ Apostolos Delis, "From Lateen to Square Rig: The Evolution of the Greek-Owned Merchant Fleet and Its Ships in the Eighteenth and Nineteenth Centuries", *The Mariner's Mirror*, 100:1, 2014, s. 44-48.

⁸ XVIII. Yüzyılda Fransızların bu etkinliklerine karşın küçük limanlarda ve ana ticaret güzergahları ile bağlantılı kısa mesafelerde Osmanlı denizciliği bir süre daha devam etmişti. Edhem Eldem, "Kontrolü Kaybetmek: 18. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Osmanlı Varlığı", *Türkler ve Deniz*, Editör Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 65

⁹ Gencer, *a.g.e.*, s. 113.

¹⁰ Bunlar özellikle Kiklat adalarından ve Mora'dan gelen Rumlardı. Danil Panzac, "18. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda İç ve Deniz Ticareti", *Deniz Mecmuası*, Çeviren Berna Günen, S. 3, Eylül-2016 İstanbul, s. 118.

¹¹ Uğur Önen, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos Adası*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın 2013, s. 243; XVII. Yüzyıl sonlarından itibaren Rusya, Karadeniz, Akdeniz ve Ege aktif bir ticari politika izlemekte idi. Bu da bölgede çıkarları olan İngiltere ile doğal olarak çatışmasına ve Kırım savaşına yol açmıştı. Joseph S. Roucek, "The Geopolitics of the Mediterranean II", *American Journal of Economics and Sociology*, Vol. 13, No. 1 (Oct. 1953), s. 83.

malarını ve bu kişilerin zabıtlere teslimini istemektedir. Sorunun ciddiyetine binaen Donanma tercümanı da Paşa hasları ve Akdeniz adalarındaki Kocabaşılara, düşman gemilerine adam vermemeleri hususunda Rumca nasihatnameler gönderilmesini talep etmekteydi.¹² Ancak Patrik'in mektubunda evli ve emlak sahiplerinin bu tarz eylemlerde bulunmadıklarına dair ifadeleri dikkati çeken önemli bir konudur. Böylesi riskli eylemlere girişenlerin kaybedecek fazla şeyi olmayan adalardaki alt gelir sınıflara mensup kişiler oldukları, evli ve mülk sahiplerinin ise ailelerinin ve geride bırakacağı malların akıbeti konusundaki hassasiyetleri nedeniyle bundan uzak durdukları anlaşılmaktadır. Doğrusu bu hassasiyetlerinde pek de haksız sayılmazlardı. Çünkü 8 Aralık 1794 tarihli ilama göre güvenlik ve mülk bakımından zararlı olduğu gerekçesiyle yabancı gemilere yazılanların emlak ve eşyasının zapt olunup akrabalarının haklarından gelinmek üzere isimlerinin İstanbul'a bildirilmesi istenmekteydi.¹³

Rus himayesi altında ticari faaliyetlerini genişleten Rumlar, Mısır ve Karadeniz hububat nakliyatında da tekel haline gelmişlerdi. 1699 Karlofça ve 1718 Pasarofça Antlaşmaları ile Avusturya'nın girişimci Rumlara tanıdığı ayrıcalıklar Yunan ticaret ağlarının ve hacminin artmasına yol açtı. XVIII. Yüzyıl sonlarında Budapeşte, Odessa, Kiev, Rostov, Moskova ve Trieste gibi büyük merkezlerle iş yapan Yunan tüccarlar, gemi sahipleri ve finansörler, bir taraftan servetlerini artırırken diğer taraftan Akdeniz limanlarında, Rusya'da ve Avrupa'da giderek gelişmekteydiler. Artık bu bölgelerin yerel yönetimlerinde önemli roller oynayan bir Yunan popülasyonu vardı.¹⁴ Giderek uzmanlaşan ve zenginleşen bu popülasyon ise Yunan gemi inşası için hem insan gücü hem de sermaye sağlamaya oldukça istekliydi. Hatta büyük riskler barındırmasına rağmen İngiltere-Fransa deniz savaşları esnasında Osmanlı tebaası Rum gemi sahiplerinin, İngiltere donanmasında istihdam edilmesi, gemi sahiplerine büyük karlar sağladı.¹⁵

¹² Patrik, ayrıca Venedik'e tabii bazı ada halklarının Rumlar arasında karışık Rus gemilerine yazıldıkları ve Rumları kıskırttıklarını dile getirmekteydi. *BOA, HAT. 267-15525*, 29 Z 1204 (9 Eylül 1790)

¹³ Antalya Naibi Es-Seyyid Osman Efendi; ilamında, sadece Rumların değil Ermeni ve Yahudilerin de Osmanlı sularından geçen gemilere yazıldıklarını hatta gemi kaptanlarının ekseriyetle bunlardan olduğunu bildirmekteydi. *BOA. AE.SABHI*, 70-4863.

¹⁴ Hydra, Spetsai, Psara, Andros, Mycanos, Skopelos gibi merkezlerde oldukça büyük ve güçlü ticaret filoları kuruldu. A. A. Pepelasis, "The Legal System and Economic Development of Greece", *The Journal of Economic History*, Vol.19, No. 2, June., Cambridge University Press on behalf of the Economic History Association 1959, s. 175, 176.

¹⁵ Apostolos Delis, "Shipping Finance and Risks in Sea Trade during the French Wars: Maritime Loan Operations in the Republic of Ragusa", *International Journal of Maritime History* (June-2012), 24-1, s. 231, 239.

Yunan ayaklanması sırasında önemli denizcilik ve gemicilik merkezlerinden Sakız ve Psara, ayaklanmaya destek verdikleri gerekçesiyle sakinleri başka yerlere göç ettirildiler. Nitekim isyandan sonra Psara'yı ziyaret eden Batılı seyyahlardan John Hartley, adadaki müreffeh ve kalabalık nüfusun büyük kısmının isyan sonrası Arşipelego adalarına yayıldıklarını söyler.¹⁶ Bernard Randolph ise Sakız adasındaki Rumların, ticaretten edindikleri olağanüstü zenginlikten bahsetmekteydi.¹⁷ Denizcilik ve gemicilik alanında uzman olan bu kesim gittikleri yerlerde mevcut olan bu iş kollarına kolaylıkla entegre olup faaliyet alanlarını daha da geliştirmişlerdi. Doğu Akdeniz'de Sakız ve Psara gibi merkezlerin yerini gemicilik ve ticari merkez olarak Syros adası almaya başladı.¹⁸ Syros'taki verimli işgücü olarak gemi ustaları, öncelikle Osmanlı limanlarında çalışmış, gerekli yetenek ve tecrübeyi kazanmış ve gemi yapımı konusunda uzman ve hiçbir şeyleri olmayan kişiler idi.¹⁹

Syros'a özellikle Osmanlı ticaret rotası üzerindeki Chios adasından (Sakız) gemi ustası ve işçiler gelmekteydi. Yunan bağımsızlığı gibi çalkantılı bir süreçte Sakız'dan gelen bu malzeme ve işgücü, korsan gemilerinin yapımı ve inşasında istihdam edildiler. Benzer şekilde Yunan korsanları, önemli başka bir gemi inşa merkezi olan Skopelos adasından da yararlanarak birçok geminin korsan filolarına katılmasını sağladılar.²⁰ Göç eden kişiler; sadece gemicilik değil aynı zamanda bu ana saha ile ilgili kerestecilik, marangozluk gibi diğer yan iş kollarını ve ilişkilerini de geldikleri yerlerle bağlantıları sayesinde geliştirdiler. Örneğin Syros'a Enos, Kaşot, İos ve Meyis gibi değişik adalardan gemi ustaları gelmekteydiler. Eğriboz'daki yerleşik Limni'liler ise özellikle kereste ticareti için tercih edilmekte ve kiralanmaktaydılar. Bu kesimler bir süre sonra geliştirdikleri becerileri ile zamanla ilgili alanların yetenekli uzmanları haline geldiler.²¹ Yunanistan'dan, Karadeniz

¹⁶ Diğer merkezler, Andros, Kandiye, Coron, Delos, Mycone, Mytilene, Naxia, Patmos, Santorini, Samos, Tenedos, Tino, Stamoalia idi. John Hartley, *Researches in Greece and The Levant*, Elibron Classics, London 1833.

¹⁷ Yazar, İstanbul'dan güneye yol alan gemilerin gidiş ve dönüşlerinde mutlaka Sakız'a uğradığını belirtmektedir. Bernard Randolph, *Ege Takımadaları-Arşipelago*, Çeviren Ümit Koçer, Mataş Yayınları, İstanbul 1998, s. 46-49.

¹⁸ "The Years Following the Revolution the Regrouping of Greek Shipping", *Greek Shipbuilding and Sea faring from Antiquity to Modern Times*, Editör Anna Belinda Firos, Heraklion Museum, Athens 2016, s. 112-111.

¹⁹ Apostolos Delis, *Mediterranean Wooden Shipbuilding: Economy, Technology and Institutions in Syros in the Nineteenth Century*, Brill 2015, s. 45.

²⁰ Apostolos Delis, "A Hub of Piracy in the Aegean: Syros during the Greek War of Independence", *Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean, Fifteenth-Nineteenth Centuries*, Editörler Gelina Harlaftis-Dimitris Dimitropoulos-David J. Starkey, Sylvia Ioannou Foundation, Athens 2016, s. 51.

²¹ Delis, *Mediterranean Wooden*, s. 109

ve Akdeniz'in diğer bölgelerindeki tüccar ve gemi sahiplerinden sürekli taleplerle birlikte gelen finansman, burada Akdeniz'in en önemli ahşap gemi yapım merkezlerinden birini ortaya çıkardı.²²

Aslında kendi doğal akışı içerisinde küçük adalarda servetin el değiştirmesi oldukça hızlı ve keskindir. Bu değişim sosyal ve ekonomik yapıyı da hızlı bir dönüşüme uğratar. Ancak bu değişimi belirleyip keskinleştiren diğer önemli bir faktörü göz ardı etmemek gerekirdi. Bu da olağanüstü karlar sağlayan gemicilik ve ticari faaliyetlerin başka büyük bir ticari ağa, İngiliz ticaret ağına eklenmesi idi.²³ Böylelikle Syros adasındaki gemicilik alanındaki yatırımlar ile Hermopolis kentinin nüfusu 1853'te 20.000'e çıkmış ve Yunanistan'ın en kalabalık ikinci kenti olmuştur.²⁴

Adalar, hem ulaşımı ve ticareti kolaylaştıran limanları, hem de gemi inşa faaliyetleri bakımından uygun tersaneleri aynı merkezlerde sağlaması açısından gelişime oldukça elverişliydi. Örneğin 1837 yılında İngiltere'nin ticaret yaptığı Lemnos, Cos, Hydra, Kıbrıs gibi belli başlı limanların büyük kısmı adalardaydı.²⁵ Özellikle gemi yapım malzemelerinin tedarik edildiği veya ticaretinin yürütüldüğü, gerekli işgücünün organizasyonunun sağlandığı bu merkezler aynı zamanda gemi satışlarının da gerçekleştiği veya kiralandığı yerlerdi. Diğer taraftan adalar arasındaki canlı ve güçlü iş-iletişim ağları, ihtiyaç duyulan merkezlere doğru hammadde ve iş gücü bakımından da bir akışkanlığı sağlamaktaydı. Daha doğrusu söz konusu alandaki önceliğini sürdürebilmesi için buna mecburdu. Adada müşteriler de dâhil olmak üzere arz-talep çerçevesinde elzem işgücü ve malzemenin teminini sağlamak üzere uzmanlaşmış dinamik gruplar ve araçlar, Akdeniz ve Ege'nin ge-

²² 19. Yüzyılın ortalarında İzmir gibi büyük Ege limanlarında dahi transit ticaret için gerekli alt yapıya (deniz sigorta şirketleri, kredi sağlayan kurumlar, hizmet kiralama...vs) sahip olmamaları, Syros'un gelişimini hızlandırmıştır. Apostolos Delis, "Mediterranean Insular Port-city in Transition: Economic Transformations, Spatial Antagonism and the Metamorphosis of Landscape in Nineteenth-century Hermoupolis on the Island of Syros", *Urban History*, 42, 2 (2015), Cambridge University Press, 2014, s. 226; nakliye, gemicilik ve emtianın odak noktası haline gelmekle birlikte Syros, aynı zamanda Yunan ayaklanması esnasında hem Osmanlı hem de Yunan devletleri tarafından bir istihbarat merkezi olarak da öne çıktı. Delis, "A Hub of Piracys...", s. 52.

²³ Gelina Harlaftis, "From Diaspora Traders to Shipping Tycoons: The Vagliano Bros", *The Business History Review*, Vol. 81, No.2, (Summer-2007), The President and Fellows of Harvard College, s. 246.

²⁴ En kalabalık şehir olan Atina'nın nüfusu 31.000 idi. Emile Kolodny, *Îles et Population en Méditerranée Orientale*, Les Éditions ISIS, İstanbul, 2004, s. 14-15.

²⁵ Diğer merkezler, Andros, Kandiye, Coron, Delos, Mycone, Mytilene, Naxia, Patmos, Santorini, Samos, Tenedos, Tino, Stamoalia idi. *Yearly Journal of Trade (1837-1838)*, Editör Charles Pope, London, s. 277.

niş kıyı ve adalarında faaliyet göstermekteydiler.²⁶ Yani anakaradaki herhangi bir gemi yapım merkezine kıyasla adalardaki tersaneler geniş hinterlandlarından kendilerine yönelik işgücü ve malzeme akışı bakımından önemli avantajlara sahiptiler.

Hammadde ve işgücü akışını kolaylaştıran sözü edilen canlı ve güçlü iletişim ağları, Yunan girişimci sermayedarları için de geçerliydi. Başta İngiltere olmak üzere Avrupa ticareti ve denizcilik sermayesi ile sıkı ilişkiler içinde olan Yunan tüccarları, gemi sahipleri ve finansörleri Ege-Akdeniz adalarında büyük ticari merkezlerde yaşamakta veya buralarla aktif ilişki halindeydiler.²⁷ Harlaftis, büyük Yunan diaspora tüccarlarının, deniz aşırı yük taşıyan gemilere sahip olmak yerine, İyon veya Ege denizi adalarındaki gemici şirketlerden lazım olan gemileri kiraladığını belirtmektedir.²⁸ Batı Avrupa'daki bu diaspora tüccarları, denizcilikte gelişmiş Ege ve İyon adalarındaki gemi armatörleri ve tüccarları ile sadece iş yapmıyor, aynı zamanda bunlarla ortaklıklara girişmekteydiler. Bu durum, Yunan sermayesinin ve iş ortaklıklarının niteliğinin ve yöntemlerini belirleyen en önemli unsur idi. Ortak kan bağından (akrabalık) veya adadan olma esasına dayanan, iş ve ortaklık ağlarının adeta dışa kapalı "klüp" şeklinde adlandırabileceğimiz bir sistem geliştirdiler. Bu sistem dışa kapalı olmasına rağmen, sistemdeki üyeler, birbirine yakın ağlarla bağlıydılar.²⁹ Nitekim 1830-1860 arasında Chios (Sakız) ağı, 1870'lerden XX. Yüzyıl başlarına kadar da Ionians (İyon adaları) ağı ortaya çıkacaktı.³⁰

Ortaklık veya iş ilişkilerinin kurulmasında, akraba veya ortak adadan (şehirden) olmak esası hakim olduğundan Yunan sermaye ve denizciliğinin gelişmesinde etnisite ister istemez önemli bir rol oynadı. "Yunanlılık", hem aidiyet duygusundan kaynaklanan güven aracılığıyla kalite güvencesini sağlamakta, hem de sermayenin oluşturulması ve işlem maliyetlerinin düşürülmesinde önemli bir avantaj idi.³¹ Düzenleyici ve güçlü yasal alt yapının olmadığı toplumlarda, ortak menşeden

²⁶ Delis, "A Mediterranean İnsular, s. 226.

²⁷ "The Creation of The Greeck Mercantile Fleet; The Road Towards The Greek Revolution", *Greek Shipbuilding ans Sea faring from Antiquity to Modern Times*, Editör Anna Belinda Firos, Heraklion Museum, Athens 2016, s. 83.

²⁸ Gelina Harlaftis-George Kostelenos, "International Shipping and National Economic Growth: Shipping Earnings and the Greek Economy in the Nineteenth Century", *Economic History Review*, 65/4 (2012), s. 1408.

²⁹ Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Routledge, London 1996, s. 92.

³⁰ Harlaftis, *a.g.e.*, s. 39.

³¹ Costas T. Grammenos-Chong Ju Choi, "The Greek Shipping Industry (Regulatory Change and Evolving Organizational Forms)", *International Studies of Management and Organzation*, 29/1, Global Competitiveness and National Attractiveness (Spring-1999), Taylor and Francis LTD., s. 34.

olma; Chios veya Ionians gibi kulüp benzeri sistemler dâhilinde hile yapan üyelerin cezalandırılmasını ve itaati temin eden kontrol mekanizmalarını mümkün kıldı.³² “Yunanlılık”ı önemli bir unsur haline getiren diğer bir etken ise Yunan hükümetinin mütevazı vergilendirme politikaları idi. Hükümet böylelikle sadece deniz aşırı Grek nakliye şirketlerini Yunanistan’a çekmekle kalmadı aynı zamanda mevcut deniz şirketlerini de içeride tutabildi.³³

XIX. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren ulaşım ve iletişim sistemlerinde gelişmeye başlayan teknolojik yenilikler, birçok alanda olduğu gibi üretim ve ticari alanlarda da büyük değişimlere yol açtı. Buharın ulaşım-üretim araçlarında kullanımını ve iletişim araçlarının gelişmesi artık iş-gündelik hayatta büyük bir hız ve kolaylık sağlamaktaydı. İş ve ticari organizasyonlarında yaşanan kaçınılmaz değişim, Syros’un sağladığı antrepo ve aracı hizmetlerini gereksizleştirdi.³⁴ 1880’lerden sonra teknolojik gelişmeler sonucunda ahşap gemi yapımı gerilemeye başladı. Harlaftis, 1880-1914 arası Yunan gemiciliğinin, nakliyede buharlı gemilerin kullanımının artması ile taşıma ücretlerinin düştüğünü, işsizliğin arttığını, Yunan yelkenli gemi filolarının gerilemeye başladığını söyler. Tüm bu olumsuzlukların sonucunda Yunan denizcilik merkezlerinde gemi inşa faaliyetlerinin sona erdiğini belirtmektedir.³⁵ Yunan buharlı gemi sanayinin gelişmesinde diaspora tüccarları ve gemi sahipleri öncü rol oynadılar, yeni ve pahalı buhar teknolojilerine yatırımların % 65’ini bu kesim gerçekleştirmişti.³⁶ 1880’ler ve 1890’larda İngiliz buharlı gemileri liderliği ele geçirmişlerse de buharlı teknolojiye uyum sağlandıktan sonra Yunan filosu tekrar İngiltere’yi yakalamıştır.³⁷ Ancak çalışmamızın çerçevesi, ahşap gemi sanayi olduğu için buharlı gemi inşası üzerinde durulmayacaktır.

Osmanlı Devleti İçin Kronik Sorun; Kaçak Ahşap Gemi Yapımı ve Satışı

XIX. Yüzyıl Osmanlı deniz gücü açısından oldukça zor yıllardı ve Osmanlı donanması büyük darbeler almıştı. Bunlardan ilki, Osmanlı donanmasının Navarin’de (20 Ekim 1827) bir diğeri ise donanmanın Sinop baskınında Ruslar tarafın-

³² Grammenos-Choi a.g.m., s. 37.

³³ Harlaftis, “From Diaspora”, s. 242; Grammenos-Choi, a.g.m., s. 35.

³⁴ Delis, “Mediterranean Insular Port”, s. 226.

³⁵ Harlaftis-Kostelenos, “International Shipping”, s. 1421.

³⁶ Harlaftis-Kostelenos, a.g.m., s. 1408.

³⁷ Harlaftis, “From Diaspora”, s. 247; 1893’te Corinth Kanalı’nın açılması ile Yunan buharlı filosu hızlı bir gelişim içerisine girmiş, 1887-1895 arası dönemde 260.000 olan tonaj, 391.000’e çıkmıştı. Pepelasis, a.g.m., s. 180.

dan yakılması idi (30 Kasım 1853).³⁸ Bu baskınlar, sadece teknik yönden bir kayıp değil aynı zamanda yetmiş insan gücünün de kaybı anlamına gelmekteydi.

Diğer taraftan Paris Antlaşması ile Karadeniz'in tarafsızlığı ilkesi, Karadeniz sahillerindeki tersanelerin çalıştırılmamasını, dolayısıyla donanmayı geliştirme yönünde hükümetin projelerini aksatmaktaydı.³⁹ XIX. Yüzyılda buharlı gemilerin gelişmesi ile donanmasını modernleştirme gayretinde olan hükümet, dışa bağımlı bir siyaset izlemek zorunda kaldı ve bu ise tersanenin giderlerini büyük oranda artırmaktaydı.⁴⁰ Donanmanın modernleştirilmesi çalışmalarının yanı sıra ahşap gemi yapımı da devam etmekteydi.

Adalar öteden beri önemli gemi yapım merkezleriydi. Rodos'ta daha çok donanma için gemi inşa edilirken, Akdeniz'de bulunan donanmada tamirlik gemiler de buraya gelirdi. Ticaret gemileri, daha çok Kaşot, Kerpe gibi adalarda yapılırdı. Bunlardan Kaşot, zaman zaman savaş gemilerine tamir hizmetleri vermekteydi.⁴¹ Bu adalar, diğer adalardan farklı olarak Osmanlı yönetimin zayıflaması ile gemicilik faaliyetlerini geliştirebildiler. Yunan bağımsızlığı sonrasında ise Osmanlı'nın karşı tedbirler almasına rağmen Akdeniz'deki ticari ağlara kendi çaplarında katılmaya çalıştılar. Bu konuda bayağı da başarılı oldular.

Hükümet bir taraftan gemicilik ve denizcilik alanındaki Gayrimüslim etkisini zayıflatmaya çalışırken öte taraftan donanma ve filosunu geliştirme gayretlerine girişti. Ancak bu iki unsur birbirlerine girift şekilde bağlıydı; çünkü denizcilik alanında başta Rumlar olmak üzere Müslim olmayan unsurların etkinlikleri ve gelenekleri Osmanlı deniz gücü açısından çok önemliydi. Bu nedenle özellikle Yunan isyanı sonrasında yaşanan darboğazı aşabilmek adına ihtiyaç duyulan ticari gemi filosunu genişletmek üzere 1824 tarihli bir nizamname yayımlandı. Buna göre yeni inşa edilecek ticari gemilerin taşıma kapasitesi 8.000 kileden (296 m küp) aşağı olmamalıydı.⁴² Bir yıl sonraki nizamname ile sahibi ve kaptanı zımmi olan gemilerin kapasitesi 5.000 kile (185 m küp) ile sınırlandırılıp bundan fazla kapasiteye sahip

³⁸ Gencer, *a.g.e.*, s. 108, 113; Jonathan Grant, "The Sword of the Sultan: Ottoman Arms Imports, (1854-1914)", *The Journal of Military History*, 66/1 (JAN. 2002), s. 17-24.

³⁹ Gencer, *a.g.e.*, s.230

⁴⁰ Gencer, *a.g.e.*, s. 213.

⁴¹ Ali Fuad Öreç, *Yakın Dönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Adalar*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2006, s. 507.

⁴² Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletler ve Miri Ticaret Teşebbüsü", *Belleten*, LV/ 214, 1991 (Aralık), s. 701.

gemilerin Müslümanlara satılması istenmişti.⁴³ Söz konusu düzenlemeler, gemilerin kapasitesini sahiplerinin dini statülerine göre belirleyen esaslardı. Bu esaslara rağmen, sonraki tarihlerde Rodos muhafızı Hafız Paşa'nın adalar halkından gemi yapmak isteyenlere tersane tarafından bir sınır getirilerek izin verilmesini talep etmesi⁴⁴, ilgili bölge idarecilerinden gelen arzlarda kaç kileliğe kadar gemi yapımına izin verileceği ve nasıl bir prosedür izleneceği, usulsüz gemi yapanlar hakkında ne gibi bir işlem yapılması gerektiği gibi hususlar sürekli gündemdedi. Anlaşılan getirilen bu düzenlemelerin uygulanmasında bir takım sıkıntılar ve belirsizlikler vardı. Gemi yapımı, satışı ve kullanımı ile ilgili önemli düzenlemeler sonraki yıllarda titizlikle ele alınacaktı.

Gemi yapımı ile ilgili olarak devletin zaman içerisinde nasıl bir düzenlemeye gittiği ve ne gibi tedbirler aldığı yazışmalardan tespit etmek mümkündür. Nitekim gemi inşa etmek isteyenlere, kaç kileliğe kadar ruhsat verileceğine dair gelen 1847 tarihli bir yazı⁴⁵ üzerine 23 Mayıs 1846 tarihli Liman Odası nizamnamesinin ilgili kararına göre, devlete veya şahsa ait ormanlardan bina, kayık veya savaş gemisi dışında küçük ticari gemiler için kesim yapılabileceği bildirilmekteydi. İnşa edilecek gemi 15.000 kileden fazla ise Tersane-i Amire'ye müracaat edilip belirli bir harç ödemek kaydıyla verilen ruhsata göre inşası mümkün olacaktı.⁴⁶ 15.000 kileden daha az ise yine aynı tarihli nizamname kaydına göre Tersane ve liman odasına bilgi verilerek geminin yapılacağı mahalli meclislerden irade alınması esası getirildi.⁴⁷ Belgelerde "mahalli meclisler" şeklinde geçen ibare, muhtemelen geminin yapıldığı yerlerdeki vilayet veya kaza meclislerini ifade etmekteydi.⁴⁸ Bununla birlikte Kerpe adası sakinlerinin ruhsat için İstanbul'a gidiş geliş masraflarının fazla tutması nedeniyle mahallinden ruhsat verilmesine dair taleplerinin kabul edilmesi gibi bazı özel durumlarda yukarıda belirtilen düzenlemeler dışına çıkılabilmekteydi.⁴⁹ Yine yapılan geminin belirlenen ölçülerde ve mahiyette yapıp

⁴³ İdris Turna-A. Emre Pirim, "Çektirme Gemisinin Tarihi ve Dönemin Ticari Faaliyetlerindeki Rolü Üzerine Bir İnceleme", *OÜSBİAD*, Temmuz, 2015, s. 122.

⁴⁴ *BOA, HAT*. 574-28124, Gurre-i Z 1252 (6 Nisan 1837).

⁴⁵ *BOA, MVL*. 53-38, 4 Ra 63 (20 Şubat 1847), Lef. 2.

⁴⁶ *BOA, MVL*. 53-38, Tarihsiz, Lef.1.

⁴⁷ *BOA, A.MKT*. 212-37, 17 N 65 (6 Ağustos 1849); Bahriye Meclisi'nin gemi yapım ve satışlarıyla ilgili bir belgede 1847 tarihli düzenleme ile 15.000 kileden aşağı gemilerin Tersane-i Amire ve Liman İdaresi bilgisi dahilinde yapılabileceğine dair bilgi verilmekteydi. *BOA, İ.MVL.*, 198-6148, 11 M 1267 (16 Kasım 1850), lef. 3.

⁴⁸ *BOA, A.MKT*. 123-44, 21 Ca 64 (25 Nisan 1848), lef.1-2.

⁴⁹ Bunun üzerine denize indirilmiş ya da henüz tezgahlarda olan 20 kadar gemiye teşekkür için Osmanlı bandırası çekilmiştir. *BOA, İ.DH*. 598-416, 13 C 1286 (20 Eylül 1869).

yapılmadığının kontrollerinin ise titizlikle yapılması özellikle emredilmekteydi.

İnşa ile ilgili diğer bir kısıtlayıcı esas ise eğer gemi 15.000 kilelikten fazla ise getirilen kefillik uygulaması idi. Buna göre gemiyi yapıracak kişi ile kendisine kefil olacak kişiler arasında kefalet senedi hazırlandıktan ve liman defterlerine kaydedildikten sonra Tersane'den izin verilmekteydi.⁵⁰ 1852'de usulsüz ve ruhsatsız yapıldığı tespit edilmiş inşa aşamasındaki gemilerin de kefile bağlanıp izin tezkiresi aldıktan sonra inşalarına izin veren bir uygulama getirildi.⁵¹ Gemi inşa ruhsatnamelerinde üzerinde durulan diğer şartlar yabancı uyruklu kişilerle ortak gemi yapımına girişilmemesi ve geminin kendi malı olması koşulları idi.⁵² Yine de Osmanlı tebaası kişiler zaman zaman yabancılarla ortaklıklara girişmekte hatta herhangi bir sorun olduğunda ortağın tabii olduğu konsoloslar çözüm için devreye girebilmekteydiler. Nitekim Osmanlı tebaası Herkit'li Nikola, Yunan uyruklu Vasili ile ortak yaptırdığı gemi ile ilgili anlaşmazlık nedeniyle Rodos'taki Yunan konsolosuna başvurarak Dimitri'nin yargılanmak üzere getirilmesi talebinde bulunmuştu.⁵³ Anlaşılan taraflar zaten Osmanlı Hükümeti'nin asla onaylamayacağı yasal olmayan bu faaliyetlerinde konsolosları, sorumlu merciler olarak görmekte ve bazı çözüm mekanizmalarını işletmeye çalışmaktaydılar.

Yaşanan sıkıntılar sadece kaçak gemi yapımı değil aynı zamanda ruhsatnamede belirtilen ölçülere uyulmaması da bir başka sorun teşkil etmekteydi. Örneğin yukarıda bahsi geçen Nikola'nın ruhsatında geminin tavlı 13 arşın iken gemi 19 arşın tavlında yaptırılmıştı.⁵⁴ Ruhsatta belirlenenden genellikle 7-8 arşın daha uzun ve daha büyük ebatlarda yapılan bu gemilerin tespiti ve gerekli önlemlerin alınması ancak ya bir sorun çıktığında ya da ihbarlar neticesinde mümkün olabilmekteydi.⁵⁵ Sorumluların cezalandırılmadığı sürece bu gibi uygunsuzlukların yaygınlaşacağından endişelenen resmi yetkililer, Nikola örneğinde görüldüğü üzere başkalarına da örnek olması açısından hapis cezasını uygun görmüşlerdi.

⁵⁰ Sakız'daki Eflaklı Osmanlı tebaası tüccarına, Eflak Kapı Çukadarı kefil olmuştu. *BOA, A.MKT.* 228-79, Gurre-i Ra 1265 (Aralık 1849), lef. 3

⁵¹ *BOA, İ. MVL.* 233-8095, Selh-i Ra 68 (Haziran 1852), lef. 2

⁵² *BOA, A.MKT.* 228-79, Gurre-i Ra 1265 (Aralık 1849), lef. 2

⁵³ Dimitri konsolosun arzıyla getirilerek Rodos'ta mahkemeye çıkarıldı. *BOA, İ. MVL.* 227- 7749, 5 L 67 (3 Ağustos 1851), lef. 2.

⁵⁴ *BOA, İ. MVL.* 227- 7749, 15 S 67 (20 Aralık 1850), lef. 3.

⁵⁵ Sisam (Samos) adasında 15.000 keyle kadar ruhsatsız gemi inşa edenlerle ilgili ada kaymakamına yapılan ihbar. *BOA, A.MKTUM.* 240-70, 20 L 1272 (24 Haziran 1856); Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi'nin arzı. *BOA, İ.MVL.*, 291- 17058, 2 L 73 (26 Mayıs 1856), lef. 1; Herkit'li Nikola ile Yunan tebaası Nikola arasında yaşanan sorun için bkz: *BOA, İ. MVL.* 227- 7749, 5 L 67 (3 Ağustos 1851), lef. 2.

Ancak sorumluların cezalandırılması ile problem çözümlenmiş olmuyordu; çünkü ortada bir de yapım aşamasında olan veya yapımı bitmiş geminin akıbetinin ne olacağı sorunu vardı. Bu durumda izlenen yol genellikle gemi, İstanbul'a getirilip liman odası tarafından satıldıktan sonra sahiplerine düşen paranın verilmesiydi.⁵⁶ Ruhsatnamelere aykırı gemi yapımında bu işi yapanlar kadar, yapım aşamasında gerekli kontrolleri yapmayan veya buna göz yuman mahalli müdür ve memurların da sorumlulukları vardı. Bu nedenle hem gemi inşa edenlere hem de sorumlu memurlara gerekli tembihlerin yapılması konusunda bölge yöneticilerine tebligatlar gönderilmekteydi.⁵⁷ Özellikle küçük adalardaki sosyal ve iktisadi dinamiklerin kırılmalı ve hassaslığı nedeniyle bazen en küçük bir adli vaka veya söylenti bile buralarda büyük karmaşaya neden olabilmekteydi.⁵⁸ Bununla birlikte adalarda merkezi otoritenin zayıflığı ve ada yaşamındaki güçlü hizip veya ittifak blokları, alınan kararların veya denetimlerin uygulanmasını güçleştirmekteydi. Aslında benzer emirlerin farklı bölgelere gönderilmesinden kaçak gemi yapımının sadece Akdeniz ve çevresi ile sınırlı kalmadığı anlaşılmaktadır.⁵⁹

Sadece yapım aşamasını değil yapımı bittikten sonra da gemilerin kontrollerini sağlamak için getirilen diğer bir uygulama ise liman odasına başvurular neticesinde Kaptan Paşa veya Tersane-i Amire tarafından verilecek olan "sened-i bahr" idi. Aslında bu uygulama, XVIII. Yüzyıl sonlarından itibaren başlamışsa da Yunan isyanı esnasında ve sonrasında yaygınlaşmıştı.⁶⁰ Özellikle Geminin çeşidi,

⁵⁶ *BOA, İ. MVL*, 227- 7749, 13 S 68 (8 Aralık 1851), lef. 7; *BOA, A.MKT.MVL* 31-15, selh-i L 66 (Eylül 1850); ancak daha erken tarihlerde Kerpe'li Reis'in ruhsata aykırı yapımı bitip denize indirilen gemisi ile ilgili herhangi bir yaptırım ya da satış işlemi uygulanmamıştı. Bu ise ya konuyla ilgili standart bir uygulamanın olmadığını ya da geminin satılıp paralarının ortaklar arasında bölüşülmesi yönteminin sonradan çıktığını düşündürmektedir. *BOA, HAT*, 574-28124, Gurre-i Z 1252 (6 Nisan 1837)

⁵⁷ Bahriye Meclisi'nin 22 R 1268 (14 Şubat 1852) tarihli tezkiresi ve Meclis-i Vala'nın 13 S 1268 (8 Aralık 1851) tarihli ilamı. *BOA, İ. MVL.*, 227- 7749, 13 S 68 (8 Aralık 1851), lef. 5-7;

⁵⁸ Kaşot adası sakinlerinden birinin İskenderiye'de aynı adadan biri tarafından öldürüldüğü söylentileri nedeniyle çıkan kargaşanın bastırılması uzun zaman almıştı. Olaya karışanların adadan kaçmak amacıyla kaçak gemi inşa ettiklerine dair söylentilerin araştırılması ve suçluların cezalandırılarak kargaşanın bastırılması için adaya memurlar gönderildi. *BOA, A.MKT. MVL* 52-3, 14 C 68 (6 Mart 1852)

⁵⁹ Selanik Valisinin ruhsatsız ve ruhsatta belirtilen ölçüler dışında gemi yapımının yasaklanması, tersane kerestesinin korunması yolunda merkeze gönderdiği arz. *BOA, A.MKT.UM* 50-62, Gurre-i Ca 68 (2 Mart 1852), lef.1, Tolcu (?) sahilinde ruhsatsız Yunan veya yabancı uyruklu kişilerin gemi yaptırduklarına dair. *BOA, A.AMD. 28-100*, 18 RA 1267 (21 Ocak 1851)

⁶⁰ İlhan Ekinci, "Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6/26, Güz-2013, s. 84-89; Ekinci, Osmanlı arşivinde en erken kayıtlı sened-i bahriyenin 20 Mart 1823 tarihli olduğunu belirtmektedir. Bkz. Ekinci, a.g.m., s. 86. Bizim ulaşabildiğimiz en erken tarihli belge; İstanköy'lü Hacı Mehmet Reis'in Kaşot'ta yaptırdığı 500 keylik gulet cinsi gemi için verilen 15 Ekim 1820 tarihli bahriye senedir. *BOA, A.DVN* 144-56, 7 M 1236 (15 Ekim 1820).

sahibi ve var ise ortakları, kaptanı, boyutları, inşa edildiği yer gibi bilgileri içeren sened-i bahr ile Yunan isyanı esnasında farklı bandıralar çeken Rum gemilerinin neden oldukları başta güvenlik olmak üzere kaçakçılık ve ticari sorunlar giderilmeye çalışıldı.⁶¹ Ayrıca yabancı ülke tersanelerinde yaptırılmış, sahibi yabancı uyruklu olan gemilere de gerekli araştırmalar sonrasında bahriye senedinin verildiği görülmekteydi.⁶² Bu durum, ticari gemilerin faaliyetlerini denetlemek konusundaki devletin hassasiyetini göstermesi açısından ilginçtir. Aslında bir tedbir olarak uygulamaya konmuş olan bu senetlerin geminin sahipleri ya da mülkiyet hisseleri değiştiği takdirde yenilediği anlaşılmaktadır.⁶³ Her ne kadar isyan esnasında ve sonrasında yaygınlaşmış bir tedbir olarak bu uygulamanın bir diğer yönü de Osmanlı deniz gücünün ve ticaretinin geliştirilmesi açısından önemi idi. Çünkü bu senetler vasıtasıyla, merkezi otorite hem gemi yapım ve satış aşamasında kontrolü elinde bulunduracak ve hem de bu gemilerle yapılacak ticaretin niteliğini ve yönünü belirleyecek önemli bir vasıtaya sahip olacaktı.

Ancak işlerin her zaman nizamnameler veya düzenlemeler çerçevesinde gitmediğini arşiv belgelerine konuyla ilgili yansıyan sayısız örneklerden çıkarabilmekteyiz. Nitekim Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi tarafından Meyis ve Kaşot adasındaki ruhsatsız gemi yapımını araştırma için bir briç gemi 26 Mayıs 1856'da Kaşot'a gönderildi. Nihayetinde Meyis tezgâhlarında 13 briç ve 5 gavletenin ruhsatlı, ruhsat alınıp henüz inşasına başlanmamış 14 adet geminin olduğu, Kaşot adasında ise 34 briç gemiden 14'ünün ruhsatlı, 20'sinin ise ruhsatsız olduğu tespit edildi.⁶⁴ Vali'nin özellikle Meyis adasında yapılan gemi adetiyle ilgili verdiği rakamlar, XIX. Yüzyıl kaynaklarından "Illustrated Universal Gazetteer" de adada yıllık ortalama 30 kadar geminin yapıldığı bilgisi ile uyusmaktadır.⁶⁵ "Meyis ve Kaşot adaları, Bahr-i Sefid'de adeta bir büyük gemi fabrikası heyetine girmiş" olduğunu dile geti-

⁶¹ Kaşot'ta inşa edilen Yani Andon'un kaptanı ve sahibi olduğu 3.000 keyllik gulet geminin liman defterlerine kaydolunduktan sonra bahriye senedinin verilmesine dair. *BOA, A.DVN.* 145-73, 29 Muharrem 1276 (28 Ağustos 1859). Limni'de inşa edilen gemiler için bahriye senetlerinin gönderilmesine dair Liman memurunun 9 adet arzı. *BOA, A.DVN.* 150-38, 3 Şaban 1279 (24 Ocak 1863).

⁶² Belçika'lı Yani Dimitri'nin kaptanı olduğu Syros'ta yaptırılmış 2.000 kilelik 16 zira tavlında bombardan geminin Belçika'lı Limon'un malı olarak sened-i bahriyesinin verilmesine dair. *BOA, A.DVN.*, 84-90, 21 R 69 (1 Şubat 1853).

⁶³ Girit'te oturan Potanik (?) ve ortağı Yani'nin borçlarından dolayı sahibi oldukları briç geminin satılarak borçlarının ödenmesine yönelik Girit Meclisi'nin verdiği ilamının bir nüshasının bahriye senedinin yenilenmesi için gönderilmesine dair. *BOA, A.MKT.DV.*, 43-17, 16 Z 1267 (12 Ekim 1851)

⁶⁴ *BOA, İ.MVL.*, 291- 17058, 2 L 73 (26 Mayıs 1856), lef. 1

⁶⁵ *Illustrated Universal Gazetteer*, (Ed. W. F. Ainsworth, Esq. F.R.G.S. ETC.), John Maxwell and Compony, London, Nov. 1860, s. 315.

ren Vali, Bahr-i Sefid adalarında yıllık 100'e yakın gemi yapıldığı, halkın bununla da yetinmeyip, sahillerden kestikleri keresteleri gemilerine yükleyerek Sire (Chios) adasına naklettiklerini belirtmektedir.⁶⁶

Osmanlı Devleti'nin adalar üzerinde denetimi zayıf iken buralardaki ruhsatsız gemi yapımından nasıl haberdar olduğu sorusu akla gelmektedir. Aslında yetkililerin, adalarda veya diğer yerlerde devam ettirilen kaçak gemi faaliyetleriyle ilgili en önemli haber kaynakları ihbarlardı.⁶⁷ Başka bir görev veya teftiş gezileri de bu kaçak inşa faaliyetlerinin ortaya çıkarılmasında etkili olabilirdi. Örneğin Maşuk Paşa'nın adalardaki idari reformlarla ilgili yaptığı teftiş gezisinde, Anadolu ormanlarından temin edilen kerestelerle Kaşot'ta 20 geminin inşasının bittiğini, 20 den fazla geminin ise inşa aşamasında olduğunu tespit etmişti.⁶⁸ Bazen ise adalardaki görevli konsolos veya konsolos memurları da merkeze adalardaki gemi yapım faaliyetleri ile ilgili bilgiler vermekteydiler. Ancak bu gibi durumlar çok nadir olmakta ve genellikle herhangi bir sorun yaşandığında bu sorun çerçevesinde ikincil olarak bu konulara değinilmekteydi. Örneğin Mevis adasında bir İngiliz gemisinin yükünün yağmalanması üzerine Rodos İngiliz konsolosu, halihazırda 200-500 tonlata arasında 10 geminin yapılmakta olduğu 14'ne başladığı Mevis'in gelen-giden gemiler için önemli bir yer olması nedeniyle deniz işleri bakımından önemine değinmekteydi.⁶⁹

Gemi Satışı

Kaçak gemi yapımı ve satışıyla ilgili standart bir uygulamanın olmaması taşrada konu ile ilgili nasıl bir yol izleneceğine dair kafa karışıklığına yol açmaktaydı. Bu nedenle merkez ile yazışmalarında sık sık bu konularla ilgili sorunlar gündeme gelmekteydi. Kaçak inşa ve satışlarla ilgili merkeze giden şikâyetler karşısında gerekli düzenlemeler için harekete geçildi. Taşra tezgâhlarında izinsiz yapılan gemilerin yabancılara satıldığı yolundaki şikâyetlerin doğru olup olmadığı, bu gemi satışlarının ticari bakımdan devlete nasıl bir etkisinin olduğu, hâlihazırda yabancı uyruklu kişilerin gemi yaptırıp yaptırmadıkları ve ücretlerinin neye göre belirlendiği konularına dair Meclis-i Vala, ilgili birimlerden bilgi istedi. Yabancılara gemi

⁶⁶ BOA, *İMLV*, 291- 17058, 2 L 73 (26 Mayıs 1856), lef. 1

⁶⁷ Cezayir- Bahr-i Sefid valisi, gönderdiği arzda Kaşot ve Mevis adasında kaçak gemi yapımı ve satışı ile ilgili ihbarlar geldiğini bildirmekteydi. BOA, *İMLV*, 291- 17058, 2 L 73 (26 Mayıs 1856), lef. 1; Sisam halkından birinin izinsiz 15.000 kilelik gemi inşa eden kişiyi kaymakama ve merkeze bildirmesine dair arzı. BOA, *A.MKTUM*, 240-70, 20 L 1272 (24 Haziran 1856).

⁶⁸ BOA, *A.MKT*, 144-71, 11 N 1264 (11 Ağustos 1848), lef. 2.

⁶⁹ BOA, *HR. MKT*, 188-13, tarihsiz, lef. 3.

satışı ile ilgili ne Liman idaresinde ne de tersanede bir bilgiye rastlanmadığı gibi yabancıların taşra tezgâhlarında gemi yaptırdıklarıyla ilgili herhangi bir örnek de yoktu.

Şimdiye kadar konuyla ilgili belli başlı düzenlemeler ve emirler aslında yok değildi. Bahriye ve Kaptan Paşa'nın verdiği bilgilere göre öncesinde yabancılara gemi satışı yasak iken 13 Mayıs 1839 tarihinde çıkarılan bir ferman ile serbest bırakılmıştı. Bu aslında Tanzimat Fermanı'nın iktisadi –ticari bağlamda amaçladığı hedeflere doğrudan hizmet edebilecek bir durumdu. Ancak mahzurlar doğuracağı düşüncesiyle 10 Mayıs 1840 tarihli başka bir ferman ile satış için gerekli senedin liman tarafından verilmesi esası getirildi.⁷⁰ Uygulamalara bakıldığında bu esasın daha çok inşası yeni bitmiş gemilerin satışıyla ilgili olduğu tespit edilmektedir.⁷¹ Böylelikle en azından satış işlemlerinin kontrolü mümkün olabilecekti. 14 Mayıs 1847 tarihli ilmühaberde, satışın ancak limanda gerçekleşebileceği ifadesinden satış faaliyetlerinin daha sıkı takip edildiğini anlamaktayız.⁷² Konuyla ilgili aşama aşama kontrolü sağlama amaçlı düzenlemeler vaki iken diğer taraftan bu esasları tümüyle geçersiz kılacak 1839 tarihli yabancılara ve Eflâklılara gemi satılmaması konusunda bir buyruldu da söz konusuydu. Bu buyrulduya rağmen realitede 1839 ve 1847 tarihli fermanlara dayanılarak gemisini satmak isteyenlere ruhsat verilebilmekteydi.⁷³

Meclis-i Vala, tersane düzenine zarar vermemek şartıyla tebaanın gerek kendi kullanımları için gerekse yabancılara satmak için olsun ticari gemi inşa etmelerinin herhangi bir zararı olmadığını düşünmekteydi. Kaldı ki gemi inşası ile ticaret gelişecek, ülke mamur hale gelecek ve millet bundan faydalanacaktı. Ayrıca gemi satışlarının menedilmesinin, öncesinde yayınlanmış iradelere ve Tanzimat'a aykırı olacağı gerekçesi ile hangi amaçla olur ise olsun tersaneden ruhsat alındıktan sonra istenen mahalde inşaya başlamalarına izin verilmesi esası aynen kabul edildi. Fakat diğer taraftan da kaçak inşa faaliyetlerinin zararlı olacağı aşıkardı. Bu nedenle 25 Ocak 1851 tarihinde Meclis tarafından getirilen yenilik sadece ruhsatsız gemi inşa edenlerin ve kaçak kereste kesenlerin menedilip tutuklanmaları

⁷⁰ BOA, İ.MVL. 198-6148, 11 M 67 (16 Kasım 1850), lef. 2-3; BOA, MVL. 53-38, Tarihsiz , lef.1.

⁷¹ Buna göre yeni inşa edilen gemiler, denize indirildikten sonra İstanbul'a getirilip "bahriye senedi"ni aldıktan sonra satış işlemi gerçekleştirilebilirdi. BOA, İ. MVL 227- 7749, 22 R 68 (14 Şubat 1852), lef. 5.

⁷² BOA, İ.MVL. 198-6148, 11 M 67 (16 Kasım 1850), lef. 2-3; BOA, MVL. 53-38, Tarihsiz , lef.1.

⁷³ Divan-ı Hümayun Kaleminden Meclis-i Vala'ya gönderilen tezkire. BOA., İ.MVL. 198-6148, 20 Ra 1267, (23 Ocak 1851), lef. 4-5.

idi.⁷⁴ Ancak bu karara rağmen 26 Mayıs 1856 tarihli Bahr-i Sefid valisinin kaçak ve kanunsuz gemi yapanlar hakkında ne şekilde davranılacağını gösteren “*talimat-ı mahsusa*” bulunmadığından şikayetçi olması⁷⁵, alınan kararın uygulanmasında sıkıntılar olduğunu göstermektedir. Yabancılar gemi satışları ile her ne kadar Bahriye Meclisi, satışların gemi inşa faaliyetlerini artıracığına dair olumsuz görüş belirtmişse de “teksir-i ticaret ve menfaati müstelzem olacağı” düşüncesiyle bu göz ardı edildi.⁷⁶ Artan inşa faaliyetleri nedeniyle mevcut durumda sahile 7-8 saat mesafede olan ormanların birkaç sene zarfında 20-30 saat mesafeye çıkacağını, bu yerlerde tekrar ormanın yetişmesinin 30-40 yıl alacağını öne süren Meclis, aslında pek de haksız sayılmazdı. Tersane-i amire hazinesi ve donanma doğal olarak bundan zarar görecekti.⁷⁷

Yabancı ülkelere gemi satışının bir başka nedeni ise miri hizmetlerin fazlalığı ve ağırlığı idi. Kaptan Paşa'ya göre bu hizmetlerde kullanılmaması için satışlar genellikle Eflak ve Boğdan tüccarlarına yapılmakta ancak bunlardan da Yunanlılar satın almaktaydı. Anlaşılan dışarıya gemi satışları bir hayli fazla olmalıydı ki bu gidişle Osmanlı tüccarı elinde gemi kalmayacağı endişesiyle 1853'te yabancı ülkelere gemi satışının yasaklanmasına karar verildi.⁷⁸

Satışların kanunen yasaklanmasına rağmen kaçak yapımları önleyebilmek için getirilen bir diğer tedbir ise Bahr-i Sefid adalarına kereste verilmemesi idi. Adalardaki gemi yapımı için kereste genellikle Menteşe, Antalya, Alanya'dan temin edildiğinden bölge yöneticilerine 3 Ocak 1859'da bu yolda emirler gönderildi. Bu emirler birçok kez kereste mültezimlerinin çıkarları doğrultusunda yerine getirilememekteydi. Bu nedenle mültezimlerin denetimlerinin yapılmadığı sürece adalarda usulsüz inşa faaliyetlerinin de engellenemeyeceği gerçeği ortada idi. Bu defa bölge yöneticilerinden etkili kontrol mekanizmalarının kurulması istendi.⁷⁹ Bununla birlikte mahalli yetkililerden bölgelerindeki yapım aşamasında veya yapımı bitmiş gemilerin boyutlarını ve sahiplerini bildiren listelerin istenmesi usulsüz gemi inşasının önüne geçebilmek adına alınan tedbirlerden bir diğeri idi.⁸⁰ Bu du-

⁷⁴ Meclis-i Vala, bu yolda aldığı kararı Kaptan Paşa'ya ve sahil memurlarına ve Hariciye Nezaretî'ne duyurmak üzere bir irade yayımlanmıştır. *BOA, İ.MVL.* 198-6148, 20 Ra 1267, (23 Ocak 1851), lef. 4-5 *BOA, A.MKT.MVL.* 39-66, 17 Ra 68 (10 Ocak 1852).

⁷⁵ *BOA, İ.MVL.* 291- 17058, 2 L 73 (26 Mayıs 1856), lef. 1.

⁷⁶ *BOA, İ. HR.* 68-3339, 6 Za 66 (13 Eylül 1850).

⁷⁷ *BOA, İ.MVL.* 198-6148, 11 M 67 (16 Kasım 1850), lef. 3.

⁷⁸ *BOA. A.MKT.NZD.* 113-55, 2 S 70 (4 Kasım 1853).

⁷⁹ *BOA. A.MKT.UM.* 339-78, 28 Ca 1275 (3 Ocak 1859).

⁸⁰ *BOA. A.MKT.* 182-75, 24 R 45 (23 Ekim 1829), lef. 1-2.

rumda hükümet, ihtiyaç durumunda hangi bölgede ne kadar geminin olduğunu bilmekle birlikte diğer taraftan taşrada yapılan gemilerin yasal olup olmadıklarını Tersane-i Amire kayıtlarına göre tespit edebilecekti.

Bu kadar geniş çaplı kaçak gemi yapımı ne anlama gelmekteydi? Bu sorunun cevabı aslında Yunan ahşap gemiciliğinin gelişimi bölümünde değinildiği üzere bir nevi yaşanan sürecin sonucuydu. Kaçak veya usulsüz yapılan bu gemiler, yalnızca Yunan pazarlarında değil çeşitli Avrupa limanlarında da satılmaktaydı.⁸¹ Yunan piyasalarında en çok rağbet edilen Syros adası idi. Gemi sahiplerinin ruhsatlarında belirtilen ölçülere riayet etmeyip daha büyük ebatlarda gemi inşa etmelerinin nedenlerinden biri de bu kârlı gemi pazarları idi. Bu pazarlara yönelik ticareti yapılan diğer önemli kaçak mallar, Anadolu sahilleri ve adalarından elde edilen kereste ve mamülleri idi. Adalarda, bu denli genel ve kârlı bir hal almış olan kaçak gemi yapımı ve satışından maliye, “vergi”, “gümrük” gibi herhangi bir ödeme alamadığından mahrum kalmaktaydı. Her ne kadar kaçak satışlardan herhangi bir vergi alınması beklenemez ise de belgelerden yasal gemi satışlarından da vergi alınmadığının tespit edilmiş olması oldukça dikkat çekicidir. Bu özellikle Rodos ve çevresindeki küçük adalar ile ilgili bir durumdu. Sadece Sakız adasından “gümrük” ve “ruhsatiye” adıyla bir miktar para tahsil edilmekteydi.⁸²

Bununla birlikte yasal gemi satışlarında gemi sahiplerinin, hissedarlarının ve kaptanlarının değişmesi dolayısıyla sened-i bahrilerinin yenilenmesi aşamasında bir miktar para alındığına değinilmişti. Ancak bu, satış nedeniyle değil, yukarıda değinildiği üzere mülkiyetin el değiştirmesi ile ilgili bir uygulama idi. Muhtemelen yabancılara gemi satış yasağını kaldıran 13 Mayıs 1839 tarihli ferman⁸³ ile Tanzimat döneminin ticari-iktisadi ikliminde gemi satışlarında vergi alınmasından vazgeçildi. Fakat bu serbestlik doğal olarak hükümetin bir türlü denetleyemediği kaçak gemi yapımını ve satışlarını artıran bir durum idi. Artık kronik bir sorun haline gelmiş kereste kaçakçılığının boyutları dikkate alınırca oldukça ucuza mal edilen bu gemilerin satışından büyük kârlar elde edilebilmekteydi ve devlet bu faaliyetlerden nemalanamamaktaydı. Hazineye gelir sağlanması için uzunluğuna ve kapasitesine göre münasip miktarlarda arşın başına “ruhsatiye” veyahut satışlar-

⁸¹ Meyisilerin yılda ortalama 30 kadar gemi yapıp bunların Türk veya Avrupa limanlarında satılması dair bkz: *Illustrated Universal Gazetteer*, s. 315. Bahr-i Sefid Valisi ise Akdeniz adalarından yıllık 100 kadar geminin yapılıp Syros başta olmak üzere diğer limanlarda satıldığını dile getirir. *BOA. İ.MVL*, 291- 17058, 2 L 73 (26 Mayıs 1856), lef. 1

⁸² *BOA İ.MVL*, 291- 17058, 2 L 73 (26 Mayıs 1856), lef. 1

⁸³ *BOA. İ.MVL*.198-6148, 11 M 67 (16 Kasım 1850), lef. 2-3; *BOA, MVL*. 53-38, Tarihsiz , lef.1.

dan “gümrük” adıyla hazineye gelir sağlanması yolunda teklifler sunulmaktaydı.⁸⁴ Osmanlı ülkesinde gemi yapımına izin verilmesinin nedeni ticaretin artması ve gelişmesi içindi. Bu durumda gümrük ve ruhsatiyenin alınmasının ticareti olumsuz etkileyeceği gerekçesiyle gelen teklifler reddedilmiş sadece mahalli memurların bu tarz kaçak faaliyetlere engel olmaları istenmişti.⁸⁵

Bandıra Sorunu

Yunan ayaklanması, gemi taşımacılığını da olumsuz etkilemişti. İsyan eden Rumlara yardım gidebileceği kuşkusuyla boğaz trafiğinde küçük devletlerin gemilerinin tek bir bandıra çekmesi zorunluluğu getirildi.⁸⁶ Deniz trafiğini denetlemek konusundaki çabaların yanı sıra gemi sahiplerinin kendi adlarına yaptırdıkları gemilere sonrasında yabancı bandıra çekmeleri de sürekli bir sorun teşkil etmekteydi. Bu nedenle verilen izinlerde sürekli olarak kendileri tasarruf etmek üzere gemi yaptırmaları ve yabancı devlet bandırası çekmemeleri istenmekteydi.⁸⁷ Nitekim Kaşot’lu bir grup tüccara inşaat ruhsatları, yabancı bandıra çekmeyeceklerine dair taahhütte bulunmaları üzerine verilmişti.⁸⁸

Adalıların yabancı bandıra çekmelerinin bir nedeni ise yabancı devlet tüccarları ile geliştirdikleri ortaklık veya ticaret ilişkileri idi. Bu çerçevede sermaye bakımından zaten sıkıntıda olan adalılar, gemi sermayesi olarak bu devletlerin tüccarlarından borç almaları karşılığında ilgili devletin bandırasını çekmekteydiler. Kaşot adasında ruhsatsız yapılan gemilerin inşa masraflarının Rusya ve İlyeryoz (Yunanistan) tüccarlarından borç alındığından Rus ve Yunan bandırası çekilmişti. İnşası biten ve halen yapılmakta olan 41 gemiye henüz hangi bandıranın çekileceği konusunda kararsızdılar.⁸⁹ Kurdukları ticari filolarla Baltık kıyılarına varan Yunan adalarının ticari yayılcılığı göz önüne alınır ise bu durum her iki tarafın çıkarları için son derece uygundu.⁹⁰ Tabii ki bu durumun diğer bir başka yönü ise Syros öncelikli olmak üzere bölgede yürütülen gemi pazarı ile ilgiliydi.

⁸⁴ *BOA, İ.MVL.* 291- 17058, 2 L 73 (26 Mayıs 1856), lef. 1

⁸⁵ Meclis-i Vala’nın konuyla ilgili 12 Mart 1858 tarihli ilamı. *BOA, İ.MVL.* 291- 17058, 26 Receb 74 26 B 74 (12 Mart 1858) tarihinde karar verilmiştir), lef. 6, 7.

⁸⁶ Beydilli, *a.g.m.*, s. 712.

⁸⁷ *BOA, A.MKT.* 228-79, Gurre-i Ra 1265 (Aralık 1849), lef. 2

⁸⁸ *BOA, İ. HR.* 68-3339, 6 Za 66 (13 Eylül 1850)

⁸⁹ *BOA, A.MKT.* 144-71, 29 L 1264 (28 Eylül 1848), lef. 13.

⁹⁰ Buğday ve kuru meyve ticareti yapan Leros’un yanı sıra Patmos adası da aynı şekilde bu ticarete aktörlerden biri idi. Sırrı Erin-Talip Yücel, *Ege Denizi Türkiye İle Komşu Ege Adaları*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara 1986, s. 64.

Aslında yapılacak geminin kefile bağlanarak kefalet senedi alındıktan sonra inşaata başlanması gibi getirilen yeni düzenlemelerle bandıra sorunu giderilmeye çalışıldı.⁹¹ Çünkü kefillik hem geminin ruhsatında belirlenen esaslar çerçevesinde yapılacağı hem de inşası bittikten sonra yabancı bandıra çekmeyeceği gibi esasları da kapsamaktaydı.⁹² Fakat bu da kalıcı bir çözüm getirememekteydi çünkü usulsüz satışlar ile el değiştiren geminin yeni sahibi, sened-i bahr uygulamasına uymaksızın gemiye istediği devletin bandırasını çekebilmekteydi.⁹³ Usulsüz bir şekilde yabancı bandıra çeken bu gemilerin Osmanlı sularında yürüttükleri kaçak ticari faaliyetleri, karantina uygulanmasını sıkıntıya sokmaktaydı. Örneğin Yunan bandıralı Osmanlı tebaası bir tüccarın gemisinin İskenderiye'den Kaşot, Herkit ve civar yerlere karantinasız dağıttığı zahire nedeniyle sözkonusu geminin yakalanıp kontrol altına alınması gerekmekteydi.⁹⁴

Genellikle Cezayir-i Bahr-i Sefid adalarında inşa edildikten sonra yabancı bandıra çekmek için yakın veya ticaret yaptıkları ilgili devletin konsolosluğundan tedarik edilen belgelerle, o devlete gidilip bandıra çekilmekteydi.⁹⁵ Ancak coğrafi yakınlığı veya kişisel-iş bağlantıları gibi nedenlerle genellikle Yunanistan tercih edilmekte idi.⁹⁶ Yunan veya yabancı bandıra çektiği tespit edilen gemilerin durumları araştırılmakta eğer böyle bir durum var ise en kısa zamanda Rodos limanına getirtilip Osmanlı bandırası çekmeleri istenmekteydi. Fakat bu da oldukça sancılı başka bir süreçti. Çünkü geminin yapım ruhsatlarının, sahiplerinin veya faaliyetlerinin araştırılması, tıpkı Osmanlı tebaası Yani Vasil'in Kaşot'ta yaptırıp Yunan bandırası çektiği gemi örneği gibi zaten merkezin pek de var olmadığı bu adalarda kolay bir prosedür değildi.⁹⁷ Geminin inşasına kefil olan Mihael'in Rodos'ta olması nedeniyle Osmanlı bandırası işi başka bir kefile bağlanmıştı.⁹⁸

⁹¹ *BOA. İ. MVL.* 227- 7749, Tarihsiz, lef. 1.

⁹² *BOA. A.MKT.* 228-79, Gurre-i Ra 1265 (Aralık 1849), lef. 2

⁹³ Kaşot adasında Yunan bandırası çeken gemileri soruşturmak üzere adaya gelen Zabtiye Çavuşu, Kaşot limanında Yunan bandıralı yüklü geminin asıl sahibinin borcundan dolayı gemiyi İskenderiye'de Kaşot'lu bir tüccara sattığı anlaşılmıştı. *BOA. MVL.* 248-8, 9 R 1268 (1 Şubat 1852), lef. 3

⁹⁴ *BOA. MVL.* 248-8, 13 R 1268 (5 Şubat 1852), lef. 3. *BOA. A.MKT.MVL.* 23-91, 27 Ra 1266 (10 Şubat 1850).

⁹⁵ Kaşot'lu Yani Vasil'in İskenderiye'deki Yunan konsolosluğundan tezkire ve gerekli belgeleri alarak Atina'ya geçip Yunan bandırası çektiğine dair. *BOA. MVL.* 248-8, 13 R 1268 (5 Şubat 1852), lef. 6

⁹⁶ Rodos' bağlı adalarda ruhsatsız yapılan gemiler, Syros başta olmak üzere Yunan adalarına veyahut sahillerine götürülerek pasaport alındıktan sonra Yunan bandırası çekilmekteydi. *BOA. A.MKT.MHM.* 130-30, 10 N 1274 (24 Nisan 1858).

⁹⁷ Yunan bandırası çekmek amacıyla İskenderiye Yunan konsolosluğundan gerekli belgeleri tedarik eden Yani'nin Atina'ya geçmesi ve diğer eylemleri, Syros'daki Osmanlı Devleti şebhenderi Mösyö Rober tarafından haber verilmekteydi. *BOA. MVL.* 248-8, 13 R 1268 (5 Şubat 1852), lef. 5

⁹⁸ *BOA. MVL.* 248-8, 13 R 1268 (5 Şubat 1852), lef. 6.

Bu tür kaçak gemi inşasını önlemek ve yapılan gemilere Osmanlı bandırası çekileceğine dair adalardan senetlerin alınması bir diğer tedbir olarak başvuru yöntemlerinden biriydi.⁹⁹ Kaşot ve Sömbeki adalarından Kocabaşılarının ve ileri gelenlerin imzaladığı 25 Temmuz 1851 tarihli bu senetlerin yaptırımlarının ve denetimlerinin ne şekilde yapılacağı ise ayrı bir sorun teşkil etmekteydi. Bandıra konusu Akdeniz'in ve adaların güvenliğini sağlamak açısından önemliydi. Çünkü Yunan bandıralı küçük gemiler, zaman zaman adalara veya sahillere kadar sokulup saldırebilmekteydiler. Cezayir-i Bahr-i Sefid taraflarında olan gemiler koster ve brikten büyük gemilerdi ve bunlar ada araları ve sığ yerlerde etkili olamayacağından küçük gemilerin takibi zordu.¹⁰⁰

Yolsuzlukların ortaya çıkarılması sürecinde ada halkının ve görevlilerin çıkar veya adalılık güdülerıyla birbirine kenetlenen sıkı dayanışma durumu genellikle işleri içinden çıkılmaz bir hale koyabilmekteydi. Kaşot adasında Yunan bandırası çekmiş gemilerle ilgili olarak Rodos'tan adaya gönderilen Zabtiye Çavuşu, görevini adadaki kocabaşı ve diğer kesimlerin muhalefeti nedeniyle yerine getirememişti. Diğer taraftan huzursuzluğun adalar arasındaki kısa mesafeler nedeniyle diğer yerlere de yaygınlaşacağı korkusu adalardaki olumsuzluklara müdahaleyi güçleştirmektedir.¹⁰¹

Kereste Kaçakçılığı

Yaşanan kaçak gemi inşasının bir başka yönü ise hiç şüphesiz gemi yapım faaliyetlerinin en temel malzemesi olan kerestenin kaçak yollarla temini sorunu idi. Zaten kaçak inşa faaliyetlerinin önlenmesi ile ilgili sürekli değinilen konulardan biri Anadolu'nun ormanlık alanlarından yasal olmayan kereste kesimlerinin ve ticaretinin engellenmesiydi. Aslında Yunan isyanı sonrasında adalarda artan gemi inşa faaliyetleri nedeniyle 1837'de Hatt-ı Hümayun ile Akdeniz'e kereste gönderilmemesi aksi takdirde sorumluların cezalandırılacağı bildirilmekteydi.¹⁰² Ancak konuyla ilgili bir takım yasal düzenlemelere rağmen uygulamada işlerin pek de yasal uygulamalara uygun yürümediği anlaşılmaktadır. Kereste teminiyle ilgili gümrük,

⁹⁹ BOA. A.MKT. 144-71, 11 N 1264 (11 Ağustos 1848), lef. 1, 7.

¹⁰⁰ Edremit, Ayvalık ve Emrudabad'da 14 adet kayık ile gelen 15-20 kadar Yunanlının hırsızlık ve adam öldürme eylemlerine katıldığı, bunların Yunan bandıralı olmaları ve pasaport taşımaları nedeniyle hırsız olduklarının anlaşılmadığına dair Midilli Kaymakamının mektubu. BOA. A.MKT. 211-63, 7 N 1265 (27 Temmuz 1849), lef. 1-3.

¹⁰¹ Kaşot ve Kerpe adalarının birbirlerine yakın olmaları nedeniyle karantinasız dağıtılan buğday konusunda bölgeye vapur gönderilmesinin kötü sonuçlar doğuracağına dair. BOA. MVL. 248-8, 9 R 1268 (1 Şubat 1852), lef. 3.

¹⁰² BOA, HAT, 574-28124, Gurre-i Z 1252 (6 Nisan 1837).

öşür, orman vergileri gibi çeşitli adlar altındaki vergilerin, farklı merciler tarafından toplanması kereste işlerinin kontrolünde zorluklara neden olmaktaydı. Bu vergiler, belirlenen oranlarda ilgili orman idaresine, kereste mütezimlerine veya gümrük idarelerine ödenmekteydi. Bazı durumlarda söz konusu ödemelerden biri veya birkaçını ödemedi kereste temin etmek isteyenlerin malları, ele geçirildiğinde malın hangi vergisinin ödenip ödenmediği ya da tümüyle kaçak yollardan mı elde edildiğine dair araştırmalar uzun zaman alabilmekteydi. Diğer taraftan gerek bu mercilerin ve gerekse kereste mütezimlerinin ekstra gelir elde etme çabaları, kaçak olduğu iddia edilen malların gerçek mahiyetinin anlaşılmasını imkânsız hale getirmekteydi.¹⁰³

Hiç şüphesiz kaçakçılıkla ilgili mücadelede en büyük yetersizlik gerekli malzeme ve iş gücü eksikliği nedeniyle yaşanmaktaydı. Bahr-i Sefid valisinin, kaçakçılığın yoğun olduğu sahillerde devriye gemilerinin gezdirilmesi teklifi ise yeterli sayıda gemi olmadığı için gerçekleştirilemedi.¹⁰⁴ Yeterli mali kaynakların olmaması nedeniyle bu konudaki eksiklikler giderilememekteydi. Madem kerestenin temin edildiği yerlerde kaçakçılık önlenemiyordu, orman ürünleriyle yüklü gemilerin gittikleri yerlerde memurlar tarafından kontrollerinin yapılması kararlaştırıldı.¹⁰⁵ Önü alınmadığı için kaçakçılıkla mücadelede Anadolu sahillerinden deniz yoluyla kereste naklinin tümüyle yasaklanması gibi radikal teklifler de gündeme gelmekteydi. Deniz yoluyla kereste naklinin tümüyle yasaklanması teklifleri, devletin işlerini ve ticari faaliyetleri aksatacağı gerekçesiyle fazla dikkate alınmamaktaydı.¹⁰⁶ Ancak kaçakçılıkla mücadelede başarısızlığın en önemli unsurlarından biri, kaçakçılık işlerinin genellikle yerleşim olmayan gözden uzak sahillerde yürütülmesi idi.¹⁰⁷ Anadolu sahillerinin birçok yerinde muntazam iskele ve yolların olmaması ise kontrollerin yapılmasını güçleştirmekteydi.

Kereste kaçakçılığından hükümet, tıpkı kaçak gemi satışlarında olduğu gibi ihbarlar veya mahalli idarecilerin bilgilendirmeleri yoluyla haberdar olmaktaydı.¹⁰⁸ Kaçak kesimlerin oldukça yaygınlaşması ve bunun bir türlü önlenememesi

¹⁰³ BOA. MV 12-87, 6 M 1304 (5 Ekim 1886).

¹⁰⁴ BOA. İ.MVL. 291- 17058, 2 L1273 (26 Mayıs 1852), lef. 1.

¹⁰⁵ BOA, BEO. 314-23519, 4 M 1311 (18 Temmuz 1893), lef. 2.

¹⁰⁶ Konuyla ilgili Şüray-ı Devletin tezkiresi. BOA. BEO, 314-23519, 28 Eylül 1309 (10 Ekim 1893), lef. 2.

¹⁰⁷ BOA. AMKTUM. 314-90, 15 L 1274 (29 Mayıs 1858), lef. 6.

¹⁰⁸ Anamur'dan 40.000 parça kerestenin temin edilecek gemilerle kaçırılacağına dair eski ondalık memurun arzı, BOA, BEO, 190-14247, 19 Nisan 1309 (1 Mayıs 1893), s. 1-2; Adana Vilayeti'nden 4 Temmuz 309 tarihli telgrafla bu kaçakçılık merkeze bildirilmiş ve gereğinin yapılması için Orman-Maadin ve Ziraat Nezareti'ne 4 M 311 tarihli emir gönderilmişti. BOA. BEO, 241-18023, 4 M 1311 (18 Temmuz 1893).

karşısında ilgili mercilerde sürekli iki önemli kaygının öne çıktığı görülmektedir. Bunlardan ilki Tersane-i Amirenin işlerinin aksayacağı yönünde daha çok askeri ve donanma ile ilgiliydi. Bir diğeri ise ormanların azalmasının kereste öşürünün de azalmasına yol açacağı yolundaki mali ve iktisadi kaygılardı.¹⁰⁹

Ayrıca yukarıda değinildiği üzere kereste mültezimlerinin uygunsuzlukları, adalardaki kaçak gemi yapımını kolaylaştıran etkenlerdendi. Bu nedenle bölge yöneticilerinden kaçak inşa faaliyetlerinin önlenmesi amacıyla kereste mültezimlerinin denetlenmesi de özellikle istenmekteydi.¹¹⁰

Adalar arasında veya başka bölgeler ile olan canlı ve yoğun gemi seferleri, adaların birbirleri ve dış dünya ile olan iletişimlerinin ve etkileşimlerinin en önemli ayağıydı. Osmanlı'nın denetlemekte yetersiz kaldığı bu canlı gemi trafiği, kaçak gemi yapım merkezlerine ihtiyaç duyulan kerestenin ulaştırılmasını kolaylaştırmaktaydı. Kaldı ki Cezayir-i Bahr-i Sefid adalarının birbirleri ve ana kara ile mesafelerinin kısa olmasının yanı sıra bu adalar üzerinde merkezi denetimin zayıf olması bu tarz kaçakçılığı adeta özendirilmekteydi.¹¹¹ Bunun için ise bazen kereste kaçakçılığının yaygın olduğu nahiye gibi yerlerin idari statüleri, kaza statüsüne çıkarılıp denetimin daha kolay sağlanacağı vilayetlere ve sancaklara bağlanabilmekteydi.¹¹² Bununla birlikte kaçak gemi yapımının ve kereste kaçakçılığının yoğun olduğu asayişin bir türlü sağlanamadığı Kaşot, Sömbeki ve Kalimnoz gibi adalara, denetimin sağlanması amacıyla nüfus, ticari ve birbirlerine coğrafi yakınlık-uzaklık esasları göz önünde tutularak zaman zaman nahiye veya kaza gibi farklı idari statüler verildi.¹¹³

Sonuç

Asayişin korunması gayesinde olan Osmanlı Hükümeti, adalarda herhangi bir olumsuzluk durumunda bunun öncelikle Rum halkının onayının alınarak çözümlenmesini arzu etmekteydi.¹¹⁴ Hükümetin bu yöndeki politikası adalardaki çı-

¹⁰⁹ BOA. A.MKTUM. 314-90, 15 L 1274 (29 Mayıs 1858), lef. 6.

¹¹⁰ BOA. A.MKT.MHM. 130-30, 10 N 1274 (24 Nisan 1858). BOA. A.MKTUM. 339-78, 28 Ca 1275 (3 Ocak 1859); BOA. A.MKT.MHM. 144-23, 22 Ra 1275 (20 Kasım 1856).

¹¹¹ BOA İ. MVL. 233-8095, 14 R 1268 (6 Şubat 1852), lef. 3

¹¹² Adana Valisi'nin yazın kaçakçılık için elverişli olan Cebel-i Bereket'in nahiyesi Yumurtalık'ın Adana'ya bağlanmasını talep etmekteydi. BOA. DH. MKT. 50-27, 3 M 1311 (17 Temmuz 1893), lef. 7

¹¹³ A.MKT. MHM. 439-86, 5 Zilkade 85 (17 Şubat 1869), lef. 7.

¹¹⁴ BOA. İ. MVL. 233-8095, tarihsiz, lef. 1; Adalar ahalisinin devlete bağlılığını sağlamak adına ne gibi tedbirler alınması gerektiğine dair Hariciye Nezareti'nden Bahr-i Sefid vilayetine yazılan tahrir. BOA. HR. SYS. 2929-125, 17 Teşrin-i evvel 84 (29 Kasım 1868)

kar ve hizip tarafları yanına çekmek istemesi ile ilgili olduğu kadar, sorunlar nedeniyle Yunan adalarına veya başka yerlere Rum göçlerini önlemek ile de ilgiliydi.¹¹⁵ Yunan isyanı esnasında ve sonrasında adalarda yaşanan olumsuzları tecrübe eden hükümet, bu kaygılarında haklıydı. Eğer bu yöntem işe yaramaz ise ada halkının tümünün yaşanan sıkıntılardan sorumlu tutulması¹¹⁶ veya sorunu diğer adalara yayılmadan hızlı çözebilecek radikal yöntemlere başvurusu¹¹⁷ ise aslında bölgedeki Osmanlı egemenliğinin zayıflığından kaynaklanmaktaydı.

Sonuç olarak Rodos ve çevresindeki adalarda 19. Yüzyıla kadar gemi inşa faaliyetlerinden özellikle askeri ve ticari alanda yararlanan Osmanlı Devleti, Yunan bağımsızlığından sonra Cezayir-i Bahr-i Sefid vilayeti ve buna bağlı adalardaki gemi inşa faaliyetlerine karşı sıkı tedbirler uygulamaya ve kontrol sağlamaya çalıştı. Çünkü bu tezgâhlarda ticari gemi mahiyetinde yapılan gemilerin Yunan bağımsızlık savaşında savaş gemisi olarak kullanılmaları, Osmanlı Devleti'ni bu konuda daha titiz davranmasını gerektirmekteydi. Bu alanda atmaya çalıştığı adımlar ve getirdiği yeni tedbirler ise gerekli donanım ve hukuki eksiklikler nedeniyle istenilen ölçüde etkili olamadı. Etkili kontrol mekanizmalarının kurulması ve işletilmesinde coğrafyanın getirdiği dezavantajlar ise Osmanlı yetkililerinin elini kolunu bağlayan diğer etkenlerdendi. Ayrıca bu mekanizma içerisinde yer alacak yönetici ve memurların uygunsuz davranışları merkezin kararlarının uygulanmasını önemli ölçüde sekteye uğratmaktaydı.

Bağımsızlık sonrası Yunanistan başta olmak üzere diğer Avrupa devletleri ile XIX. Yüzyılda artık iyice güçlenen ticari ve sosyal ilişkiler, adalardaki halk için önemli bir motifti. Bu durumlarını sürdürebilmek adına Osmanlı'nın karşı politikalarına rağmen kaçak gemi yapımı ve diğer kaçakçılık eylemlerine devam etmeliydiler. Kaldı ki bu yüzyılda Akdeniz gibi büyük siyasi ve iktisadi zorlukların olduğu bir coğrafyada kırılan ve kıt ekonomileri ile bu adaların eylemleri aslında

¹¹⁵ BOA, İ. MVL. 233-8095, 12 R 68 (4 Şubat 1852), lef. 2,3,4

¹¹⁶ Rodos Kaymakamının emirlerine uyulacağı, adada bir suçlu var ise mübaşire teslim edileceğine dair Kaşot adası Kocabaşları ve ileri gelenleri tarafından verilen taahhütname. BOA. A.MKT. 144-71, 11 N 1264 (11 Ağustos 1848), lef. 7; Kalimnoz ve Lerboz adalarından da düzenin ve asayişin korunması konusunda benzer senetler alınmıştı. BOA. A.MKT. 144-71, 11 N 1264 (11 Ağustos 1848), lef. 2.

¹¹⁷ Kaşot adasında gemicilik neredeyse yaşam için tek vasıta idi. Eğer ruhsatsız inşa ettikleri gemilere Rus ve Yunan bandırası çekmekte ısrar edecek olurlar ise adada gemi yapımının engellenmesi ile halkın "yola yatacakları" aşikâr olacağından bu yolda gönderilen emir. BOA. A.MKT. 144-71, 29 N 1264 (22 Ağustos 1848), lef. 13, Fatma Şimşek, "Blockading an Island: Collective Punishment, Islanders and the State in the "Largest" Island at the End of the Nineteenth Century", *Princeton Papers (Insularity in the Ottoman World)*, XVII, Spring 2017, s. 135-140.

kendileri açısından anlaşılabilir bir durumdu. Ancak bu kesimler üzerinde kontrolü zayıflayan Osmanlı, başta askeri olmak üzere siyasi ve iktisadi gereksinimleri nedeniyle imkânlarını seferber etmeye çalışsa da yukarıda değinildiği üzere artık şartlar ve aktörler değişmişti.

KAYNAKLAR

Arşiv Kaynakları

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| BOA, A.AMD. nr. 28-100. | BOA, A.MKT.UM. nr. 240-70. |
| BOA, A.DVN. nr. 145-73. | BOA, A.MKT.UM. nr. 50-62. |
| BOA, A.DVN. nr. 150-38. | BOA, AE.SABH.I, nr. 70-4863. |
| BOA, A.DVN. nr. 144-56. | BOA, BEO, nr. 190-14247. |
| BOA, A.DVN. nr. 84-90. | BOA, BEO, nr. 241-18023. |
| BOA, A.MKT. nr. 144-71. | BOA, BEO, nr. 314-23519. |
| BOA, A.MKT. nr. 228-79. | BOA, DH. MKT. nr. 50-27. |
| BOA, A.MKT. MHM. nr. 439-86. | BOA, HAT, nr. 574-28124. |
| BOA, A.MKT. MVL. nr. 52-3. | BOA, HAT, nr. 267-15525. |
| BOA, A.MKT. nr. 123-44. | BOA, HAT, nr. 574-28124. |
| BOA, A.MKT. nr. 212-37. | BOA, HR. MKT. nr. 188-13. |
| BOA, A.MKT. nr. 228-79 | BOA, HR. SYS. nr. 2929-125. |
| BOA, A.MKT. nr. 211-63 | BOA, İ. HR. nr. 68-3339 . |
| BOA, A.MKT.DV. nr. 43-17. | BOA, İ. MVL, nr. 227- 7749. |
| BOA, A.MKT.MHM. nr. 130-30. | BOA, İ. MVL. nr. 233-8095. |
| BOA, A.MKT.MHM. nr. 130-30. | BOA, İ.DH. nr. 598-416. |
| BOA, A.MKT.MHM. nr. 144-23. | BOA, İ.MVL, nr. 291- 17058. |
| BOA, A.MKTMVL, nr. 31-15. | BOA, İ.MVL. nr. 198-6148. |
| BOA, A.MKTMVL. nr. 39-66. | BOA, MV. nr. 12-87. |
| BOA, A.MKTENZD. nr. 113-55. | BOA, MVL. nr. 248-8. |
| BOA, A.MKTUM. nr. 314-90. | BOA, MVL. nr. 53-38. |
| BOA, A.MKTUM. nr. 339-78. | |

Araştırma ve İnceleme Eserleri

- Ainsworth, W. F. (Ed.), *Illustrated Universal Gazetteer*, (Ed.. F.R.G.S. ETC.), John Maxwell and Compony, London Nov 1860.
- Berktaş, Halil - Tosun Terzioğlu, “Osmanlı Denizcilik Tarihinin Evrensel, Karşılaş-tırmalı ve Teorik Çerçevesi”, *Türkler ve Deniz*, Editör Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 93-145.
- Belinda Firos, Anna (Ed.), *Greek Shipbuilding ans Sea faring from Antiquity to Modern Times*, Editör, Heraklion Museum, Athens 2016.
- Beydilli, Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletler ve Miri Ticaret Teşebbüsü”, *Bellefen*, C. LV, S. 214, 1991 (Aralık), s. 687-755.
- Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVIII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, TTKY, Ankara 2003.
- Delis, Apostolos, *Mediterranean Wooden Shipbuilding: Economy, Tëcnology and Institutions in Syros in the Nineteenth Century*, Brill 2015.
- _____, “A Hub of Piracy in the Aegean: Syros during the Greek War of Independence”, *Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean, Fifteenth-Nineteenth Centuries*, Editörler Gelina Harlaftis-Dimitris Dimitropoulos-David J. Starkey, Sylvia Ioannou Foundation, Athens 2016, s. 41-54.
- _____, “From Lateen to Square Rig: The Evolution of the Greek-Owned Merchant Fleet and Its Ships in the Eighteenth and Nineteenth Centuries”, *The Mariner’s Mirror*, 100:1, 2014, s. 44-58.
- _____, “Shipping Finance and Risks in Sea Trade during the French Wars: Maritime Loan Operations in the Rupeblic of Ragusa”, *International Journal of Maritime History* (June-2012), 24-1, s. 229-242.
- _____, “Mediterranean İnsular Port-city in Transition: Economic Transformations, Spasial Antognism and the Metamorphosis of Landscape in Nineteenth-century Hermoupolis on the Island of Syros”, *Urban History*, 42, 2 (2015), Cambridge University Press 2014, s. 225-245.
- Ekinci, İlhan, “Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 6, S. 26, Güz-2013, s. 81-93.
- Eldem, Edhem, “Kontrolü Kaybetmek: 18. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz’de Osmanlı Varlığı”, *Türkler ve Deniz*, Editör Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 63-78.

- Erin, Sırrı -Talip Yücel, *Ege Denizi Türkiye İle Komşu Ege Adaları*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara 1986
- Gencer, A.İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, TTK, Ankara 2001.
- Grammenos, Costas T. - Chong Ju Choi, "The Greek Shipping Industry (Regulatory Change and Evolving Organizational Forms)", *International Studies of Management and Organization*, Vol. 29, No. 1, Global Competitiveness and National Attractiveness (Spring-1999), Taylor and Francis LTD., s. 34-52.
- Grant, Jonathan "The Sword of the Sultan: Ottoman Arms Imports, (1854-1914)", *The Journal of Military History*, Vol. 66, No: 1 (JAN. 2002), s. 9-36.
- Harlaftis, Gelina, *A History of Greek-Owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Routledge, London 1996.
- _____, "From Diaspora Traders to Shipping Tycoons: The Vagliano Bros", *The Business History Review*, Vol. 81, No.2, (Summer-2007), The President and Fellows of Harvard College, s. 237-268.
- Harlaftis, Gelina-Gerorge Kostelenos, "International Shipping and National Economic Growth: Shipping Earnings and the Greek Economy in the Nineteenth Century", *Economic History Review*, 65, 4 (2012), s. 1403-1427.
- Hartley, John, *Researches in Greece and The Levant*, Elibron Classics, London 1833.
- Kolodny, Emile, *Îles et Population en Méditerranée Orientale*, Les Éditions ISIS, İstanbul 2004.
- Önen, Uğur, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos Adası*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi 2013.
- Örenç, Ali Fuad, *Yakın Dönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Adalar*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2006.
- Özveren, Y. Eyüp, "Shipbuilding 1590-1790", *Review (Fernand Braudel Center)*, Vol. 23, No.1, Commodity Chains in the World-Economy, 1590-1790, Research Foundation of State University of New York for and on behalf of the Fernand Braudel Center, (2000), s. 15-86.
- Panzac, Daniel, "18. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda İç ve Deniz Ticareti", *Deniz Mecmuası*, Çeviren Berna Günen, S. 3, Eylül-2016, İstanbul, s. 106-120.
- Pepelasis, A. A., "The Legal System and Economic Development of Greece", *The*

- Journal of Economic History*, Vo. 19, No. 2, Jun., Cambridge University Press on behalf of the Economic History Association, 1959, s.173-198.
- Pope, Charles, (Ed.) *Yearly Journal of Trade (1837-1838)*, London 1838.
- Randolph, Bernard, *Ege Takımadaları-Arşipelago*, Çeviren Ümit Koçer, Mataş Yayınları, İstanbul 1998.
- Roucek, Joseph S., “The Geopolitics of the Mediterranean II”, *American Journal of Economics and Sociology*, Vol. 13, No. 1 (Oct. 1953), s. 71-86.
- Şakiroğlu, Mahmut, “Cezayir-i Bahr-i Sefid”, *İslam Ansiklopedisi*, C. XVII, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1993, s. 500-501.
- Şimşek, Fatma, “Blockading an Island: Collective Punishment, Islanders and the State in the “Largest” Island at the End of the Nineteenth Century”, *Princeton Papers (Insularity in the Ottoman World)*, Vol. XVII, Spring 2017, s. 131-144.
- Turna, İdris -A. Emre Pirim, “Çektirme Gemisinin Tarihi ve Dönemin Ticari Faaliyetlerindeki Rolü Üzerine Bir İnceleme”, *OÜSBLAD*, Temmuz, 2015, s. 119-135.