



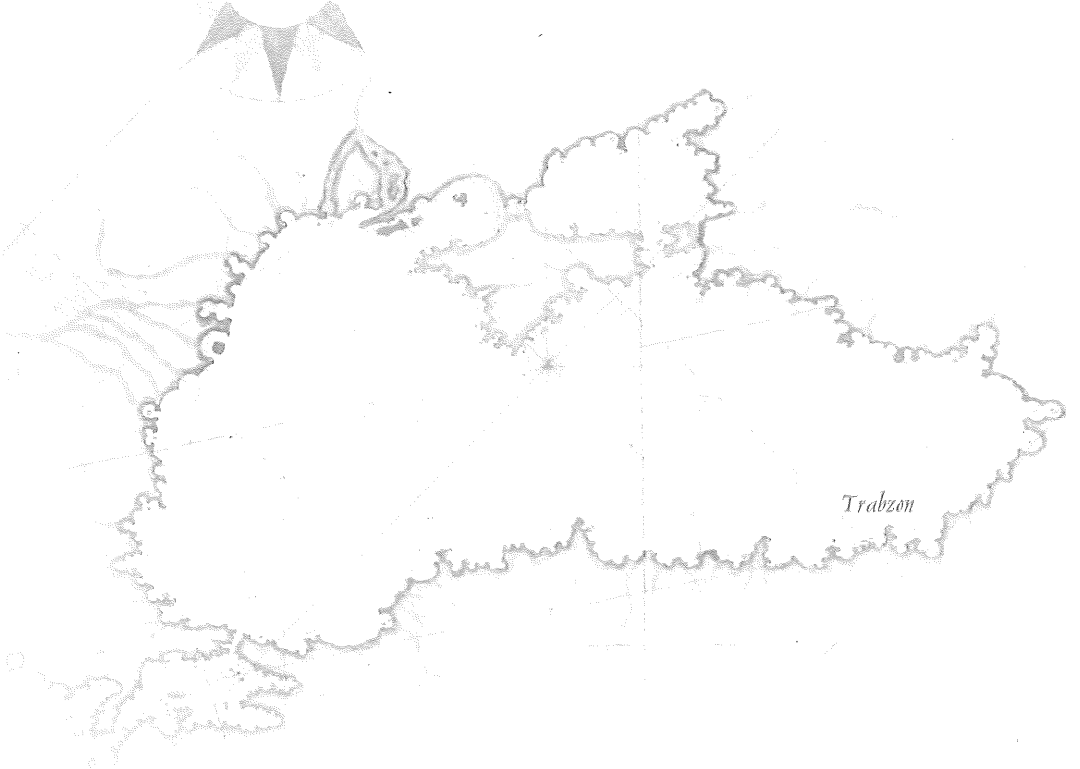
KTÜ



SDBF



GEMİMO



# IV

16 - 17 Nisan 2012

**Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu**

*Doğu Karadeniz*

T.C. KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi

# **Türk Deniz Ticareti Tarihi**

## **Sempozyumu IV**

### *Doğu Karadeniz*

ISBN

978-605-01-0349-6

**Tasarım / Uygulama**

**Degradeajans**

*e.posta: degradeajans@gmail.com*

**Baskı, Cilt**

**Sena Ofset . SERTİFİKA NO. 12064**

*Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi B Blok 6. Kat No. 4NB 7-9-11*

*Topkapı 34010 İstanbul Tel: 212.613 03 21*

© 2012

**T.M.M.O.B.**

**Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası**

*e.posta: bilgi@gemimo.com*

Bu kitabın yayın hakkı KTÜ ve GEMİMO'ya aittir. Eğitim ve ticari olmayan amaçlar için herhangi bir teknikte çoğaltma yapmak, yayın hakkı sahibinin önceden izni olmadan kaynak göstermek şartı ile mümkündür. Kitabın satış veya diğer ticari amaçlarla çoğaltılması, yayın hakkı sahibinin yazılı izni olmadan kesinlikle yasaktır.

Bu kitabın içindeki bilgilerin doğruluğunu sağlamak için çaba gösterilmiş olmasına karşın, KTÜ ve GEMİMO bilgileri garanti etmemektedir. Bu nedenle KTÜ ve GEMİMO sorumlu tutulamaz.

## Onur Kurulu

Dr.Recep Kızılcık  
Dr.Orhan Fevzi Gümrukçüođlu  
Prof.Dr. İbrahim Özen  
M.Suat Hacısalihođlu

Trabzon Valisi  
Trabzon Belediye Başkanı  
KTÜ, Rektörü  
Trabzon Sanayi Ticaret Odası

## Bilim ve Danışma Kurulu

Prof.Dr.Bahri Şahin  
Prof Dr.Bayram  
Prof.Dr.Ercan Köse  
Yrd.Doç.Dr.Ersan Başar  
Prof Dr.Güldem Cerit  
Prof.Dr.Hikmet Öksüz  
Prof.Dr.İdris Bostan  
Prof.Dr.Kadir Seyhan  
Prof.Dr.Mehmet Genç  
Prof.Dr.Muhammet Boran  
Doç.Dr.Mustafa Altunç  
Prof.Dr.Nil Güler  
Prof.Dr.Osman Kamil Sağ  
Prof.Dr.Şerife Yorulmaz

Yıldız Teknik Üniversitesi  
Bayraktar Dokuz Eylül Üniversitesi  
Karadeniz Teknik Üniversitesi  
Karadeniz Teknik Üniversitesi  
Dokuz Eylül Üniversitesi  
Karadeniz Teknik Üniversitesi  
İstanbul Üniversitesi  
Karadeniz Teknik Üniversitesi  
İstanbul Şehir Üniversitesi  
Karadeniz Teknik Üniversitesi  
Yakın Doğu Üniversitesi  
İstanbul Teknik Üniversitesi  
Piri Reis Üniversitesi  
Mersin Üniversitesi

## Düzenleme Kurulu

Yrd.Doç.Dr.Ersan Başar  
Yrd.Doç.Dr.Coşkun Erüz  
Doç.Dr.Nadir Başçınar  
Yrd. Doç. Dr.Özkan Uđurlu  
Okt.Sercan Erol  
Uzm.Umut Yıldırım  
Arş.Gör Ünal Özdemir  
Arş.Gör.Buđra Demirel  
Arş.Gör.Süleyman Köse

KTÜ  
KTÜ  
KTÜ  
KTÜ  
KTÜ  
KTÜ  
KTÜ  
KTÜ  
KTÜ  
KTÜ

- 
- 141** Tarihi Süreç İçerisinde Karadeniz’de Ticari Faaliyetlerin İncelenmesi ve Trabzon  
*Onur BAYGIN ve Birsen KOLDEMİR*
- 151** Ali Deniz Ticaret Mektebi’nin Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri  
*Sinan ÇAKIR*
- 165** Antik Dönemde Karadeniz’de Deniz Ticareti ve Başlıca İhraç Ürünleri  
*Osman EMİR*
- 179** Milli Mücadele Yıllarında Karadeniz Ticaretinin Trabzon’da Siyasi Propaganda Aracı Olarak Kullanılması  
*Ali AKYILDIZ*
- 189** Eski Deniz Haritalarında ve Kılavuz Kitaplarında Trabzon Limanı  
*Ali Ruhan ÇUBUK*
- 211** Doğu Karadeniz Kıyılarındaki Ticarî Gemilerin Güvenliği (1700-1774)  
*Temel ÖZTÜRK*
- 219** Bandıra Usulsüzlüklerine Bir Örnek: Trabzon Kayıklarındaki Rusya  
*Emre KILIÇASLAN*
- 231** 20.Yüzyıl’ın Başlarında Türkiye-Rusya Ticaretinde Trabzon Limanı ve Faaliyetleri  
*Fevzi ÇAKMAK ve Alev GÖZCÜ*
- 243** Cumhuriyetin İlk Yıllarında Karadeniz Bölgesinde Deniz Ticareti ve Trabzon  
*Mustafa KIRIŞMAN ve Ferah AYYILMAZ*

## Doğu Karadeniz Kıyılarındaki Ticarî Gemilerin Güvenliği (1700-1774)

Doç. Dr. Temel ÖZTÜRK

Karadeniz Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, 61080 Trabzon

E-posta: tozturk61@gmail.com

### Özet

Bilindiği üzere Karadeniz, Fatih Sultan Mehmet'in Kırım'da birlikte tüm bölgeyi fethetmesi sonucu Türk Gölü haline geldi. Böylece bu denizdeki ticaret diğer ülkelere kapatılmış oldu. Yani bir başka ifade ile Karadeniz limanları ihracat ve ithalat limanı olmaktan çıkıp iç dolaşım mallarının sevk edildiği limanlar haline getirildi. Bu açıdan Karadeniz, Küçük Kaynarca Antlaşması'na (1774) kadar dış ticaretteki kapalılığını ve Türk Gölü olarak varlığını sürdürdü. Ancak XVII. yüzyıl sonları itibariyle güçlenmeye başlayan Rusya, Karadeniz'e açılma yönünde Osmanlılar ile önemli bir rekabete girişti. Bilhassa 1700'lü yıllardan itibaren başlayıp 1774'e kadar Rusya'nın sergilediği tüm girişim bu rekabetin ve Karadeniz'e hâkim olmanın bir göstergesiydi. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak dönem içerisinde bilhassa Doğu Karadeniz kıyı şeridindeki ticarî gemiler açısından güvenlik sorunu geçmiş dönemlerden biraz daha ehemmiyet arz eden bir yapıya büründü. Zira artık Kazak, Abaza ve Gürcü saldırıları yanında bunları destekleyen bir güç olarak Rusya ön plana çıktı. İşte bu süreç içerisinde bölgenin güvenliğinin sağlanmasına Osmanlılar daha da önem verdi. Bu çerçevede belirlenen bildiri konusunda ticaret gemileri açısından ortaya konulan güvenlik tedbirleri ifade edilmekle birlikte hem devletin bölgede Ruslara karşı yapılması hem de ticaretin aktif olarak devam etmesi yönündeki işaretler de belirtilecektir. Ayrıca devletin aldığı tüm tedbirler yanında bölgenin iklimsel sorunları üzerinden ticarî gemiler açısından sağlanan güvenlik tedbirlerine de değinilecektir.

**Anahtar Kelimeler**

Osmanlılar, Ticaret, Doğu Karadeniz, Güvenlik.

## **The Security of Commercial Vessels in The Eastern Black Sea Coast (1700-1774)**

**Abstract**

*Black Sea region became a Turkish lake after Mehmet II conquered the whole region with Crimea. Thus, trade on this sea was closed to the other countries. In other words, Black Sea ports were not for exportation and importation any more. They were brought to the places dispatching internal circulation goods. Therefore, Black Sea kept on its closure to foreign trading and its existence as a Turkish lake until Treaty of Kucuk Kaynarca (1774). But, Russia getting stronger in the late 17th century, entered into rivalry with Ottoman Empire for Black Sea dominance. Especially, all enterprises displayed by Russia from 1700's to 1774 were an indicator of this rivalry and effort of Black Sea dominance. As a result of this progress, security of trading ships on the coasts of eastern Black Sea got more important position than previous periods. Forasmuch, Russian attacks as well as Cossacks, Abkhazians and Georgians stood out anymore. In this period, security of the region was getting more important for Ottomans. In this study, security measures for trading ships, settlement of the Sublime Porte against to Russians in Black Sea region and signs on continuation of trade actively will be expressed. In addition, all the measurements taking by the government and security measurements for trading ships with regard to the climatically problems of the region will also be stated.*

**Keywords**

*The Ottomans, Trade, Eastern Black Sea, Security.*

### **1. Giriş**

Osmanlılar, idaresi altında bulundurdukları bölgeleri ve buradaki aktiviteleri konumlarına göre gerek karadan, gerekse denizden muhafaza altına almışlardı. Karadaki güvenliği asker ve muhkem kalelerle sağlarken, deniz güvenliği yanında yine sahil kesimlerin emniyeti açısından da gemiler kullanılırdı. Bildirinin konusu olan Doğu Karadeniz kıyılarına ilişkin harita göz önünde bulundurulursa, bilhassa belgelerin ifadelerine göre burası Trabzon'dan başlayıp bir hilâl şeklinde Gonye, Batum, Faş, Anakra ve Sohüm çizgisinde hatta biraz daha ileride Kırım'a doğru son bulmaktadır. Bu yerler içerisinde belgelerde Faş1, Anakra ve Sohüm'dan sıklıkla bahsedilmekte ve haliyle önemleri ortaya konulmaktadır.

Zaten sadece bu üç yer değil, bölgedeki diğer yerler üzerinde de dikkatlerimizi yoğunlaştırırsak; buraların güvenlik açısından Anadolu'nun, Doğunun ve Kafkasların kaleleri olduğu rahatlıkla görülebilir. Faş, Anakra ve Sohum Kafkaslar için hayati derecede önemlidir. Bu yerler sadece kara parçasının değil, denizin güvenliği açısından da stratejik bir konumdadırlar. Bu nedenle oldukça önemli olan bu yerlerin güvenliğini sağlamak da devletin önde gelen işleri arasındaydı.

Tüccar gemileri Karadeniz'in bu bölgesinde kuzeyden yani Kırım tarafından gelen köle ve ticari emtia naklini gerçekleştirirdi. Bu ticaret, Karadeniz'in kuzeyinden güneyine yapılırken tam tersi olarak güneyinden kuzeyine de yapılırdı. Bu güzergâhta yukarıda bahsedilen köle ve ticarî emtia dışında sahtiyan, hububat, gemicilik malzemesi ve maden gibi maddeler de taşınırdı. Savaş zamanları ise bölgedeki ticaret gemileri çoğunlukla askeri malzeme yani top ve cephane mühimmatı yanında asker ve erzak mühimmatı taşırdı.<sup>2</sup> Bunların dışında bilhassa Trabzon'dan hareketle Faş Kalesi'nin tamiri için bu yöne giden gemiler taş naklederlerdi. Mesela 1726'da Faş'a taş nakledilmesi için Ünye, Büyük Liman, Sürmene ve Pulathane iskelesinden 50, Giresun İskelesi'nden 10 ve Rize İskelesi'nden 5 olmak üzere toplam 65 güverteli melekse gemisi kiralanmış ve ücretleri Faş bina emini tarafından ödenmişti (TŞS, 1889, 1726). Ticarete kullanılan gemi türleri bu dönem için tek ve çift ambarlı olarak dizayn edilen gemilerin yanında kısa mesafelerde kullanılan kayıklardan oluşurdu. Bilhassa bu bölgede ticarete ön plana çıkan gemi cinsi melekselerdi. Melekseler bazı belgelerde gemi bazı belgelerde kayık olarak zikredilmekte ve Karadeniz'in bu kuzey-doğu kısmında rahatlıkla kullanılırlardı.<sup>3</sup> Bölgedeki limanlara yanaşamayan gemilerden mallar kayıklarla kıyıya taşınırdı. Mesela 1740'ta Trabzon'a gelen bir gemideki malların civardaki Pulathane'ye taşınabilmesi için 250 kayık kullanılmıştı (TŞS, 1906, 1740). Trabzon limanı Karadeniz'in bu bölgesindeki ticarete önemli bir yere sahipken<sup>4</sup> buradan deniz yolu ile Sohum ve Faş taraflarına da bir dolaşım söz konusuydu. Ayrıca Trabzon'un civar yerleşim merkezlerinden Gönnye, Batum, Rize ve Sürmene'ye de deniz yolu ile ticarî seferler düzenlenirdi. Bu gibi kısa mesafelerde daha çok kayıklar kullanılırdı. Örneğin 1736'da farklı bir taşımacılığı da ortaya koyması açısından kiralanmış 25 kayık Faş'a gidecek ulakları yerlerine ulaştırmışlardı (TŞS, 1901, 1736). Yine bu dönem için Trabzon Limanı'ndan batı yönünde olan Sinop'a bile ticarî sevkiyatlar yapılırdı.<sup>5</sup>

## 2. Doğu Karadeniz'deki Tüccar Gemilerine Sağlanan Güvenlik

Osmanlılar, Karadeniz civarındaki yerlerin fethini sağladıktan sonra, daha doğrusu Karadeniz'i bir "Türk Gölü" haline getirmeleri akabinde denizdeki her türlü faaliyetin güvenliğini daima gemilerle rutin bir şekilde sağlamaktaydılar.

Aslında XVII. yüzyıl başlarındaki Kazak eşkıyalarının saldırılarını saymazsak, Karlofça'nın (1699) hemen öncesinde ve XVIII. yüzyılın ilk yarısında meydana gelen savaflara kadar Karadeniz'de güvenliği tehdit edecek önemli unsurlar mevcut değildi. Fakat XVIII. yüzyılın başlarından itibaren aralıklarla bilhassa Faş, Anakra ve Sohüm'a düzenlenen Abaza eşkıyası saldırıları bu sahil bölgelerinin dolayısıyla burada seyreden ticari gemilerin ve kayıkların güvenlik sorununu ortaya koymuştu. Abazalara zaman zaman Rus ve Gürcü gruplarının da eklenmesiyle bu sorun önemini daha da artırmıştı. XVIII. yüzyılın ilk yarısında yaygın olan bu saldırılar karşısında bölgenin karadan güvenliğinden ziyade bilhassa denizden takviye edilmesi hususu ön plana çıkmıştı.

### 2.1. Denizdeki Tehdit Unsurları

Önceki dönemlerde Doğu Karadeniz kıyılarında görülen Kazaklar<sup>6</sup> XVIII. yüzyıl itibariyle Rusların askeri birlikleri içerisinde yer almalarıyla farklı bir yapıya büründü ve tüccar gemileri için bu denizdeki sularda geçmişe oranla önemli tehlike olmaktan çıktı. Ancak XVIII. yüzyıl itibariyle onların yerini bu sularda bazen Rus idaresinde bazen Gürcü birliklerle hareket eden bir başka tehdit unsuru olarak Abazalar aldı. Abazalar Batı Kafkasya'nın Karadeniz sahillerinde oturan bir kavimdir. Abaza memleketi, Karadeniz'in doğu sahilini ve Kafkasya'nın batı kıyısını teşkil eden arazinin kuzey tarafındadır. Genel olarak kıyı kesiminde oturanlar Hıristiyan iken, iç kesimlerde ve dağlar arasındaki vadilerde oturanlar (Abazalar) Müslümandır.

Bölgenin güvenliğinde Osmanlılar açısından tehlike unsuru oluşturanlar Hıristiyan Abazalardı. Bunların zaman zaman gerçekleştirdikleri saldırılar Rus ve Gürcüler tarafından desteklenir veya koordine edilirdi. Bu tür saldırılara karşı bölgedeki kalelerin güçlendirilmesi yanında denizden yapılan taarruzlara karşı gemilerle korumalar yapılırdı.

1732 tarihli bir belge, Anakra ve civarının Abaza eşkıyası tehlikesinde olduğundan gemilerle güvenliğinin sağlanmasını belirtmektedir (TŞS, 1895, 1732). XVIII. yüzyıl ortalarında ise Abaza halkı Osmanlılara karşı isyan hareketi başlatıp Sohüm Kalesini ele geçirdi. Osmanlılar kısa bir süre sonra kalenin kontrolünü tekrar ellerine geçirerek bu saldırıyı savuşturdular (BA, A.DVN.MHM, 5/27, 1747). 1734'te yine Faş Kalesi civarında olan Abaza eşkıyası denizden gelip geçen tüccar gemileri için önemli bir tehlike oluşturmuştu (TŞS, 1894, 1731). Abaza eşkıyası yanında Gürcü eşkıyası da birlikte hareket edip Karadeniz'in kuzey-doğusunu tehdit etmekteydi. 1722'de bu iki eşkıya grubu Gönve civarını ve buradan gelip geçen tüccar gemilerini zor duruma düşürmüştü (BA, Ali Emiri, Ahmed III, 1713, 1722).

İşte bahsi geçen Rus ve onların himayesindeki Abaza ve Gürcü gruplarının



bölge üzerinde gerek karadan gerekse denizden düzenledikleri eşkiyalıkları bölgenin güvenliği noktasında da karadan ve denizden tedbirler alınmasını gündeme getirmişti (BA, MAD, 9910, 1722). Ayrıca onların bu tür eşkiyalık hareketleri sonucu devlet, Abaza ve Mekril taifesine tuz naklinin yasak olduğunu tüccarlara sıkı sıkıya tembih etmişti (BA, MD, 138, 1732).

## 2.2. Tüccar Gemilerinin Denizden Güvenliği

Bölgede güvenliği sağlayan gemiler belgelerin diliyle “mîrî” yani devlete ait gemilerdi. Bu gemiler işkampoye, kalyon, çektiri, kancabaş, firkate ve koliklerden oluşmaktaydı.<sup>7</sup> Ancak bunlar içerisinde muhafaza maksadıyla çoğunlukla ismi zikredilen işkampoyelerdir. Kalyon, çektiri, kancabaş, firkate ve kolikler muhafaza yanında tüccar gemilerinin yeterli olmadığı zamanlarda mühimmat sevkiyatında da kullanılmaktaydı. Mesela Gürcistan Seferi dolayısıyla çektiri ve şaykalarla Trabzon’a cephaneye sevkiyatı yapılmıştı (TŞS, 1867, 14 Eylül 1703). Kalyon, kancabaş ve firkateler mühimmat sevkiyatı yanında muhafazalarda kullanılmaktaydı. Örneğin Trabzon ve civarının eşkiyadan muhafazası için tersâne-i âmireden 4 kancabaş görevlendirildi (TŞS, 1874, 29 Mayıs 1714). Kancabaşlar Faş ve Sohüm muhafazalarında da görev yapmışlardı (TŞS, 1889, 27 Mayıs 1727; TŞS, 1890, 22 Mayıs 1728). Kancabaşlar yanında firkateler de Sohüm ve Faş güvenliğinde hizmet görmüşlerdi (TŞS, 1889, 26 Mayıs 1727). Yine bu yerlerin güvenliği amacıyla çeşitli tarihlerde Sinop’ta mîrî kalyonlar da yapılmıştı (TŞS, 1869, 6 Mayıs 1707).

Tersane-i Âmire’den gönderilen gemiler dışında Doğu Karadeniz’de güvenliği temin edenler Sinop, Of, Sürmene, Faş ve Batum iskelelerinde yapılırdı. Bunlar içerisinde kalyonlar sadece Sinop’ta (TŞS, 1869, 2 Mayıs 1707), işkampoyeler ise Of ve Sürmene yanında Faş ve Batum’da da inşa olunurdu. Of ve Sürmene iskelelerinde önceden beri melekse gemileri yapıldığından, kereste temini açısından kolaylık sağlanacağı vurgulanarak buralarda işkampoyelerin de yapılması bildirilmekteydi (TŞS, 1895, 9 Temmuz 1731; BA, Ali Emiri, Mahmud I, 1410, 10 Temmuz 1731). Ancak bölgenin muhafazası açısından buralar Batum ve Faş’a uzak olduğundan bilhassa kereste nakli vs. zorluklar dolayısıyla geçici olarak Batum ve Faş iskelesinde de işkampoyeler imal edilmişti (TŞS, 1895, 15 Temmuz 1731). Bölgenin güvenliği noktasında kalyon ve işkampoye tarzındaki gemilerden yılda belirli miktarda inşa edilirdi. Belgelere göre Sinop’ta 2 kalyon Sürmene ve Of’ta ise 12 işkampoye yapılırdı. Bu işkampoyelerin 5’i Sohüm, 5’i Faş, 2’si de Anakra kaleleri için inşa edilmişti (TŞS, 1895, 11 Temmuz 1731). Bunların cephaneye, mühimmat ve ustaları Trabzon’dan temin edildiği gibi çoğunlukla İstanbul’dan gönderilirdi (BA, Ali Emri, Mahmud I, 1410, 20 Temmuz 1731; TŞS, 1895, 9 Temmuz 1731). Devlet, Karadeniz’in ve bilhassa bölgenin güvenli-

ğini sağlayan gemilerin yapımına oldukça önem vermekte ve gemi yapımının hiç bir şekilde geri kalmaması üzerinde durmaktaydı. Gemi yapımını engelleyen her türlü eşkıyalık ve fesada karşı tedbirli olunması yöneticilere bildirilmekte ve bu gibi harekette bulunanların geciktirilmeden cezalandırılması emredilmekteydi (TŞS, 1869, 1707).

### 2.3. Bölgedeki 9 Derya Beyi

Karadeniz'in kuzey-doğu sahilini koruyan gemilere ek olarak Karadeniz'in tümünde devriye gezen bir Osmanlı donanması mevcuttu. Belgelerin bize yansıttığı kadarıyla 18. yüzyılın bu ilk yarısında denizin kuzey-doğu kısmını koruyan bu donanma 9 gemiden oluşmaktaydı. Çektiri, firkate ve kancabaşlardan oluşan bu donanmadan 5'i Faş, 2'si Sohum ve diğer ikisi de Soğucak Kaleleri muhafazasında olmak hasebiyle yeri geldiğinde bu bölgelerde de kışlamaktaydılar (BA, MAD, 3337, 19 Ağustos 1724). Çektirilerin haricinde firkate ve kancabaşlarda 240 levent yer almaktaydı.

Karadeniz'in kuzeydoğu sahilini koruyan gemilerin görev süreleri sınırlı olup, bu bölgelerdeki tehdidin ortadan kalkması durumunda gemilerin de görevleri sona ermekteydi. Yani bölgede güvenliği tehdit eden kuzey savaşları, Rus ve Gürcü saldırıları yanında bilhassa belgelerde sıkça ifade edilen Abaza ve Mekril eşkiyası baskınlarının sona erdiği zaman güvenliği sağlayan gemilerin görevleri bitmekte ve uygun bir yerde limana çekilmekteydiler (TŞS, 1877, 29 Ocak 1719).

### 2.4. Kılavuz Kaptanlık

Karadeniz'in çoğu zaman sisli ve fırtınalı olması seyir halindeki gemileri daima zor durumda bırakıyordu. Hele bu bölgeyi bilmeyen gemiciler açısından durum fiyasko ile sonuçlanmakta ve gemi kazaları kaçınılmaz olmaktaydı. Kazaya uğrayan gemiler, güvenliği temin eden gemilerden ziyade Faş ve Sohum'a zahire naklinde bulunan kayık ve gemilerden oluşmaktaydı. Mesela Faş'a un götürmek üzere denize açılan kaptan, Mapavri Kazası açıklarında fırtınaya yakalandığında kayığın batmasını önlemek için 345 kile unu denize boşaltarak kayığını kurtarabilmişti (TŞS, 1894, 31 Ocak 1733). Yine Trabzon'dan Soğucak Kalesi'ne zahire götüren gemi fırtınaya yakalandığında zorlukla Sinop'a sığınabilmişti (TŞS, 1914-Ek1, 23 Mayıs 1746).

Kılavuz kaptanlık önce bilgiye sonra da deneyime dayanan bir görevdi. Kılavuz kaptanlar gemi kaptanları ile sürekli irtibat içerisinde görevlerini icra ederlerdi. Geminin kılavuzlama programı aşamasında yani yön ve rota tespitinde gemi kaptanı ile ortak hareket ederlerdi. Ancak gemideki yetkileri bakımından gemi kaptanının önünde hareket edemezlerdi. Yine de bölgeyi bilmeleri açısından kaptanın çok gerisinde kalmayıp, bölgeye yönelik bilgi ve tecrübeleri yönünde

ondan daha da ileride yer almaktaydılar. Aslında bu aşamada, kılavuz kaptanların yetişmeleri gündeme gelmektedir. Bu yönde kılavuzlar haliyle gemilerde yetişirdi. Fakat belgelerde, daha önce gemi kaptanlığı yapıp-yapmadıkları ya da gemilerde ne gibi görevlerde bulduklarına dair bilgi yoktur. Durum her ne kadar böyle olsa da; kılavuzun bir gemi kaptanı kadar bilgi ve tecrübesi olduğu aşikârdır.

Kılavuzların talebinde öne çıkan en önemli husus ve kılavuzların özelliklerini yansıtan nokta, daha önce de ifade ettiğimiz gibi bunların bölgeyi çok iyi bilmeleriydi. Kılavuz kaptanlar donanma gemilerine, çektiri ve kalyonlara verilmekteydi (TŞS, 1883, 1724; TŞS, 1893, 15 Haziran 1731). Bu gemiler hem Sohum ve Faş'ın muhafazası amacıyla, hem de bu kalelerin onarım ve hizmetinde gerekli malzemenin nakli için Karadeniz'e gönderilirdi. Kaptanları bölgeyi bilmediğinden bunlara kılavuz istenmekteydi. Bu yönde Faş Kalesi ve Sohum Kalesi'nin muhafazası için kalyon ve çektirilere kılavuz istenmişti (TŞS, 1886, 29 Nisan 1725; TŞS, 1890, 1728). Trabzon'dan verilen kılavuzlar çoğunlukla İstanbul'dan Trabzon'a gelip, buradan Faş'a gidecek gemilere tayin olunurdu (TŞS, BA, MAD, 132, 21 Mart 1734). Trabzon ve Sinop'tan her yıl kılavuz verildiği bazı belgelerde kayıtlıdır (BA, Cevdet, Bahriye, 5279, tarihsiz; TŞS, 1890, 25 Mayıs 1728).

Trabzon'dan talep olunan kılavuzlar muhtemelen günümüzde de olduğu gibi limanda hazır bulunmaktaydılar. "Seyr u sefayin" için verilen bu kılavuzlar, gemiye çıktıktan itibaren görevlerine başlar ve geminin Faş, Sohum vs. gideceği yere kadar eşlik edip, tekrar İstanbul'a dönene kadar gemide bulunurlar ve burada görevleri sona ererdi (TŞS, 1885, 7 Kasım 1725; TŞS, 1890, 1728).

### 3. Sonuç

Görüldüğü üzere belgelerin ifadesiyle Trabzon, Gönnye, Batum, Faş, Anakra ve Sohum çizgisinde Karadeniz'in kuzey-doğu sahilini ve burada ticaret amacıyla seyreden gemileri Rus, Gürcü ve bilhassa Abaza eşkıyasından koruyan gemilerin bir kısmı tersaneden gönderilmiş, bir kısmı da Karadeniz'in çeşitli iskelelerinde yapılmıştı. Bu yönde Sinop'ta mîrî kalyonlar yapılırken, Faş ve Batum'daki inşa faaliyetini gösteren bir-iki kayıt hariç, Of ve Sürmene'de de işkampoyeler yapılmıştı. Bu inşa olunan gemilerin İstanbul'dan gönderilen malzeme ve personel dışında gerekli ihtiyaçları civar bölgelerden sağlanmıştı. Bilhassa işkampoyeler yapımında ve personel temininde çoğu ihtiyaç Trabzon ve civarından tedarik olunmuştu. İfade edilen güvenlik şeridinde görev yapan gemi personelinin her türlü tayinatları da yine Trabzon'dan sağlanmış ve buradan kiralanan gemilerle ilgili yerlere ulaştırılmıştı. Öte yandan özellikle sert ve dalgalı olan Karadeniz'in bu kesiminde deniz kazalarının önüne geçilmesi için güvenlik görevinde bulunan gemilere Trabzon'dan bölgeyi bilen kılavuzlar verilmişti.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Kaynakları

BA, A.DVN.MHM Dosya No: 5, Vesika No: 27.

BA, Ali Emiri, Ahmed III 1713.

BA, Ali Emiri, Mahmud I 1410.

BA, Cevdet, Bahriye 5279.

BA, MAD 132, 3337, 9910.

BA, MD 138.

TŞS 1867, 1869, 1874, 1877, 1883, 1885, 1886, 1889, 1890, 1893, 1894, 1895, 1901, 1906, 1914.

### Basılı Eserler

Aydın, M. (1986). Faş Kalesi. *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 6: 67-138

Aygün, N. (2005). *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*. İstanbul: Serander Yayınevi.

Bostan, İ. (2005). *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*. İstanbul: Bilge Yayın Habercilik.

Güler, İ. (2011). Sinop-Trabzon İlişkileri ve Karadenizdeki İşlevleri. İçinde Kenan İnan ve Yücel Dursun (Der.) *Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi XVII. Sempozyumu Bildirileri*: 417-433. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü.

Ostapchuk, V. (2001). The Human Landscape of the Ottoman Black Sea in the Face of the Cossack Naval Raids. *Oriente Moderno*, 20/81 (1): 23-95.

Öztürk, T. (2009). Karadeniz'de Kullanılan Melekse Türü Gemiler (1700-1774). *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 24/2: 85-102.

Öztürk, T. (2011). *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*. Trabzon: Serander Yayınevi.

### Açıklamalı Dipnotlar

1. Faş Kalesi'nin stratejik önemi ve bilhassa XVIII. yüzyılın ilk yarısındaki tamirleri için bkz. (Aydın, 1986: 67-138).

2. Geniş bilgi için bkz. (Öztürk, 2011: 73-161).

3. Melekseler hakkında geniş bilgi için bkz. (Öztürk, 2009: 85-102).

4. Geniş bilgi için bkz. (Aygün, 2005: 115-291).

5. Geniş bilgi için bkz. (Güler, 2011: 417-433).

6. Geniş bilgi için bkz (Ostapchuk, 2001: 23-95).

7. Bu gemi türleri hakkında geniş bilgi için bkz. (Bostan, 2005).

### Kısaltmalar

A.DVN.MHM.: Bâb-ı Asâfi Divân-ı Hümâyûn Mühimme Kalemi

BA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi/İstanbul

bkz.: bakınız

Der. : Derleyen veya derleyenler

MAD: Maliyeden Müdevver Defterler Tasnifi

MD: Mühimme Defterleri

TŞS: Trabzon Şer'îye Sicilleri

vs.: vesâire