18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'e Yönelik Güvenlik Parametreleri

*Yusuf Alperen Aydın**

The Ottoman Security Parameters for the Aegean Sea (Archipelago) and the Levant in the 18th Century

Abstract ■ The Aegean Sea (Archipelago) and the Levant accomodates many large and small islands and harbours, which were subject to pirate raids due to their location on the maritime trade routes. In this regard the Ottoman State took some measures to secure and sustain this trade. It is possible to sum up the Ottoman strategy against the pirate attacks of the 18th century in the Aegean Sea (Archipelago) and the Levant in the following five topics: 1. Recapture of Mora, and occupation of İstendil and Suda; 2. Fortifications built on the islands and at crossings; 3-Regular patrolling of the Ottoman navy and campagins against the pirates; 4. Ümerâ-i Derya (The commanders of the Sea) and Firkateciyân (Firkate owners, who patrol the Sea) Organization; 5. State's urge of the merchants to use galleons. Ottomans cleary saw themselves as a state dominating the maritime routes, as they created a serious organization to secure the benefits maritime trade, which demanded great expense, and acted accordingly.

Keywords: Ottoman State, The Aegean Sea (Archipelago), The Levant, Piracy, Maritime Trade Security.

Giriş

Osmanlı donanmasının deniz ticaretinin güvenliğini muhafaza ve temin konusundaki başlıca görevi korsanlara yönelikti. Korsanlık faaliyetleri özellikle savaş dönemlerinde artış göstermekteydi. Girit kuşatması (1645-69) sırasında

* İstanbul Üniversitesi.

Venedik himayesinde genişleme kaydeden Hıristiyan korsanlığı[1] Akdeniz'deki ticaret güzergahlarının güvenliğini tehdit etmeye başlamıştı. Osmanlı idaresinde bulunan ada ve kıyıların ve buralarda seyreden gemilerin düşman saldırıları ve özellikle korsanlara karşı korunması devleti bu konuda ciddi bir politika takip etmeye zorlamaktaydı. Bu bağlamda burada, 18. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı devletinin Akdeniz'de uyguladığı güvenlik sisteminin parametreleri ele alınacaktır. Söz konusu yüzyılın siyasi şartları çerçevesinde öne çıkan konuların başında Mora'nın Venedik'ten geri alınması gelir. Ayrıca deniz ticaret güzergâhı civarındaki ada ve kıyılarda istihkâmların inşâsı da dikkat çeker. Bunlar söz konusu güvenlik sisteminin karadaki yönüdür. Donanmanın mutat Akdeniz seferlerinin temel görevi de bu sulardaki ticaret güzergâhlarının emniyetini tesis etmek ve özellikle korsanları etkisiz hale getirmektir. Bir devlet donanmasının bir çok ada ve limanı barındıran bu coğrafyanın sunduğu saklanma imkanlarını kullanarak yaz-kış bir kaç gemi ile korsanlık yapanlarla düzenli bir savaş konsepti içinde mücadele etmesi mümkün olmadığından bunun için bulunan çözüm "ümera-i derya" ve "firkateciyân" denilen deniz milisleri teşkilatlanmasıdır. Bu kimselerden lokal emniyet bölgeleri oluşturmak üzere sürekli faaliyette bulunabilme yeteneğini haiz olmaları beklenmekte ve bu husus için teşvik edilmekteydiler. Son olarak tehlikeye direkt maruz kalan tüccar gemileri ile ilgili alınan önlemler de güvenlik sistemi içinde değerlendirilebilir.

Güvenlik sisteminin parametreleri olarak tanımlayabileceğimiz bütün bu faaliyetler sayesinde uluslararası bir boyutu da olan Ege ve Doğu Akdeniz'deki deniz ticaretinin güven içerisinde yapılabilmesi için Osmanlı devleti tarafından "koruyucu bir şemsiye" [2] vücuda getirilmiştir. Makalenin bundan sonraki kısmında arşiv belgeleri ve kroniklerden derlenen bilgilerle bu parametreler başlıklar altında ele alınacaktır.

1. Mora'nın Geri Alınması, İstendil ve Suda'nın Ele Geçirilmesi

17. yüzyılın ikinci yarısına hakim olan yoğun savaş atmosferi içinde korsanlık etkin hale gelmiş ve bu yüzyılın sonunda Mora'nın Venedik'in eline geçmesiyle tüccar gemileri için tehlike daha da artmıştı. Zira Venedikliler bölgede korsan faaliyetlerini destekleyen bir tutum içerisindeydi. Mora'nın geri alınması

1 E. Eickhoff, "Akdeniz'deki Osmanlı Deniz Cephesi (XVI-XVIII. Yüzyıl)", ed. G. Eren, *Osmanlı*, I (Ankara 1999), s. 386.

2 Eickhoff, a.g.m., s, 390.

zamanla devlet için bir zaruret olarak belirmekteydi. Prut'ta (1711) elde edilen başarı, İstanbul Antlaşmasıyla (1700) Rusya'ya bırakılan yerlerin geri kazanılmasını sağlamıştı. Bu olumlu hava içerisinde gözler Mora'ya çevrilmişti. Karlofça'da Venedik'e terk edilen Mora yarımadası, iki yüz seneden fazla Osmanlı toprağıydı. 1699'a kadar "Memâlik-i Osmaniyye" sınırları içinde bulunan bu topraklardaki uzun zaman süren hâkimiyet, Osmanlı toplumunda ve idarecilerinde buralara karşı bir vatan duygusunun gelişmesini sağlamış olmalıydı[3].

Antlaşma hilafına Venedik himayesinde gerçekleştirilen korsanlık faaliyetleri özellikle İstanbul'a yönelik mal akışına zarar verdiğinden İskenderiye ve Dimyat'tan ticaret gemileri İstanbul'a işleyemez hale gelmiş, kıyı bölgelerinin güvenliği de zedelenmişti[4]. Mora'nın geri alınmasından sonra özellikle Mısır-İstanbul deniz ticaret güzergâhında güvenliğin tesisi zaruri bir hal almıştı. Mora üzerine düzenlenecek sefere kara ordusu ile donanma birlikte hareket edeceklerdi. Bu dönemde Osmanlı topraklarındaki ilk dâimî Rus büyükelçisi sıfatıyla bulunan Tolstoy raporlarında bu ortak harekat için kaptanıderyalık makamına mahir bir donanma amirali olan Canım Hoca Hacı Mehmed Paşa'nın (1714-1717) getirildiğini yazar ve kadırgadan kalyona geçerek yenilenen Osmanlı donanmasının hedefinde Mora'nın geri alınması olduğunu belirtir[5].

Pasarofça antlaşmasıyla (1718) Osmanlılar, Venediklilere karşı yürüttükleri savaştan istediklerini elde etmişlerdi. Mora alınınca Ege Denizi kıyıları da tekrar tamamıyla Osmanlı toprağı olmuştu. Ege ve Doğu Akdeniz'de Osmanlıların hâkim güç oldukları bu antlaşmayla teyit edilmişti[6]. Osmanlıların denizlerdeki bu üstünlüğü aynı zamanda 1701 Bahriye Kanunnâmesi çerçevesinde yenilenen Osmanlı donanmasının bir başarısıydı[7].

Mora yarımadasındaki Modon, Koron gibi liman ve kalelerin geri alınmasında büyük rol oynayan donanmanın hedefleri arasında bazı adalar da vardı. Bunlardan biri İstendil adasıydı. Ada, yüzyıllardır Venedik'in elindeydi. Daha önce adayı

3 M. Y. Ertaş, *Sultanın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714-1716)* (İstanbul 2007), s. 22.

4 Ertaş, *a.g.e.*, s. 21-22.

5 M. R. Arunova, F. S. Oreşkova, *Tolstoy'un Gizli Raporlarında Osmanlı İmparatorluğu*, çev. İ. Allahverdi (İstanbul 2009), s. 67.

6 Eickhoff, a.g.m., s. 390.

7 A. H. De Groot, "The Ottoman Mediterranean since Lepanto (October 7th, 1571): Naval Warfare During the Seventeenth and Eighteenth Centuries", *The Netherlands and Turkey: Four Hundred Years of Political, Economical, Social and Cultural Relations, Selected Essays* (İstanbul 2007), s. 173-174.

Kaplan Mustafa Paşa (1666-1672), Köse Ali Paşa (1672-1675) ve Mezemorta Hüseyin Paşa (1695-1701) ele geçirmeye teşebbüs etmişti. Hatta Kandiye fatihi Veziriazam Köprülüzâde Fazıl Ahmed Paşa da (1661-1676) korsan gemilerinin yatağı olan bu adayı ele geçirmek istemiş fakat kuşatma uzun süreceği için bu düşüncesinden vazgeçmişti. 1715 ortalarında kara ordusu Mora seferindeyken Serdâr-ı ekrem Ali Paşa, İstendil kalesine harekat düzenlemesi için Kaptanıderya Canım Hoca Hacı Mehmed Paşa'ya gizlice emir vermiş, donanma ile taarruz edilen kale ele geçirilmişti. Kalenin içindeki 100 kadar Venedik askeri Benefşe kalesine gönderilmiş, otuz beş tunç toptan on beşi kalyonlara yerleştirilmişti. Ordunun Mora'da Venedik ile hesaplaşma niyetinin tezahürü olan bu başarı haberi, Osmanlı askerlerinin moralini takviye ederken Venedik tarafında derin bir endişeye yol açmıştı[8].

İstendil gibi Venedik elinde olan Suda kalesi de donanmanın hedefindeydi. Akdeniz'deki büyük adalardan Girit'teki Kandiye, Hanya, Resmo ve Karapusa (Ierapetra) kaleleri 17. yüzyıldaki uzun Girit kuşatmasında ele geçirilmişti. Girit'in önemli bir stratejik noktası olan Suda limanı ve buradaki Suda ve Sperlanka kaleleri kuşatma sonrasındaki antlaşmayla Venedik'e bırakılmıştı. Suda kalesi Venedik açısından çok büyük önem arz ediyordu. Girit kuşatması sonrasında yapılan görüşmelerde kalenin yıkılması istenmiş Edirne'de hapis tutulan Venedik elçisi sadrazamın huzuruna çıkarıldığında *Suda kalesi bizim şerefimizdir o olmadıkça biz de olmayız, bir taşına bin başımız fedadır* şeklinde itirazını dile getirince kalenin yıkılması maddesi geri çekilmişti[9].

Suda limanına üslenen korsanlar ise o tarihten beri civardan geçen gemilere saldırmaktaydılar. Deniz güvenliğini zedeleyen bu olumsuz duruma rağmen çeşitli sebeplerle kalenin fethi ertelenmişti. Mora seferi sırasında Venedik'in buraları koruyamayacağı Osmanlı devletinin karar alıcıları tarafından düşünülerek harekata girişilmesi uygun bulundu. Bunun üzerine Hanya muhafızı Vezir Mehmed Paşa, Suda kalesini kuşattı. Kalenin korunaklı olması dolayısıyla kuşatma uzamıştı. Kale tarafına asker geçirmek için büyük bir sal ve burçlara çıkmak için on beş merdivenin inşâsına başlandı. Bu sırada Mora kıyılarındaki donanma da adaya ulaşmış Kaptanıderya Mehmed Paşa kalyonların çanaklıklarına tüfek kullanan leventleri çıkartmıştı. Suda limanına girildiğinde kalyon topları aynı anda ateşe başlamışlar, çanaklıklardaki leventler de yaylım ateşine girişmişlerdi. Kalyonlardaki filika ve sandallara yüzer savaşçı konulup toplam 1.000 levent ile kale üze-

8 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, I-II-III, Râşid Mehmed Efendi ve Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, haz. A. Özcan v.d. (İstanbul 2013), II, 911.

9 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, II, 955-958.

rine hücuma geçilmişti. Toplu halde ve birden gelen bu hücum halinden ürken Venedikliler kaleyi teslime razı oldular. Suda limanı ve kalesindeki küçük büyük demir ve tunç toplam doksan dokuz top ve diğer savaş malzemesi de ele geçirilmişti[10].

2. Ada ve Geçiş Yerlerinde İstihkâmların İnşâsı

Akdeniz'in güvenliğine yönelik faaliyetlerden birisi de deniz güzergâhında önem arz eden bazı ada ve kıyılardaki yerlere kaleler inşâ edilmesidir. 17. yüzyılın ikinci yarısında Çanakkale boğazının girişinde birbirine karşılıklı olarak Seddülbahir ve Sultanhisarı (Kumkale) kaleleri inşâ edilmişti[11]. Fatih Sultan Mehmed'in yaptırdığı kaleler daha içeride olduklarından buraya kadar korumasız bir alan vardı. Korsan gemileri boğaz girişinden itibaren bu geniş halici liman olarak kullanmakta ve gemilerin gelip geçişlerine engel olmaktaydılar. Seddülbahir ve Sultanhisarı'nın inşâsından sonra korsan gemileri kendilerini korumak için bu kalelerden top atışı uzaklıktaki mesafeden uzakta durmak zorunda kalmışlardı[12].

Çanakkale boğazının girişi güven altına alındıktan sonra Ege Denizi'ndeki bazı yerlere de istihkâmlar yapılmıştı. 1685'te Kaptanıderya Mustafa Paşa, donanma ile sefere çıktığında İzmir körfezi ağzındaki Foça kalesi önünde demirlemiş bu civardaki Orak adasında bir kalenin inşâ edilmesinin gerekli olduğu anlaşılarak temeli atılmıştı. Ayrıca Midilli adasının boğaz ağzında ve Sakız adasının fener kulesi karşısında birer burcun yapımına başlanmıştı. Daha sonra donanma Rodos adasına yönelmişti. Bu, o tarihlerde Osmanlı donanması için zikredilmeye değer bir olay olarak görülmüştür. Zira son yıllarda kaptanıderyaların sefere çıktıklarında Sisam boğazından öteye gidemedikleri kaydedilmektedir[13].

18. yüzyılın başlarında ise deniz güvenliğini tesis etmek için Doğu Akdeniz kıyılarında da bazı önlemler alınmıştır. Devlet, ticaret güzergâhının ulaştığı Doğu Akdeniz'deki önemli noktaları da güvenlik alanı içerisinde değerlendirerek Kudüs, Gazze, Remle ve Nablus'un iskelesi olan Yafa kalesinin korsan ve urban saldırılarından korunması için buraya 1703'te yüz müstahfız, altı çorbacı, iki kul çavuşu, bir kale kethüdası ile bir dizdar tayin etmişti. Ayrıca kale savunmasında

10 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, II, 956-957.

11 L. Thys-Şenocak, *Hadice Turhan Sultan, Osmanlı İmparatorluğu'nda Kadın Baniler*, çev. A. Ortaç (İstanbul 2009), s. 131-211.

12 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, I, 15.

13 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, I, 277.

kullanılmak üzere onu şâhî, üçü 3 okka, ikisi 5 okka gülle atabilecek kapasitede olmak üzere toplam on beş top, İstanbul'da Tophane'de döktürülecek, çeşitli çaplarda 2000 adet gülle ve 200 kantar barut da hazırlanıp bir donanma kalyonu ile gönderilecekti[14]. 18. yüzyılın başında söz konusu bölgenin takviye edilmesiyle korsanların buradaki faaliyetleri son bulmuştu[15].

Yine Doğu Akdeniz'de Antalya civarındaki Geyikova adasının korsanların üslendiği bir yer haline gelmesi buranın etrafında seyreden gemiler için tehlike arz etmişti. Bölge ahalisi kendileri çalışmak kaydıyla halat, çivi, kazma, kürek, külünk, küsgü gibi gerekli inşâ malzemesi devletten olmak üzere bir kale inşâ etmek için izin istediler. Kaleye konulması için savaş malzeme ve mühimmatı da talep etmişlerdi. Mayıs 1706'da üç donanma kalyonu gerekli inşâ malzemesi ile yirmi top, 500 kantar barut, 2000 yuvarlak ve mühimmatı ulaştırdı. Bu kalyonlar kale inşâsı bitene kadar ada civarını da koruyacaklardı[16].

Ege Denizi'nde ise Çanakkale boğazı girişine inşâ edilen kalelerden sonra kale sistemi biraz daha ileriye doğru taşındı. Bababurun denize çıkıntı yapan ve ayrıca etrafı imarsız bir yerdi. Bundan dolayı arazi gelip geçen gemilere saldırmak ve sonrasında sığınmak için korsan gemilerine imkân sağlıyordu. Bu durum Kaptanıderya Mustafa Paşa (1721-1730) aracılığıyla devlet erkânına iletilince burada bir kale yapılmasına karar verilerek 1727 yılının mayıs ayında inşâsına başlandı. Kalenin yapımı sırasında kullanılacak malzeme ise civardaki bölgelerden temin edilecekti. İne, Edremid, Tuzla halkı Behram ve Eski İstanbulluk'tan[17] yapıda kullanılacak taşları deniz kıyısına indirecek Midilli, Bozcaada ve Edremit'ten kiralanan kayıklarla da taşlar nakledilecekti. İnşa için gerekli kireç Midilli'den satın alınacaktı[18]. Uzak yakın yerlerden temin edilen malzemelerle inşa edilen dikdörtgen yapıdaki bu kalenin uzun kenarı denize paraleldi ve dört köşesinde burçları bulunmaktaydı. Bu şekliyle kale eski istihkâm anlayışında bir yapı olma hususiyeti taşımaktadır. İlk yıllarda Hırzü'l-bahrî ismiyle anılan kale daha sonra Babakale olarak tesmiye olunacaktır.

---

14 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, II, 638.

15 Eickhoff, a.g.m., s. 387.

16 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, II, 767; M. Topal, *Silâhdar Fındıklılı Mehmed Ağa, Nusretnâme, Tahlil-Metin (1106-1133/1695-1721)*, (Marmara Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi) (İstanbul 2001), s. 685-686.

17 Civarında "Aleksandreia Troas" antik şehri bulunan eski liman şehri; bugün Ezine, Çanakkale sınırları dahilindedir: T. Sezen, *Osmanlı Yer Adları (Alfabetik Sırayla),* (Ankara 2006), s. 263.

18 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, III, 1544 - 1545.

Sonraki yıllarda da korsanların sığınmalarına müsait yerlerde önlem olarak istihkâmlar yapılmıştır. Bu kez Ege Denizi'nin ortalarında Midilli adasının batısındaki Sığrı (Sigri) limanı söz konusudur. Bu liman korsan gemilerinin demirlemesine uygun bir yerdi. Sığrı'dan hareket eden korsanlar tüccar gemilerini vurup takip endişesi olmadan yine burada saklanabilmekteydiler. Ayrıca limanda gemilerini tamir edip taze su ihtiyaçlarını da karşılamaktaydılar[19]. Güvenlik açısından zafiyet oluşturan bu hali Kaptanıderya Süleyman Paşa (1757-1759) devlet merkezine arz etmişti. Bunun üzerine 1757'de bir palanka inşâ edilerek içine otuz iki top konuldu[20]. Midilli kalesinden kırk neferin de palankaya yerleştirilmesine karar verildi[21].

İstihkâm konusunda Avrupa'daki yeni anlayışa[22] uygun olarak inşa edilen palankanın bedenleri fazla yüksek değildir. Zira deniz kıyısında inşâ edilen yeni tarz istihkâmlarda topların yerleştirildiği lumbar ağızları su üzerindeki gemilere gülle fırlatabilmek için alçak bir seviyede olmalıydı[23]. Palankanın surları denize doğru üçgen tarzda, köşeli açılarla uzanmakta, deniz cihetine daha hâkim olmak maksadıyla palankayla irtibatlı olacak şekilde denize daha yakın bir top tabyası da mevcut bulunmaktaydı. Bu şekliyle palankanın adeta bir top bataryası görevi gördüğü ifade edilebilir. Babakale gibi klasik dört köşeli tarzda değil düşmanın top güllelerinin etkisini en aza indirmek ve savunmayı daha güçlü kılmak için tasarlanmıştı.

Sığrı limanı ile ilgili başka bir husus bölgenin şenlendirilmesine yönelik yapılanlardır. Palankanın etrafının yerleşime uygun hale gelmesi için mektebi olan bir cami, hamam ve çeşme bina edilmişti[24]. Çeşme için su uzak kesimlerden ulaş-

19 M. Kiel, "Midilli", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (*DİA*), XXX (2005), s. 13.

20 *Mür'i't-Tevârih*, Şem'dânî-zâde Fındıklılı Süleyman Efendi Târihi, haz. M. Aktepe (İstanbul 1976), II. A, 9.

21 Bu kırk neferin yirmisi müstahfız, onu cebeci, altısı topçu, dördü ise yerli topçuydu. Bunların senelik maaşlarının 116.820 akçe tutacağı hesap edilmişti: Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Cevdet-Askeriye (C. AS) 54401.

22 Fransa ve Avrupa'da askerî mühendis Vauban (1633-1707) tarafından geliştirilen yeni istihkâm anlayışı için bkz. Jean-Denis G. Lepage, *Vauban and the French Military under Louis XIV: An Illustrated History of Fortifications and Strategies*, London 2010. Yakın zamanda Osmanlı istihkâmları üzerine yapılmış bir çalışma için bkz. M. Aydın, "Kaleler", ed. G. Yıldız, *Dünya Savaş Tarihi - Osmanlı Askerî Tarihi - Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri, 1792-1918,* (İstanbul 2013), s. 11-33.

23 S. Eyice, "Kale", *DİA*, XXIV (2001), 236.

24 *Mür'i't-Tevârih*, II. A, 9.

tırılmıştı[25]. Palanka ve diğer yapıların inşâ masrafı ayrıca top, barut ve gülle gibi savaş malzeme ve mühimmatı için ödenen meblağ kayda değer bir yekûn tutmuş olmalıdır[26]. Palankaya yerleştirilen kırk nefer ve zabitlerinin devlet merkezine hitaben 1767'de kaleme aldıkları bir arzuhalde oturmaları için odalar ve bir fener inşâsını ayrıca harap haldeki suyollarının tamirini dile getirmeleri üzerine Kaptanıderya Mehmed Paşa'ya (1767-1768) bu konuları araştırması emredilmişti[27]. 1770 yılı sonlarında ise kaledeki toplardan onunun kundak ve tekerleklerinin yenilenmesi için 366 kuruş ve on para gerektiği hesaplanmıştı[28]. Midilli adasının en batısında olması hasebiyle ada merkezinden ve Batı Anadolu kıyılarından uzakta olan palanka etrafında teşkil edilen bu Osmanlı yerleşimi günümüze değin varlığını korumuştur[29].

Yine deniz kıyısında bir palanka inşâsı ile ilgili bir girişim 1770 Çeşme faciasının sonrasında olmuştur. Yaşanan savaş ortamında güvenlikleri konusunda tedirgin olan bölgedeki halk, 1771'de Sancakburnu'nda, Sarıkavak isimli yerde, emniyetlerini temin etmek için bir palanka inşâsına izin verilmesini istemişlerdi. İzmir körfezinin girişini denetleyen Sancakburnu kalesinin yanında yapılacak bu palanka için izin verilmiş fakat masraflar için ancak 5000 kuruş gönderilebileceği belirtilmişti. Merkezi idare inşâ masrafının geri kalan kısmını halkın karşılamasını istemişti. Bunun üzerine bölge halkı Sarıkavak'ta değil İzmir içinde bir toprak palanka yapacaklarını bildirmişlerdi[30].

Devletin halkın güvenliği için ilk başta yapılmasını uygun görmesine rağmen bunu maddi olarak tamamen karşılayamamasının nedeni muhtemelen Çeşme'de kaybedilen donanma gemileriyle malzeme ve mühimmatın yerine yenilerinin konmaya çalışılması ve bu sırada Ruslarla devam eden savaşın bütçeye getirdiği yükün fazla harcama yapmaya imkân bırakmaması olmalıdır.

---

25 Kiel, gös.yer.

26 Sadece palankanın inşa maliyeti 1720'lerde Faş kalesinin imar faaliyetleri sırasındaki rakamlara kıyasen [M. Aydın, "Faş Kalesi", *Osmanlı Araştırmaları*, V (1986), 67-138] bir kaç on bin kuruş civarında olmalıdır.

27 BOA, Cevdet-Bahriye (C. BH) 10989, lef 5.

28 BOA, C. AS 23380, lef 1-2.

29 18. yüzyıldan sonra Sığrı'da yaşanan mülkî/idarî gelişmeler için bkz. M. Ünver, *Midilli Adası'sının İdari ve Sosyo-ekonomik Yapısı (1876-1914)*, (İstanbul Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi) (İstanbul 2012), s. 93-97.

30 BOA, C. AS 1678, 31258, 45607.

3. Donanmanın Düzenli Muhafaza Seferleri ve Korsanlarla Mücadelesi

18. yüzyılda kalyonlardan müteşekkil Osmanlı donanması, daha önceleri de olduğu gibi her sene bahar aylarının başlamasıyla düzenli olarak Akdeniz seferine çıkmaktaydı. Donanma Kasım ayı civarında kışlamak için Tersane'ye dönerdi. Bununla birlikte Akdeniz'in güvenliğini sağlamak ve tüccar gemilerini korsan saldırılarından muhafaza için kış mevsiminde de gerektiği sayıda donanma unsuru Akdeniz'e gönderilirdi. Daha önceki dönemde olduğu gibi 18. yüzyılda da düzenli Akdeniz seferlerinin sürdürülmesi deniz güvenliğine yönelik bir devlet politikası olarak değerlendirilebilir.

Braudel, Doğu Akdeniz kıyılarını tehdit eden Batı Akdenizli korsanların etkisinin 17. yüzyılın sonundan itibaren azaldığını ve bunun "şerefinin" yelkenli gemilere geçen Osmanlı donanmasının Ege Denizi'ndeki devriye gezilerine verilmesi gerektiğini belirtmektedir[31]. Ayrıca Panzac da Osmanlı yöneticilerinin denizlerin öneminin farkında olduklarını ve yüzyıllar boyunca imparatorluk içerisindeki deniz ticaret yollarını serbest ve açık tutmak için ellerinden gelen her şeyi yaptıklarını ifade etmektedir[32]. 18. yüzyılın başlarında İstanbul'da görev yapan Tolstoy da Çar Petro'ya hitaben yazdığı raporlarında Osmanlıların barış zamanlarında da olsa Akdeniz'de donanma gemileri bulundurduklarını bunun sebebinin de Mısır ve diğer yerlerden buğday ve diğer emtia ile dolu ticaret gemilerinin İstanbul'a Akdeniz aracılığıyla gelirken korsanların saldırılarından muhafazayı temin için olduğunu belirtmektedir[33].

Akdeniz'deki bu düzenli muhafaza seferlerine genellikle sekiz civarında kalyonla çıkılmaktaydı. Bu seferlerde Kapudâne, Patrona ve Riyâle rütbesindeki sancak kaptanları da bulunurdu. Donanma kalyonları, sefer sırasında karşılaştıkları korsan gemilerinin peşine düşerek bunları yakalamaktaydılar. Bununla birlikte Ege Denizi'nde çok sayıda adanın bulunması korsan takibi sırasında büyük sıkıntı doğuruyordu. Korsan gemileri donanma kalyonlarının takibinden kurtulabilmek için adalar arasında saklanmaya gayet elverişli mevkileri kullanıyorlardı. 1704'te Osmanlı kalyonları aleyhine oluşan bu dezavantajın giderilmesine yönelik olarak adalar arasında gezinen korsan gemilerinin takibini mümkün kılacak

31 F. Braudel, *Maddi Uygarlık, Ekonomi ve Kapitalizm, XV.-XVIII. Yüzyıllar, Dünyanın Zamanı*, çev. M. A. Kılıçbay (İstanbul 2004²), s. 412.

32 D. Panzac, "Yelkenli Gemilerin Altın Çağında Osmanlı Donanmasına İnsangücünün Sağlanması (1660-1850)", ed. E. J. Zürcher, *Devletin Silâhlanması, Ortadoğu'da ve Orta Asya'da Zorunlu Askerlik (1775-1925)*, çev. M. T. Akad (İstanbul 2003), s. 45.

33 Arunova, Oreşkova, *a.g.e.*, s. 69.

uzunluklarda kalyonların inşâ edilmesine karar verilmiş[34] ve bu tarz kalyonlar da muhafaza seferlerinde görev almışlardı[35].

Konuyu daha iyi kavrayabilmek için donanmanın bu muhafaza seferleri ile ilgili bazı bilgileri zikretmek faydalı olabilir. Aralık 1701'de Akdeniz muhafazası için 1425 personeliyle beş kalyon[36], 1702'de de yine beş kalyon aynı görevle sefere çıkmıştı[37]. 1704'te Sakal Delisi namlı kaptan, süvarisi olduğu donanma kalyonu ile Akdeniz'de rastladığı bir korsan gemisini ele geçirip içindeki para ve eşyadan bir miktarını kalyondaki levendlere paylaştırmış kalanı hazineye, korsan gemisini ise Tersane-i Âmire'ye teslim etmişti[38]. 1705 sonlarında donanma kalyonları, Tersane'ye, yedeklerinde korsanlardan ele geçirdikleri üç kalyon ve iki şehtiye ile dönmüşlerdi[39]. 1707 yılının ekim ayında Kaptanıderya Moralı Aşçı İbrahim Paşa (1706-1709) donanma ile İstanbul'a beraberinde beş korsan şehtiyesini getirdiğinde kendisine padişah tarafından serâserli samur kürk ihsan olunmuştu[40].

1708'de, Akdeniz'de bulunan Kaptanıderya İbrahim Paşa'ya Mısır ticaret güzergâhını korumak için beş kalyonu korsan saldırılarına karşı Akdeniz'de bırakıp kış dolayısıyla Tersane'ye dönmesi emredilmişti[41]. 1709'da bir Alikorna (Livorno) korsan kalyonu ele geçirilmişti[42]. Aynı sene donanma kaptanlarından İbrahim Hoca, Mısır güzergâhında rastladığı kırk toplu bir Malta korsan kalyonunu çarpışarak zapt edip İstanbul'a döndüğünde Tersane'ye teslim etmişti[43]. Yine aynı sene içinde Kapudâne-i hümâyûn Canım Hoca Hacı Mehmed Paşa, yetmiş toplu bir Ceneviz korsan kalyonu ile çarpışmış ve söz konusu kalyonla ele geçirdiği bir Maltalı korsanın şehtiyesini Tersane'ye getirmişti[44].

Bu tarihlerde donanmanın korsanlara karşı mücadelesi etkin bir şekilde devam ederken 1710 tarihli bir hükümde, Doğu Akdeniz ve Ege'de korsan saldı-

34 BOA, *Maliyeden Müdevver Defterler* (*MAD*) 9892, s. 110.
35 BOA, *Bâb-ı Defteri, Başmuhâsebe Kalemi, Tersâne Emini Defteri* 14612, s. 6-7.
36 BOA, *MAD* 9889, s. 318.
37 BOA, *MAD* 5362, s. 66.
38 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, II, 739.
39 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, II, 755.
40 *Nusretnâme*, s. 696.
41 BOA, C. BH 8811.
42 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, II, 814.
43 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, II, 822.
44 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, II, 825.

rılarından korunmasına önem verilen yerlere dikkat çekilmektedir[45]. Buna göre (Doğu) Akdeniz kıyılarından (Rodos boğazı da denilen) Mısır geçidine, Sakız ve Selanik çevresi ile Sisam boğazından Çanakkale boğazına kadar olan yerler muhafaza edilmeliydi. Bu sene içinde bir korsan kalyonu ile iki korsan şehtiyesi Mısır ve Dimyad iskeleleriyle Sayda ve Beyrut iskeleleri arasında işleyen dört tüccar şaykasını gasp etmişlerdi. Yine bu belgeye göre bu tür korsan faaliyetlerinin devam etmesi Arabistan yakasında olan iskelelerin gelirlerinde büyük kayıplara sebep olabilirdi. Bunun üzerine İbrahim Kaptan'a Payas (Dörtyol, Hatay) iskelesinden Dimyad boğazına kadar olan bölgeyi kış mevsimine değin iki kalyonla bizzat kendisinin koruması emredilmişti. Ayrıca bu bölgelerde korsanların saklanabilecekleri yerleri iyice araştırarak bunların durumlarını haber vermesi ve ancak birkaç korsan gemisi yakalarsa önceki kusurunun örtülebileceği kendisine bildirilmişti.

Ertesi sene 1711'de Riyâle-i hümâyûn Molla İbrahim Kaptan, Yunda adası limanında iki korsan şehtiyesi yakalayarak bunların içindeki 66 kişiyi Tersane zindanına getirmişti[46]. Akdeniz'de Malta, İspanya ve Alikornalı korsanların korkusuzca tüccar gemilerine saldırmaları ve henüz yakalanmamaları üzerine 1714'te Kaptanıderya Süleyman Paşa'ya (1714) yazılan bir hükümde bundan mesul tutulduğu, tüccardan bu konuda bir şikâyet gelirse cezalandırılacağı bildirilmişti[47]. 1718'de korsanlık yapan iki kalyon, bir şehtiye ile bir firkate ele geçirilerek bu gemilerdeki korsanlardan 78'i Tersane zindanına konulmuştu[48]. Maltalı korsanların zapt ettikleri bir İngiliz gemisi de donanma kalyonları tarafından ele geçirilerek Tersane'ye getirilmiş, 1720'de İstanbul'daki İngiliz yetkililere 2000 kuruşa satılınca para hazineye teslim edilmişti[49].

1727'de korsanların barınması muhtemel bölgelerde hareket kabiliyeti yönünden seri olan karavele tipi gemilerle seyreden Halil Kaptan ve Karabağlı Süleyman Kaptan, Andıra (Andros) adası limanına yöneldiklerinde sürekli tüccar gemilerini vurmakla şöhret bulan *Andronaki* isimli korsanı burada gemisi demir üzereyken bastırmışlardı. Rüzgârın müsait olmaması nedeniyle korsan gemisi ilk başta ele geçirilememiş ve bazıları karaya çıkmıştı. Top ve tüfekle çatışıldıktan

45 BOA, C. BH 4391.
46 BOA, *MAD* 2895, s. 112.
47 BOA, C. BH 1035.
48 BOA, *MAD* 10309, s. 132.
49 BOA, *MAD* 3925, vr. 55b.

sonra korsan kalyonunun kaptanı ve yirmi iki adamı esir alınmış, geminin içindeki elli Müslüman esir de özgürlüklerine kavuşturulmuştu[50].

1731'de Mahmud Kaptan, idaresindeki karavele ile korsanların zorla ele geçirdiği bir şaykayı takip ederek Antalya körfezinde yakalamıştı. Mahmud Kaptan, sefer dönüşünde şaykanın içindeki on bir *harbî kefere* ile Kıbrıs'a gittiğinde kendisine teslim edilen bir Fransız korsanını da Tersane zindanına getirmişti[51]. 1733'te Karabağlı Süleyman Kaptan, *Cehud Yanaki* isimli korsanı Değirmenlik'te gemisi demirliyken ele geçirip öldürmüş gemideki esir Müslümanları da kurtarmıştı. Yanaki, sahil ve adalardaki Müslümanların yanı sıra kendi din ve milliyetinden olanları da yakalayıp esir olarak satmaktaydı[52]. 1736-39 yıllarındaki savaş dönemi sırasında Akdeniz güvenliği eskisine nazaran biraz ihmal edilince bu uygun ortam korsanlar tarafından değerlendirilmişti. Savaş bitince 1740 yılının mayıs ayında Kaptanıderya Süleyman Paşa (1736-1741) donanma ile Akdeniz'e çıkmış dört ay süren muhafaza seferinden sonra İstanbul'a dönmüştü [53].

1751 sonlarında Kaptanıderya Durak Mehmed Paşa (1751-1752), Akdeniz'de ele geçirdiği üç korsan gemisini bandıraları baş aşağı edilmiş halde Tersane'ye getirmişti[54]. 1765'te *Gazâl-ı Bahrî* kalyonu süvarisi Tunuslu Hacı Mehmed Kaptan, Akdeniz kıyılarını muhafaza görevindeyken Anaboli'de üç, Mora civarında ise beş korsanı ele geçirip Tersane zindanına teslim etmişti[55]. Ertesi sene Akdeniz seferine açılan donanma kalyonlarının kaptanlarına yazılan emirde Çanakkale boğazından çıktıktan sonra *adalar aralarında ve sahillerde ve Mora'ya varıncaya dek açıklarda* ve devlete ait diğer sularda seyreder veya dururken büyük bir dikkatle korsan takibinde olmaları ve onlara göz açtırmamaları ifade edilmekteydi. Bu emre göre donanma kaptanları, tüccar ve müstemen gemileri, adalar arasında gezen küçük büyük kayıklar ile özellikle Mısır'a gidip gelen tüccar kalyonlarının ve söz konusu bölgelerde sahil kısmında yaşayan halkın korku içinde olmadan, korsan ve izbandid denilen deniz eşkıyası tarafından tehdit edilmeden emniyet ve refah içinde yaşayabilmelerine çalışmalıydılar. Yine bu emirde belirtildiğine göre her sene çıkılan Akdeniz seferlerinin esas gayesi de tam olarak buydu[56].

50 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, III, 1536.
51 BOA, *MAD* 10325, s. 13.
52 *Subhî Tarihi,* 213.
53 *Subhî Tarihi*, 624, 654.
54 İzzî 1199, vr. 263 a-b.
55 BOA, *MAD* 10378, s. 138.
56 BOA, C. BH 627.

Kaptanıderya Damad Melek Mehmed Paşa'ya (1767-1768) gönderilen başka bir hüküm de aynı açıdan önemlidir. 1767'de korsanlar Kıbrıs'ta Limasol limanında bir tüccar gemisini basarak içindeki eşyayı almışlardı. İspanyol gemilerinden varda kosta olarak adlandırılan bir kalyon ile iki firkate de korsanlık için Şam sahilleriyle Dimyad boğazına doğru hareket etmişlerdi. Ayrıca Kıbrıs'ta Şirvanlar bölgesi ve civarında korsan gemilerinin seyrettiği haber alınmıştı. Hükümde bu gelişmeler aktarılıp muhafaza görevine şimdi her zamankinden daha çok dikkat edilmesi emredilmekteydi. Ayrıca kaptanıderyaya güvenliği tekrar tesis etmek için iyi donatılmış bir kalyon ve birkaç firkatenin mi yoksa daha fazla sayıda kalyon ve firkatenin mi gerekli olduğu sorulmaktaydı. Bu konuyu araştırarak kararlaştırılan hareket tarzını haber vermesi, gereken sayıda kalyon ve firkateyi bir an önce ilgili yerlere göndermesi kalyon kaptanlarını da bu konuya özen göstermeleri hususunda uyarması emredilmişti. En önemli vurgu ise yukarıdaki hükme benzer şekilde kaptanıderyaların görevinin ve her sene donanmanın Akdeniz seferine çıkarılma gayesinin devlete ait sularda korsanlık faaliyetlerini önlemek olduğu hususundadır[57].

4. Ümerâ-i Derya (Derya Beyleri) ve Firkateciyân Teşkilatı

Osmanlı bahriyesinin esas silahlı gücünü oluşturan ve başkentteki Tersane-i Âmire'de üslenen donanmadan ayrı olarak 16. yüzyılın başlarında teşkil edilen diğer bir yapı daha vardı. Genel itibarıyla ada ve denize kıyısı olan sancakları tasarruf eden beylerden müteşekkil "ümerâ-i derya" yani derya beyleri teşkilatı savaş zamanında donanmaya katılmakla mükelleftiler. Bununla birlikte teşkilatın daha ziyade Yavuz Sultan Selim'in Mısır fethi (1517) sonrasında Akdeniz kıyı ve sularının güvenliği ile deniz ticaret güzergâhının emniyetinin tesisine yönelik olduğu anlaşılmaktadır. Bunun sebebi donanmanın kış mevsiminde Tersane'ye çekilmesiyle korsanların tüccar gemilerine saldırmaları için fırsat bulmalarıydı. Bu hizmetleri karşılığında derya beylerine birbirlerinden farklı olarak 300.000 ile 1.600.000 akçe arasında değişen yıllık maaş yani salyâne ödeniyordu. Mora, Rodos, Sakız, Midilli ve İskenderiye gibi önde gelen sancaklardan oluşan derya beyleri teşkilatının sayısı zaman içerisinde değişiklik göstermiş 18. yüzyılın sonlarından itibaren eski etkinliğini kaybetmiştir[58].

57 BOA, C. BH 8582.

58 İ. Bostan, "Derya Beyi", *DİA*, IX (1994), s. 200-201.

Devletin Akdeniz'in güvenliğine yönelik başka bir yapısı ise muhtemelen 17. yüzyılda teşkil edilen firkateciyan yani firkate kullanan reislerdir. 1685 tarihli bir belgeye göre firkate reislerinin görevleri adalar civarında korsan saldırılarının muhtemel olduğu tehlike arz eden bölgelerde karakol beklemek, bu bölgelerde yakaladıkları kimselerden istihbarat toplamak ve iletilmesi gereken bir bilgiyi hızlıca ilgililere ulaştırmaktı[59]. 17. yüzyıl sonlarında sayıları on civarında olan firkate reislerine de derya beyleri gibi salyâne ödenirdi. Sancak tasarruf etmeyen firkate reislerinin[60] yıllık maaşları çoğunlukla paşa veya paşa-zâde olan derya beylerine nazaran düşüktü[61]. Bunun yanı sıra 18. yüzyılın ilk yarısında 400 bin akçe salyâne alan firkate reisleri olduğu gibi[62] bu yüzyılın ikinci yarısında firkate reislerinin başbuğu iken Rodos sancak beyi görevine getirilenler de olmuştu[63]. Sayılarının az olması, salyânelerinin derya beylerininkiyle kıyaslandığında düşük olması, kullandıkları gemi tipi ve nihayet sancak tasarruf etmemelerine bakılırsa firkate reisleri daha lokal bölgelerdeki güvenlik açığının kapatılmasına yönelik olarak görevlendirilmekteydiler.

Bu hususiyetlerine nazaran derya beyleri ve firkateciyan teşkilatı Osmanlı bahriyesinin "Akdeniz Güvenlik Birimi" olarak değerlendirilebilir. Bununla birlikte zaman zaman deniz güvenliği konusunda sıkıntılar da yaşanıyordu. Zikredilmeye değer bir olay derya beyleri Akdeniz'de kaptanıderyanın beraberindeyken yaşanmıştı. Mısır-İstanbul güzergâhının emniyetinden sorumlu olan derya beyleri 1685'te Kaptanıderya Mustafa Paşa'nın (1683-1685) komutasında seyrederken Sakız adası ardında Venedikli korsan *Pavlo*'ya rastlanılmıştı. Mustafa Paşa korsanın üzerine gidilmesini emretmesine rağmen şiddetli rüzgâr dolayısıyla bu emri yerine getirmeye derya beylerinden kimse cesaret edememişti. Sadece Maçamama lakabıyla şöhret bulan Ali Paşa-zâde Abdülkadir Paşa ile Div Süleyman Paşa takibe girişip *Pavlo* ile muharebeye tutuşmuşlardı. Bunun üzerine Mustafa Paşa, diğer

59 BOA, *MAD* 183, vr. 13b.

60 Bununla birlikte derya beylerinin arasında da sancak tasarruf etmeyenler vardı. Derya beyleri üzerine doktora çalışmasını sürdüren Emel Soyer Kolçak'a firkateciyân teşkilatı ile ilgili olarak benimle paylaştığı bilgilerden dolayı teşekkür ederim.

61 Firkate reislerine 17. yüzyıl sonlarında 50 bin ile 150 bin akçe arasında salyâne ödenmişti: Ö. L. Barkan, "1079-1080 (1699-1670) Malî Yılına Ait Bir Osmanlı Bütçesi ve Ekleri", haz. H. Özdeğer, *Osmanlı Devleti'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi, Tetkikler-Makaleler*, II (İstanbul 2000), s. 828.

62 BOA, C. BH 1442.

63 Ş. Özdemir, *Akdeniz Hakimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789)*, (Ankara Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi) (Ankara 2004), s. 168.

derya beylerini yardım için teşvik etmişse de onlar pek de gönüllü olmayarak sadece bu emri yerine getirir görünmüşlerdi.

Derya beylerinin bu gayretsizliklerinden ötürü denizi iyi bilen bir korsan olduğu ifade edilen *Pavlo*'yu, kalyonunda çok sayıda savaşçısı da olduğundan ele geçirmek mümkün olmamıştı. Böylece neredeyse yakalanmaya hazır bir şekilde donanmanın önüne çıkan *Pavlo* kaçarak kurtulmuştu. Bu olayın ardından Mustafa Paşa donanma ile Sakız limanına demirlediğinde baştardesinde tertip ettiği divanda derya beyleri hazır bulunmuşlardı. Mustafa Paşa bu başarısızlıktan dolayı sorumlu tuttuğu derya beylerine değnek cezası verdi. Kendileri açısından bu küçük düşürücü halden kurtulmak isteyen derya beyleri ise bu duruma yol açanın Maryol Mustafa Paşa-zâde Hasan Bey olduğu hususunda ağız birliği etmişlerdi. Kaptanıderya Mustafa Paşa bunun üzerine Hasan Bey'in baştardenin cundasına asılmasını emretmiş Abdülkadir Paşa, kaptanıderyanın eteğine sarılıp Hasan Bey'in affını dileyince idam yerine bin değnek cezası verilmişti[64].

17. yüzyılın sonlarına ait bu olay güvenlik sisteminin en önemli unsurlarından olan derya beylerinin ciddi bir denetim altında olduklarını göstermektedir. Cezalandırılmanın yanı sıra başarılı oldukları takdirde bazen derya beyleri ödüllendirilmekteydi. Derya beylerinden İstanköylü Cafer Bey, on yıldan fazla bir zamandır tüccar gemilerini vuran hatta adalardaki dükkânları yağmalayan *Manyat-oğlu* isimli korsanın yakalanması için emir verilince korsan yatağı olan limanları araştırmak suretiyle peşine düşmüştü. Nihayet yerini öğrenince *Manyat-oğlu*'nu firkatesinde bir gaflet anında içindeki yüz otuz adamıyla yakalayıp Eylül 1710'da Tersane'ye getirmişti. Tersane bahçesinde padişahın önünden geçip tersaneye giren Cafer Bey ve on adamına hilat giydirilmiş getirdiği esirlerden altmışı da kendisine ihsan olunmuştu[65].

Firkate reisleri deniz güvenliği konusunda kaptanıderyalardan kendilerine iletilen emirleri yerine getirmekteydiler. 1746'da Kaptanıderya Mustafa Paşa (1744-1746) Akdeniz seferindeyken *Jan Petro* isimli korsanın Manya (Magne, Maina) tarafında olduğu haberini alınca firkate reislerini bu korsanı ele geçirmeleri için göndermişti. Firkate reisleri denizi tarassut ederken adı geçen korsanı görüp üzerine gittiklerinde *Jan Petro*, beraberinde bazı kimselerle filikaya binerek kaçmıştı. Bu korsanların kullandığı bir tür yelkenli gemi olan polaka içindekiler ise yakalanıp Tersane zindanına teslim edilmişti[66].

64 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, I, 277-278.

65 *Târîh-i Râşid ve Zeyli*, II, 841.

66 BOA, *MAD* 4380, vr. 56b.

Bu tarihlerde Maltalı korsan *Pavlo*'nun adalar arasında gezinip tüccar gemilerine saldırdığı haberi İstanbul'a iletilmişti. Ada ve kıyıların korunmasıyla görevlendirilen eski donanma mensuplarından İstanköylü Eyüp kaptan-zâde İbrahim Kaptan mürettebatı gönüllülerden oluşan bir firkate donatmıştı. 1748 yılının kış mevsiminde adalar arasında korsan gemileri olduğu haberi üzerine sefere çıkmış Değirmenlik adası limanına ulaşmıştı. İbrahim Kaptan yakalanması için emir verilen korsan *Pavlo*'nun bu adadaki ahaliden birinin evinde saklandığı haberini almıştı. Bir kaç levendle birlikte karaya çıkan İbrahim Kaptan evleri araştırmaya başlamış ve çok geçmeden bu korsanı yakalayıp İstanköy'de hapsetmiş daha sonra kendisine emredildiği üzere getirip Tersane zindanına teslim etmişti. Korsan *Pavlo* kapudâne-i hümâyûn kalyonunun cundasında idam edilmişti[67].

Firkate reisleri bölgelerinde daima tecessüs halindeydiler. 1751'de Sakız adası firkateleri başbuğu Emeksiz Mehmed Kaptan korsanların bulunması muhtemel yerlerde seyretmekte iken casuslar kendisine bir ihbarda bulunmuştu. Buna göre Maltalı yüksek rütbeli bir asilzade Mora'da Manya dağı ahalisinin toplanma yeri olan limana gemisini demirlemişti. Beraberindeki Maltalılardan başka bölgeden de birçok kimse toplayarak kuvvetini artırmış ve bir firkate tedarik etmişti. Bu korsanlar Saronik körfezinde, Atina sahillerine 60 mil açıkta, Pura (Poros) adası karşısında seyrederlerken sabaha doğru Emeksiz Mehmed Kaptan'a rastlayıp üzerine hücuma yeltenmişlerse de güç yetiremeyip kaçmışlar Atina sahilinde bir yere baştankara edip karaya çıkmışlardı. Bunun üzerine firkatenin içinde kalan üç korsan ele geçirilmiş sekiz Müslüman esir de kurtarılmıştı. Kaçanlar ise Atina ve Gördüs (Korinthos) voyvodalarının gayretleriyle yakalanmıştı. Daha sonra bunların ve Emeksiz Kaptan'ın ele geçirdiği firkate ve üç korsanın İstanbul'a gönderilmeleri emredilmişti. Bu esnada Maltalı bir korsanın şehtiyesiyle adalar arasındaki gemilere zarar verdiği duyulmuştu. Bu korsan şehtiyesinin İpsara adası yakınında rüzgârın şiddetinden dümeninin kırılıp karaya vurduğu haberini adanın kocabaşı Sakız'da bulunan Mehmed Kaptan'a iletmişti. Bunun üzerine iki küçük firkate ile acilen adaya ulaşan Mehmed Kaptan korsan şehtiyesini tarumar halde bulmuş kaçıp adada saklananlardan on kişi ele geçirilmiş ayrıca şehtiyenin dokuz demir topu denizden çıkarılmıştı. Mehmed Kaptan, on üç esir, dokuz top ve firkateyi 1751 yılının nisan ayında Tersane'ye teslim etmişti[68]. Maltalılar bölgede en aktif olanlardı. 1757'de firkatecilerden İbrahim Kaptan kırk toplu bir Malta gemisini içindekilerle ele geçirmişti[69].

---

67 İzzî, *Târîh*, İstanbul 1199, vr. 161 b.

68 İzzî, *Târîh*, vr. 247 a-b.

69 *Mür'i't-Tevârih*, II. A, 8.

Söz konusu yılda Midilli'de Sığrı limanının muhafazası için bir palanka inşâ edildiği yukarıda zikredilmişti. Burasıyla ilgili 1758 yılındaki bir raporunda Kaptanıderya Süleyman Paşa (1757-1759), artık korsanların limana giremediklerini, emniyetin tesis edildiğini ifade etmekle beraber palankanın 40-50 mil açıklarında korsan gemilerinin dolaşmaya devam ettiklerini belirtmekteydi. Dört yük sağ akçe salyâne karşılığında Selanik, Kızılhisar ve Bodrum kalelerinin deniz taraflarının firkate reisleri tarafından korunduğunu Sığrı palankası açıklarının da yaz ve kış aylarında muhafazası için iki yük sağ akçe salyâne ile bir mîrî firkatenin görevlendirilmesinin gerekli olduğunu ifade etmişti[70].

Korsanlara karşı teşkilatlandırılan firkate kaptanları arasında bu konuda yenilikçi girişimlerde bulunanlar da olmuştu. Döneminde korsanlarla giriştiği mücadelelerle şöhret bulan Cafer Bey kendi tasarladığı çekdirme benzeri bir pergendinin çizimini devlete iletmişti. 1764'te beğenilen ve takdir edilen bu tasarımın hayata geçirilmesi için kendisine ihtiyacı olan tunç top, yelkenlik bez, kürek, sütun ve seren gibi malzemenin bir kısmı gönderilmişti[71]. Hem yelkenle hem kürekle hareket eden ve daha önce benzeri olmadığı ifade edilen bu gemi, verilen toplara bakılırsa büyük bir tekneydi. Cafer Bey, bu pergendi ile korsanlarla mücadeleye girişip hayli başarılı olmuştu. 1767'de Doğu Akdeniz'de Maltalı üç korsan firkatesinin dolaştığı haber alınınca kaptanıderya bunların ele geçirilmesini emretmiş Cafer Bey, Kerpe civarında bunlardan biri ile çatışmaya girişip gemi kaptanı ve bazı korsanları esir aldığını kaptanıderyaya bildirmişti[72].

5. Gemi Sahibi Tüccarın Kalyon Kullanmaya Teşvik Edilmesi

Korsan saldırılarının hedefinde olan gemi sahibi tüccar da kendi imkanlarını kullanarak güvenlik tedbiri almak yoluna gitmiştir. Bu hususta öncelikle mevcut gemileri yerine daha çok top taşıma kapasitesine sahip kalyonlar inşâ etmişlerdir. Henüz 1701'de tüccarın kalyon inşâsı ile ilgilendiği anlaşılmaktadır. Bu tarihte Hacı Hüseyin isimli bir tüccar, Çayağzı'nda (Samsun) kendi parası ile küçük bir kalyon inşâsına girişmişti. Merkezi idare tarafından konuyla ilgili yazılan hükümde burada tüccar kalyonları ile şaykalarının inşâ oluna geldiği kaydedilerek Hüseyin'in Sinop, Bafra ve Alaçam dağlarından kendi parasıyla

70 BOA, C. BH 5505.

71 BOA, C. BH 10738.

72 *Çeşmî-zâde Tarihi*, haz. B. Kütükoğlu, İstanbul 1993, s. 56.

kereste kestirip iskeleye indirmesine ve ücretini vererek kalyon inşâ ettirmesine bölgedeki görevlilerinin müdahale etmemesi emredilmişti[73].

1708'de ise gemi sahibi Osmanlı tüccarı bir araya gelerek kalyon inşâ etme konusunda sıkıntı ve taleplerini devlete sunmuşlardı. Mısır'dan İstanbul'a mal taşıyanlardan Sabuncu-zâde Ömer, Perviz-zâde Hacı Ahmed, Hacı İbrahim, Hacı Mustafa, Makri-zâde Hacı Hüseyin, Şerif Hacı Hüseyin, Simidi-zâde Hacı Halil ve birçok gemi sahibi tüccar, öncelikle bu tarihe kadar İstanbul'dan Mısır'a gidip gelen tüccar gemilerinin içinde sadece üç dört tane kalyon bulunduğunu diğer tüccar gemilerinin çoğunun ise üç direkli, sönbeki, firkate ve şayka gibi gemiler olduklarını ifade etmişlerdi. Bunlar Mısır güzergâhında on topu bulunan korsan kalyonlarıyla karşılaştıklarında onlara mukavemet edemiyorlardı. Korsanlar korkmadan ve çekinmeden bu tür tüccar gemilerine içindeki eşyalarla birlikte el koyup Müslüman yolcu ve mürettebâtı da esir almaktaydılar. Bu hâl tüccarın para kaybetmesine ve İstanbul ile diğer Osmanlı şehirlerinde Mısır mallarının azalmasına sebep olmuştu.

Söz konusu tüccar Mısır'a gidip gelen gemilerin hepsinin kalyon olması ve konvoy halinde yolculuk yapılması durumunda korsanlardan korunabileceklerini ifade etmişlerdi. Bunun üzerine tüccara ellerinde bulunan kalyon dışındaki bütün gemilerin yerine kalyon inşa etmelerinin ne derece mümkün olduğu sorulunca şu an bunun mümkün olamayacağını dile getirip yine mevcut gemileriyle sefer yapacaklarını fakat bundan sonra devletin İstanbul, Gelibolu, Boğaz hisarları, Foça, İzmir, Midilli, Sakız, İstanköy, Rodos, Kuşadası, Alanya, Teke, Antalya, Sönbeki, İskenderun, İskenderiye, Reşid, Dimyad, Selanik, Zağra, Galos ve diğer yerlerde Mısır tüccarına kalyon dışında yeni gemi inşâsını yasaklamasını istemişlerdi.

Bu kimseler ayrıca mîrî kalyonlar için kereste temin edilen İzmit (İznikmid), Sinop, Çayağzı, Biga ve Kemer'den başka Akdeniz ve Karadeniz sahillerinde de diledikleri yerlerde, İstanbul'da bulundukları sırada kaptanıderyaların diğer halde vekillerinin ilâmı ve liman reislerinin aracılığıyla 24 zirâdan (18,19 m.) 44 zirâ (33,35 m.) uzunluğa kadar olan kalyonlar yaptırmalarına izin verilmesini istemişlerdi. Bu şekilde olursa tüccarın kalyon yaptırmağa rağbet göstereceğini ve bir iki seneye kadar tüccar kalyonları yeterli sayıya ulaştığında diğer türdeki gemilerin Mısır'a gitmelerinin tamamen yasaklanarak çözüm bulunabileceğini belirtmişlerdi.

73 BOA, *MAD* 9889, s. 173.

Gemi sahibi tüccarlar içlerinden çoğunun aleyhine gözüken bu yasağı şöyle gerekçelendirmişlerdi: Her sene donanma-yı hümâyûndan bazı kalyonlar korsan gemilerinin gezdiği yerlerde sürekli dolaşarak Akdeniz'de seyreden tüccar gemilerini korumak için görevlendirilmekteydi. Ancak farklı güzergâhlar bulunmasından dolayı her tarafın güvenliğinin sağlanması mümkün olmadığından bu koşullar altında güvenliği tesis etmenin tek çözümü devlet tarafından Mısır yolundaki tüccar gemilerinin tümünün kalyon olmasının şart koşulmasıydı.

Bu görüş devlet tarafından da makul karşılanmıştı. Buna uygun olarak artık tüccara kalyon dışında yeni gemi yaptırılmayacaktı. Akdeniz ve Karadeniz sahillerinde mîrî kalyonlar için kereste temin edilen İzmit, Sinop, Çayağzı, Kemer ve Biga dışındaki yerlerde kalyon inşâ ettirmek isteyen Mısır tüccarına engel olunmaması hususunda gerekli yerlere emirler gönderilmişti. Bu esnada bazı kimselerin İzmit'te firkate inşâsına başladıklarının haber alınması üzerine buradaki devlet görevlilerine bunu durdurmaları emredilmişti. Yalnız yukarıda adı geçen Mısır tüccarı Simidi-zâde Hacı Halil'in devlete tahsis edilen İzmit bölgesindeki tezgâhlarda iki sene önce kalyon inşası için hazırlattığı keresteleri bulunmaktaydı. 36 zirâ (27,28 m.) uzunluğunda olacak bu kalyonla ilgili daha önce izin verildiğinden tamamlanmasına engel olunmayacaktı[74].

Daha sonraki senelerde tüccarın nerelerde hangi tipte gemiler inşâ ettirdiği de kontrol edilmişti. Örneğin 1714'te Zağra ve Galos'ta birkaç şaykanın inşâ edilmek üzere olduğu haber alınınca Kaptanıderya Mehmet Paşa'ya durumu incelemesi emredilmiş[75] onun raporu doğrultusunda bu gemilerin yerine uzunlukları 44 zirâya kadar olan kalyonların inşâ ettirilmesine karar verilmişti[76]. Gemi sahibi tüccarın kalyon yapmaya teşvik edilip bu yönde tedbirlerin alınması zamanla olumlu sonuçlar doğurmuş, tüccar kalyonlarının sayısı artmış ve 1719'da sayıları otuza ulaşmıştı[77]. Bu kalyonlar Venedik elçi raporlarına göre donanmaya katılabilecek nitelikteydi ve 1726'da otuz yedi, 1730'da ise otuz beş tüccar gemisi bulunmaktaydı[78].

74 BOA, İbnü'l-Emin Bahriye 1466; BOA, *Mühimme Defteri* (*MD*) 115, s. 655-656, hk. 2854; BOA, *MD* 115, s. 630-631, hk. 2754.

75 BOA, *MD* 122, s. 41, hk. 144.

76 BOA, *MD* 122, s. 96, hk. 275.

77 BOA, *MAD* 8945, s. 294-295.

78 M. L. Shay, *The Ottoman Empire from 1720 to 1734: as Revealed in Despatches of the Venetian Baili* (University of Illinois Press 1944) (reprinted 1978), s. 78.

Tüccar kalyonlarının seyir sırasında uymaları gereken bazı kurallar vardı. Bunlar seyir emniyetini tesis etmeye yönelikti. Örneğin gemilerine fazla yük almayacaklar ve yükleri İstanbul Gümrük Emini ve Tersane-i Âmire Emini tarafından kontrol edilecekti. Güvertede eşya taşımayacaklardı. Kapasitelerine göre kalyonlarda 120-150 nefer levend bulunacak, top, barut gibi savaş mühimmatı tam olacaktı. Kalyonların düzenli bakımları ve kalafatı yapılacak kötü durumdaki kalyonla denize açılmayacaklardı. Bu maddelerde eksiği olanlar İstanbul'da kaptanıderya, Reşid ve İskenderiye'de ise Mısır valileri tarafından rapor edilecek eksiklerini tamamlamayan tüccarın denize açılmasına izin verilmeyecekti. Tüccar kalyonlarının bu konularda denetlenmelerine aynı kararlılıkla 18. yüzyıl boyunca yazılan emirlerde değinilmiştir[79].

Özellikle savaş zamanında tüccar kalyonlarında bulundurulması gereken savaş malzeme ve mühimmatına dikkat edilmişti. Mora seferi dolayısıyla, Venedikliler tarafından yapılacak muhtemel saldırılara karşı, 1715'in ilk ayında, Mısır ve civârıyla diğer yerlere seyahat eden Osmanlı tüccarına kalyonlarında kendilerini koruyabilmeleri için gemilerinin uzunlukları ile orantılı sayıda levend ve top bulundurmaları emredilmişti. Uzunlukları 38 zirâ (28,80 m.) ile 45 zirâ (34,11 m.) arasındaki bu kalyonlarda levend sayısı 130-200, top sayısı ise otuz ile kırk dört arasında olmalıydı. Bu emrin uygulanmasını sağlamak üzere tüccar kalyonlarının geliş ve gidişlerinde kaptanıderyalar nezâretinde Tersane-i Âmire Liman Reisleri tarafından müsamaha gösterilmeksizin denetim yapılacaktı. Bu denetimlerde bulundurmaları gereken sayıda levend, isimleriyle deftere kaydedildikten ayrıca savaş malzemelerinin de yoklaması yapıldıktan sonra verilecek tezkire ile tüccar kalyonlarının Çanakkale Boğazı'ndan geçmelerine müsaade edilecekti[80].

Devlet zaruri durumlarda tüccar kaptanlarını savaş malzemesi konusunda da desteklemekteydi. 1755'te Mısır tüccarından Ahmed Kaptan yeni inşâ olan kalyonuna ait toplar İskenderiye'de olduğu için kendisine bu hususta yardımcı olunmasını istemişti. Taşıdığı hacıların emniyetini temin edebilmesi için Ahmed Kaptan'a arabalarıyla birlikte daha sonra geri iade etmesi kaydıyla on dört demir top verilmişti[81].

---

79 M. Güneş, *XVIII. Yüzyılda İskenderiye Limanı*, (İstanbul Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) (İstanbul 2009), s. 41-42.

80 BOA, *MAD* 3171 vr. 49 b.

81 BOA, *MAD* 10357 s. 145.

Sonuç

Tarih boyunca korsanlık deniz ticaretini takip eden bir etkinlik olmuştur. 18. yüzyılda da Ege ve Doğu Akdeniz'deki ticarî canlılık beraberinde korsan saldırılarını getirmekteydi. Başka devletlerin himayesinde veya kendi çıkarları doğrultusunda korsanlığa soyunan bu kimselerin bir gemi donatarak mürettebat ile denize açılmaları için yaptıkları harcamalar, eğer yakalanıp da canlarını yitirmezlerse, muhtemel kazançları yanında çok da şevklerini kıracak bir düzeyde olmamalıdır. Diğer taraftan onların faaliyetleri dolayısıyla deniz ticaretinin emniyetini tesis etmek devletin bütçesinde büyük bir soruna sebep oluyordu. Osmanlı merkezi idaresi için bu güvenlik sisteminin sürekliliği mali açıdan büyük bir gider kalemiydi.

Bu noktada Osmanlı bütçelerinde gider kalemleri arasında bahriyenin payına ve bahriye harcamaları içinde de donanma kalyon kaptanları, ümera-i derya ve firkateciler gibi personele ödenen maaşa bir göz atmak meselenin mali boyutunu anlamak açısından bir fikir verebilir. 1670'lerin başıyla 1760'ların başı arasındaki bazı yıllara ait altı farklı bütçede genel giderlerin yaklaşık 1/8'i ile 1/17'sinin bahriyeye ait olduğu görülmektedir. Yukarıda zikredilen personel harcamaları ise bahriyeye ait gider kalemlerinin içinde yaklaşık 1/2 ile 1/3 oranındadır[82].

Donanma kaptanları, ümerâ-i derya ve firkatecilere ödenen maaşların devlet bütçesinde işgal ettiği yer azımsanmayacak derecededir. Ada ve kıyılarda inşâ edilen istihkâmlar, bunların içindeki görevlilere ödenen maaş, savaş malzeme ve mühimmatı ve bunların civarında yeni bir yerleşim biriminin hayatiyet kazanması için bina edilen yapılar ve bu yapıların işlevlerini devam ettirebilmeleri için yapılan harcamalar da ciddi bir gider kalemi oluşturmaktaydı. Bunlara rağmen özellikle İstanbul-Mısır arasındaki ticaretin canlılığının korunması ve hacıların deniz yoluyla güven içerisinde seyahat edebilmeleri devletin ihmal yaşamadan gütmesi gereken bir güvenlik faaliyetini zorunlu kılıyordu. Bazen yaşanan zaaf ve sıkıntılarla birlikte uygulamaya gayret edilen bu güvenlik sistemini Ege ve Doğu Akdeniz'de iç ve dış ticaretin yapıldığı deniz yollarına sahip bir imparatorluğun ayakta tutması gerekiyordu. Hacı adaylarının da kullandığı deniz güzergahının emniyeti şüphesiz aynı zamanda halk nazarında devlete bir meşruiyet de kazandırmaktaydı.

82 Hicrî 1081 (1671-2), 1103 (1691-2), 1113 (1701-2), 1122 (1710), 1160 (1747) ve 1175 (1761-2) yıllarına ait bütçeler için bkz. M. Genç – E. Özvar, *Osmanlı Maliyesi, Kurumlar ve Bütçeler 2* (İstanbul 2006), s. 187-414.

18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'e Yönelik Güvenlik Parametreleri

Öz ■ Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'de çok sayıda irili-ufaklı ada ve liman bulunmaktadır. Deniz ticaret yollarının güzergahındaki söz konusu bu yerlerde korsan saldırıları gerçekleşmekteydi. Osmanlı devleti deniz ticaretinin güvenliğini tesis ve temin etmek için bazı önlemler almıştı. Osmanlı devletinin zaman zaman bu sulardaki deniz egemenliğini de zedeleyen korsan saldırılarına karşı 18. yüzyılda Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'deki deniz ticaret yollarının güvenliğine yönelik takip ettikleri stratejinin parametrelerini şu beş başlık altında toplamak mümkündür: 1. Mora'nın Geri Alınması, İstendil ve Suda'nın Ele Geçirilmesi; 2. Ada ve Geçiş Yerlerinde İstihkâmların İnşası; 3. Donanmanın Düzenli Muhafaza Seferleri ve Korsanlarla Mücadelesi; 4. Ümerâ-i Derya (Derya Beyleri) ve Firkateciyân Teşkilatı; 5. Gemi Sahibi Tüccarın Kalyon Kullanmaya Teşvik Edilmesi. Bir taraftan kendileri açısından deniz ticaretinin faydalarını da korumayı amaçlayarak ciddi bir teşkilatlanma ve maddi açıdan büyük harcamalar gerektiren bu faaliyetleri gerçekleştiren Osmanlıların, deniz yollarına hakim bir devlet bilincine sahip oldukları anlaşılmaktadır.

Anahtar kelimeler: Osmanlı Devleti, Ege (Adalar) Denizi, Doğu Akdeniz, Korsanlık, Deniz Ticareti Güvenliği

Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA);

Bâb-ı Defteri, Başmuhâsebe Kalemi, Tersâne Emini Defteri 14612, s. 6-7.

Cevdet-Askeriye (C. AS) 1678; 23380, lef 1-2; 31258, 45607; 54401.

Cevdet-Bahriye (C. BH) 627; 1035; 1442; 4391; 5505; 8582; 8811; 10738; 10989, lef 5.

İbnü'l-Emin Bahriye 1466.

Maliyeden Müdevver Defterler (*MAD*) 183, vr. 13b; 2895, s. 112; 3171 vr. 49 b; 3925, vr. 55b; 4380, vr. 56b; 5362, s. 66; 8945, s. 294-295; 9889, s. 173, 318; 9892, s. 110; 10309, s. 132; 10325, s. 13; 10378, s. 138; 10357 s. 145.

Mühimme Defteri (*MD*) 115, s. 630-631, hk. 2754; s. 655-656, hk. 2854; 122, s. 41, hk. 144; s. 96, hk. 275.

Basılı Kaynaklar

Çeşmî-zâde Tarihi, Çeşmî-zâde Mustafa Reşîd, haz. B. Kütükoğlu, İstanbul 1993.

İzzî, *Târîh*, İstanbul 1199.

Mür'i't-Tevârih, Şem'dânî-zâde Fındıklılı Süleyman Efendi Târihi, haz. M. Aktepe, İstanbul 1976.

Nusretnâme, Silâhdar Fındıklılı Mehmed Ağa, M. Topal, "Silâhdar Fındıklılı Mehmed Ağa, Nusretnâme, Tahlil-Metin (1106-1133/1695-1721)", (Marmara Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2001.

Subhî Tarihi, Vak'anüvis Subhî Mehmed Efendi, haz. M. Aydıner, *Subhî Tarihi: Sâmî ve Şâkir Tarihleri ile Birlikte* (İnceleme ve Karşılaştırmalı Metin), İstanbul 2007.

Târîh-i Râşid ve Zeyli, I-II-III, Râşid Mehmed Efendi ve Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, haz. A. Özcan v.d., İstanbul 2013.

Arunova, M. R. - F. S. Oreşkova, *Tolstoy'un Gizli Raporlarında Osmanlı İmparatorluğu*, çev. İ. Allahverdi, İstanbul 2009.

Aydın, M., "Kaleler", ed. G. Yıldız, *Dünya Savaş Tarihi - Osmanlı Askerî Tarihi - Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri, 1792-1918*, İstanbul 2013, s. 11-33.

Aydın, M., "Faş Kalesi", *Osmanlı Araştırmaları*, V, (1986), 67-138.

Barkan, Ö. L., "1079-1080 (1699-1670) Malî Yılına Ait Bir Osmanlı Bütçesi ve Ekleri", haz. H. Özdeğer, *Osmanlı Devleti'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi, Tetkikler-Makaleler*, II, İstanbul 2000, s. 759-837.

Braudel, F., *Maddi Uygarlık, Ekonomi ve Kapitalizm, XV.-XVIII. Yüzyıllar, Dünyanın Zamanı*, çev. M. A. Kılıçbay, İstanbul 2004².

Bostan, İ., "Derya Beyi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (*DİA*), IX (1994), 200-201.

De Groot, A. H., "The Ottoman Mediterranean since Lepanto (October 7th, 1571): Naval Warfare During the Seventeenth and Eighteenth Centuries", *The Netherlands and Turkey: Four Hundred Years of Political, Economical, Social and Cultural Relations, Selected Essays*, İstanbul 2007, s. 163-190.

Eickhoff, E., "Akdeniz'deki Osmanlı Deniz Cephesi (XVI-XVIII. Yüzyıl)", ed. G. Eren, *Osmanlı*, I, Ankara 1999, s. 384-391.

Ertaş, M. Y., *Sultanın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714-1716)*, İstanbul 2007.

Eyice, S., "Kale", *DİA*, XXIV (2001), 234-242.

Genç, M. – E. Özvar, *Osmanlı Maliyesi, Kurumlar ve Bütçeler 2*, İstanbul 2006.

Güneş, M., "XVIII. Yüzyılda İskenderiye Limanı", (İstanbul Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2009.

Kiel, M., "Midilli", *DİA*, XXX (2005) 11-14.

Lepage, Jean-Denis G. G., *Vauban and the French Military under Louis XIV: An Illustrated History of Fortifications and Strategies*, London 2010.

Özdemir, Ş., "Akdeniz Hakimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789)", (Ankara Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2004.

Panzac, D., "Yelkenli Gemilerin Altın Çağında Osmanlı Donanmasına İnsangücünün Sağlanması (1660-1850)", ed. E. J. Zürcher, *Devletin Silâhlanması, Ortadoğu'da ve Orta Asya'da Zorunlu Askerlik (1775-1925)*, çev. M. T. Akad, İstanbul 2003, s. 45-64.

Sezen, T., *Osmanlı Yer Adları (Alfabetik Sırayla)*, Ankara 2006.

Shay, M. L., *The Ottoman Empire from 1720 to 1734: as Revealed in Despatches of the Venetian Baili*, University of Illinois Press 1944 (reprinted 1978).

Thys-Şenocak, L., *Hadice Turhan Sultan, Osmanlı İmparatorluğu'nda Kadın Baniler*, çev. A. Ortaç, İstanbul 2009.

Ünver, M., "Midilli Adası'sının İdari ve Sosyo-ekonomik Yapısı (1876-1914)", (İstanbul Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2012.