

PAPER DETAILS

TITLE: XIX. Yüzyil Baslarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Tasımacıllığı

AUTHORS: Necmettin AKGÜN

PAGES: 53-84

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/114037>

XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı

Istanbul Centered Ottoman Sea Transport In The Early XIX. Century

*Necmettin Aygün**

Özet

Bu çalışmada, Başbakanlık Osmanlı Arşivinde yer alan 1822-23 tarihli üç farklı İzn-i Sefine Defteri'ne göre deniz yoluyla gerçekleşen İstanbul merkezli ülke içi ve uluslararası taşımacılık faaliyetleri üzerinde durulmuştur. Deniz taşımacılığını etkileyen faktörler, taşınan emtia ve eşya, taşımacılıkta kullanılan deniz vasıtaları, taşıyanların tâbi oldukları cemaat veya devletler ile sâir konular ekseninde boğazlar üzerinden gerçekleşen deniz taşımacılığının kompozisyonu ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: İstanbul, Taşımacılık, Osmanlı Devleti, Denizcilik, Ticaret

Abstract

In this study, Istanbul centered national and international sea transportations according to three different Vessel Permission Registers dated between 1822-23 that are in Ottoman Archive of Prime Ministry have been elaborated. The Composition of sea transportation which is composed of issues such as the factors influencing sea transportation, goods and properties being transported, sea vehicles used in transformation, the communities or states that the transporters are subject to, has been aimed to be introduced.

Key words: Istanbul, Transportation, Ottoman Empire, Maritime, Commerce

Osmanlı devleti, kuruluşundan itibaren denizlerde egemenlik kurma gayreti içerisinde olmuş, kendinden önce Akdeniz ve Karadeniz'de deniz gücü oluşturan Venedik ve Ceneviz gibi öncü medeniyetlerin tecrübelerinden, Diyâr-ı Magrib'in Müslüman denizcilerinden yararlanarak XVI. yüzyılda önemli bir deniz gücü hâline gelmişti. Sahillerden gelebilecek tehditleri bertaraf ederek

* Yrd. Doç. Dr., Akşaray Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, lezzioğlu_a@mynet.com.

güvenliği koruma düşüncesinin yanı sıra, limanlar arasındaki ulaşım trafiğini kontrol ederek siyasî ve iktisadî faaliyetlerin akışını sağlama alma düşüncesi Osmanlıların denizciliğe önem vermesinde etkilidir. Karadeniz’de Amasra, Sinop, Trabzon, Keke, Kili ve Akkerman gibi mahallerin kısa bir sürede Osmanlı egemenliğine alınmaları bu açıdan önemlidir¹.

Türk tarih yazımının Osmanlı devleti ile ilgili kısmı, ideal ve klasik bir devlet sisteminin mevcudiyetini gösteren araştırma yazıları çerçevesinde inşa edilerek başlamış olmakla birlikte, merkez ile taşranın aynı özellikleri gösterdiği klasik bir devlet formunun var olduğu yönündeki anlayışın terk edilerek her bir coğrafyanın kendine has hususiyetlerinin bulunduğu artık anlaşılmıştır. Bu düşünsel çerçevede, 1822 ve 1823 yıllarında boğazlardan geçen gemilerin tutanaklarından hareketle, İstanbul merkezli Osmanlı deniz taşımacılığı üzerine tespit ve değerlendirmelerde bulunulacak, devrin siyasî ve sosyal şartlarının taşımacılık üzerindeki etkileri vurgulanmaya çalışılacaktır. Çalışma, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi (İstanbul) Bab-ı Asaî Divan Kalemî İzn-i Sefine Defterleri* tasnifinde yer alan üç farklı defterin analiz edilmesi ve elde edilen bulguların değerlendirilmesi biçiminde gerçekleşecektir. Şüphesiz, ele alınan defterlerin ilgili zaman diliminde İstanbul’a gelen ve giden bütün seferleri gösteren kayıtlar olmadıkları malum olmakla birlikte, defterlerin 1500 kadar sefer kaydını içermeleri çıkarımda bulunmaya ve konunun anlaşılmasına kolaylık sağlayacaktır.

Değerlendirilen defterler gemilerin yoklamalarını gösteren tutanaklar olduklarından, boğazlardan geçiş izni için verilen *İzn-i Sefine Fermanları*’nın kayıtlı olduğu *İzn-i Sefine Defterleri*’nden farklıdır². Değerlendirilen defterler, boğazları kullanan yabancı gemiler ile ülke içi iskeleler arasında taşımacılık yapan gemilerin gümrük ve muhafaza görevlileri tarafından yapılan kontrollerini gösteren, bir veya birkaç cümleden ibaret olan açıklamalar içeren kayıtlar/listeler

¹ Müslüman-Türk denizciliğinin gelişimi hakkında bakınız İdris Bostan, “Gemi”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C.14, İstanbul 1996, s.8-15.

² Boğazlardan geçen yabancı gemilere *izn-i sefine fermanı* veya *mürûr tezkiresi* verilmesine dair ilk örnek 1452 yılına aittir. Yabancıların boğazları kullanmaları kapitülasyonlar ve diğer antlaşmalar temelinde mümkün olmuş ve bu amaçla verilen izn-i sefinelerin kayıtlı olduğu bazı defterler günümüze kadar gelmiştir (BOA. *Düvel-i Ecrnebiye Df.*). K. Kaynarca ve devamındaki antlaşmalar tebaanın Rusya iskelelerini kullanma yolunu açtığından bu tarihten sonra izn-i sefine fermanı verme; gayrimüslim tebaayı ve Karadeniz’e giriş-çıkışı kontrol etme temelinde önem kazanmıştır. Bu nedenle, Osmanlı tebaasının İzn-i sefine fermanı alabilmesi için birçok şartı yerine getirmesi gerekiyordu. Bu fermanlar, gemileri kontrol etmekle görevli gümrük emînleri ve liman nazırlarına hitaben yazılırdı. Rusya limanlarına veya Akdeniz’e gidecek Osmanlı gemicilerine verilen izn-i sefineler BOA. *İzn-i Sefine Defterleri*’nde yer almaktadırlar bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s.327, 350, 354 ve aynı yazar, “İzn-i Sefine”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C.23, İstanbul 2001, s.542.

bütünü olmaları açısından, izn-i sefine fermanları ve benzeri konuların kayıtlı olduğu *İzn-i Sefine Defterleri*'nden farklıdır. Bu listelerin kayda alınmasında, Rusya'nın yayılmacı faaliyetleri ve 1821 yılında ortaya çıkan Yunan isyanı etkili olduğundan, durumun kısaca izah edilmesi gerekmektedir.

Çar I. Petro (1682-1725) ile birlikte Rusya'nın emperyal faaliyetleri daha sistemli bir şekilde yürütülmeye başlanmıştı. Rusya'nın *güneye yayılma siyaseti* esasen Ortodoks Hristiyanları egemenliğe alma ve denizlerde ticaret yapma hakkını elde etmeye dayanmaktaydı. Bu siyaset, Osmanlı devletinin siyasi ve sosyal yapısını etkilediği gibi, Osmanlı deniz taşımacılığını da etkilemiştir. Prut savaşı (1711) öncesinde, Rusya'nın Osmanlı idaresindeki Ortodoks tebaayı ve Eflak-Boğdan beylerini tahrik ederek bu sayede çıkacak olan iç isyanlardan medet umması³, yıllarca sürecektir olan Osmanlı-Rus mücadelelerinin bir yöntemi hâline gelecektir⁴. Rusya, Kaynarca Antlaşması öncesinde Karadeniz'de Osmanlı gemileriyle ticaret yapma hakkına sahipti. 1768 yılındaki savaş esnasında Rusya, gemici açığını kapatmak için Adalar denizindeki Rum tebaayı, yasak olmasına rağmen, çeşitli imtiyazlar vererek kendi hizmetine almaya; Kırım'a göç ettirmeye başlamış ve kısa sürede Rus harp ve ticaret gemilerindeki mürettebatın çoğu Adalı Osmanlı Rumlarından oluşur hâle gelmişti⁵. Rusya bu savaşta Mora, Adalar ve Eflak-Boğdan'da yaşayan Osmanlı Ortodokslarını ayrılıkçı faaliyetlere sevk etmede başarılı olmuştu⁶. 1774 yılında Karadeniz ve Akdeniz'de kendi gemileriyle ticaret yapma hakkını elde eden Rusya⁷ yoğunlaşan taşımacılıkta gemici açığını Osmanlı Gayrimüslimlerinden tamamlamaya devam etmiştir⁸. Aynalıkavak Antlaşması (1779) ile Osmanlı devletinin izni olmadan Rus ticaret gemilerinde Osmanlı tebaasının kullanılması yasaklanmış⁹; Karadeniz'e boğazlardan çıkarak ticaret yapmak isteyen gemicilere izin belgesi alma zorunluluğu getirilmiş ve bu amaçla *İzn-i Sefine Fermanı* verilmeye başlanmıştı¹⁰. Ancak 1784'te Avusturya, 1802'de Fransa ve İngiltere'ye Karadeniz'de serbest ticaret yapma hakkı verilmesi¹¹ boğazlardan geçişin kontrolünü zorlaştırmıştı. Karadeniz ve Akdeniz'in Rus taşımacılığına açılması Osmanlı gayrimüslimlerinin Rusya'ya yönelmesini kolaylaştırdığından, XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren boğazların kontrolü Osmanlı devletinin bağımsızlığını tehdit eden hayati bir mesele hâline gelmişti.

³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.IV/II, Ankara 1983, s.179.

⁴ Rusya, Osmanlı devlet sisteminin güçlü olduğu Balkanlara geç bir tarihte yönelirken Osmanlı etkisinin sınırlı olduğu Kafkaslarda XVI. yüzyıldan beri önemli kazanımlar elde etmişti bkz. M. Sadık Bilge, *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*, İstanbul 2005.

⁵ Cemal Tukin, *Boğazlar Meselesi*, İstanbul 1999, s.78.

⁶ Yuzo Nagata, *Muhsinzâde Mehmed Paşa ve Aynalık Müessesesi*, İzmir 1999, s.55-94.

⁷ Osman Köse, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, Ankara 2006, s.186.

⁸ Halil İnalıcık, "İmtiyâzât", *The Encyclopedia of İslam*², III, London 1971, p.1187.

⁹ Bostan, *a.g.e.*, s.289-296.

¹⁰ Bostan, *a.g.e.*, s.352-358.

¹¹ Tukin, *a.g.e.*, s.131.

Rusya, Kaynarca Antlaşmasına istinaden Adalar ve Balkanlar gibi jeopolitik öneme haiz Osmanlı yerleşimlerinde konsolosluklar açarak tebaa arasına fitne ve fesat sokmaya devam etmiştir¹². Doğu Akdeniz taşımacılığında söz sahibi hâline gelen Rumlar, 1814 yılında Odesa'da kurdukları Eteryia cemiyetiyle Rum isyanının yürütücüsü olmuşlardı. Rus çarının yaveri İpsilanti'nin idaresindeki cemiyete Osmanlı'ya bağlı Eflak Beyinin de üye olması yaşanacak olanların habercisi gibidir. 1821 yılında Eflak ve Boğdan'da başlayan Yunan isyanı kısa sürede bastırılırken, Mora'da başlayan ikinci isyan Mayıs ayında Adalar denizi ve Batı Anadolu kıyılarına yayılarak genişlemişti. Mora'da olaylar kanlı bir şekilde devam ederken, çetecilerden oluşan Rum tekneleri Anadolu kıyılarına saldırarak halka zarar veriyor ve Rum halkı isyana katılmaya teşvik ediyorlardı. Bu tekneler yeri geldiğinde Rus ve Fransız bayrakları çekerek ticaret gemilerinden ayırt edilemiyor ve bu sayede Marmara denizine kadar girerek Müslüman kayıklara saldırıyorlardı. Rus gemileri bazen bu çetecilere silah yardımıyla bulunuyorlardı. Başlamasından ancak dört yıl sonra bastırılabilen Rum isyanı¹³, dinî ve etnik gruplar arasında kurulmuş olan geleneksel dengeyi (millet sistemini) sarsarken, isyana destek olan Rumların kovuşturmayla uğramalarına da yol açmıştır.

Devletin, 1821 isyanını bastırmak amacıyla aldığı önlemler arasında ulaşım ağını kontrol etmek önemli bir yer tutmaktaydı. Adalar denizi yönünden gemilerle gelen isyancıları önlemek üzere Çanakkale boğazı ve Batı Anadolu kıyılarının korunması için hazırlıklar yapılmıştı. Rus bayrağı taşıyan gemiler Yunan isyanı ile bağlantılı görülerek takip edilmeye başlanmıştı. Hangi devletin bayrağını taşırlarsa taşınsınlar, Çanakkale boğazından Marmara'ya geçecek gemilerin aranmasının yanı sıra, İstanbul'dan gelip Akdeniz'e çıkacak Rus gemilerinin de aranması 1821 yılı Mayıs ayında uygulamaya konulmuştu¹⁴. İstanbul'a isyanı örgütleyen casusların geldiği öğrenildiğinden, bunları saptamak amacıyla yolculuk edecek Müslim-Gayrimüslim tebaaya kadılarından yol tezkeresi alma şartı getirilmişti. Arnavutköy'de, Rusya ile siyasî ve iktisadî bağlar kurarak Mora ayaklanmasına destek oldukları anlaşılan bazı zengin Rumlar cezalandırılmış, kasabaya giriş ve çıkışları kontrol etmek için de ayrı bir karakol inşa edilmişti. İstanbul'a karadan gelip gidenleri kontrol etmek üzere de K. Çekmece ve Bostancıbaşı köprüsüne kontrol noktaları kurulmuştu. Benzer şekilde Kasımpaşa Tersanesi'nde, Kurşunlu mahzende, bir oda tahsis edilerek gelip geçen bütün gemiler denetlenmeye başlanmıştı¹⁵. Tüm bu gelişmeler ve yoklamalar neticesinde değerlendirmesi yapılan defterlerin ortaya çıkmış

¹² Köse, *a.g.e.*, s.196, 203.

¹³ Mübahat S. Kütükoğlu, "Yunan İsyanı Sırasında Anadolu ve Adalar Rumlarının Tutumları ve Sonuçları", *Türk-Yunan İlişkileri*, Ankara 1986, s.136; Zeki Arıkan, "1821 Ayvalık İsyanı", *Belleten*, C.LII/203, Ankara 1988, s.571-601; Kemal Karpat, *Balkanlarda Osmanlı Mirası ve Ulusçuluk* (Çev. R. Boztemur), Ankara 2004, s.101-106.

¹⁴ Kütükoğlu, *a.g.m.*, s.147.

¹⁵ Kütükoğlu, *a.g.m.*, s.149.

olmaları kuvvetle muhtemeldir. Defterlerdeki kayıtların Ekim 1822, Aralık 1822 ve Ocak-Şubat 1823 tarihli olmaları ile aynı tarihlerde Mora'da binlerce Müslüman'ın Rumlar tarafından katledilmeye devam ediliyor olması¹⁶ arasında rastlantıdan öte bir ilişki bulunduğu; defterlerin kayda alınmasında Yunan isyanının önemli bir etken olduğu anlaşılmaktadır.

İstanbul Limanı

Haliç limanı, rüzgârdan korunaklı, geniş ve derin olma özellikleriyle İstanbul'un en işlek ve kullanışlı limanıydı¹⁷. Üsküdar ve Marmara kıyılarındaki Kumkapı ve Samatya haricinde, şehir içi ulaşım hizmet eden ve boğazın her iki yakasına dağılan onlarca liman mahalli bulunmaktaydı¹⁸.

Haliç'in kuzey kısmında yer alan Galata limanı, Frenkler yani Avrupalılar tarafından kullanılmakta olup burası Tophâne'den Kasımpaşa'ya kadar uzanmaktaydı. Galata ve yanı başındaki Pera, Ermeni, Rum, Yahudi ve Frenklerin çok olduğu, Avrupalı elçilerin yaşadığı başkent içinde kendine has yapıya sahip bir mahaldir¹⁹. Haliç'in güney kısmında yer alan sahil boyu ise Osmanlı tebaası gemiciler tarafından kullanılmakta olup burası Saray burnundan Balat'a kadar uzanmakta ve birçok iskeleyi barındırmaktaydı. Ülke içi deniz taşımacılığının varış yerlerinden olan bu iskelelere üretim mahallerinden her türlü mal ulaşmaktaydı²⁰. Karadeniz ve Akdeniz'den gelen hububat yüklü gemiler Haliç'in bu kısmında yük boşaltmaktaydı. Yine İstanbul'a yakın yerleşimler ile Mudanya gibi Marmara iskelelerinden gelen vasıtalar burada yan yana, iç içe nöbete yatarak yük ve yolcu almaktaydılar²¹. Bu iskeleler içerisinde Eminönü iskelesi ülke içi taşımacılığın ana trafik noktalarından biriydi. Doğal olarak, bedesten ve han gibi ticarî binalar, Bizans devrinde olduğu gibi²², çoğunlukla Haliç'te yoğunlaşmıştı²³. Eminönü'nde, Yeni Câmî civarında *gümrük meydanı* adı verilen alanda Osmanlı devleti limanlarından gelen malların gümrük işlemlerinin yapıldığı ana gümrük binası; *Emtia gümrüğü* bulunmaktaydı. Diğer

¹⁶ Salâhi R. Sonyel, "Yunan Ayaklanması Günlerinde Mora'daki Türkler Nasıl Yok Edildiler?", *Belleten*, C.LXII/233, Ankara 1999, s.107-121.

¹⁷ Wolfgang Müller-Wiener, *İstanbul Limanı* (Çev. E. Özbek), İstanbul 1998, s.159-161.

¹⁸ Nejdett Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıklar*, Ankara 2001, s.128-213.

¹⁹ Kemal Karpat, *Osmanlı'da Değişim, Modernleşme ve Uluslaşma* (Çev. D. Özdemir), Ankara 2006, s.496.

²⁰ Eremya Çelebi Kömürçyan, *XVII. Asırda İstanbul* (Ter. H. D. Andreasyan), İstanbul 1988, s.14-19.

²¹ Ertuğ, *a.g.e.*, s.39.

²² Nikolas Oikonomides, "Uçsuz Bucaksız Bir Atölye: Zanaatkarlar ve Tüccarlar", *Konstantinopolis 1054-1261*, İstanbul 2002, s.111.

²³ Robert Mantran, *XVI. ve XVII. Yüzyılda İstanbul'da Gündelik Hayat*, İstanbul 1991, s.112-117.

bir gümrük merkezi ise Galata'da bulunmakta²⁴ ve ülke dışından gelen mallar burada kontrol edilmekteydi²⁵. İstanbul'un diğer bir limanı olan Üsküdar, Anadolu ve İran'dan gelen kara yollarının boğaz suları ile ilk temas noktası olması nedeniyle hatırı sayılır derecede iktisadî bir mevki olma özelliği taşımaktaydı.

A-İstanbul Merkezli Uluslararası Deniz Taşımacılığı

İstanbul, gerek yerel tüketimi ve gerekse uluslararası bağlantılarıyla Osmanlı devletinin en büyük pazarı konumundaydı. Bizans devrinde olduğu gibi²⁶, Osmanlı devrinde de Avrupa ile gerçekleşen deniz taşımacılığı, Osmanlı uyruklarının bazı girişimleri hariç²⁷ genelde Avrupalı müteşebbisler tarafından yürütülmekteydi. XVIII ve XIX. yüzyıllarda sanayiye dönük hammadde üretimi ve bu üretime dayalı ihracatta önceki dönemlere oranla önemli artışlar görülmesine rağmen²⁸, coğrafi keşiflerin Avrupa devletlerini açık deniz taşımacılığına sevk etmesi Avrupa ile Osmanlı limanları arasında gerçekleşen taşımacılığın dünya geneline göre önem kaybetmesiyle sonuçlanmıştır. Bu münasebetle, XVIII. yüzyılda İngiltere'nin sömürgeleriyle yapmış olduğu ticaret, toplam dış ticaretinin üçte birine ulaşmıştı²⁹. XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Fransa ve İngiltere'nin Doğu Akdeniz ile olan ticareti, ilgili devletlerin toplam dış ticaretinde %10'un altına düşmüştü. Benzer şekilde, Osmanlı limanları İskenderiye, İzmir, Selanik ve İstanbul arasındaki taşımacılık aynı limanlardan Avrupa'ya yapılan taşımacılığa göre daha önemli hâle gelmişti³⁰. Bu gelişmeler, Osmanlı taşımacılığı ve ticaretinin uluslararası yönü hakkında fikir vermektedir. Yine de, İskenderiye, İzmir, Selanik³¹ ve İstanbul limanları üzerinden Avrupa ve Rusya ile ekonomik faaliyetler önemli seviyelerde devam etmekteydi ki, değerlendirmesi yapılan defterlerde bu faaliyetlerin örnekleri görülecektir. K. Kaynarca Antlaşması ile Karadeniz ulaşımı ilkin Rus daha sonra da Avrupalılara

²⁴ Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.165.

²⁵ Kömürciyan, *a.g.e.*, s.35.

²⁶ Oikonomides, *a.g.m.*, s.132.

²⁷ A. Refik Altınay, *Onuncu Asr-ı Hicrîde İstanbul Hayatı* (Haz. A. Uysal), Ankara 2000, s.7, 13, 30; Şerafettin Turan, "Venedik'te Türk Ticaret Merkezi", *Belleten*, XXXII, Ankara 1968, s.251; Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi* (Çev. H. Berktaş), C.I, İstanbul 2000, s.231; Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.59; Cemal Kafadar, "A Death in Venice (1575): Anatolian Muslim Merchants Trading in the Serenissima", *Journal of Turkish Studies*, Vol.10/1986, p.191-217.

²⁸ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000, s.99-152.

²⁹ E. J. Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, Ankara 1998, s.49, 135.

³⁰ Daniel Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, 24/1992, p.197, 202.

³¹ Traian Stoianovich, "Osmanlı Hâkimiyetinde Via Egnatia", *Sol Kol*, İstanbul 1999, 225-240; Basil C. Gounaris, "Selanik", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, İstanbul 1994, s.103-120.

açılınca yabancı tüccarların bölgeye girişi söz konusu olmuş, ancak Karadeniz limanları arasındaki yerel taşımacılık Akdeniz ve Adalar denizindeki uygulamanın aksine çoğunlukla Osmanlı tebaasından olan Müslümanlarca yürütülmeye devam etmiştir³².

a-İstanbul'a Akdeniz veya Karadeniz'den Gelen Gemiler

Osmanlı egemenliğindeki alanlarda yabancıların faaliyet göstermeleri kapitülasyon hukuku çerçevesinde gerçekleşmekteydi³³. Deniz taşımacılığında yer alan yabancılar hakkında bilgi veren *İşn-i Sefine Defterleri*'nden ilki, hicrî 1238/miladî 1822 tarihli olup 1 Ekim Salı gününden 13 Ekim Pazartesi gününün tamamına değin (14-26 Muharrem 1238) 13 günlük kayıtları içermektedir (BOA. A.DVN.İZN.920). Yaklaşık iki haftalık süreçte Akdeniz ve Karadeniz'den, İstanbul'a gelen yabancı gemileri gösteren bu tutanaklar, *İngiltere tüccar kapudanlarından Vasili Frankopolu kapudanının rakib olduğu brike Mikele Edhancelu tesmiye olunur bir kıt'a sefinesiyle Şire'den Der-aliyyeye vürud etmiştir fi 14 M sene 38, hamulesi harnub tairfe nefer 13* biçiminde kayıtlıdır. Bahsi geçen defterde 13 günde 30 yabancı gemi İstanbul'a gelmişti. Bu gemilerin tüccar kaptanlarının 10'u (%33.3) İngiltere ve yine 10'u (%33.3) Nemçe'ye (:Avusturya) tâbi iken, 8'i (%26.6) Rusya ve geriye kalanlar ise Françe (%3.3) ve İsveç'e (%3.3) tâbi idiler. Gemilerin 15'i (%50) Taygan'dan, 4'ü (%13.3) Hocabey'den, 2'si (%6.6) Şire³⁴ ve yine 2'si (%6.6) Teryeste'den (:Trieste) gelirken birer gemi (%3.3) Zanta, İskenderiye, Sisam Adası³⁵, Cenova, Orfan, Marsilya ve İzmir'den gelmişti. İstanbul'a gelen 30 geminin 10'u İngiltere'ye tâbi olmalarına karşın, aynı gemiler Orta ve Doğu Akdeniz limanlarından kalkarak İstanbul'a gelmişlerdi. İngiltere'ye tâbi gemiler Zanta, İskenderiye, Sisam Adası, Orfan ve Cenova'dan birer sefer; Şire ve Taygan'dan ise ikişer sefer gerçekleştirmişlerdi. İngiltere'ye bağlı gemici tüccarların İtalya, Mora yarımadası, İskenderiye ve Adalar denizi limanlarına uğrayarak etkinlik göstermeleri, İngiliz gemiciliğinin yaygın taşımacılık ağının devam ettiğini göstermektedir. Seferlerin gerçekleştiği tarihte

³² Necmettin Aygün, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadi Faaliyetler", *Karadeniz Araştırmaları*, C.6/23, Ankara 2009, s.41-76.

³³ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun...*, 237; Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münâsebetleri I*, Ankara 1974, s.6-61.

³⁴ Şire veya Şıra, Osmanlı fethinden önce Venediğe ait bir adadır bkz. Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye* (2. baskı) Ankara 2002, s.263. Şıra, Mora yarımadasının doğusunda (günümüzde Atina'nın güney doğusunda) Nakşa adası ve diğer adalarla birlikte Kiklat/Siklat takımadaları içerisinde yer almaktadır. Barbaros Hayreddin Paşanın Korfu seferi dönüşünde, Haziran 1537 tarihinde Osmanlı idaresi altına alınmıştır. Yunanistan'ın 1830 yılında bağımsız olması ile Şıra adasının da içinde bulunduğu Kiklat adalarının bir kısmı Yunanistan'a bırakılmıştır. Dolayısıyla, değerlendirmesi yapılan defterlerin tutulduğu dönemde Şıra henüz bir Osmanlı adasıdır bkz. *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi*, (Ed. C. Küçük), Ankara 2001, s.2, 5, 6, 20, 28, 36.

³⁵ Bu kelime "Siyam" olarak da okunabilmektedir.

isyançı Rumların Adalar denizindeki faaliyetleri bütünüyle bastırılamamış olduğundan³⁶, sınırlı sayıda sefer gerçekleşmesinde bu isyanın etkisi görülmektedir.

İstanbul'a gelen 30 geminin sadece 8'i Rusya'ya tâbi olmasına karşın, mevcut 30 gemiden 19'unun (%63.3) Taygan ve Hocabey'den İstanbul'a mal getirmeleri dönemin ulaşım trafiğini göstermesi açısından önemlidir. Otuz gemi içerisinde Avusturya'ya tâbi 10 geminin ikisi Trieste ve biri İzmir'den mal yükleyerek İstanbul'a gelirken, diğer yedisinin Taygan ve Hocabey'den gelmesi, Avusturya'nın Osmanlı sularında ve özellikle de Karadeniz'de taşımacılık ve ticaret yapmaya olan eğilimini ortaya çıkarmaktadır. XIX. yüzyıl sonlarında Avusturya gemilerinin Osmanlı gemileriyle birlikte Karadeniz taşımacılığını yürütür seviyeye gelmeleri³⁷, Avusturya'nın bu ticarete ne derecede önem verdiğini göstermektedir. İngiltere ve Fransa açık deniz ticaretinde yer edindiklerinden, Avusturya doğal olarak Akdeniz ve Karadeniz ticaretine yönelmiş; bu amaçla, XVIII. yüzyılın başlarında Akdeniz'e bakan Trieste limanını serbest liman haline getirmiş³⁸ ve 1718 Pasarofça Antlaşması'yla da Osmanlı gemileriyle Tuna nehrinden İstanbul'a giderek ticaret yapma hakkını elde etmişti³⁹. 1783 yılında, Rusya'ya Akdeniz'e girerek ticaret yapma serbestisi verilmesi ise 1784 yılında Avusturya'nın Karadeniz ticaretine gemileriyle birlikte katılmasının yolunu açmıştı.

Doğu Akdeniz'deki deniz taşımacılığında, Avrupalı devletler içerisinde en etkili olan Fransa'nın 1789 Devrimi sonrasında yayılmacı nitelikli savaşlara girmesi Fransa'da iç huzursuzluğa yol açarken⁴⁰, ülkenin dış ilişkilerinde düzelmesi zaman alacak kayıplara yol açmıştı. Napolyon savaşları sona erdiğinde (1815) Fransa'nın Osmanlı pazarlarındaki etkinliği kaybolmaya yüz tutmuş; Cenova, Livorno ve Trieste limanları Marsilya limanının rolünü üstlenmişlerdi⁴¹. Avrupa'nın savaşlar ve kargaşmalar ile meşgul olduğu bu dönemde, Osmanlı azınlıkları Rumlar ile Avusturya ve Rusya Osmanlı pazarlarında öne çıkmaya başlamışlardı. İlgili defterlere göre de, İstanbul'a gelen 30 yabancı gemi içerisinde yalnız bir gemi Fransa'ya tâbi iken; Fransa'nın meşhur limanı Marsilya'dan da sadece İsveç menşeli bir gemi İstanbul'a gelmişti. Benzer şekilde, 1823-24 yılında İstanbul limanında bulunan Avusturya gemilerinin aynı limandaki Fransız ve İngiliz gemilerinin toplamından sayıca fazla olduğunun

³⁶ Kütükoğlu, a.g.m., s.136, 140.

³⁷ *Salnâme-i Vilâyet-i Trabzon (H.1319/M.1901)*, Trabzon Vilâyet Matbaası, (t.y.), s.248.

³⁸ Robert Mantran, *XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, Ankara 1995, s.143.

³⁹ M. Küçükalay-N. Elibol, "Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirmesi: 1795-1804", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, I/2004, s.161.

⁴⁰ N. V. Yeliseyeva, *Yakın Çağlar Tarihi* (Çev. Ö. İnce), İstanbul 2009, s.49-104.

⁴¹ Elena F. Syrett, Greek Mercantile Activities in the Eastern Mediterranean, 1780-1820", *Balkan Studies*, Vol.28, Thessaloniki 1987, p.76.

belirlenmesi⁴², değerlendirmesi yapılan defterler ve dönemin siyasî şartları ile paralellik gösteren bir sonuçtur.

Diğer bir defter ise, kış mevsiminde gerçekleşen seferler hakkında bilgi vermektedir. 1823 yılında, *Bahr-i Sefîd*'den İstanbul'a gelen yabancı gemileri gösteren bu defter, 31 Ocak Cuma gününden 2 Şubat Pazar gününün tamamına kadar, (18-20 Cemaziyel-evvel 1238) üç günlük kayıtları kapsamakta olup, defterde 15 sefer kaydı bulunmaktadır (BOA. *DVN.İZN.922*). Gemileri idare eden *tüccar kaptanların* 9'u (%60) Avusturya, 3'ü (%20) Rusya diğerleri de (%6.6) Fransa, İngiltere ve İsveç devletlerine tâbi idiler. İlgili deftere göre, İstanbul'a mal getiren 15 geminin 6'sı İskenderiye, 2'si Şire, 2'si İzmir ve geri kalanlar birer kez olmak üzere Sina, Alikorne, Girit, Foça ve Karaağaç'tan⁴³ hareket etmişlerdi. Seferler, taşımacılığın İskenderiye ve Adalar Arasında⁴⁴ gerçekleşmeye devam ettiğini göstermektedir. İstanbul'a gelen gemilerin çoğunlukla Doğu Akdeniz'deki Osmanlı limanlarından gelmeleri, bu limanlar ile İstanbul arasında gerçekleşen *iç deniz ticaretinin* Avrupa ile olan dış deniz ticaretine göre daha faal olduğuna işaret olarak görülebilir.

Her iki İzn-i Sefine Defteri'ne göre, yabancı gemiler İstanbul'a Girit'ten sabun ve badem, İzmir'den yemiş, ham pamuk, pamuk ipliği ve üzüm, Foça'dan tuz, İskenderiye'den pirinç, kahve, zenci köle ve cariyeye, Sina'dan limon ve portakal, Şire'den harnup (:keçiboynuzu) ve üzüm, Zanta'dan meyve, Cenova'dan kırmızı çanak, Orfan'dan hinta (: buğday), Taygan'dan hinta, Hocabey'den hinta, havyar, galita, limon, kaya taşı ve yapağı getirmişlerdi. İskenderiye'den gelen gemilerde, yolcular haricinde seferin birinde 18 cariyeye, diğerinde 19 zenci cariyeye ve üç zenci köle yer alması köle ticaretinin önemini koruduğunu göstermektedir. Yabancı gemilerin İstanbul'a getirdiği emtia ve eşya şüphesiz yukarıda belirtilenlerle sınırlı değildir⁴⁵. Bahsi geçen iskelelerden İstanbul'a gelen yabancı gemilerde yolcu olarak Osmanlı tebaası Müslim ve Gayrimüslimler haricinde Yahudi, Nemçe, Sardunya ve İngiltere uyruklu bay ve bayanların bulunması, İstanbul'un göç almaya ve uluslararası ilişkilerde cazibe merkezi olmaya devam ettiğine yorumlanabilir.

1822 yılında, bahsi geçen 13 günlük süreçte, İstanbul'a Taygan ve Hocabey'den gelen 19 geminin taşıdığı mal toplamda 140200 kile (3505 ton)⁴⁶ ile buğday olup, bu durum Karadeniz'in kuzeyinin hububat üretimi açısından taşıdığı önemi ve İstanbul ile Avrupa'nın bu hububata olan ihtiyacını açıkça

⁴² Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.94.

⁴³ Karaağaç iskelesi İskeçe, Kırcaali ve Gümülcine'nin Akdeniz'e açılan kapısıdır.

⁴⁴ Adalar denizinin karşılığı olarak "Adalar Arası" tanımlaması Kâtib Çelebi'ye aittir bkz. Kâtib Çelebi, *Tühfetü'l-Kibar Fî Esfari'l-Bihâr* (Haz. İdris Bostan), Ankara 2008, s.33.

⁴⁵ Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul* (Çev. Kılıçbay-Özcan), Ankara 1990, s.205; Bostan, *Osmanlı Denizciliği*, s.299.

⁴⁶ Bir kile, 20 okka, 25.6 kilo olarak kabul edilmektedir.

göstermektedir. İstanbul'a miktar olarak hububat mahsulü daha fazla gelmekle birlikte, Avrupa'dan ithal edilen madenî eşya, hırdavat, cam, demir, çelik, kalay ve yünlü mamullerin en az hububat kadar kıymete sahip olacakları düşünülmektedir. İzmir Efrenç Gümrüğü üzerine yapılan bir çalışma bu düşünceyi desteklemektedir⁴⁷.

İlgili defterlere göre, İstanbul'a yabancı gemiler Girit'ten 18, Karaağaç'tan 10, İzmir'den bir seferde 4 diğerinde 35, Foça'dan 40, Şire'den bir seferde 13 diğerinde 50, Alikorne'den 20 ve Sina'dan 90 günde gelmekteydiler. İskenderiye'den İstanbul'a gelen gemilerden biri mesafeyi 75 günde alırken, diğerleri bu mesafeyi 45, 41, 40, 36 ve 20 gün gibi farklı süreçlerde almalrı, korsanlık tehlikesi ve fırtına gibi olumsuz durumlar dışarıda tutulursa, gemilerden bazılarının doğrudan; bazılarının ise yol güzergâhında bulunan limanlara uğrayarak alışveriş yapmaları nedeniyle zaman kaybettiklerine yorumlanabilir⁴⁸. Karadeniz güzergâhında ise, Odesa'dan İstanbul'a yelkenli bir gemi beş-altı⁴⁹ veya yedi⁵⁰ günde gelebilmektedir.

İstanbul'a gelen yabancı gemiler arasında tayfa sayısı 8 ile 16 kişi arasında değişen *brik*, taşımacılıkta en çok kullanılan sefine türüdür. Brik denilen iki direkli yelkenlilerin en az 5000 kile (125 ton) ve en çok 11000 kile (275 ton) buğday taşıyabildikleri görülmektedir. Seferlerde 16 ile 18 kadar tayfası olduğu görülen *polaka/polaka* ve *nave* türündeki sefineler ise, daha az sıklıkla kullanılmaktaydılar. Polaka türü geminin 17000 kileden (425 ton) daha fazla buğday taşıyabildiği görülmektedir. Polaka, açık denizlerde kullanılan gemilerden daha küçük ve ince; ancak daha hızlı olan iki veya üç direkli bir yelkenliydi⁵¹. Taşıdığı yük miktarına bakılırsa, nave türü yelkenlinin polakadan daha büyük olduğu anlaşılmaktadır.

b-İstanbul'dan Kalkış Yapan Veya Transit Geçen Gemiler

Karadeniz iskelelerinden yük alıp İstanbul boğazı üzerinden Akdeniz'e veya Avrupa iskelelerinden yük alıp boğazlardan Karadeniz yönüne hareket eden yabancı gemiler yanı sıra, İstanbul limanından hareket ederek Akdeniz ve Karadeniz'e giden yabancı gemiler, *düvel* veya *müstemenan sefayını*, ayrıca kaydedilmişlerdi (BOA. A.DVN.İZN.920). Bu kayıtlar yine 1822 tarihli olup, 8 Ekim Salı gününden 14 Ekim Pazartesi gününün tamamına değin (21-27 Muharrem 1238) bir haftalık süreci kapsamaktadırlar. İlgili listede 28 gemi kaydı yer almaktadır. Bunların 16'sı (%57.1) Avusturya, 4'ü (%14.2) İngiltere, 3'ü

⁴⁷ A. Mesud Küçükkalay, "İzmir Efrenç Gümrüğü Mukataası'na Ait 1802-1805 Tarihli 15 Adet Defterin Analizi", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, 16, İstanbul 2004, s.223.

⁴⁸ Ayrıca bkz. Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, s.182.

⁴⁹ Bostan, *Osmanlı Denizcilği*, s.347.

⁵⁰ Tukin, *a.g.e.*, s.101.

⁵¹ Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.65-75.

(%10.7) Fransa ve yine 3'ü Rusya (%10.7), geri kalan iki gemi ise İspanya (%3.5) ve İsveç'e (%3.5) tâbi olan tüccar kaptanlar tarafından idare olunmaktaydı. Bu durumda, Karadeniz ile Akdeniz arasında taşımacılık yapan gemilerin yarısından fazlasının Avusturya'ya tâbi gemilerden oluştuğu görülmektedir.

Bahsi geçen 28 geminin 14'ü (%50) Rusya iskelelerinden kalkış yaparak İstanbul üzerinden Akdeniz'e devam etmişlerdi. Diğer 12 gemi (%42.8) ise, İstanbul'dan Akdeniz veya Karadeniz yönüne (:5'i Karadeniz yönüne) kalkış yaparken, iki Avusturya gemisi (%7.1) ise, Trieste iskelesinden kalkarak Akdeniz'den Karadeniz'e transit olarak geçmişti. Bahsi geçen listedeki gemilerin yarısının Rus iskelelerinden mal yükleme, geriye kalan 14 gemiden 5'inin yine yük almak üzere İstanbul'dan Karadeniz'e açılması, Karadeniz'deki taşımacılık ve ticaretin hububat ekseninde devam ettiğini göstermektedir. Rus idaresine girmeden önce Osmanlı devletinin kuzeydeki en önemli limanı olan Kefe'nin bu dönemde yerini Taygan ve Odesa'ya⁵² bırakması, siyasî ve iktisadî ilişkilerde etkileri günümüzde de devam eden önemli bir gelişmedir⁵³. Bu dönemde, Rusya iskeleleri ile İstanbul arasındaki taşımacılıkta Avusturya ve İngiltere ile yarışır derecede etkinliğe sahip olan Rus taşımacılığının aynı etkinliği Akdeniz yönünde gösteremediği görülmektedir. Devam etmekte olan Yunan isyanını bastırmak amacıyla, Rusya gemileri başta olmak üzere bütün gemilerin Çanakkale boğazından geçerken aranmalarının 1821 Mayıs ayında emredilmesi⁵⁴, Rusya'ya bağlı gemileri İstanbul merkezli taşımacılıktan uzak tutmuş olabilir.

K. Kaynarca Antlaşması'ndan sonra, Rusya hububatının boğazlardan Avrupa'ya geçişinin yasak kapsamına alınarak İstanbul'a yönlendirilmesi uygulaması 1783 yılında imzalanan Ticaret Antlaşması'yla, *Rus gemileri üçüncü bir devlete zahire ve mal götürüyorsa Osmanlılar engel olmayacaktır*⁵⁵ biçimine dönüştürülmüştü. Bu uygulamanın örnekleri kayıtlarda görülmektedir: *Rusya tüccar kapudanlarından Corryo Canyoki kapudanın rakib olduğu Yazloye ta'bir olunur bir kut'a sefinesine Rusya iskelelerinden tahmil eylediği hınta hamulesiyle Der-Aliyye'den Bahr-i Sefid'e 'azimet etmiştir fi 21 M sene 38* (BOA. A.DVN.İZN.920). İstanbul'dan Akdeniz yönüne buğday haricinde, yapağı ve ipek taşındığını gösteren bazı kayıtlar mevcut olmakla birlikte, İstanbul'dan Karadeniz ve Akdeniz'e açılan yabancı gemilerin çok büyük oranda mal almadan, *hamuleden tebi olarak*, kalkmaları söz konusu olup bu durum, İstanbul'un önemli bir tüketim merkezi olmasının sonucudur.

⁵² Ayrıca bkz. P. Minas Bijişkyan, *Pontos Tarihi*, İstanbul 1998, s.172, 189.

⁵³ Bu durum, aynı zamanda XIX. yüzyılın 30'lu yıllarından itibaren Odesa, Taygan ve Eflak-Boğdan taraflarına Güney Karadeniz Gayrimüslimlerinin göç etmelerine yol açacaktır bkz. Gerasimos Augustinos, *Küçük Asya Rumları* (Çev. D. Evcî), Ankara 1997, s.44-48.

⁵⁴ Kütükoğlu, a.g.m., s.148.

⁵⁵ Köse, a.g.e., s.186.

Neticede, 1822 yılı güz ve 1823 yılı kış mevsimlerine ait iki farklı deftere göre, İstanbul merkezli uluslararası deniz taşımacılığının Avrupa açısından hububat, İstanbul için ise her türden ihtiyaç maddelerinin tedariki ekseninde devam ettiği, taşımacılıkta Avusturya ve Rusya'nın diğer yabancı devletlere göre daha faal oldukları görülmüştür. Ayrıca, İstanbul merkezli taşımacılıkta Okyanus limanlarından gelen gemilerin sayıca sınırlı kalmaları söz konusudur. Bu durum, Avrupa devletlerinin XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Okyanus ticaretine giderek daha fazla katılmalarının bir göstergesi olmakla birlikte, yabancı gemilerin İstanbul'a uğramadan İskenderiye, Selanik ve İzmir limanlarıyla gerçekleştirdikleri taşımacılığın taşınan emtia, taşıyan ve aracı olanlar açısından İstanbul merkezli Osmanlı dış taşımacılığından daha farklı şartlar içereceği dikkate alınmalıdır. Pamuk, yün, deri, doğal boyar maddeler ve tütün gibi sanayiye dönük ham maddeler üzerine gerçekleşen bu taşımacılığın, İstanbul merkezli taşımacılığa göre Osmanlı devletine daha fazla girdi sağlayacağı ortadadır.

Bu dönemde Rusya, Karadeniz'deki önemli hububat üretim alanlarını egemenliğine almış olduğundan, İstanbul merkezli Osmanlı taşımacılığının Karadeniz ayağı daha çok ülke içi üretim-tüketim ilişkilerine katkı sağlama yönü ile kendini göstermiştir. Rusya, 1783 Ticaret Antlaşmasıyla Karadeniz ve Akdeniz limanlarında serbestçe dolaşma ve ticaret yapma hakkına sahip olmasına rağmen⁵⁶, bu dönemde Akdeniz limanlarını kullanan Rusya'nın Karadeniz'deki Osmanlı limanlarından her hangi birini kullandığı tespit edilememiştir. Aynı şekilde, diğer yabancı devletler de Karadeniz'deki Osmanlı limanlarını kullanmak yerine Rusya'nın Odesa ve Taygan limanlarını kullanmışlardır. Bu durum, Osmanlı devletinin içerisinde bulunduğu siyasi ve iktisadî zorluklara rağmen Karadeniz limanlarını yabancı taşımacılığa kapalı tutmayı başardığını göstermektedir. Bununla birlikte, aynı dönemde Osmanlı tebaası gemiciler Rusya limanlarına gidip gelmişlerdir⁵⁷. Karadeniz'deki Osmanlı limanlarının yabancı ulaşımına açılması, 1829 Edirne Antlaşmasıyla mümkün olacak ve bu tarihten sonra yabancı (buharlı) gemiler Karadeniz'de yer edinmeye başlayacaktır⁵⁸.

⁵⁶ Köse, *a.g.e.*, s.186.

⁵⁷ Osmanlı devleti, Rusya ile imzaladığı ticaret antlaşması ile (Aralık 1782), Rusya'nın eline geçen limanlardan Osmanlı reayasının zahire satın almasına müsaade edilmesini Rusya'ya kabul ettirmişti. Bkz. Bostan, *Osmanlı Denizciliği*, s.325. XVIII. yüzyıl sonlarında yağ kapamı tüccarlarından Hacı Mustafa ve ortağı Hüseyin, Rusya diyarında ticaret yapmak için Osmanlı devletinden izin istemektedirler. Benzer örnekler için bkz. BOA. *Bab-ı Asaî Divan Kalemî İzh-i Sefine Defterleri*, No 2.

⁵⁸ Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, I/1970, p.18-27.

B-İstanbul Merkezli Ülke İçi Deniz Taşımacılığı

Osmanlı tebaası tarafından yürütülmekte olan ülke içi taşımacılığı, yolcu ve eşya taşımacılığı olarak iki ayrı kategoride incelemek mümkündür.

a-Yolcu Taşımacılığı

Ele alınan üç farklı *İz-n-i Sefine Defter*'nin her birinde yolcu taşımacılığı hakkında bilgi bulunmakla birlikte, 920 numaralı defterde İstanbul'a Adalar ve Ayastefanos'tan gelen Gayrimüslim yolcular ayrı bir başlık altında kayda alınmışlardır (BOA. DVN.İZN.920). Bu bağlamda, 1822 yılında 8 Ekim Salı gününden 14 Ekim Pazartesi gününün tamamına değin bir haftalık süreçte toplam 63 sefer gerçekleşmişti. Bu seferlerde yer alan gemilerin 6'sı (%9.5) Burgazada ve 10'u (%15.8) Ayastefanos'tan gelirken 23'ü (%36.5) Heybeliada ve 24'ü (%38.0) de Büyükkada'dan gelmişti. *Piyadeler* ile yapılan bu taşımacılıkta sadece bir gemi reisinin Müslüman olduğu görülürken diğer reisler bütünüyle Gayrimüslim Osmanlı Rumlarından oluşmaktaydı. Büyükkada'dan gelen yolcular çoğunlukla Rumlardan oluşuyorken, yolcular arasında hatırı sayılır derecede Efrenc ve Ermeni bulunmaktaydı. Heybeliada'dan gelen yolcular Büyükkada'ya oranla çok daha fazla Rum yolcu içermekte olup, nadir de olsa Efrencilerin varlığı görülmektedir. Burgazada'dan gelen yolcular ise bütünüyle Rumlardan oluşmaktaydı.

Ayastefanos'tan gelen yolcular, *Nikola Reisin kayığıyla Ayastefanoz'dan Efrenc 11 nefer, Ermeni 1 nefer* (BOA. DVN.İZN.920), örneğindeki gibi çoğunlukla Efrenc ve daha az sayıda Ermeni'den oluşmakta olup, seferin birinde ise iki Hırvat yolcunun varlığı söz konusudur. Bu hâliyle Ayastefanos'un, özellikle Efrenciler ile derin bir bağı olduğu ortaya çıkmaktadır. İstanbul'da, Galata ve Pera dışındaki semtlerde yaşamaları yasak olan Frenklerin⁵⁹ Rum yerleşimi olarak bilinen⁶⁰ Ayastefanos ile olan bağları araştırılmayı beklemekle birlikte, Ermeni Patrikhanesi'nin ilkin Samatya'da (1461) daha sonra da Kumkapı'da (1641) faaliyetine devam etmesi, zamanla bu bölgede ve özellikle de Yenikapı dolaylarında⁶¹ Ermeni hanelerinin yoğunlaşmasına yol açmış olmalıdır. Ermeni aydınlanma faaliyetlerinin hızlanması ve bu çerçevede Kumkapı'da ilk Ermeni mektebinin açılmasının (1790)⁶² yanı sıra, XVII. yüzyılın sonlarından itibaren Fransız misyonerlerin Gregoryen Ermenileri kendi mezheplerine almak

⁵⁹ Halil İnalcık, "İstanbul", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C.23, İstanbul 2001, s.235; Markos N. Roussos-Milidonis, "19. Yüzyıl İstanbul'unda Katolik Azınlık", *19. Yüzyıl İstanbul'unda Gayrimüslimler* (Çev. F. ve S. Benlisoy), İstanbul 1999, s.86-98.

⁶⁰ *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi* (Haz. Y. Dağlı-S. Ali Karaman), C.2/1, İstanbul 2005, s.70.

⁶¹ Mesut Aydınar, "Koca Râgıp Paşa Döneminde Osmanlı Ermenileri", *Ermeni Sorunu* (Ed. N. Öztürk ve diğerleri), İstanbul 2007, s.69.

⁶² Mustafa Murat Öntüğü, "Balıkesir'deki Ermeni Kilisesi ve Mektep Açma Faaliyetleri", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma Merkezi Dergisi*, 19, Ankara 2006, s.350.

amacıyla faaliyetlerde bulunmaları⁶³ gibi etkenler, Frenklerin İstanbul yarımadasının Marmara sahillerine özel bir ilgi göstermelerine sebep olmuş olabilir. Kumkapı, Samatya ve Yenikapı ile coğrafi birlikteliğe sahip olan Ayastefanos'un bu yerleşimlerle başka ne türde bir birlikteliğe sahip olduğu hakkında bilgi sahibi değilssek de, bir haftalık süreçte İstanbul'a Ayastefanos'tan 10 seferde gelen toplam 50 yolcunun, 45'inin Frenk olması düşündürücüdür.

Yolcuların İstanbul'dan ayrılışları ile ilgili de bilgiler bulunmaktadır. Bu münasebetle, 8 Ekim Salı gününden 14 Ekim Pazartesi gününün tamamına değin bir haftalık süreçte 60 seferin gerçekleştiği görülmektedir. Bu seferlerin 6'sı Burgazada ve 9'u Ayastefanos'a gerçekleşirken; 22'si Büyükada ve 23'ü de Heybeliada'ya gerçekleşmişti. *Nikola Reis'in kayığıyla Büyükada'ya Rum 7 nefer, Ermeni 2 nefer, Efrenc 2 nefer* (BOA. DVN.İZN.920), örneğinde olduğu gibi, İstanbul'dan Adalara giden yolcuların çoğunlukla Rum ve daha az sayıda Ermeni, Efrenc ve Yahudi'den oluşmaları, bu mahallerin Osmanlı öncesinden kalma siyasî ve sosyal yapılanmalarının sonucudur. Adalara giden yolcular içerisinde yok denecek derecede az sayıda olanlar Yahudilerdir. Gayrimüslimler, bu yolculuklarını gerçekleştirirken cinsiyet, din veya etnik ayrım gözetmeksizin bir arada seyahat etmişlerdir. Asayişsizlik ve ulaşım zorluklarından dolayı uzun süre dinî ziyaretgâh, balıkçı ve sayfiye yerleşimleri olarak kalan Adalar⁶⁴, 1850'lere doğru buharlı gemi seferlerinin başlamasıyla önem kazanmışlardır.

Defterlerde, Adalara gidip gelen veya Adalar'da yaşayan Müslümanların yolculukları hakkında hiçbir kayıt bulunmamaktadır⁶⁵. Ayrıca, 1821 isyanı esnasında bazı isyancıların Adaları silah deposu olarak kullanmaları ve bunlardan on üç Hırvat'ın silahlarıyla birlikte yakalanmalarının yanı sıra, isyana destek veren meşhur İpsilanti ailesinin Kınalıada'da olan mülklerine el konulması söz konusudur⁶⁶. Bu gibi gelişmeler, bahsi geçen defterlerde neden sadece Gayrimüslimlerin yolculuklarının ayrı bir başlık altında kayıtlı olduğunu açıklamaktadır.

XIX. yüzyılın ilk yarısında İstanbul ile Adalar arasındaki taşımacılığın *pazar kayıklar*ıyla gerçekleştiği bilinmektedir⁶⁷. Bu bilgi, bahsi geçen defterler tarafından da doğrulanmakta ve yolcu taşımacılığının *piyade* adı verilen kayık türüyle gerçekleştiği görülmektedir. Yolcu taşımacılığında eskiden beri kullanılan ve altı yassı olan *pereme* türü kayığın, zamanla değişerek uzun ve ensiz hâle

⁶³ Bilal Eryılmaz, *Osmanlı Devletinde Gayrimüslim Tebaanın Yönetimi*, İstanbul 1990, s.58-68.

⁶⁴ *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, C.2/1, 4, s.82; Kömürciyan, a.g.e., s.289.

⁶⁵ Müslümanların Heybeliada'ya 1773'te yerleşmeye başladıkları bilinmektedir bkz. Pars Tuğlacı, *Tarih Boyunca İstanbul Adaları*, C.II, İstanbul 1989, s.9.

⁶⁶ Tuğlacı, a.g.e., C.I, s.30.

⁶⁷ Tuğlacı, a.g.e., C.I, s.537.

dönüşen biçimi olduğu anlaşılan⁶⁸ piyadeler, ince ve uzun yapılı olmalarından dolayı oldukça hızlı gitmekteydiler. Piyadeler, kürekli olup gidilecek mesafeye göre kürek sayısı artmakta ve *üç çifte* (üç kürekçi bulunduran), *altı çifte* ve *yedi çifte* gibi adlarla anılmaktaydılar. Kürekçi sayısı fazla olan piyadeler doğal olarak daha büyük yapılı (omurgalı) olmakta, dümen kullanmakta ve yeri geldiğinde, yasak olmasına rağmen yelken takabilmekteydiler⁶⁹.

b-Emtia ve Eşya Taşımacılığı

XIX. yüzyıl başlarında, 400 bin kadar nüfusuyla⁷⁰ İstanbul, coğrafi konumu sayesinde ekonomik rolü ile siyasal ve kültürel alanlarda öne çıkma fırsatı yakalamış önemli bir merkezdi. Osmanlı devletinde ülke içi taşımacılık bir anlamda İstanbul'un işesi demektir. Devletin, yabancılara ticaret yapma izni vermesi esasen ülke içinde bulunmayan malları tedarik etme amacı taşıdığından⁷¹, uluslararası taşımacılık da benzer şekilde İstanbul'un işesiyle bağlantılıydı. Başta hububat ve et olmak üzere çeşitli kalem malların bol, ucuz ve kaliteli şekilde İstanbul'un çarşı ve pazarlarında bulunması önemliydi. İşe meselesi Osmanlı'dan önce Bizans İmparatorluğundaki uygulamalar ile büyük benzerlik göstermektedir. Osmanlı devrinde olduğu gibi, Bizans devrinde yine tahıl üretiminin denetlenmesi ve ticareti idarecilerin ilgilendiği esas işlerdendi⁷². Refah seviyesi yüksek ricâl sınıfının yanı sıra, yabancı elçiler ve acentelerin mevcudiyetinden kaynaklanan ihtiyaçlara tophane, tersane, baruthane, tüfekhane, selâtin camileri, ekâbir konakları, han ve bedesten gibi yapıların inşasından doğan ihtiyaçlar eklendiğinde; İstanbul'un önemli bir tüketim şehri olması ve dolayısıyla deniz ve kara ulaşım ağının İstanbul'a yönlendirilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. İstanbul'un işesi, özellikle deniz yoluyla gerçekleşen taşımacılıkla sağlanmakta ve bu açıdan Haliç limanı, özellikle Eminönü ile Balat arasında kalan iskeleler, taşradan mal getiren irili ufaklı birçok sefinenin nihaî varış noktaları olarak kullanılmaktaydı. İstanbul'un işesi hakkında önemli çalışmalar gerçekleştirilmiştir⁷³. Bu çalışma ise meseleye XIX. yüzyılın ilk çeyreği açısından katkı sağlayacaktır.

⁶⁸ Altınay, *a.g.e.*, s.127.

⁶⁹ Ertuğ, *a.g.e.*, s.178, 182.

⁷⁰ İnalçık, "İstanbul", s.237; Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, s.141; Zafer Toprak, "İstanbul'un Nüfusu ve Toplumsal Topografyası", *Toplum ve Ekonomi*, 3, İstanbul 1992, s.118.

⁷¹ Genç, *a.g.e.*, s.227.

⁷² Michel Kaplan, "İmparatorluğun Midesi", *Konstantinopolis 1054-1261* (Der. A. Ducellier-M. Balard), İstanbul 2002, s.87-104.

⁷³ Altınay, *a.g.e.*; Lütfi Güçer, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İktisat Fakültesi Mecmuası (İst. Ün.)*, C.11, İstanbul 1952, s.397-416; Suraiya Faroqi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, İstanbul 1994; İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun...*, s.227; Yaşar Yücel, *Es'ar Defteri (1640 Tarihli)*, Ankara 1992; Yücel Özkaya, *18. Yüzyılda Osmanlı Toplumu*, İstanbul 2008.

ba-İstanbul ile Akdeniz Arasındaki Taşımacılık

Üzerinde durulan 920 numaralı defter, 8 Ekim Salı gününden 14 Ekim Pazartesi gününün tamamına değin bir haftalık süreçte İstanbul'a deniz yoluyla gelen vasıtaların kayıtlarını ihtiva etmektedir (BOA. *ADVN.İZN.920*). İlgili kayıtlarda 321 sefer yer almakta olup birkaç sefer dışında, seferlerin tümü *Bahr-i Şefid* yönünden gerçekleşmişti.

Tablo I, Güz Mevsiminde İstanbul'a Gelen Emtia ve Eşya (8-14 Ekim 1822)

Gemilerin Geldiği Yer	Sefer Sayısı	%	Emtia ve Eşya
Yalakabâd (:Yalova)	36	11.2	Üzüm (23 seferde), odun, soğan, kömür, üzüm pekmezi, pekmez, iplik, saman
Kapudağı	29	9.0	Üzüm, kabak, hinta (:buğday), kömür
Kurşunlu (Gemlik körfezinde)	25	7.7	Üzüm (25 seferde), ipek
Çekmece-i Kebir	22	6.8	Üzüm (19 seferde), saman, hinta
Silivri	14	4.3	Kömür (10 seferde), hinta
İznikmid (:İzmit)	13	4.0	Hatab kömür (:odun kömürü), odun, soğan,
Karamürsel	12	3.7	Kömür, odun, üzüm, ceviz, sahtiyan
Kumla (Gemlik körfezi)	12	3.7	Üzüm, pekmez
Kartal	11	3.4	Üzüm, kömür
Tekfurdağı (:Tekirdağ)	10	3.1	Hinta, erzak-ı saire, şair, üzüm, demir, duhan (:tütün), yoğurt, dakik (:un)
Mihaliç (:Karacabey)	8	2.4	Üzüm, hinta, şair (:arpa), soğan, köle
Erdek	8	2.4	Üzüm
Değirmendere	8	2.4	Üzüm, odun, kömür, meyve
Mudanya	7	2.1	Hinta, köle, zenci cariyeh, mahlut eşya
Darıca	6	1.8	Üzüm, soğan
Tavşancıl (Gebze)	5	1.5	Odun, üzüm
Hereke	5	1.5	Odun, kömür
Katırlı (Gemlik)	5	1.5	Üzüm, kar, soğan
Çınarcık (Yalova)	5	1.5	Üzüm, odun, soğan
Pendik	4	1.2	Üzüm
Armutlu (Gemlik körfezi)	4	1.2	Üzüm
Tuzla	3	0.9	Üzüm, bamya
Kumburgaz	3	0.9	Üzüm
İnebolu (Kastamonu)	3	0.9	Kereste
Karaca	3	0.9	Üzüm
Fıstıklı (Gemlik körfezi)	3	0.9	Üzüm
İbrail (Silistre)	3	0.9	Hinta, şair
Narlı (Gemlik körfezi)	3	0.9	Üzüm, odun
Bigados (Gemlik körfezi)	3	0.9	Kömür, saman
Mürefti (Tekirdağ)	2	0.6	Kiremit
Tirilye	2	0.6	Üzüm
(:Zeytinbağı/Mudanya)			
Balçık	2	0.6	Reugan, asel, dakik, gön, hinta
Ünye	2	0.6	Bakır tel, kendir, duhan, mahlut eşya
Gelibolu	2	0.6	Üzüm

Alaplı (Zonguldak)	2	0.6	Üzüm
Akçaşehir (Düzce)	2	0.6	Kereste
Abana (Kastamonu)	2	0.6	Kereste
Kavak	2	0.6	Üzüm
Ayolond	2	0.6	Bostan
Pavlo (Pendik sahili)	2	0.6	Kömür
Kocadere (Yalova)	2	0.6	Üzüm, odun
Diğerleri: Halidere (Gölcük körfezi), Geğbüze (Gebze), Bondos, Kapaklı (Gemlik körfezi), Fenefli ve Sekil'den üzüm, Çardak ve Kemer'den kömür, Marmara'dan bostan, Gemlik'ten soğan, Ereğli ve Ağva'dan kereste, Bartın'dan tomruk, Anapa'dan çimşir ve esir, Trabzon'dan fındık			
Kaynak: BOA. A.DVN.İZN.920			

Görüldüğü gibi, Bursa ve Balıkesir yerleşimleri ile Yalova İstanbul'un sebze ve meyve ihtiyacını karşılayan ana üretim mahalleriydiler. Buradaki tarımsal ve sosyal yapının İstanbul'un ihtiyaçları sayesinde sürekli gelişme kaydettiği düşünülebilir. İlgili kayıtlar hasat/harman sonrası döneme ait olduklarından, bölgede yetiştirilen ürünler hakkında bilgi edinmek mümkün olmaktadır. Marmara havzasının kuzeyinde yer alan Çekmece, Silivri ve Tekirdağ'dan hububat başta olmak üzere kömür, kiremit, sebze ve meyve gelmekteydi. Odun kömürü ve odun ihtiyacı İzmit taraflarından; buğday, un, yağ ve bal gibi zahire ürünleri ile sair erzak ve deri Tekirdağ, Balçık, İbrail ve daha sınırlı olmak üzere Mudanya taraflarından karşılanmaktaydı. Önceleri İzmit'ten karşılanan kereste ve tomruk⁷⁴, bu dönemde sıklıkla Batı Karadeniz'den karşılanmaktaydı. Sebze ve et ürünlerinin bozulmadan muhafazası için yazın ihtiyaç duyulan kar, XVI. yüzyılda olduğu gibi⁷⁵ Bursa taraflarından, Katırlı'dan tedarik edilmekteydi. Kurşunlu'dan gerçekleşen 25 seferin 24'ünde sadece üzüm, geriye kalan bir seferdeki mallar arasında yine üzüm bulunması, güzün üzüm meyvesine olan talebi göstermektedir.

Ekim ayında, bir haftalık süreçte İstanbul'a gerçekleşen 321 seferin %45'ini Gayrimüslim; %55'ini ise Müslim tebaa kaptanları gerçekleştirmişti. Gemilerde görev yapan tayfa da neredeyse yarı yarıya olmak üzere Müslümanlar ile Rumlardan oluşmuş, nadir olmakla birlikte Ermenilere de rast gelinmiştir. Şüphesiz gemici tüccar ve tayfa sayısı Karadeniz'e yöneldikçe Müslümanlar⁷⁶, Adalar denizine yöneldikçe de Rumlar lehine değişecektir.

⁷⁴ Altınay, *a.g.e.*, s.109. Bölgeyi gezen seyyahlar şehir ve çevresi için "ağaç denizi" tasvirinde bulunurlarken kereste depoları, kereste bezirgânları ve gemi yapımına vurgu yapmışlardır bkz. *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, s.77-79; İdris Bostan, "İzmit", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C.23, İstanbul 2001, s.538; aynı yazar, *XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s.117.

⁷⁵ Altınay, *a.g.e.*, s.9.

⁷⁶ Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, İstanbul 2005, s.279.

Güz mevsiminde olduğu gibi, kış mevsiminde de seferler devam etmekteydi. 17-23 Aralık 1822 tarihleri arasında (2-8 Rebiü'l-âhir 1238), bir haftalık süreçte, Akdeniz ve Karadeniz iskelelerinden İstanbul'a gerçekleşen 142 seferin sadece ikisi Karadeniz yönünden gelirken diğerleri *Bahr-i Şefîd* yönünden gelmişti (BOA. *ADV.N.İZN.921*).

Tablo II, Kış Mevsiminde İstanbul'a Gelen Emtia ve Eşya (17-23 Aralık 1822)

Gemilerin Geldiği Yer	Sefer Sayısı	%	Emtia ve Eşya
Çekmece-i Kebir	15	10.5	Saman, keten tohumu
İznikmid	13	9.1	Hatab kömür, kurşun, odun, kömür, kereste, soğan
Yalakabâd	12	8.4	Üzüm, odun, saman, pekmez, yapığı
Kurşunlu	12	8.4	Üzüm, kestane, incir ve ipek
Değirmendere	10	7.0	Odun, kömür, varil tahtası, meyve
Tekfurdağı	8	5.6	Hınta, şair ve erzak-ı saire, ahen-i ham (:ham demir), dakik, demir, duhan
Kartal	8	5.6	Sebze, kömür, şire
Karamürsel	6	4.2	Kömür, odun, güherçile
Mudanya	6	4.2	Boş (yolcu)
Hereke	5	3.5	Odun
Halidere	4	2.8	Odun, kömür
Kumla	4	2.8	Üzüm, odun
Silivri	4	2.8	Kömür, hınta
Katırlı	4	2.8	Odun
Ankere	4	2.8	Üzüm
Darıca	3	2.1	Saman
Çınarcık	3	2.1	Odun
Kanoz	2	1.4	Hamr
Mürefte	2	1.4	Kiremit
Maltepe	2	1.4	Sebze, odun
Gemlik	2	1.4	Üzüm
Pavlo	2	1.4	Kömür
Şile	2	1.4	Kömür
Diğerleri: Geğbüze'den odun, Paşalimanı'ndan hamr, Bigados'tan saman, Tuzla'dan soğan, Ereğli'den kömür, Bozcaada'dan palamut, Kal'a-i Sultaniye'den üzüm ve çanak, Kavak'tan taş (Arnavutköy'den ise yük alınmadan gelinmiştir)			
Kaynak, BOA. <i>ADV.N.İZN.921</i>			

Güzün, Kapıdağı taraflarından İstanbul'a yoğun bir şekilde gerçekleştiği görülen gemi seferleri kış mevsiminde durma noktasına gelmekteydi. Ancak, Gemlik körfezinde yer alan Mudanya, Gemlik, Kumla ve Kurşunlu iskelelerinden seferler devam etmekteydi. Gebze yerleşiminin iskelesi konumundaki Darıca'dan Yalova'ya kadar uzanan İzmit körfezi iskelelerinden odunkömürü, odun, saman, kereste, kurşun ve barut yapımında kullanılan güherçile tedarik edilmekteydi. Kapitülasyonlara göre, yabancı tüccarlar vergilerini ödemek şartı ile ülke içi limanlara (Akdeniz ve Adalar denizine)

uğrayarak ticaret yaparlar iken Marmara iskelelerine uğramaları pek alışılmış bir durum değildi. Bu bağlamda, Şireli Dominiko Reis'in 'Tekirdağ'dan hamr (:şarap-ıçki) yükleyerek İstanbul'a gelişi söz konusudur.

Kış mevsiminde İstanbul'a gerçekleşen seferleri gösteren başka bir listeye göre, 27 Ocak 1823 Pazartesi gününden 2 Şubat 1823 Pazar gününün tamamına değin bir haftalık süreçte, (14-20 Cemaziye'l-evvel 1238), *Bahr-i Sefid ve Siyah*'dan İstanbul'a 152 sefer gerçekleşmişti. Bu seferlerin yine çok azı Karadeniz yönünden gerçekleşmişti.

Tablo III, Kış Mevsiminde İstanbul'a Gelen Emtia ve Eşya (17 Ocak-2 Şubat 1823)

Gemilerin Geldiği Yer	Sefer Sayısı	%	Emtia ve Eşya
Tekfırdağı	12	7.8	Şair, hinta ve erzak-ı saire, yuvarlak, ahen-i ham, dakik, soğan
İznikmid	11	7.2	Odunkömürü, odun
Silivri	10	6.6	Kömür, hinta
Yalakabâd	7	4.6	Üzüm, odun, helva, pekmez
Değirmendere	7	4.6	Odun, kömür, meyve, varil tahtası, soğan
Kartal	7	4.6	Sebze, kömür
Katırlı	7	4.6	Odun
Karamürsel	6	3.9	Odun, güherçile, kömür, Halep dengi (kumaş)
Kurşunlu	6	3.9	Üzüm, kestane
Çekmece	6	3.9	Saman
Mudanya	5	3.2	Hinta, kirbas bezi
Acılı	5	3.2	Peksimet, şem-i ruğn, ruğn, sucuk
Maltepe	4	2.6	Sebze
Bandırma	4	2.6	Penbe, hinta, mahi, zeytin, pekmez, kestane tohumu
Kumla	4	2.6	Üzüm, odun
Halidere	4	2.6	Odunkömürü, odun, kömür
Mihaliç	4	2.6	Kömür, hinta, penbe (:pamuk), Mağnisa dengi (:kumaş)
Pavlo	3	1.9	Kömür
Ferecil	3	1.9	Odun, üzüm
Çınarcık	3	1.9	Odun
Kapudağı	2	1.3	Kömür
Ankere	2	1.3	Üzüm
Tirilye	2	1.3	Zeytin
Gemlik	2	1.3	Zeytin, hamr
Tuzla	2	1.3	Saman
Midilli	2	1.3	Sabun, zeytinyağı
Hereke	2	1.3	Odun
Darıca	2	1.3	Saman
Kumbağı (Tekirdağ)	2	1.3	hamr, soğan
Varna	2	1.3	Reugan, asel, erzak-ı saire
Diğerleri: Erdek ve Mürefte'den hamr ve arak, Ağva ve Küçükağz'dan odun, Karaboğa'dan kereste, İbrail ve Burgaz'dan hinta ve şair, Bozcaada'dan palamut, Lapseki'den pekmez, Şarköyü'nden sisam, (susam) (Kal'a-i Sultaniye, Ekinlik adası ve Paşalimanı adasından yük almadan gelinmiştir)			
Kaynak, BOA. A.DVN.İZN.922			

Daha önce bahsedildiği gibi, güz mevsiminde, bir haftalık süreçte İstanbul'a 321 sefer gerçekleşirken (BOA. *4.DVN.İZN.920*), kış mevsiminde ise seferler neredeyse yarıya düşerek 152 sefer gerçekleşmiştir. Yine de, kış vaktinde deniz taşımacılığının kesilmeden devam etmesi önemlidir. Güz mevsiminde, İstanbul'un sebze ve meyve ihtiyacını karşılayan mahallerin başında yer alan Yalova ile Gemlik körfezi yerleşimleri kış mevsiminde İstanbul'a gönderecek yeterli ürüne sahip olmadıklarından olsa gerek, yerlerini Tekirdağ, İzmit ve Silivri'ye bırakmışlardır. Kış vakti olması nedeniyle İstanbul'un yakacak odun ve kömür ihtiyacının giderilmesi, gemicilerin esas faaliyetleri arasında yer almaktaydı. İzmit ile Silivri odun ve kömür ihtiyacını sağlarken, Tekirdağ yiyecek; Çekmece, Darıca ve Tuzla ise hayvanların beslenmesi için gerekli olan saman ihtiyacını karşılamaktaydılar. Kış mevsiminde odun ihtiyacı, İzmit ile sınırlı kalmamak üzere tüm Marmara havzası ve Batı Karadeniz yerleşimlerinden karşılanmakta olup, bu faaliyet neticesinde İstanbul'un kış mevsiminde oduna ne derecede ihtiyaç duyduğu ortaya çıkmaktadır. Güzün, meyve ve özellikle de taze üzüm göndermede öne çıkan mahaller kış vakti, (kuru) üzüm yanı sıra üzümünden yapılmış içkiler ve pekmez göndermekteydiler. Güzün, hınta (:buğday) gönderen Tekirdağ gibi mahallerden kışın genelde şair (:arpa) gelmesi, mevsim şartlarının sonucudur. Güzün, genelde üzüm gelen Marmara'nın güney iskelelerinden (bilhassa Tirilye, Gemlik, Bandırma ve Midilli'den) kışın, çoğunlukla zeytin, zeytinyağı ve sabun geldiği görülmektedir. Batı Anadolu'da zeytin üretimi yaygın bir tarımsal faaliyet olup, Midilli ve Ayvalık dolaylarında üretilen zeytinyağı kalitesiyle bilinmekte ve İstanbul'un işesi çerçevesinde mübaşirler denetiminde iç pazarda tüketilmeye zorlanmaktaydı⁷⁷.

İstanbul'a, Bursa iskeleleri olan Kurşunlu'dan ipek ve Mudanya'dan *kirbas bezi* gönderilmesi, Bursa ve çevresinde eskiden beri devam eden ipekli dokuma geleneğini⁷⁸ açığa çıkarmaktadır. XVIII. yüzyıl sonlarında pamuklu dokumacılığın önem kazandığı İzmir ve Manisa gibi Batı Anadolu yerleşimleriyle coğrafi bağlantıları olan Bandırma ve Mihaliç'ten, bu dönemde İstanbul'a (ham) pamuk ve bir çeşit pamuklu, çizgili dokuma olan *manusa/mağnisa* gönderilmekteydi. Bu pamuklu dokumanın Manisa şehrinden ismini alıp almadığı bilinmemekle birlikte, XIX. yüzyılda Manisa'da pamuklu

⁷⁷ A. Latif Armağan, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Batı Anadolu'da Zeytincilik ve Bu Faaliyetin İstanbul'un İşesindeki Yeri", *XIV. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, C.II/II, Ankara 2005, s.960, 974.

⁷⁸ Halil Sahillioğlu, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında Sanayi Bölgelerimiz ve Ticarî İmkânları", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 11, İstanbul 1968, s.61, 63; Özer Ergenç, *XVI. Yüzyılın Sonlarında Bursa*, Ankara 2006, s.213; Murat Çizakça, "XIV.-XIX. Yüzyıllar Arasında Bursa İpekçiliği", *Bir Masaldı Bursa*, İstanbul 1996, s.69-81.

dokumacılığın yaygınlaşması⁷⁹, şirketleşerek ticaret yapan Trabzon girişimcilerinin Manisa'dan *iplik alacaları* satın almaları⁸⁰ yanı sıra, aynı pamukluların *Manisa alacası* adı altında Avrupa'ya ihraç edilmesi⁸¹ gibi bulgular bu pamuklunun Manisa şehri ile olan bağıını göstermektedir. Bursa ile olduğu gibi, Halep'ten gelen yollar ile bağlantıları olan Karamürsel iskelesinden *Halep (kumaşı) denkeri*, Yalova'dan ise, dokuma sektöründe kullanılmak üzere iplik (eğrilmiş pamuk) gönderilmekteydi. Bu bulgular, şüphesiz bahsi geçen iskelelerin art alanlarında yüzyıllardır devam eden dokumacılık geleneğinin göstergeleridir.

Tekirdağ iskelesi başta olmak üzere, Çekmece'den Gelibolu'ya devam eden sahil şeridinde yer alan iskeleler Trakya ve Balkanlar ile bağlantılı olmalarıyla ayrı bir öneme sahip görünmektedirler. Bu iskeleler art alanlarında yetiştirilen zahire, kömür, tütün, üzüm ve Balkanlardan gelen demir sayesinde, hem kendi ve hem de Trakya'nın iskeleleri olma görevlerini bu dönemde de devam ettirmişlerdir (BOA. *A.DVN.İZN.921*). 1823 yılı kışında, bir haftada Tekirdağ'dan İstanbul'a gerçekleşen 12 seferin yarısında ham demir ve top yuvarlaklarının bulunması (BOA. *A.DVN.İZN.922*), Tekirdağ'ın aynı zamanda demir madenleriyle meşhur Samako bölgesinin de iskelesi olduğunu ve bu görevi eskiden beri sürdürdüğünü göstermektedir⁸². Şüphesiz Tekirdağ, *Via Egnatia* yolu üzerinde yer alması nedeniyle Kırcaali ve İskeçe'de üretilen tütünün; Gümölcine, Dimetoka, Fere ve Enez dolaylarındaki hububat ve tuzun da iskelesi konumundaydı. Tekirdağ'dan deniz yoluyla İstanbul'a gönderilen Trakya hububatı ve diğer zahirenin madrabazlar tarafından der-mahzen edilerek gönderilmemesi veya Mudanya gibi iskelelere kaçırılması sıklıkla görülen bir durumdu⁸³.

İstanbul'a mal ve eşya getirenler aynı zamanda önemli sayıda yolcu taşıyarak merkez ile taşrayı birbirine bağlama görevi görmekteydiler. Gemiler, emtia ve eşya ile birlikte Müslim-Gayrimüslim, çoluk-çocuk, köle ve cariye bir arada olacak şekilde yolcu taşımaktaydılar. İstanbul ile İzmit, Mudanya ve Gelibolu arasında yapılan taşımacılık eskiden beri belirli bir hukuk çerçevesinde işlemekteydi⁸⁴. Bu dönemde bilhassa İzmit, Mudanya ve Tekirdağ iskeleleri eşya taşımacılığı yanında yolcu taşımacılığında da kapı görevi görmekteydiler. İzmit,

⁷⁹ Elena F. Syrett, "İzmir'de Pamuk ve Kumaş Ticareti", *Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım* (Ed. Keyder-Tabak), İstanbul 1998, s.101-118.

⁸⁰ Aygün, *a.g.e.*, s.194.

⁸¹ Serap Yılmaz, "Osmanlı Devrinde Batı Anadolu'da Tekstil Endüstrisinin Gelişimi", *Uluslararası Osmanlı Tarihi Sempozyumu Bildirileri* (8-10 Nisan 1999), İzmir 2000, s.264.

⁸² Suraiya Faroqhi, İstanbul'un İaşesi ve Tekirdağ-Rodosluk Limanı, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Ankara 1979-80, s.143; İlber Ortaylı, "16. Yüzyılda Rodosluk", *Osmanlı'da Değişim ve Anayasal Rejim Sorunu*, İstanbul 2008, s.95.

⁸³ Altınay, *a.g.e.*, s.141, 155, 173 ve Faroqhi, *a.g.m.*, s.148.

⁸⁴ Altınay, *a.g.e.*, s.205; Yücel, *a.g.e.*, s.126.

İstanbul'a Anadolu'dan bağlanan yolların kesişme noktası olma (menzil) görevini devam ettirirken, Mudanya ise Batı Anadolu'nun en önemli iskelesi olma görevini Gemlik ile birlikte devam ettirmekteydi⁸⁵. Bu münasebetle, İstanbul'a gelen gemilerde yer alan yolcular üzerinden bölgenin toplumsal yapısı hakkında kısmen bilgi edinmek mümkündür. XIX. yüzyıl başlarında İzmit'te Müslim-Gayrimüslim nüfus neredeyse eşit halde olup⁸⁶, burada Ermeniler, Yalova'da ise Rumlar hatırı sayılır seviyede nüfusa sahiptiler⁸⁷. Bu toplumsal yapı gemilerdeki yolcuların sayısında kendini göstermektedir: *İbrahim Reisin çekdirmesi İzmit'ten batabi kömür hamulesiyle Asitâne'ye vürud etmiştir fî 21 M sene 38, taife Müslim 12, Ermeni 3, yolcu Müslim 35, Müslim inas 5, çocuk 3, Ermeni 2* (BOA. A.DVN.İZN.920). Benzer şekilde, Yalova'dan İstanbul'a üzüm yüküyle gelen İsmail Reisin çekirme türü gemisinde yer alan üç yolcunun üçü de Rum'du (BOA. A.DVN.İZN.920).

Bazı köyleri bütünüyle Gayrimüslimlerden oluşan Mudanya ve Gemlik dolaylarında önemli sayıda Rum ve Ermeni nüfus yaşamaktaydı⁸⁸. Gemlik körfezinde yer alan Kumla'dan yük getiren Mehmed Reisin gemisinde yer alan toplam altı yolcunun ikisi Müslüman iken, dördü Ermeni idi. Seferlerde, Ermeni yolculara sıklıkla rastlanılması hâlen devam etmekte olan Yunan isyanı nedeni ile Rum tebaanın eskisi gibi serbestçe yolculuk edememesi ile ilgili görünmektedir.

Marmara havzasında İzmit, Tekirdağ ve Yalova yanı sıra Mudanya, Kurşunlu, Gemlik, Silivri, Hereke, Darıca, Karamürsel ve Mihaliç yolcu taşımacılığında öne çıkan diğer mahallerdi. Özellikle Mudanya iskelesi yolcu taşımacılığı işinde daha farklı bir konumda görünmektedir. Mudanya'dan İstanbul'a gelen gemilerin emtia ve eşya taşımaktan ziyade *bila-hamule*, yani yük almadan geldikleri ve esasen köle ve cariyelerin de içlerinde bulunduğu yolcu taşımacılığı ile uğraştıkları görülmektedir: *Yorgi Reisin çekdirmesi Mudanya'dan bilâ-hamule Asitâne'ye vürud etmiştir taife Rum 4, yolcu Müslim 3, Rum 2, fî 27 M Sene 38* (BOA. A.DVN.İZN.920). Bu durum, Mudanya'nın yolcu taşımacılığında çevresindeki yerleşimlere nazaran eskiden beri bilinen yetkili tek iskele olmasıyla⁸⁹ açıklanabilir. Gerçi, bu kuralın XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde geçerli

⁸⁵ Mudanya hakkında ayrıca bkz. Sahillioğlu, *a.g.m.*, s. 63.

⁸⁶ Bostan, "İzmit", s.540.

⁸⁷ Mehmet Kaya, "XIX. Yüzyılda İzmit (Kocaili) Sancağı'nın Demografik Durumu ve İskân Siyaseti", *Tarih Araştırmaları Dergisi* (Ankara Üniversitesi), C.26/41, Ankara 2007, s.65, 69.

⁸⁸ *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, s.5; Georgios Nakracas, *Anadolu ve Rum Göçmenlerin Kökeni*, İstanbul 2005, s.121; Augustinos, *a.g.e.*, s.144; Sezai Sevim, "Güney Marmara Bölgesindeki Ermenilerin Nüfus, İdari ve Mali Durumları", *Ermeni Sorunu ve Bursa Ermenileri*, Bursa 2000, s.45-60.

⁸⁹ Altınay, *a.g.e.*, s.205 ve Ertuğ, *a.g.e.*, s.49, 179. XVII. yüzyılda İstanbul'dan Güney Marmara sahillerine geçen yolcu ve tüccarların kullandıkları ana iskele yine Mudanya idi.

olmadığı; Gemlik körfezinde yer alan irili ufaklı pek çok iskelenin yük ile birlikte yolcu da taşımaya devam ettikleri görülmektedir. Yolcu iskelesi görüntüsü veren Mudanya'dan gelen gemilerden bazılarının yolcu dahi bulunmayacak şekilde boş olmaları birkaç sebebe bağlanabilse de, devam etmekte olan Yunan isyanı nedeni ile Rumların seyahat etmekten sakınmaları önemli bir etken olmalıdır. Bu bağlamda, İstanbul'a sebze ve yağ satmaya gelen Rumların Yunan isyanı nedeniyle memleketlerine geri gönderildikleri bilinmektedir⁹⁰. Mudanya ve Kurşunlu'dan gelen gemilerde yer alan toplam 11 yolcunun *Rum esiri* olarak kayıtlı olmaları, bölge sakinlerinden bazılarının 1821 yılındaki Yunan isyanına karışmaları nedeniyle yakalanıp yargılanmak üzere İstanbul'a götürülmeleriyle ilgili olmalıdır: *Dimitraki Reisin piyadesi Mudanya'dan bilâ-hamule Asitâne'ye vürud etmiştir, taife Rum 4, yolcu Müslim 2, Rum 1, Rum esiri 5, fî 21 M sene 38* (BOA. A.DVN.İZN.920). İsyana karışan ve Menemen sahilinde yakalanan üç Rum'un da İstanbul'a getirilerek idam edildikleri bilinmektedir⁹¹.

Ünye ve Anapa'dan gelen gemiler eşya haricinde yolcu da taşıyarak tebaanın ulaşım ihtiyacını karşılamaktaydılar. Serhat şehri Anapa'dan gelen Mehmed Reisin martiko türü gemisinde 22 Müslim, 10 Müslime ve 44 Çerkes esiri bulunurken, Ünye'den gelen Ömer Reisin şehtiye türü gemisinde 38 Müslim, 5 Ermeni ve 2 Rum yolcu bulunmaktaydı (BOA. A.DVN.İZN.920). Yazın, İstanbul'a eşya getiren gemilerin pek çoğunda hatırı sayılır derecede yolcu bulunurken, kışın yolcu sayısının oldukça azaldığı, ancak yolcularla birlikte zenci köle ve Yunan isyanı ile ilgisi olduğunu anlaşılan Rum esirlerin taşınmasına devam edildiği görülmektedir. Bu münasebetle, Mihaliç'ten İstanbul'a gelen Ali Reisin çekirme türü gemisinde pamuk denkleri yanında yolcu olarak bir Rum ile beş Rum esiri bulunmaktaydı (BOA. A.DVN.İZN.921).

Uluslararası taşımacılık kapsamında İstanbul'a gelen yabancı gemiler genelde *brik* ve daha az sayıda *pulaka* ve *nave* türü yelkenli büyük gemilerden oluşmakta iken, ülke içi taşımacılık kapsamında İstanbul'a gelen gemiler daha küçük yapıda olup bunlar aşırı bir çoğunlukla *çekdirme* (*çektirme*) adı verilen türden oluşmaktaydılar. Kürekle hareket eden gemilere genelde, *çekdiri* veya *çektirme* adı verilmekte olup⁹² bunlar yeri geldiğinde yelken ile de hareket edebilen tek direkli gemiler idiler⁹³. Güzün, İstanbul'a bir haftada gelen 321 geminin 290'ı (%90.3) çekirme türü gemiden oluşmaktaydı (BOA. A.DVN.İZN.920). Çektirme haricinde, daha küçük oldukları anlaşılan *alamana*,

Burada hem deniz yönünden ve hem de kara yönünden (Bursa'dan) gelen malların vergilendirildiği gümrük merkezi bulunmaktaydı bkz. *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, s.5.

⁹⁰ Karpaz, *Osmanlı'da Değişim...*, s.475.

⁹¹ Kütükoğlu, a.g.m., s.142.

⁹² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinde Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1988, s.455.

⁹³ Bostan, *Osmanlı Denizçiliği*, s.338.

piyade, filike, sefine, tombaz ve *sorikçilis/surikçilis* türündekiler Marmara denizi ile İstanbul arasındaki taşımacılıkta kullanılmaktaydılar. Bahsi geçen gemilerden daha fazla yük taşıma kapasiteleri olduğu anlaşılan *martiko* (:başı geriye doğru kıvrık bir veya iki direkli yelkenli), *şehdiye/şehitiye* (:brik türünden iki direkli yelkenli) ve *beşçifte* türü gemiler⁹⁴ ise uzak mesafelerde yer alan Anapa, Ünye, İbrail, Balçık, Trabzon, İnebolu ve Bartın gibi Karadeniz iskelelerinden hububat, kereste ve tomruk gibi yükte ağır malların taşınmasında kullanılmaktaydılar (BOA. A.DVN.İZN.920).

Benzer şekilde, İstanbul'a, 1823 yılı kış mevsiminde bir haftalık süreçte gelen 152 geminin biri lefke, biri çenber, ikisi tombaz, üçü piyade, dördü martiko ve geri kalan 141 gemi ise çektirme türü gemiden oluşmakta olduğundan, İstanbul ile Marmara iskeleleri arasındaki taşımacılığın esasen çektirme türü gemi ile gerçekleştiği ortaya çıkmaktadır. Martiko türü dört geminin Tuna ve Rumeli kıyılarından hububat getiren gemiler olmaları, bu türün genelde uzak mesafe taşımacılığında kullanıldığını ortaya koymaktadır (BOA. A.DVN.İZN.922).

Ülke içi taşımacılık kapsamında İstanbul'a gelen tebaa gemicileri yüklerini boşalttıktan sonra yük almak üzere yeniden Akdeniz yönüne hareket etmekteydiler. Bu bağlamda, 1822 yılı Ekim ayına ait bir haftalık süreçte, (8-14 Ekim 1822) İstanbul'dan *bahr-i Sefid'e* 283 sefer gerçekleşmişti (BOA. A.DVN.İZN.920). Bu seferlerin 47'si (%16.6) Yalakabâd, 23'ü (%8.1) Kapudağı, 20'si (%7.0) Kurşunlu, 18'i (%6.3) İznikmid'e gerçekleşirken, 17'ser sefer (%6.0) Silivri ve Büyük Çekmece'ye ve 14 sefer (%4.9) ise Tekfurdağı'na gerçekleşmişti. Karamürsel, Değirmendere ve Mudanya iskelesi yönüne de önemli sayıda sefer gerçekleşirken, Kal'a-i Sultânî, Gelibolu, Midilli, Bozcaada ve Ereğli taraflarına gerçekleşen seferler sınırlı sayıda kalmışlardır.

İstanbul'dan Akdeniz yönüne hareket eden gemiler çoğunlukla *tehi* (:boş) olarak kalkış yapmaktaydılar. Osman ve İbrahim Reislerin Değirmendere'ye giden gemilerinde yer alan 150'şer kantar demir hariç tutulduğunda, 283 seferin 281'i yük almadan (veya bulamadan) kalkış yapmışlardı. Bu anlamda, Mustafa Reisin Tekirdağ'a hareket eden çektirme türü gemisinde 11 Müslüman, 2 Ermeni, 1 Rum ve 1 Efrenci; Hasan Reisin İzmit'e hareket eden çektirmesinde ise 12 Müslüman, 9 Ermeni ve 4 Yahudi bulunması gibi örnekler, yük bulamayan gemicilerin yolcu taşıyarak sefer yaptıklarını göstermektedir.

Güzün olduğu gibi, kış vaktinde de gemiciler Akdeniz yönüne doğru sefer yapmaya devam etmekteydiler. 27 Ocak-2 Şubat 1823 tarihleri arasında, bir haftalık süreçte, İstanbul'dan *Bahr-i Sefid'e* gerçekleşen 101 seferden sadece on sefer Gelibolu, Bozcaada, Seddü'l-bahir kalesi ve Kumkale gibi mahallere

⁹⁴ Osmanlı dönemi (donanma) gemileri hakkında bkz. İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005 ve Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, İstanbul 1968.

gerçekleşirken, geriye kalan 91 sefer Marmara havzasında yer alan Yalakabâd, Tekfurdağı, İznikmid, Mudanya, Kurşunlu, Maltepe, Kartal ve Büyük Çekmece gibi iskelelere gerçekleşmişti. Bu seferlerde yer alan gemiler, Kemer'e askerî mühimmat taşıyan ikisi hariç bütünüyle yine yük almadan veya sadece yolcu olarak İstanbul'dan ayrılmışlardı (BOA. *ADVN.İZN.922*). Bahsi geçen defterler, İstanbul merkezli ülke içi taşımacılıkta Marmara havzasının İstanbul için çok özel bir yeri olduğunu göstermektedir. Bu dönemde, Karadeniz'in kuzeyinde yer alan üretim mahallerinden bazıları Rusya'nın eline geçmiş olduğundan, Trakya ve Anadolu ile ulaşım ağlarını devam ettiren Marmara havzasının önemi daha da artmış görünmektedir.

bb-İstanbul ile Karadeniz Arasındaki Taşımacılık

Bahsi geçen defterlerde ülke içi taşımacılık kapsamında İstanbul'a gelen gemilerin çok azının Karadeniz; çoğunun ise Marmara havzasından geldikleri görülmüştür. Yine de İbrail, Balçık, Varna, Burgaz, Anapa, Ünye ve Trabzon gibi uzak mahaller yanı sıra, Şile ve İnebolu gibi yakın mahallerden İstanbul'a seferler gerçekleşmiştir. Marmara havzasının iklim ve ulaşım kolaylığı yanı sıra daha fazla ürün çeşidine sahip olması İstanbul ile olan bağlarını devamlı kılmış olabilir. Ancak, Karadeniz havzasının geçmişteki konumu göz önüne alındığında, bu devirde en azından Rumeli ve Tuna limanlarından İstanbul'a sayıca daha fazla seferin gerçekleşmesi beklenirdi. Ancak, sadece Tuna bölgesindeki Osmanlı iskelelerine gitme hakkı bulunan Unkapı'na bağlı devlete iş yapan gemilerin toplu bir defterinin olması ve seferlerin bu defterler üzerinden kontrol ediliyor olması⁹⁵, Karadeniz ile İstanbul arasındaki ticaretin nicel seviyesinin düşük görünmesine sebep olmuş olabilir. Kapana ait olmayan diğer Osmanlı gemileri ise, gerek ülke içi ve gerekse Rus limanlarına giderlerken yoklanmaktaydılar.

Bu dönemde yaşanan siyasî gelişmeler, deniz taşımacılığı üzerinde oldukça etkili olmuş görünmektedir. İsmail, İbrail, Kalas, İsakça, Tulça ve Kili gibi XVIII. yüzyılda işlek olan Tuna limanlarının yer aldığı coğrafya üzerinde Rusya'nın, 1790'lardan beri siyasî ve askerî anlamda etkin hâle gelmesinin deniz ulaşımını olumsuz etkilediği anlaşılmaktadır. Bükreş Antlaşması (1812) ile Prut-Tuna ağzı hattı ötesinin (:Kili ve Akkerman limanlarının bulunduğu Besarabya veya Bucak bölgesi) Rusya'ya bırakılması⁹⁶ ve Tuna nehrinin iki ağzı üzerinde Rusya'nın Osmanlı ile müşterek söz sahibi hâline gelmesi⁹⁷, buralardaki Osmanlı egemenliğini iyice azaltmış olmalıdır. Kırım'dan başlayarak 1821 yılı Şubat ayında Eflak ve Boğdan'da yayılmaya başlayan Yunan isyanı⁹⁸ sırasında,

⁹⁵ Kapan gemilerinin Rusya ile ticaret yapmaları yasaktı bkz. Bostan, *Osmanlı Denizciliği*, s.328, 331.

⁹⁶ Tükin, *a.g.e.*, s.146-164.

⁹⁷ E. Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C.5, Ankara 1994, s.100.

⁹⁸ Karpat, *Balkanlarda Osmanlı Mirası...*, s.105.

isyancıların İbrail ve Kalas gibi liman yerleşimleri üzerinde baskı kurdukları bilinmektedir⁹⁹. Ayrıca, bu isyan sebebiyle Osmanlı devleti Ahyolu ve Süzebolu gibi İstanbul'a nispeten daha yakın olan liman mahallerinde dahi önlemler almıştı¹⁰⁰. Benzer gelişmelerin Osmanlı gemicilerini Tuna limanları gibi isyanın etkisi görülen mahallerden uzak durmaya ittiği anlaşılmaktadır. 1821 Yunan isyanı karşısında sadece Adalardaki Rumların değil; Karadeniz'in Rumeli ve Anadolu sahillerinde yaşayan Gayrimüslim tebaanın da (Rusya ile olan) ticaretleri yasaklanmış görünüyor. Karadeniz'in Gayrimüslim reayası bu durum karşısında, ticaret yapamadıkları için zor durumda olduklarını ve kendilerine izin verilmesini istemişlerdi (1825). Devlet, kanunlara uymak şartıyla gerekli izni vermiş¹⁰¹, ancak Adalar tarafına geçmelerine yine müsaade etmemişti. Benzer siyasî gelişmeler İstanbul ile Karadeniz arasındaki taşımacılık ve ticaret ilişkilerini olumsuz yönde etkilemiş görünmektedir.

Eflâk'taki isyan Haziran-Temmuz 1821 tarihinde sona erdirilmiş olmasına rağmen, isyana karışanların tespiti gibi işlemler devam etmekteydi. Bu şartlar altında, 1822 yılı Ekim ayında İstanbul'dan Karadeniz iskelelerine hareket eden gemiler hakkında bilgi bulunmaktadır. Bir haftalık süreçte, (8-14 Ekim 1822) gerçekleşen 60 seferin 32'si (%53.3) Batı Karadeniz iskelelerine gerçekleşirken, bu seferlerin 16'sı (%26.6) Şile iskelesine, 4'ü Şile yakınlarındaki Kabakoz iskelesine, ikişer sefer Bartın, Filyos, Alaplı ve Küçükağz iskelelerine, birer sefer de Kurucaşile'deki Tekkeönü iskelesi ile Sakarya (Karasu), Ereğli ve Akçaşehir (:Akçakoca) iskelelerine gerçekleşmişti. Alaplı iskelesine kokoroz (mısır buğdayı), Bartın iskelesine tuz ve Trabzon iskelesine askerî mühimmat götüren üç gemi hariç, gemiler İstanbul'dan Karadeniz yönüne boş, *tebi olarak* hareket etmişlerdi (BOA. A.DVN.İZN.920). Batı Karadeniz iskelelerine hareket eden gemilerin odun ve kereste almak için yola çıktıkları söylenebilir¹⁰².

Osmanlı devletinin Avrupa'da kalan toprakları, özellikle XVIII. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte, sanayileşmekte olan Avrupa devletlerinin pamuk, yün, tütün ve deri gibi sanayiye dönük hammadde talepleri karşısında önem kazanmıştı. Bu münasebetle, bahsi geçen bir haftalık süreçte, (8-14 Ekim 1822) Şile ve Batı Karadeniz iskelelerinden sonra 19 sefer ile (%31.6) en fazla gidilen iskeleler, Rumeli iskeleleri olmuştur. Bu seferlerin 6'sı İğneada'ya gerçekleşirken, Ahtabolu, Ahyolu, Burgaz, Varna, Balçık, Kavarna ve Köstence'ye de seferler gerçekleşmişti. Bölgede yaşanan siyasî gelişmeler nedeniyle olsa gerek Tuna nehri iskelelerinden sadece İbrail'e bir sefer gerçekleşirken, Orta ve Doğu

⁹⁹ Kütükoğlu, a.g.m., s.151.

¹⁰⁰ Yücel Özkaya, "1821 Yunan (Eflak-Buğdan) İsyanları ve Avrupalıların İsyan Karşısındaki Tutumları", *Türk-Yunan İlişkileri*, Ankara 1986, s.114-132.

¹⁰¹ Bostan, *Osmanlı Denizçiliği*, s.335.

¹⁰² Yücel Özkaya, "XIX. Yüzyılda Bolu ve Karadeniz Bölgesinde Ticaret", *XIV. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, C.II/II, Ankara 2005, s.987.

Karadeniz iskelelerinden Ünye ve Trabzon'a da birer sefer gerçekleşmişti. Bahsi geçen 60 seferin 13'ü Gayrimüslim, 47'si ise (%78.3) Müslim tebaa kaptanlarınca yürütülmüştü (BOA. A.DVN.İZN.920).

Kış mevsiminde, İstanbul'dan Karadeniz iskeleleri yönüne doğru seferler azalmakla birlikte devam etmekteydi. 17-23 Aralık 1822 tarihlerini içeren bir haftalık süreçte Karadeniz iskelelerine 24 sefer gerçekleşmiş olup, bu seferlerde yer alan gemiler İstanbul'dan yine yük almadan hareket etmişlerdi (BOA. A.DVN.İZN.921). Olumsuz hava şartları altında gerçekleştiği anlaşılan bu seferlerin neredeyse yarısı İstanbul'un yakın çevresi olan Şile ve (Şile'ye bağlı) Ağva iskelesine gerçekleşmişti. Uzak mesafe olarak sadece Ünye'ye bir sefer gerçekleşmesi kış şartlarında uzak mesafe taşımacılığının zorlaştığını göstermektedir.

Kış mevsiminin iyice hüküm sürdüğü bir zamanda, 27 Ocak-2 Şubat 1823 tarihleri arasındaki bir haftalık süreçte İstanbul'dan Karadeniz'e hareket eden gemiler ile ilgili başka bir liste daha bulunmaktadır. Bu listede yer alan 30 seferin 9'u Ağva, 7'si Şile, 6'sı Azize(?), 4'ü Varna ve 3'ü Ahyolu iskelesine gerçekleşmişti. Bahsi geçen 30 seferin 24'ü yük almadan gerçekleşirken, İstanbul'dan Ahyolu'na giden üç gemi üzüm, limon, portakal ve keten; Varna'ya giden üç gemi ise üzüm, incir, keten ve pamuk götürmüştü: *Ali Reis'in brike sefinesi üzüm ve kettan ve penbe hamulesiyle Varna'ya azimet etmiştir, taife Müslüman 6 Rum 7, fi 19 Ca 38* (BOA. A.DVN.İZN.922). İstanbul'a, Akdeniz yönünden geldiği anlaşılan bu malların buradan yeniden dağıtımına girerek Karadeniz iskelelerine ulaşması, güney-kuzey ekseninde eskiden beri devam eden arz talep ilişkisini göstermektedir.

Neticede, Rusya'nın Karadeniz'in kuzeyini egemenliğine alması ve Tuna havzası limanları üzerinde baskı kurması nedeniyle, XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde İstanbul merkezli ülke içi Karadeniz taşımacılığının, Güney Karadeniz kıyılarındaki iskeleler ile Rumeli iskeleleri ekseninde devam etmek mecburiyetinde kaldığı görülmektedir. Ayrıca, Yunan isyanı nedeni ile Gayrimüslim Osmanlı gemicilerinin Rusya yönüne olan seferlerinin yasaklanması, Karadeniz ile İstanbul arasındaki iktisadî ilişkilerin seviyesini olumsuz etkilemiştir.

Sonuç

XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde, İstanbul merkezli uluslararası taşımacılık faaliyetleri Napolyon savaşlarının etkisini hâlen yaşamakta olup, gelişmeler Rusya ve Avusturya'nın Osmanlı egemenliğindeki alanlara İngiltere ve Fransa'ya göre daha yoğun bir biçimde sokulmasıyla sonuçlanmış görünmektedir. Avrupa devletlerinin, Fransız Devrimi'nin yol açtığı ulusalcı ve özgürlükçü hareketleri Osmanlı topraklarında teşvik etmeleri sonucunda ortaya çıkan Sırp ve Yunan ulusçuluk hareketlerinin olumsuz etkileri, deniz taşımacılığında kendini göstermiştir. Bu münasebetle, XIX. yüzyıl başlarında kaynak ve pazar arayarak

saldırgan bir tutum sergileyen Avrupa devletlerinin (veya Batı emperyalizminin) Osmanlı egemenliğindeki alanlara sokulma aşamalarına dair bilgiler içermeleri nedeniyle bahsi geçen İzn-i Sefine Defterleri'nin iktisadî çalışmalar yanında siyasî ve sosyal amaçlı çalışmalar için de göz önünde bulundurulmaları gerektiği anlaşılmaktadır.

Ayrıca, uluslararası bağlantılarını devam ettiren İstanbul'un ülke içi taşımacılık ağının daha yoğun ve önemli olduğu görülmüştür. Bu münasebetle, Marmara havzası başta olmak üzere Batı Karadeniz ve Rumeli iskeleleri İstanbul için; İstanbul da bu iskeleler için coğrafi ve ekonomik bir bütünlük arz etmektedir. Dolayısıyla ilgili iskeleler arasındaki ekonomik bağlar kadar sosyo-kültürel bağların da derinliği söz konusu olmalıdır.

Kaynakça

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (İstanbul), *Bab-ı Asaflı Divan-ı Hümayun Sicilleri İzni-i Sefine Defterleri No 2, 920, 921, 922*.
- Salnâme-i Vilâyet-i Trabzon (H. 1319/M.1901)*, Trabzon Vilâyet Matbaası, (t.y.).
- Kâtib Çelebi, *Tühfetü'l-Kibar Fî Esfari'l-Bihâr* (Haz. İdris Bostan), Ankara 2008.
- Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye* (Türk Tarih Kurumu Basımevi), Ankara 2002.
- Evlâd-ı Çelebi Seyahatnâmesi* (Haz. Y. Dağlı-S. A. Karaman), C.2/1-2/2, İstanbul 2005.
- Altınay, A. Refik, *Onuncu Asr-ı Hicrîde İstanbul Hayatı* (Haz. A. Uysal), Ankara 2000.
- Ankan, Zeki, “1821 Ayvalık İsyanı”, *Belleten*, C.LII/203, Ankara 1988, s.571-601.
- Armağan, A. Latif, “XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Batı Anadolu’da Zeytincilik ve Bu Faaliyetin İstanbul’un İaşesindeki Yeri”, *XIV. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, C.II/II, Ankara 2005, s.960, 974.
- Aydiner, Mesut, “Koca Râgıp Paşa Döneminde Osmanlı Ermenileri”, *Ermeni Sorunu* (Ed. N. Öztürk ve diğerleri), İstanbul 2007, s.28-77.
- Aygün, Necmettin, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon’da Ticaret*, İstanbul 2005.
- Aygün, Necmettin, “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”, *Karadeniz Araştırmaları*, C.6/23, Ankara 2009, s.41-76.
- Bışışkyan, P. Minas, *Pontos Tarihi*, İstanbul 1998.
- Bilge, M. Sadık, *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*, İstanbul 2005.
- Bostan, İdris, “İzn-i Sefine”, *TDVİA*, C.23, İstanbul 2001, s.542-543.
- Bostan, İdris, “İzmit”, *TDVİA*, C.23, İstanbul 2001, s.536-541.
- Bostan, İdris, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005.
- Bostan, İdris, *Osmanlı Denizciliğı*, İstanbul 2006.
- Bostan, İdris, “Gemi”, *TDVİA*, C.14, İstanbul 1996, s.8-15.
- Bostan, İdris, *XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992.
- Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi*, (Ed. C. Küçük), Ankara 2001.
- Ergenç, Özer, *XVI. Yüzyılın Sonlarında Bursa*, Ankara 2006.
- Ertuğ, Nejdett, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Ankara 2001.
- Eryılmaz, Bilal, *Osmanlı Devletinde Gayrimüslim Tebaanın Yönetimi*, İstanbul 1990.
- Faroqhi, Suraiya, İstanbul’un İaşesi ve Tekirdağ-Rodocuk Limanı, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Ankara 1979-80, s.139-153.
- Faroqhi, Suraiya, *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler*, İstanbul 1994.
- Gürçay, Lütfi, *Gemicî Dili*, İstanbul 1968.

- Genç, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000.
- Augustinos, Gerasimos, *Küçük Asya Rumları*, (Çev. D. Evcı), Ankara 1997.
- Gounaris, Basil C., “Selanik”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri*, İstanbul 1994, s.103-120.
- Güçer, Lütfi, “XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul’un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, *İktisat Fakültesi Mecmuası (İst. Ün.)*, C.11, İstanbul 1952, s.397-416.
- Hobsbawm, E. J., *Sanayi ve İmparatorluk*, Ankara 1998.
- İnalçık, Halil, “İmtiyâzât”, *The Encyclopedia of İslam*, III, London 1971, p.1179-1189.
- İnalçık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi* (Çev. H. Berktay), C.I, İstanbul 2000.
- İnalçık, Halil, “İstanbul”, *TDVİA*, C.23, İstanbul 2001, s.221-139.
- Issawi, Charles, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route”, *International Journal of Middle East Studies*, I, Cambridge 1970, p.18-27.
- Kafadar, Cemal, “A Death in Venice (1575): Anatolian Muslim Merchants Trading in the Serenissima”, *Journal of Turkish Studies*, Vol.10/1986, p.191-217.
- Kaplan, Michel, “İmparatorluğun Midesi”, *Konstantinopolis 1054-1261* (Derl. A. Ducellier-M. Balard), İstanbul 2002, s.87-104.
- Karpat, Kemal, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, İstanbul 2003.
- Karpat, Kemal, *Balkanlarda Osmanlı Mirası ve Ulusçuluk* (Çev. R. Boztemur), Ankara 2004.
- Karpat, Kemal, *Osmanlı’da Değişim, Modernleşme ve Uluslaşma* (Çev. D. Özdemir), Ankara 2006.
- Kaya, Mehmet, “XIX. Yüzyılda İzmit (Kocaili) Sancağı’nın Demografik Durumu ve İskân Siyaseti”, *Tarih Araştırmaları Dergisi* (Ankara Üniversitesi), C.26/41, Ankara 2007, s.59-80.
- Kütükoğlu, Mübahat S., *Osmanlı-İngiliz İktisadî Mümasebetleri I*, Ankara 1974.
- Kütükoğlu, Mübahat S., “Yunan İsyanı Sırasında Anadolu ve Adalar Rumlarının Tutumları ve Sonuçları”, *Türk-Yunan İlişkileri*, Ankara 1986, s.133-161.
- Mantran, Robert, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul* (Çev. M. A. Kılıçbay-E. Özcan), Ankara 1990.
- Mantran, Robert, *XVI. ve XVII. Yüzyılda İstanbul’da Gündelik Hayat*, İstanbul 1991.
- Müller-Wiener, Wolfgang, *İstanbul Limanı* (Çev. E. Özbek), İstanbul 1998.
- Kömürciyan, Eremya Çelebi, *XVII. Asırda İstanbul* (Ter. H. D. Andreasyan), İstanbul 1988.
- Köse, Osman, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, Ankara 2006.

- Küçükkalay, A. Mesud, “İzmir Efrenç Gümrüğü Mukataası’na Ait 1802-1805 Tarihli 15 Adet Defterin Analizi”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, 16, İstanbul 2004, s.215-223.
- Küçükkalay, M.-Elibol, N., “Osmanlı İmparatorluğu’na Avrupa’dan Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirmesi: 1795-1804”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, I/2004, s.151-176.
- Nakracas, Georgios, *Anadolu ve Rum Göçmenlerin Kökeni*, İstanbul 2005.
- Oikonomides, Nikolas, “Uçsuz Bucaksız Bir Atölye: Zanaatkârlar ve Tüccarlar”, *Konstantinopolis 1054-1261*, İstanbul 2002, s.105-133.
- Öntuğ, Mustafa Murat, “Balıkesir’deki Ermeni Kilisesi ve Mektep Açma Faaliyetleri”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma Merkezi Dergisi*, 19, Ankara 2006, s.343-364.
- Özkaya, Yücel, “1821 Yunan (Eflak-Buğdan) İsyanları ve Avrupalıların İsyan Karşısındaki Tutumları”, *Türk-Yunan İlişkileri*, Ankara 1986, s.114-132.
- Özkaya, Yücel, “XIX. Yüzyılda Bolu ve Karadeniz Bölgesinde Ticaret”, *XIV. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, C.II/II, Ankara 2005, s.983-992.
- Özkaya, Yücel, *18. Yüzyılda Osmanlı Toplumu*, İstanbul 2008.
- Panzac, Daniel, “International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century”, *International Journal of Middle East Studies*, 24/1992, p.189-206.
- Roussos-Milidonis, Markos N., “19. Yüzyıl İstanbul’unda Katolik Azınlık”, *19. Yüzyıl İstanbul’unda Gayrimüslimler* (Çev. F. -S. Benlisoy), İstanbul 1999, s.86-98.
- Sahillioğlu, Halil, “XVIII. Yüzyıl Ortalarında Sanayi Bölgelerimiz ve Ticarî İmkânları”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 11, İstanbul 1968, s.61-66.
- Sevim, Sezai, “Güney Marmara Bölgesindeki Ermenilerin Nüfus, İdari ve Mali Durumları”, *Ermeni Sorunu ve Bursa Ermenileri*, Bursa 2000, s.45-60.
- Sonyel, Salâhi R., “Yunan Ayaklanması Günlerinde Mora’daki Türkler Nasıl Yok Edildiler?”, *Belleten*, CLXII/233, Ankara 1999, s.107-121.
- Stoianovich, Traian, “Osmanlı Hâkimiyetinde Via Egnatia”, *Sol Kol*, İstanbul 1999, s.225-240.
- Syrett, Elena F., “Greek Mercantile Activities in the Eastern Mediterranean, 1780-1820”, *Balkan Studies*, Vol.28, Thessaloniki 1987, p.73-86.
- Syrett, Elena F., “İzmir’de Pamuk ve Kumaş Ticareti”, *Osmanlı’da Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım* (Ed. Ç. Keyder-F. Tabak), İstanbul 1998, s.101-118.
- Toprak, Zafer, “İstanbul’un Nüfusu ve Toplumsal Topografyası”, *Toplum ve Ekonomi*, 3, İstanbul 1992, s.109-120.
- Tuğlacı, Pars, *Tarih Boyunca İstanbul Adaları* (2 Cilt), İstanbul 1989.
- Tukin, Cemal, *Boğazlar Meselesi*, İstanbul 1999.

Turan, Şerafettin, “Venedik’te Türk Ticaret Merkezi”, *Belleten*, XXXII, Ankara 1968, s.247-275.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinde Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1988.

Yeliseyeva, N. V., *Yakın Çağlar Tarihi* (Çev. Ö. İnce), İstanbul 2009.

Yılmaz, Serap, “Osmanlı Devrinde Batı Anadolu’da Tekstil Endüstrisinin Gelişimi”, *Uluslararası Osmanlı Tarihi Sempozyumu Bildirileri* (İzmir, 8-10 Nisan 1999), İzmir 2000, s.257-293.

Yücel, Yaşar, *Es’ar Defteri (1640 Tarihli)*, Ankara 1992.