

OSMANLI DEVLETİ'NDE YELKENLİ GEMİLERİN KULLANIM SAHALARI

SAILING VESSELS IN THE OTTOMAN STATE

Mehmet TAŞ

Dörtyol Fen Lisesi, Tarih Öğretmeni, mehmet-tas@msn.com, Dörtyol/Hatay

ÖZ

Yelkenli gemiler Yalnız Avrupa'da değil Osmanlı Devleti'nde de yaygın bir kullanım sahasına sahipti. Gerek askeri amaçlarla donanmada ve gerekse ticari amaçlarla sivil şahıslar tarafından günlük hayatta farklı tür ve boyutlarda kullanılmaktaydılar. Donanmada kullanılan yelkenli gemilerin en büyük görevi kara ordusuna asker ve erzak taşıyarak onu ikmal etmek, kara ordusunun denize ya da akarsuya komşu kaleleri kuşatması halinde bu kuşatmaya denizden destek sağlamak, ülke sahillerini korsan saldırılarından korumak ve önemli boğaz ya da su yollarını savunmaktı. Sivil hayatta ise bu gemilerin en önemli görevi taşımacılıktı. Tüccarlar açısından malzeme naklini gemiler vasıtasıyla yapmak hem daha ekonomik hem de daha güvenliydi. Denizlerde korsan saldırıları ya da değişken hava koşullarına bağlı olarak yaşanan deniz kazaları tüccarlar açısından bir riskti. Ancak bu risk karada daha fazlaydı. Çünkü deniz korsanlarından daha fazla şekilde karada eşkıya ve haydut baskınları yaşanmaktaydı. Ayrıca gemiler açısından denizlerde coğrafi bir engel söz konusu değilken karada yük kervanları için bu söz konusuydu. Örneğin çığ düşmesi bir geçidi kapatmış olabilir ya da kış koşulları nedeniyle yollar kullanılamaz hale gelmiş olabilir. Ayrıca yükleri taşımak için tutulan araba ve hayvanlar ile bunları kullanan insanlara ödenen meblağlar tüccarlar için karada daha yüksekti.

Osmanlı Devleti'nde; brig, kalyon, firkate, şalopa, işkampoye, uskuna, pereme v.s. yelkenli ya da yelken kullanan gemiler yaygın biçimde kullanıldı. Bunlardan bazılarında yelken ikincil güç kaynağıydı. Asıl güç kaynağı kürekti. Buna karşılık bazılarında örneğin kalyon ve bunun türleri açısından asıl güç kaynağı yelkendi. Yelkenli gemilerin inşası, donatılması ve denize indirilmesi iç içe geçmiş farklı üretim süreçleri gerektiriyordu. İnşa, donatım ve personel ücretleri devlet ya da tüccarlar açısından oldukça yüksek maliyetler tutmaktaydı. Buna rağmen devletin yıkıldığı 20. yüzyıla kadar bunların yaygın biçimde kullanılması bu gemilerin maliyetlerini çıkardıkları ya da bu gemilerden vazgeçme maliyetinin inşa ve donatım maliyetlerinden daha yüksek olduğunu ortaya koyuyor.

Osmanlılarda gerek müslüman ve gerekse müslüman olmayan topluluklar tarafından birçok yelkenli gemi üretilmiş, kiralanmış ya da satın alınmıştır. Bu gemilerin hepsi eğitimden sağlığa; kaçakçılıktan insani yardıma kadar pek çok alanda kullanılmışlardır. Dikkat çekici olan husus yükselme ve duraklama döneminde genelde yararlı amaçlar için kullanılan bu gemilerin devletin yıkılışına doğru kaçakçılık, isyanları ikmal etme, yasa dışı silah ticareti, önemli kaza ve şehirlere saldırı gibi bölücü ve yıkıcı amaçlar için kullanılmaya başladıklarıdır. Devletin denizlerdeki hakimiyetini yitirmesi kararlar üzerindeki hakimiyetini yitirmesine neden olmuş, devlet egemenliğinin altı hükmettiği topraklarda yelkenli gemilerin yıkıcı ve bölücü amaçlarla kullanılmasıyla oyulmuştur.

Bu çalışmada bunların farklı kullanım sahalarına ışık tutmaya çalıştık.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, yelkenli gemiler, tüccar gemileri, gemiciler.

ABSTRACT

Sailing ships were not only in Europe but also in the Ottoman Empire. They have been used for military purposes in navy and, if necessary, for civil purposes by civilian persons in different types and sizes in daily life. The most important task of the sailboat used in the navy is to supply it by carrying soldiers and supplies to the land army, to provide support to the siege from the sea if the land army surrounds the sea or adjacent rivers, protect the country's coasts from pirate attacks and defend the important straits or waterways. In civilian life, the most important task of these vessels was transportation. In terms of the merchants, it was more economical and safer to transport the material through the vessels. The pirate attacks on the seas or the sea accidents due to the changing weather conditions is a risk for the merchants. But this risk was more on land. Because there were more bandits and rogue raids on the land than pirates. It was also the case for freight caravans on land that there was no geographical obstacle in terms of the ships. For example, an avalanche may have closed a passage or the roads may have become unusable due to winter conditions. Also the car and animals kept to transport the cargoes and the sums paid to the people using them were higher for the merchants on land.

In the Ottoman State; brig, galleon, frigate, şalopa, iskampoye, uskuna, pereme v.s. sailing or sailing vessels were used extensively. Some of them were sailing secondary power sources. The main power source is the shovel. For some, for example, in terms of the type of galleon and its type, the main source of power is the sailboat. Construction, equipping and launching of the sailing yachts require different intervening production processes. The costs of construction, equipment and personnel were very high for the state or traders. However, the widespread use of these until the fall of the state in the 20th century suggests that they are paying off the costs of these vessels, or that the cost of abandoning these vessels is higher than the costs of construction and equipment.

Many sailing vessels have been produced, rented or bought by Muslim and non-Muslim communities in the Ottomans. All of these vessels are healthier than education; They have been used in many areas, from smuggling to humanitarian assistance. What is noteworthy is that these vessels, which are generally used for useful purposes during the period of ascension and stagnation, are beginning to be used for divisive and destructive purposes such as trafficking, rebellion, illegal arms trade, major accidents and attacks on cities. The loss of the sovereignty of the state in the seas has caused it to lose its sovereignty over the land, and in the lands ruled by the state sovereignty, the sailboats are carved with destructive and divisive purposes

Key Words: Ottoman State, sailing ships, merchant ships, seamen.

1. OSMANLI DEVLETİ'NDE YELKENLİ GEMİLERİN KULLANIM SAHALARI

Yelkenli gemiler bazen tek kişi tarafından bazen de ortaklık¹ şeklinde belli tersanelerde inşa ettirilebiliyordu. Devlete ait yelken gemileri devletin kendi tersanelerinde imal edilir ve donatılırdı. Üst düzey devlet adamlarının devlet için inşa ettirdiği savaş gemileri ise özel ya da resmi tersanelerde yaptırılıyor donatılmasına ise Tersane-i Amire yardımcı oluyordu. Bazen yabancı tüccarlardan satın alınıp savaş gemisine dönüştürülen yelken gemilerine de tesadüf etmek mümkündür. Ticari amaçlarla inşa edilen gemilerin bütün imal ve donatma masrafı ise sahibine aitti.

Devlet ihtiyaç duyması halinde yelkenli gemi ve vapur ihtiyacını kiralamak suretiyle de karşılayabiliyordu. Örneğin 3 Şubat 1855'de Rumeli ve Gözleve taraflarında bulunan Osmanlı ordusunun süvari ve piyade unsurları ile bunların mühimmat ve hayvanlarının Batum'a nakli için 4600 liraya dört parça vapur kiralanmasına karar verilmişti.² Bunlar İngiltere ve Fransa'daki gemi sahiplerinden kiralanmışlardı. Gemi sahiplerinden birinin adı Jüstinyani, diğerininki Lakonet bir diğerininki ise Mister Laleb idi.³ Bu gemilerin iki buçuk aylık ücretleri 4686 keseyi buluyordu. Kiralama işlemi için taraflar arasında bir kira senedi düzenlenerek tarafların hak ve sorumlulukları belirtilirdi. 27 Ağustos 1855'de kiralanana bir İngiliz vapuru için tarafların hak ve sorumlulukları kısaca şu şekilde idi;

1. Mister Danya isimli kişi vapuru Tersane-i Amire'ye teslim edecek ve Tersane-i Amire tarafından gemiye her ne yük yüklenirse razı olacak,
2. Vapur üç ay için kiralanmış olup Karadeniz, Marmara ve Akdeniz ile Anadolu sahillerinde kömür üretim merkezlerine sefer yapacak,
3. Vapur için gerekli kömür Tersane-i Amire'den verilecek,
4. Kömür Tersane-i Amire tarafından gemiye yüklenecek, gemide meydana gelecek bir arıza durumunda sorumluluk geminin sahibine ait olacak,
5. Gemi tamir sebebiyle sefere çıkmayacak olur ise bu ona ödenen ücretten günlük olarak kesilecek,
6. Gemi 1600 İngiliz lirasına kiralanmış olup bunun yarısı peşin diğer yarısı aylara yayılarak taksit taksit ödenecek,
7. Gemiye asker ve hayvan yüklenirse bunların su ve yiyecekleri gemi sahibi değil kiracılar tarafından karşılanacak,
8. Kira süresinin sonunda bunu uzatıp uzatmamak kiracıların iradesine bağlı olacak,
9. Gemiye yük yüklemek için icap ediyorsa ve ona zarar vermeyecekse iskele ve karaya yakın gelebildiği kadar gelecek,
10. Gemi gece ve gündüz haftanın her günü her türlü hizmete hazır olacak,
11. Gemi kaptanı dahi kendisine verilecek emirleri tekmilen icra edecek.⁴

Taraflar daha sonra bu sözleşmenin altına isimlerini yazarak onaylardı. Bu sözleşmenin taraflar arasında daha sonra ortaya çıkacak anlaşmazlıklarda gerek kiralayan gerekse kiracı tarafından göz önünde bulundurulacağı ve anlaşmazlık mahkemeye intikal ederse burası tarafından da hükme esas alınacağı açıktır. Bu tür hizmet sözleşmeleri sadece devlet ile özel şahıslar arasında değil özel şahısların kendi aralarında da yapılmaktaydı. Sözleşmenin yazılı olması ispat kolaylığı sağlıyordu.

¹ "Mekrili Mustafa nam Reis'in süvar olduğu yüz elli kantar hamuleyi mütehammil lefke tabir olunur yarı yelkenli on altı zira' boylu bir kıt'a sefinenin kırk pare itibarıyla on para hissesi Mekrili Mehmed'in ve otuz pare hissesi reis-i merkumun hakkı olarak sefine-i mezkurun müceddeden Mekride inşa olunmuş olduğu bil tahkik liman defterlerine kay didilmekle sened-i bahriyi i'ta buyurulmak babında emr-ü ferman hazret-i men leh ül emrindir. (18 Cemaziyevvel 1145/ 6 Kasım 1732)" (BOA. C. BH. 184. 8687. 1)

²BOA. İ. DH. 327. 21286. 3. 1

³BOA. İ. DH. 327. 21286. 1. 1

⁴BOA. İ. DH. 327. 21286. 2. 1

Yelkenliler devletin yıkıldığı 20. yüzyıl başlarında bile gerek vatan müdafaası gerek göl ve nehir gibi suyollarının kontrolünde ve gerekse yolcu nakliyatında yaygın biçimde kullanılıyordu. Bu yüzden eşkıyaların saldırısına uğrayan yelken gemilerine tesadüf etmek mümkündür. Örneğin Bağdat'ta bulunan Berg Batman ticarethanesi tarafından Basra'dan Bağdat'a 1500 kasa petrol gazı taşıyan Abbas isimli yelken gemisi Ammara civarında saldırıya uğramış ve içindeki 832 sandık yağmalanmıştı. Saldırıyı gerçekleştiren Şeyh Gazban isminde bir şahıstı. Yakalanarak şirkete ait malların ondan geri alınmasına dair Basra vilayetine gönderilen emirler savaşı ve mahalli yöneticilerin şeyhe karşı müsamahası nedeniyle sonuçsuz kalmıştı.⁵

Yelkenli gemilere bazen fazla yolcu alınması deniz kazalarına sebep olarak insanların ölmesine neden oluyordu. Bunu önlemek için bazı yerlerden yolcu alınmasının önlenmesi ve köhne gemilerle yolcu naklini önlemek için yazılar çıkarılıyordu.⁶ Yelkenli gemiler sivil hayatta genelde yolcu ve yük taşımada kullanıldığı için ve bu işler çoğunlukla Rumların elinde olduğu için pek çok defa ülkeye kaçak silah ve eşyaların sokulması hadisesine rastlanmaktaydı. Yelkenli gemiler hem vatan müdafaası gibi hayırlı amaçların hem de ülke içinde terör ve isyan hareketlerini desteklemek gibi şer amaçların aracı olarak kullanılmışlardı. Özellikle son dönemlerde yıkıcı ve bölücü amaçlarla için sıkça kullanılmışlardı. Devletin geniş deniz sınırlarını koruyacak yeterli deniz unsurlarına sahip olamayışı bu tür faaliyetlerin önünü kesmesine engeldi.

Yelkenli gemiler, 1270 (1853/1854) yılında bile yerli ve yabancı bandıralı olanlar hesaba katıldığında denetlenmeleri hayli güçtü. Devletin hem deniz sınırları çok uzundu hem de bu sınırları denetleyecek karakol ve devriye gemileri yetersizdi. Aşağıda 1270 (1853/1854) yılı için ülkeye gelip giden yabancı ülke bandıralı gemilerin bir tablosu verilmiştir;⁷

Tablo 1 1270(1853/1854) yılında Osmanlı Devleti'ne gelip giden gemiler ve bandıraları.

Yıl 1270 (1853/1854)	Yelkenli gemiler	Vapurlar
İngiltere	22. 052	2573
Avusturya	15. 311	2455
Fransa	2314	1883
Rusya	2135	429

Yelkenli gemilerin kullanıldığı sahaları aşağıda ayrı başlıklar halinde açıklanmıştır.

2. ÜLKE MENFAATİNE UYGUN SAHALAR

2.1. Yük ve Eşya Nakli

Askeri ve sivil amaçlarla yelkenli gemilerin insan ve eşya taşımaları sıkça görülen bir durumdur. Özel şahıslara ait yelkenli gemiler devlet tarafından bu amaçla kullanılırsa ücreti gemi sahiplerine ödenirdi. 1128'de (1715/1716) Azak Kalesi'nde bulunan Yeniçerilerin 2840 adet çukaları ve birikmiş ulufeleri bir miktar zahire ile bir yelkenli gemiye yüklenip Karadeniz'e gönderilmişti.⁸ 19. yüzyılın ortalarında vapurlar yaygınlık kazansa bile yelkenli gemiler ticari hayatta hâlâ etkiliydiler. 1265 (1848/1849) yılında Trabzon Limanı'na gelip giden yelkenli gemilerin âdeti ile aldıkları malzemeler⁹ aşağıda verilmiştir;

Tablo 2 1265 (1848/1849) tarihinde Osmanlı devleti limanlarına gelip giden yerli ve yabancı yelkenli gemiler

Cinsi	Osmanlı	Avusturya	İngiliz	Yunan
Yelkenli	201	44	20	21
Vapur	110	46	46	21

Aşağıda yerli ve yabancı yelkenli gemilerin taşıdıkları malzemeler verilmiştir;

Tablo 3 Yerli ve yabancı yelkenli gemilerin 1265 (1848/1849) tarihinde Trabzon Limanı'ndan almış olduğu malzemeler.

Eşyanın cinsi	Osmanlı	Avusturya	İngiliz	Yunan
Şeker (varil)			800	120
Kahve çuvalı				
Kağıt (sandık)			100	
Sabun (çuval)			47	530
Şarap (fiçi)			170	

⁵BOA. DH. MKT. 2651. 25. 1

⁶BOA. BEO. 2526. 189383. 1

⁷BOA. A. M. 11. 76. 1. 1

⁸BOA. IE. BH. 00016. 01476. 003

⁹BOA. D. 5352. 1. 0. 0

Taşkömürü (kantar)	2400	70225	80641	
Tuz (kile)	45600			9200
Buğday (kile)	94000			
Tahta (adet)	16000			
Emti'a-i muhtelif	1752		287	420
Fındık (çuval)	1881			765
Fasülye (çuval)	2881			520
İpek (denk)	820			
Havyar (fiçı)				80
Yer elması (sandık)	826			687
Emti'a-ı muhtelif	2360		540	140

Tek bir limandan yola çıkılarak hazırlanan bu tablo yelkenli gemilerin ticari yaşamda yaygın olarak kullanıldığını göstermektedir. Ülkenin ihracat ve ithalatında önemli işlevler yerine getirmektedirler. 1316 (1898/1899) da odun ve kömür gibi yakacak maddeleri taşıyan Hüdaverdi isimindeki yelken sefinesi İstanbul'a bu malzemeleri taşıyordu.¹⁰

İstanbul'un ihtiyaç duyduğu buğdayın buraya taşınması çoğu zaman yelkenli gemilerle gerçekleşiyordu. Çünkü gemilerle nakliyat denizlerdeki korsan riskine rağmen daha az insan ve para seferber etmeyi mümkün kılarak maliyet avantajı sağlıyordu. Karağaç iskelesinden satın alınan 12.650 kile buğday İstanbul'a Donanma-i Hümayun'a bağlı miri tonbazlar kullanılarak gerçekleştirilmişti. Gemilerin buğday nakline elverişli hale getirilmesi için 988 buçuk kuruş masraf edilmişti.¹¹

2.2. Milli Güvenlik ve Milli Savunma Hizmetleri

Vatan müdafaasına ilişkin yelkenlilerin kullanılmasına somut bir örnek 9 Aralık 1913 tarihli bir belgede karşımıza çıkar. Buna göre Girit muhacirlerinden olan Recep isimli bir denizci İstanköy adasında ikamet etmekte ve otuz beş tonilatoluk bir yelkenli ile hayatını kazanmaktadır. Lakin 1911'de İtalya ile Trablusgarp Savaşı çıkınca İstanbul'dan Trablusgarp'ın Ayferit sahiline savaş malzemesi taşımaya başlar. İtalya Oniki Ada'yı işgal edince onların takibine yakalanır. Gemisi daha sonra ihbar edilerek içindeki malzemelerle birlikte İtalyan Donanması tarafından el konularak Napoli'ye götürülür. Bu olay dönemin gazetelerinde haber olur. Sekiz kişiden oluşan ailesiyle zor durumda kalan Recep kaptan uğradığı zarar ve ailesinin geçimini sağlamak için hükümete başvurarak savaş esnasında İtalyanlardan ele geçirilen bir geminin kendisine verilmesini ister.¹²

Trablusgarp Savaşı'nda bulunan askerlerin zahire ve erzak ihtiyaçlarının karşılanması için de iki adet yelken gemisine ihtiyaç duyulmuştu.¹³ Başkumandan vekili Enver Paşa, Aydın valisi Rahmi Bey'e Trablusgarp'daki mücadeleye destek olabilmek için Aydın ili sahili ile Bingazi arasında yelkenli gemi ile sürekli bir ulaşımın temin edilip edilemeyeceğini soruyordu.¹⁴ Van Gölü bahriye memuru yüzbaşı Halid Efendi tarafından yazılan 26 Ağustos 1322 (8 Eylül 1906) tarihli bir belgede Van Gölü'ndeki Akdamar ve Çarçanak gibi adalar ile göl çevresindeki Ermeni köylerin fesadın merkezi haline geldiği için göl içindeki geçişlere engel olmak için daha evvel mevcut olan Osmanlı Devleti'ne ait iki yelken gemisinin dalgaların tesiriyle dağılmış olduğu, bu gemilerle artık şakilerin derdest ve tenkillerinin mümkün olmadığı dolayısıyla iki küçük vapurun inşa edilmesi lüzumu anlatılıyordu.¹⁵ Şire şebenderliğinden¹⁶ Hariciye nezaretine gönderilen 20 Kânunuevvel 1294 (1 Ocak 1879) tarihli bir yazıda Sen Juraj isimli Yunan gemisinin ülkeye kaçak barut soktuğu Osmanlı ve Yunan sularındaki deniz trafiğinin düzensizliği nedeniyle denetimin etkisiz kaldığı onu yakalamak için görünüşte ticaretle meşgul olan otuz-kırk tonilatoluk bir yelken gemisinin gizli şekilde baş şebenderliği verilmesi isteniyordu.¹⁷

Ülkenin değişik yerlerindeki asker, askeri malzeme ve memurun nakli sadece karadan değil aynı zamanda denizden yelkenli gemilerle de yapılmaktaydı. Bir sadrazamlık tezkeresinden anlaşıldığı kadarıyla Kırım ve

¹⁰BAO. BEO. 001570. 117687. 002. 001

¹¹BOA. C. BH. 00260. 12037. 001

¹²BOA. BEO. 4272. 320377. 4

¹³ "Trablusgarp canibinde bulunan asker-i şahane için irsali mukarrer olan zehayir ve erzakın irsali için büyük bir vapur ile iki yelken sefinesine lüzum olacağı ifadesine dair devletlü Serasker Paşa hazretlerinin tezkeresine mefuf olan pusula ile beraber..." (BOA. A. MKT. 201. 99. 1. 1)

¹⁴BOA. DH. ŞFR. 52. 143. 1

¹⁵BOA.BEO.2803.210193.2

¹⁶ Şebender Ticaret nezaretinin teşekkülünden evvel ticaret işlerine bakmak ve tüccarlar arasındaki anlaşmazlıkları çözmekle görevlendirilen memurdur. Şebender tabiri konsolos karşılığı olarak yabancı memleketlerde devletle memlekete tebasının ticari menfaatlerini korumak vazifeleriyle mükellef tutulan memurlara unvan olarak kullanılırdı. Şebenderler; baş şebender, şebender, şebender vekili, şebender memuru olmak üzere dört sınıftı. (Bkz. Mehmet Zeki Pakalın, a. g. e. , cilt III, s. 316)

¹⁷BOA. BEO. 532. 39900. 3. 1

Gürcistan sahilinde bulunan asker, mühimmat ve hayvanlar ile memurların naklolunması için eldeki gemi yeterli olmadığı için yeterli miktarda yelkenli gemi ve dört adet vapur tutulması Kaptan Paşadan isteniyordu.¹⁸ 19 Şevval 1272'de (23 Haziran 1856) padişaha hitaben yazılmış bir yazıda savaş mevkilerinde bulunan askerlerin,mühimmat ve hayvanların buradan nakledilmesi için vapur ve yelken gemisi kiralanması arz edilmişti.¹⁹ 26 Recep 1273 (22 Mart 1857) tarihli Kaptan Paşa'ya yazılan bir yazıda ise Trablusgarb'da bulunan askerler için gönderilmesi gereken zahire ve erzakın nakledilmesi için büyük bir vapur ile iki yelkenli gemiye ihtiyaç duyulduğu ve gereğini yapması bildiriliyordu.²⁰

Sadece devletin kendi yelkenli gemileri değil özel şahıslara ait olan yelkenli gemiler de savaş zamanında devletçe kullanılabilirdi. Gemisi savaşta zarar gören bu gemilerin sahipleri devletten bunun telafi edilmesini talep edebiliyordu. Örneğin 19 yüzyılda Rusçuklu Eşref Süleyman, padişaha yazdığı bir yazıda babasının Şeker Reis olarak bilinen Rusçuk hanedanından Mehmet Ağa'ya ait birisi 700.000 (897.400 kg) vakıyye ve diğeri 90.000 (115.380 kg) vakıyye yük alan iki yelken gemisinin Tuna sahilinde bulunan Kerson,Maçın ve Tutakan taraflarında bulunan Osmanlı ordusunda kullanılırken Rusların Tuna'yı geçmesi üzerine bunlar tarafından yakılmış olduğunu bu yüzden ise onun altı çocuğunun mağdur olduğunu bildirerek mağduriyetlerini giderecek bir mükafat dilediğini bildirmişti.²¹

2.3. Askeri Eğitim

Yelkenli gemilerin askerlerin eğitimi için kullanıldığı da olmaktadır. Örneğin Bab-ı Ali'ye 2 Ocak 1859 tarihli bir yazıda deniz askerlerinin çoğunluğunun yeni olması ve Tersane-i Amire limanının havasının ağır olması nedeniyle vücutça rahat olmalarının sağlanması ve açık denizde eğitimlerine bakılmak için mevcut olan yelken gemisi ile Sakız ve Sisam üzerlerine gönderilmeleri uygun bulunmuştu.²²

2.4. Toplumsal Hizmetler

Yelkenli gemiler bazı dönemlerde ve bazı koşullarda fakir kimselerin ücretsiz naklinde de kullanılmaktaydı. Fakir kimselerin yazılı başvurusu üzerine yolculuk ve kumanya bedeli devletçe karşılanarak onun ücretsiz seyahat etmesi sağlanıyordu.²³ Hacca ve umreye gitmek için yelkenli gemi masraflarının devletçe karşılanmasının istenmesi bu konuda sıkça karşılaşılan bir durumdur.²⁴ 1 Ekim 1850'de Hacı Hasan ve annesi Fatma Hatun, Girid yoluyla Hicaz'a gitmek için yardım istediklerinde kendilerinin ihtiyaç sahiplerinden olduğu yapılan araştırma neticesinde orataya çıkınca onların navlun ve kumanya bahâları 240 kuruş olarak hesaplanıp ilgisine gönderilmişti.²⁵ Sadece ahali değil çalılan ya da emekli ama ihtiyaç sahibi memurlar da böyle talepte bulunabilirlerdi. 8 Aralık 1843'da sadrazamın müsteşarının odacısı olan Küçük İsmail, Samsun'a gitmek istediğinde buraya giden yelken gemisi için kendisine navlun ve kumanya yardımı yapılmasını istemişti. Yapılan araştırma neticesinde kendisinin fukaradan olduğu anlaşılınca 11 Aralık 1843'de bunların kendisine verilerek yelken sefinesine bindirilmesi buyrulmuştu.²⁶ Başvuru ile başvurunun cevaplanması arasında sadece üç günün bulunması devletin bu talepleri önemseyerek hemen işleme koyması şeklinde de yorumlanabilir. 1278'de (1861/1862) İzmir sakinlerinden Ayşe Hatun iki kızıyla İstanbul'a gelip geri döneceği zaman fakir durumda bulunduğunu bildirerek Hazine-i Hassa kumpanyası şirketine ait bir vapurla geri gönderilmesini hükümetten istemişti. Masrafının yarısının canib-i gümrükten geri kalan yarısının ise kumpanya tarafından ödenmesi suretiyle bu talebi kabul edilmişti.²⁷ Bu son olay sadece yelkenli gemilerin değil vapurların da fakir kimselerin karşılıksız taşınması biçiminde sosyal hizmetlerde kullanıldığını göstermektedir.

¹⁸ BOA. A. AMD. 00070. 00037. 001. 001

¹⁹ BOA. A. MKT. NZD. 00150. 00011. 001. 001

²⁰ BOA. A. MKT. NZD. 00201. 00099. 001. 001

²¹ BOA. A. DVN. 00056. 00021. 001. 001

²² BOA. A. DVN. 00056. 00021. 001. 001

²³ "... meclis-i vâlâdan bil terkim mantuk-ı ali hazret-i padişahi buyurulmak için melfuf takrir ile takdim kılınan mazbata mealinden müstefad olduğu vechle bazı taşralara giden fukara ve gurabanın erbab-ı ihtiyaçtan oldukları tahkik kılındıktan sonra matbu'u tezakir itasıyla münasib yelken gemisine irkab olunarak ve kapudane kumpanyası virilerek gönderilmesi.." (BOA. A. AMD. 00019. 00066. 001. 001)

²⁴ "Bu dai kadimileri neccar ahalisinden ve Tarik-i Nakşibendiye'den olub işbu sene-i amim-i müneccemede canib-i Hicaz'a münferid...azimete niyet itmiş isem de harcırah idecek bir kaçem ve bir habbem olmadığı misüllü evvelallah celle şan ve şanyazan devletlerinden başka melce ve penah bulunmadığından kulları misüllü aceze-i beraya haklarında sufe-i şehriyiden olarak ihşanı mutad hükmünde olan yelken sefinesi emri bu daileri hak-ı acizanemde buyurulduğu ve derkanıyla İskenderiye'ye i'zammım hususunu havi bir kıta yelken sefinesi emri bu dailerine ihşan ve ol vechle.. (12 Cemaziyelevvel 1264/16 Nisan 1848)" (BOA. A. DVN. 00035. 00072. 001. 001)

²⁵ BOA. A. DVN. 00062. 00092. 001

²⁶ BOA. A. MKT. 00008. 00043. 001. 001

²⁷ BOA. A. MKT. NZD. 00384. 00005. 002. 001

3.ÜLKE MENFEATİNE ZARAR VEREN SAHALAR

3.1. Milli Güvenliği Hedef Alan Yıkıcı ve Bölücü Faaliyetler

19. yüzyıl sonlarından itibaren yelkenli gemilerin en yaygın kullanım alanlarının başında bu alan geliyordu. Yurt dışından yüklenen askeri malzemeler kaç yollarla ülkeye sokuluyor ve bir kaçakçılık ağı ile bu malzemeler komitecilerin eline ulaştırılıyordu. Onlar da bu devleti ve onun otoritesini hedef alan terör faaliyetlerinde kullanıyorlardı. Galomes ve bitişiğindeki kazalardan yelken gemisine yüklenen ve İbrahim isimli kaptan tarafından İstanbul'a getirilen 4 Eylül 1881 tarihli mühimmatın miktarı şu şekildedir;

1. 24. 400 adet gülle
2. 556 varil
3. 3434 büyük varil
4. 2460 kapaklı cephanes sandığı
5. 575 Kalbollu? tüfek
6. 189 Yunan cephanes sandığı
7. 142 torpil varili
8. 1 adet köhne yangın torbası
9. 37 çuval mahlûkundan eşya
- 10.1 adet kullanılmış halat²⁸

Bu kadar askeri malzemenin İstanbul'a dostane amaçlarla getirilmediği açıktır.

Dimitri Mirye isimli yelken gemisinin tüfek yüklü olarak Atina'dan Ayvalık'a gittiği Atina'daki maslahatgüzar Halil Bey tarafından 25 Teşrinievvel 1910'da bildirilmişti.²⁹ Kaçak mühimmatı ülkeye sokan Yunan yelken gemileri dikkat çekmemek için sahile yanaşmıyor açıklarda bulunan bir adaya yükünü boşaltıp buradan tekne ve sandallarla karaya naklediyorlardı. Örneğin Kaptan Varangel Lamiro'nun idaresinde bulunan Sen Jorc nam yelken gemisi içindeki 200 varil barutu doğrudan Ayvalık'a çıkarmayıp başlangıçta Bunda(?) Adası açıklarında bir mahalle çıkarmış buradan da küçük bir sandalla parça parça Ayvalık'a çıkarmıştı.³⁰ Şüphesiz ülkeye sokulan bütün barut yıkıcı ve bölücü amaçlarla kullanılmıyordu. İmar ve bayındırlık hizmetlerinde kullanılan ancak hükümetin bilgisi dahilinde ve kayıtlı nakledilen barut da vardı.Örneğin Selanik-Dersaadet İltisak-ı Osmani Demiryolu Şirketi tarafından Dedeğaç'a gönderilmek üzere 12.000 kilogram barut ülkeye sokulmuştu.³¹ Ülke güvenliği için tehdit oluşturan kayıt dışı ve usulsüz biçimde ülkeye sokulan baruttu.

14 Kasım 1886 tarihli bir belgeye göre ise Yunan yelken gemileri vasıtasıyla Cebel-i Lübnan ve Suriye sahillerine külliyyatlı miktarda barut çıkarılmakta idi. ³² Suriye sahilinde Nehr-ül Kelb'in yarım saat mesafesinde vaki Cüveyne ve Yafe ile Hayfe arasında Dar'ül-Keremeyn denen mahallerde yüklerini boşaltıyorlardı. Bunun için sahilden birkaç saat uzak açıkta durarak sandallar ile barutu kıyıya çıkarmakta idiler.³³ 4 Haziran 1909'da İşkodra valisi Bedri Bey'den alınan telgrafa göre Karadağlılar gizlice nehir yolunu kullanarak İşkodra'ya savaş malzemesi sevk ediyorlardı. Vilayetin elinde nehir yolunu kontrol edecek bir sandal bile yoktu.³⁴

Triyeste Limanı'ndan hareket eden Jan Mahbelaça isimli kaptanın emrindeki Katinfo isimli bir Yunan gemisi Kalamati şehrine gönderilmek amacıyla gerçekte ise Osmanlı Devleti sınırlarında bulunan Yanya'ya sevk edilmek üzere patlayıcı ve askeri mühimmat taşıyordu. Triyeste baş şebenderliğinin bildirdiğine göre geminin mühimmatı arasında 905 kilo ağırlığında 6 sandık boş hartuç,³⁵ 7261 kilo ağırlığında 10 sandık kurşun mermisi, 312 tüfek, rovelver için 5000 adet hartuç bulunuyordu.³⁶ 9 Ocak 1897 tarihli Selanik, Edirne, İşkodra, Aydın, Cezayir-i Bahr-i Sefid, Konya, Beyrut Halep, Bingazi ve Kudüs vilayetlerine yazılan

²⁸BOA. Y. PRK. ASK. 8. 48. 2

²⁹BOA. DH. İD. 94. 4. 2

³⁰BOA. BEO. 000532. 039900. 001. 002

³¹BOA. BEO. 000544. 040739. 003. 001

³²BOA. DH. MKT. 1371. 44. 1

³³BOA. DH. MKT. 1391. 98. 1

³⁴BOA. DH. MKT. 2835. 46. 1

³⁵ Hartuç; kese içinde hazırlanmış baruta verilen isimdir. (Bkz. Mehmet Zeki Pakalın, a. g. e. , s. 750)

³⁶BOA. BEO. 274. 20511. 3. 1

tezkerede Avrupa'dan Şire ve civar Yunan adalarına silah ve mühimmat görülüp oradan küçük yelken kayıklarıyla Osmanlı Devleti sahillerine çıkarılarak Anadolu içlerine nakledilmekte olduğu bu hususa dikkat edilmemesinin³⁷ mülken ağır sorumluluğu gerektirdiği ifade ediliyordu.³⁸ 22 Haziran 1896'da Yedikule'den Kumkapı'ya kadar uzanan sahil yolunun açık olmasından yararlanan vapur ve yelkenli gemileri Kumkapı açıklarında demirleyerek ve bazıları bekleyerek gece gündüz yanlarına yaklaşan bakkal ve balıkçı kayıkları vasıtasıyla komiteciler için taşraya evrak-ı muzırta ve cephaneye göndermekteydiler.³⁹

Osmanlı Devleti, Balkan savaşlarına adım adım yaklaşırken 24 Nisan 1900 bir yazıda Karadağlıların Bar İskelesi'ni kullanarak top ve askeri mühimmat aldıkları Hariciye nezaretine bildiriliyordu.⁴⁰ Karadağ hükümetinin Bar'dan Çetine'ye nakletmek istediği toplardan bir kısmını yelken gemileri ve sandallarla ülkeye geçirmek istediği ve Osmanlı kontrolündeki nehirlerden geçişine izin verilmesini istedikleri de bildiriliyordu. Balkan savaşlarında yaşanan hezimet göz önünde tutulursa bu iznin onlara verildiği en azından Karadağ hükümetinin bu şekilde silahlanmasına Osmanlı hükümetinin seyirci kaldığı düşünülebilir.

Hariciye nazırı Turhan Bey tarafından Sadrazamlığa yazılan 11 Mayıs 1899 tarihli yazıda Şire şebenderliği tarafından Zevar Rozus Pali isimli Yunan yelken sefinesinin 50 çuvalda 600 revolver ile birçok fişeği yüklü olarak Pire'den hareket eylediğinin bildirildiği bu geminin hareket senedinde varış yerinin Kıbrıs gösterilmesine rağmen yükünü Osmanlı limanlarından birine indirmeye çalışacağı bu yüzden gerekli yerlere emir verilmesi lüzumu anlatılıyordu.⁴¹ Yine aynı Hariciye nazırı tarafından 16 Teşrinievvel 1314 (28 Ekim 1898) tarihli başka bir yazıda Kaptan Nikola Vasil idaresinde Eftihya isimli yelken gemisinin içinde barut bulunduğu halde Kıbrıs'a hareket ettiği bildiriliyordu.⁴² Dâhiliye ve Bahriye Nezaretleri ve Rüşumat Emanet-i Celilesi'ne 2 Temmuz 1316'da (15 Temmuz 1900) gönderilen 1190 numaralı yazıda Rebakonyani ve İstavriyanos isimindeki kaptanların idaresindeki Aylani ve Harnibomani isimlerindeki iki parça Osmanlı yelken gemisinin içlerindeki altı yüz varil barut ile Trablusgarp'a gitmiş oldukları ve lazım gelenlere gerekli bildirimlerin yapılması hususu bildiriliyordu.⁴³

Şire baş şebenderliğinden bildirilen 12 Temmuz 1902 tarihli yazıda Osmanlı bayrağı taşıyan Payandi isimli bir birikin⁴⁴ kaptanının Osmanlı vatandaşı olduğu ve Kalimnoz Adası halkından bulunduğu bu şahsın sünger avcılığı yapmakta ise de bazen yakalanması mümkün olmayacak şekilde silah kaçakçılığı yaptığı buna gümrük memurlarının göz yumduğu, Şire'den gemisine aldığı silahları başka bir yelken gemisine aktarmak için açıklara çekildiği bu transfer gerçekleşikten sonra yeni yelken gemisinin yükünü Trablusgarp'a naklettiği anlatılmaktadır.⁴⁵ Yine bu şebenderliğin bildirdiğine göre Kaptan Soyter Barava'nın süvar olduğu Sen Nikolas isimli yelken gemisi Sömeki adasına çıkarılmak üzere 3000 vakiyye (384 kg) barut yüklenmişti.⁴⁶ Cezayir-i Bahr-i Sefid vilayetinden alınan bir yazıya göre İskenderiye yoluyla Kıbrıs'a gelen Loyd kumpanyasına mensup Elektra vapuruyla Ermeni komitelerine mensup on sekiz şahıs Kıbrıs'a çıkmış ve oradan yelkenli gemilerle Antalya, Mersin ve Silifke taraflarına geçecekleri haberi alınmıştır. Bunun üzerine 23 Ağustos 1321'de (5 Eylül 1905) Adana ve Konya valiliklerine bu konuda bilgi verilmiştir.⁴⁷

Bahriye Nezareti'ne 1 Eylül 1892'de çekilen bir telgrafta bir yelken gemisi vasıtasıyla Bingazi'nin bilinmeyen bir noktasına yüklü miktarda barut ve silah naklolunduğu istihbaratının alındığı üzerine varıldığında ise bu geminin açığa demirlemiş olması nedeniyle takip imkânı bulunamadığından bahsedilmekteydi. Bingazi'de bulunan ve dört sene içinde sadece üç defa limandan çıkabilen Marmara vapuruna bu ihbar edildiği zaman ise vapurun makine silindiri su kaçırdığı için bu işi başaramamıştı.⁴⁸ 1313 (1897/1898) yılında ise yine

³⁷ "...bu makule ahvalin men'i zımında takayyüdat-ı mütemadiye icrası mukteza-yı idare-i seniyye-i cenab-ı hilafetpenahiden bulunduğu halde yine böyle esliha ve mühimmatın nakli takayyüdata adem-i itinayı gösterilmekte bulunmuş olduğunda bu halin devamı mülken ağır ve binaenaleyh mahalleri memuriyetince mesuliyeti da'i idüğünden...."

³⁸BOA. BEO. 893. 66939. 1

³⁹ "Yedikule'den Kumkapı'ya kadar mümtedd olan sahil yolunun açık bulunmasından istifade itmek üzere Bahr-i Siyah ve Bahr-i Sefid'den gelen vapur ve yelken sefaininden ekserinin bu hatt-ı sahil yolundave bahusus Kumkapı açıklarında demirleyerek ve bazıları tevakkuf.iderek gece gündüz üzerlerine yanaşan bakkaliye ve balık kayıkları vasıtasıyla erbab-ı fesad için taşraya evrak-ı muzırta ve esliha ve cephaneye ihraç eylemekte ve vapurlardan dahi bir takım müfsidlerin harice çıkarılmakta olması.. " (BOA. BEO. 000797. 059758. 001. 001)

⁴⁰BOA. BEO. 1477. 110709. 1

⁴¹BOA. BEO. 1440. 107942. 2

⁴²BOA. BEO. 1216. 91170. 2

⁴³BOA. BEO. 1518. 113828. 1

⁴⁴ Birik; 1600'lü yılların sonlarında Avrupa'da ortaya çıkan sonraki yüzyılda hacmi genişleyen bir yelkenli gemi türüdür. İki direkli ve her iki direği de kabasorta armalı (direk donanımları serenli ve seren yelkenli olan armalardır.) ve tam serenli bir yelkenli gemidir. Birikler 10 top taşımakta ve boylarının uzunluğu 25-30 zira' arasında değişmekteydi. III.Selim dönemi gemi listelerinde görülmeyen biriklere ilk defa 1823'te tesadüf edilmektedir. Bu tür gemiler küçük olmaları nedeniyle daha çok Akdeniz adaları arasında güvenliğinin sağlanmasında görevlendirilirdi. (Bkz: Levent Düzcü, Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855), Basılmamış Doktora Tezi , Ankara, 2012, s. 49)

⁴⁵BOA. BEO. 1895. 70. 3

⁴⁶BOA. BEO. 000657. 049210. 001

⁴⁷BOA. DH. TMIK. M. 205. 31. 3

⁴⁸BOA. BEO. 000062. 004617. 001. 002

Bingazi'de kaçak ecnebi barutun şehre sokulduğu Mısır sınırından Trablusgarb sınırına kadar geniş ve birçok yeri muhafaza altında olmayan bu sahil livasının denizden korunması için Bingazi'de bulunan köhne vapurun değiştirilerek yerine hızlı hareket edebilen iki vapurun verilmesi istenmekteydi.⁴⁹ Gerek bu hadise gerekse yukarıda belirtilen diğer hadiseler Osmanlı Devleti'nin denizden güvenliğinin delindiğini ve iç meselelerinin yapılan silah kaçakçılığı ile büyütüldüğünü göstermesi açısından dikkat çekicidir. Denizlerde güvenliği sağlayamayan devlet karada güvenliği sağlamakta aciz kalmıştır. Denizlerde hâkimiyetini yitirmesi bu denizlerin bitişiğindeki topraklar üzerindeki hâkimiyetini yitirmesini de beraberinde getirmiştir. Balkan savaşlarındaki acı mağlubiyetlerde denizlere hâkim olamayışın büyük rolü vardır.

Kontrolden uzak kaçak biçimde çalışan yelken gemileri sadece silah değil başka ülkelerden kolera gibi hastalıkların ülkeye sıçramasına da neden olmaktadır. 24 Kasım 1908 tarih ve 3454/61 evrak numaralı bir belgede Rusya'daki koleranın Anadolu'ya yayılma aracı olarak yelken kayıkları gösterilmekte ve bunların önlenmesi için iki gözetleme sandalının bir aylık ücreti olan 1500 kuruşun acilen gönderilmesi isteniyordu.⁵⁰

4. SONUÇ

Yelkenli gemilerin yaygın bir kullanım sahasına sahip olduğu Osmanlı Devleti'nde bu gemiler reaya tarafından sıkça kullanılmıştır. Ticari hayatın gelişmesinde, İzmir, İstanbul, Antalya, Samsun Trabzon gibi şehirlerin kalkınmasında, hac farızasının güvenli şekilde ifasında hatta Osmanlı ordusunun fetih hareketlerinde bu gemiler inkar edilemez biçimde önemli roller oynamışlardır. Ama bunun kadar inkar edilemeyen bir gerçek daha vardır ki o da bu gemilerin hep yararlı amaçlar için kullanılmadığı Osmanlı Devleti'nin varlığını hedef alan yıkıcı amaçlar için de kullanıldığı gerçeğidir.

Bu alanda faaliyet göstermek isteyen Müslüman ya da Müslüman olmayan herkes kuralları yerine getirdiği takdirde faaliyet gösterebilirdi. Devletin imparatorluk yapısından ve ümmetçilik politikasından kaynaklanan bu durum kısa zamanda sahaya gayri Müslimlerin hakim olmasına yol açmıştı. Rumlar gibi gayri Müslimler; yaşadıkları Mora ve Ege adaları gibi coğrafyaların elverişli olması sayesinde bu alanda tecrübe ve bilgiye sahip oldukları için kısa zamanda bu alanda tebarüz ettiler. Yelkenli gemilerden oluşan bir ticaret filosu kurarak imparatorluğun Avrupa ile olan ticaretini yönettiler. Bu ticari kanal onların Avrupa'da oluşan milliyetçilik, eşitlik, özgürlük gibi kavramlardan etkilenmelerini de beraberinde getirdi.

Yelkenli gemilerin şirket ortaklığını andırır ortaklıklarla yapılması, senet-i bahri türü uygulamaların varlığı, gemi inşası ve denize indirilmesiyle ilgili kuralların yaygınlığı Osmanlı Devleti'nde denizcilik konusunda zengin bir müktesebatin olduğunu gösteriyor. Yelkenli gemiler dahil denizcilik faaliyetleri kayıt altına alınmaya çalışılmış, asgari düzeyde de olsa bir kontrol sistemi oluşturulmaya gayret edilmiştir. Ancak devletin deniz kıyılarının uzunluğuna paralel şekilde buralarda denetim kurmasını mümkün kılacak personel ve donanımına yeterince sahip olamayışı 19. ve 20. yüzyılda devletin başına ciddi sorunlar açmıştır. Devletin yurtdışındaki şebenderliklerinden gelen ihbarlar doğrultusunda gerekli yerlere emirler verdiği görülse de bundan etkili bir sonuç alamadığı yaşanan olaylar göz önüne alındığında ortaya çıkıyor.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

BOA. A. MKT. : 201, 8

BOA. A. MKT. NZD. : 150, 201, 384

BOA. A. M. :11

BOA. A. MD. : 70, 19

BOA. DH. ŞFR. : 52

BOA. DH. İD. : 94

BOA. DH. TMİK. M. : 5

⁴⁹ "Bingazi'de kaçak ecnebi barutunun kesretle sürümü verilmekte olduğu mevkufen istihbar kılınub Mısır hududundan Trablusgarb hududuna kadar mümtedd ve ekser mahalleri muhafazadan âri olan sevahil-i livanın bahren muhafazasıyla barut-ı muhtelifenin önü alınması liva maiyyetinde iki kıta vapurun vücuduna mütevakkıf olmasına binaen elyevm Bingazi'de bulunan köhne vapurun tebdiliyle yerine seri üs seyr yelkenli ve ihtiyat makineli iki kıta vapurun lüzum-ı irsali nezaret-i celilelerine bildirildiği halde henüz icabı icra kılınmadığı liva-i mezkur meclis idaresinden ba mazbata ebna kılıldığı Dahiliye Nezaret-i Celilelesi'nden iş'arına atfen Tophane-i Amire müşiriyet-i celilesinden bildirilmiş olmağla icabının ifasına ve ebnasına himmet." (BEO.000816.061165.001.001)

⁵⁰BOA. BEO. 2670. 30. 1

BOA. A. DVN. : 62, 56

BOA. İE. BH. ; 16

BOA. C. BH. : 184, 260

BOA. İ. DH. : 327

BOA. DH. MKT. : 2651, 1391, 2835

BOA. BEO.:2526,1570,4272,2803,532,544,274,893,797,1477,1440,1216,1518,1895,657,62,816,2670

Araştırma ve İnceleme Eserler

DUZCÜ, L. , 2012, "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği(1825-1855)", Basılmamış Doktora Tezi, Ankara,

PAKALIN, M. Z. , 1983, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü I, II, III, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul,