

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT FAKÜLTESİ
SOSYAL YAPI-SOSYAL DEĞİŞME BİLİM DALI

OSMANLI ULAŞIM SİSTEMİNDE KAYIKÇILIK

DOKTORA TEZİ

H. Nejdet ERTUĞ

7039

İSTANBUL 1995

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT FAKÜLTESİ
SOSYAL YAPI-SOSYAL DEĞİŞME BİLİM DALI

OSMANLI ULAŞIM SİSTEMİNDE KAYIKÇILIK

DOKTORA TEZİ

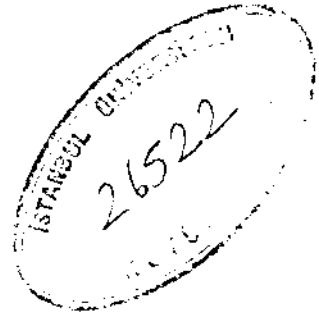
H. Nejdet ERTUĞ

7039

Danışman

Prof. Dr. Mustafa ERKAL

İSTANBUL 1995



İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	VII
KISALTMALAR.....	VIII
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KAYIKÇI ESNAFININ İDARİ, HUKUKİ VE SOSYAL DÜZENLERİ

A. İdari ve hukuki yapı.....	6
1. Kayıkçı esnafının hiyerarşik düzeni, görev ve fonksiyonları.....	7
a) Başkethüda, görevleri, sorumlulukları, tayin şartları	8
b) İskele kethüdaları.....	12
c) Kethüda vekilleri, İhtiyarlar, sıradan kayıkçılar, şakirdler, aylakçılar	18
2. Yükümlü oldukları vergiler (Kürekçi, kürekçi bedeli)	20
3. Kayıkçıların askeriliği	26
4. Gedik sistemi ve kayıkçı esnafı arasında uygulanışı	28
5. Kefalet sistemi ve kayıkçı esnafı arasındaki uygulanışı.....	29
B. Kayıkçıların sosyal ilişkilerinin ve düzenlerinin, umumi problemlerinin tesbiti yoluyla incelenmesi	35
1. Kayıkçıların kendi aralarındaki problemler	36
a) Kayık yanaştırma ve yer problemleri	36
b) Nöbet usulüne aykırı hareketler	38
2. Kayıkçıların diğer kesimlerle ilgili problemleri	40
C. Kayıkçıların yolcu taşımada uymak zorunda oldukları kurallar ve tarihi süreç içinde incelenmesi	41
D. Kurallara uymayan kayıkçılara verilecek cezalar ve devlet-kayıkçı ilişkisi	46

E. Kayık işleticileri, sosyal statüleri ve sosyal yapının ekonomik bir göstergesi olarak kayık işletmeciliği çeşitleri	50
1. Kayık işleticileri ve işletme şekilleri	50
2. 1728 senesinde kayık işleticileri ve işletme şekilleri	52
F. Kayıkçıların sosyal kimliğinin tesbiti	62
1. Kayıkçıların kökenleri	62
2. Kayıkçıların barındıkları yerler	67
3. Geçim düzeyleri, mesleğin zorlukları, inançları, giyimleri, ahlaki ve fiziki özellikleri	71
a) Geçim düzeyleri	71
b) Mesleğin zorlukları	74
c) İnançları ve ahlâki özellikleri	76
d) Kayıkçıların giyimleri ve fiziki özellikleri	81
e) Kayıkçıların lakapları	83
f) Mesleki becerileri	87
4. Sosyal ahlak açısından kayıkçılar ve 19. asırda kayıkçıların ıslahı için alınan tedbirler ve yeniçeriliğin ilgasının kayıkçılara etkileri	89
a) Sosyal Ahlak açısından kayıkçılar	89
b) Kayıkçıların ıslahı için alınan tedbirler ve yeniçeriliğin ilgasının kayıkçılara etkileri	91
5. Sosyal sınıflar açısından kayıkçılar	97
G. Kayıkçıların dönemlere göre sayıları	100
1. Sayım süreci, şekli ve sebepleri	100
2. Farklı tarihlerde yapılan sayım sonuçları	104
a) 1677 sayımı	104
b) 1728 sayımı	104
c) 1751-52 sayımı	105
d) 1792-1794 sayımı	105
e) 1802 sayımı	106
3. Kayıkçı sayısının ayrı ayrı her iskeleyle dağılımıyla ilgili tablolar	106
a) 1677 tarihinde İstanbul genelinde kayık ve kayıkçıların sayısı	106

b) 1728 tarihinde İstanbul geneli kayıkçı sayısı.....	108
c) 1751-1752 tarihinde İstanbul ve Boğaz iskeleleri ve kayıkçıların sayısı.....	109
d) 1792-1794 tarihlerinde İstanbul iskeleleri ve kayıkçıların sayısı.....	113
e) 1802 yılında İstanbul genelinde kayık ve kayıkçı sayısı.....	118
4. İstanbul'da mevcut iskeleler ve kayıkçı sayılarının genel mukayese ve değerlendirmesi	122
H. Yolcu taşıma ücretleri ve narh uygulaması.....	130
1. Narh.....	130
a) Narhın tarifi ve narhı gerektiren durumlar.....	130
b) Narh tesbitindeki esaslar.....	132
c) Narhın denetimi ve cezalar	133
d) Kayıkçıların narha uymamalarının sebepleri	134
2. Yolcu taşıma ücretleriyle ilgili narhlar ve özellikleri	135
a) 1563-1592 ücretleri.....	135
b) 1600 senesi ücretleri	135
c) 1640 senesi ücretleri.....	136
d) 1681 senesi ücretleri	136
e) 1814 senesi ücretleri.....	136
f) Çeşitli asırlarda dolmuş türü yolculuk ücretleri mukayesesi.....	138
3. Ücretlerin ayrı ayrı her iskeleye dağılımıyla ilgili tablolar.....	139
a) 1563-1579-1592 yıllarında pereme ile yolcu taşıma ücretleri.....	139
b) 1600 senesi (15 Eylül 1600/6 Rebiülevvel 1009) narhına göre pereme ile yolcu taşıma ücretleri.....	140
c) 1640 senesinde pereme ve kayık ile yolcu taşıma ücretleri	142
d) 14 Nisan 1681/25 Ra. 1092 tarihinde İstanbul'da kayık ile yolcu taşıma ücretleri.....	150
e) 19 Aralık 1814/6 M. 1230 tarihinde İstanbul'da kayık ile yolcu taşıma ücretleri.....	155

İKİNCİ BÖLÜM

KAYIKLAR VE İSKELELER

A. Kayıklar.....	158
1. Kayık kelimesinin menşei ve kullanımı.....	158
2. Kayık cinsleri ve kullanım alanları.....	159
a) Pereme.....	161
b) Piyade.....	163
c) Pazar kayıkları, mavna türü kayıklar ve diğerleri.....	166
3. Kayık yapıcılar ve kayık yapımı ile ilgili kurallar.....	170
4. Kayık fiyatları.....	174
5. Kayıkların asırlara göre sayıları.....	175
a) 1677 yılında İstanbul'da mevcut kayık sayısı.....	176
b) 1728 yılında İstanbul genelinde mevcut kayık sayısı.....	177
c) 1792-1794 (1207-1209) tarihinde İstanbul sur kapıları iskelelerinde mevcut kayık sayısı.....	179
d) 1802 senesinde İstanbul genelinde mevcut kayık sayısı.....	180
B. İskeleler.....	181
1. İskeleler, yapım, onarım ve çevre düzenlemesi.....	181
a) İskeleler, Devlet ve imtiyazlı şirketler.....	181
b) İskeleler ve vakıflar.....	185
c) İskeleler ve halk.....	186
d) İskelelerin çevre temizliği.....	187
2. İskelelerin fonksiyonel çeşitliliği.....	187
3. Çeşitli asırlarda ana iskeleler ve deniz trafiğinin yoğun olduğu hatlar.....	189

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAYIK VE KAYIKÇILARIN SOSYAL YAPIDAKİ YERİ, ÖNEMİ VE FONKSİYONEL DEĞİŞİM SÜRECİ

A. Kayıklar ve kayıkçıların fonksiyonel açıdan, İstanbul sosyal hayatındaki yeri ve önemi.....	200
1. İstanbul'da deniz ulaşımının önemi ve sebepleri.....	200

a) Şehrin coğrafi konumu ve bölgelerin farklı özellikler göstermesi	200
a) Nüfus ve bölgelere göre dağılımı	203
c) Deniz ulaşımının rahat ve hızlı oluşu	207
2. Kayığın sosyal hayatın işlerliğini sağlayan çok fonksiyonlu bir araç oluşu	210
a) Sosyal tabakalanmayı gösterişi açısından, kayıkla ilgili teşrifat kuralları ve düzenlemeler	210
b) Kayığın eğlence hayatındaki önemi ve İstanbul'da kayık sefaları	222
c) Kayığın yolcu taşıma dışındaki diğer fonksiyonları	227
B. Kayık ve kayıkçıların önemlerini kaybetmelerini hazırlayan sebepler ve sonuçları	231
1) Köprülerin yapılması	231
2) Vapurların çalışmaya başlaması ve sonuçları	232
SONUÇ	240
BİBLİYOGRAFYA	242
EKLER	248

ÖNSÖZ

Ulaşım, şekilleri ve değişimi toplum yapılarına ve coğrafyaya göre farklılık arzetsse de tarihin her döneminde hayatın devamlılığını sağlayan önemli bir unsur olmuştur. Özellikle hayat tarzı ve ihtiyaçların farklılaştığı şehirleşme sürecinde bu önem bir kat daha artmıştır. Osmanlı tarihi boyunca ise ulaşım yolu olarak denizin ayrı bir ehemmiyeti vardır. Açık denizlerde tabii olarak daha büyük gemiler kullanılmakla birlikte, iç hat seferlerinde kayıklar ulaşımın temel aracıdır ve bu sebeple kayıkçıların da Osmanlı hayatında müstesna bir yeri bulunmaktadır.

Kayıkçı esnafının tarihi değişim sürecinin incelenmesi yoluyla sosyal değişim sürecinin belli bir açıdan tesbiti, çalışmada hedeflenen esası oluşturmıştır. Bu sebeple, özellikle tanzimat dönemine kadar Osmanlı deniz yolları yolcu taşımacılığı konusu ele alınmıştır. Tanzimat, hatta ondokuzuncu asır başları, Türkiye için geleneksel yapılanmanın değişmeye başladığı dönemleri ifade etmektedir. En azından yapısal değişimler için pek çok girişim mevcuttur ki bunun, dünyadaki değişimler gözönüne alınırsa zorunlu bir süreç olduğu anlaşılr. Bu sürecin ayrıca bir çalışma konusu yapılması gerekirse de tarihsel süreklilik ilkesinin zedelenmemesi için mümkün olduğunca bu döneme ve hatta zaman zaman Cumhuriyet dönemine de kayıkçıların değişim süreçlerinin tesbiti için temas edilmiştir. Ancak, deniz yoluyla ticari anlamda eşya ve yük nakliyatı, genel olarak yolcu ve yük taşımacılığının farklı nitelikler taşıması sebebiyle birbirinden ayrılarak sadece yolcu taşımacılığı ele alınmıştır.

Konu, kayıkçıların idari, hukuki ve sosyal düzenleri, kayıklar, iskeleler, kayıkçıların sosyal yapıdaki yeri ve önemiyle, fonksiyonel açıdan geçirilen değişim sürecinin incelenmeye çalışıldığı bölümlere ayrılarak ele alınmıştır.

Türk sosyoloji kavramlarının oluşturulması konularında yapılan çalışmaları her zaman destekleyen ve bu çalışmada da yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Prof. Dr. Mustafa Erkal'a, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki çalışmalarım esnasında gösterdikleri kolaylıklardan dolayı bütün görevli arkadaşlarıma, İstanbul Müftülüğü Şer'î Sicilleri Arşivi görevlilerine, ayrıca çalışmalarında bana destek olan Dr. Zeynep Tarım Ertuğ'a teşekkür ederim.

Nejdet ERTUĞ

KISALTMALAR

a.g.b.	Adı geçen belge
a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
Bhr.	Bahriye
Bld.	Belediye
bkz.	Bakınız
BOA.	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
Cev.	Cevdet
ev.	Çeviren
D.BŞM	Bab-ı Defteri, Başmuhasebe
h.	Hüküm
haz.	Hazırlayan
HH.	Hatt-ı Hümayun
İst. Ah.	İstanbul Ahkam Defteri
İŞS.	İstanbul Müftülüğü, Şeriye Sicilleri Arşivi
MD.	Mühimme Defteri
neşr.	Neşreden
s.	Sayfa
TD.	İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Dergisi
TED.	İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Enstitüsü Dergisi
terc.	Tercüme eden
trz.	Tarihsiz
vr.	Varak
yay.	Yayınlayan

GİRİŞ

İstanbul, tarih boyunca coğrafi konumuyla olduğu kadar iktisadî açıdan da dünyanın en güzel ve en hareketli şehri olma özelliğini daima muhafaza etmiştir. Özellikle Fatih'in İstanbul'u fethiyle şehir yeniden imar edilmiş, Türk kültür ve medeniyetinin en güzel örnekleriyle süslenmiştir.

Şehrin etrafının, büyük gemilerin bile iç limana girebilip rahatça yükleme ve boşaltma yapabildiği bir denizle çevrili olması ve güvenli bir limanı bulunması ticari olarak önemini arttırmış, özellikle Galata bölgesi bir dünya ticaret merkezi haline gelmiştir.

Deniz İstanbul için hayati bir önem taşımaktadır. Şehrin neredeyse tüm ihtiyacı deniz yoluyla getirilebilmekte, hatta fırtınalı havalarda ya da Boğazların kuşatma gibi sebeplerle kapalı olması durumunda ekonomik düzen alt üst olmakta ve fiyatlar artmaktadır. İstanbul'da iç hat yolculukları için de deniz yolunu kullanmak gerekmektedir. Şehrin, sur kapıları dahilinde kalan ve idari merkezinin bulunduğu Suriçi bölgesi, ticari merkez olan Galata ve Anadolu tarafından gelen malların bulunduğu, eski bir ikamet bölgesi olan Üsküdar gibi üç farklı bölgeye ayrılması fetihten beri deniz yolu ulaşımını zaruri kılmış ve kayıkçı esnafının asırlar boyu önemini muhafaza etmesini sağlamıştır.

İstanbul için denizin asırlardan beri en önemli ulaşım yolu olmasının diğer sebepleri etrafının tamamen denizlerle çevrili olması ve tarihi dönemlerde İstanbul'a ulaşan veya bizzat İstanbul'da bulunan yolların pek fazla olmayıp, mevcut karayollarının da topografik özelliklerden dolayı pek kullanışlı olmamasındandır. Bu yüzden Osmanlı döneminde deniz her zaman birinci sırada yer alan bir ulaşım yoludur. Sadece İstanbul'da değil ülkenin bir çok yerinde deniz yolları ulaşımından önemli ölçüde yararlanılmaktadır¹. Ayrıca nehir nakliyatından da deniz nakliyatı kadar istifade edildiği görülmektedir. Fırat üzerinde Birecik'ten Basra'ya kadar nehir gemileri ve kelekler ile gidiş-geliş ve mal nakliyatı yapılmaktadır. Bu yol onaltıncı asrın ikinci yarısında oldukça canlı bir trafiğe sahiptir. Hatta Birecik'te gemi inşa

¹ Bozcaada'dan Molova ve Kumkale'ye kayık seferleri yapıldığına dair bkz.. BOA, Cev. Bld. 4572, 24 R.1234/20 Şubat 1819

tezgahları bulunmaktadır². 1830'larda Fırat ve Dicle üzerinde buharlı gemiler çalışmaya başlamış, 1861'de ise İngilizler Dicle ve Fırat buharlı gemi nakliyat şirketini kurmuşlardır³.

Osmanlı toplumunda her esnaf grubu ayrı bir yere sahip olmakla birlikte bugün de geçerli olduğu gibi, ulaşım hizmeti veren gruplar ayrıca toplumsal hayatın devamlılığı için hayati öneme sahiptir. Osmanlı sosyal yapısı içinde yer alan esnaf gruplarının, en kalabalıklarından birini oluşturan kayıkçı esnafı da mensubu bulundukları toplumun daha küçük bir modelidir ve Osmanlı sosyal yapısı üzerine kıymetli ipuçları vermektedir. Sosyolojinin araştırma alanına giren konulardan olan müessese değişimlerinin araştırılmasında bir zaman boyutuna ihtiyaç vardır⁴. Kayıkçıların değişme süreci de sosyal yapının bir ölçüde değişme sürecidir. Kayıkçılar sosyal yapı içinde bu yapının incelenmesine imkan veren, yapıyı tamamlayıcı özelliği bulunan farklı faaliyet dallarından⁵ birini oluşturmaktadır. Ayrıca Osmanlı toplumunda batı tarzında bir sınıflaşma olmadığını ve sosyolojiye ait kavramların kültürlere göre farklılaşma gösterebileceğini ve konulara itibari olarak bakılması gerektiğini⁶ kayıkçıların standart sınıf anlayışları dışında ani yükselişleri göstermektedir.

Türk sosyolojisinin kendine has kavramları ortaya koyabilmesi ve Osmanlı-Türk sosyal yapı ve sosyal değişmesinin tesbiti, doğunun asırlarca hayata bakış tarzının, kültürünün farklılığı sebebiyle, Türk tarihinin sosyal hayata ilişkin detaylarının bilinmesini gerektirmektedir ki bu da sosyolojinin tarihi alanlardaki verilerinin tamamlanması ile mümkün olacaktır. Osmanlı sosyal yapısıyla batılı anlamda sosyal yapı kavramlarının her zaman mutabakat sağlamadığı bilinmektedir. Mesela, Osmanlı sosyal yapısında batı tarzında sınıfların mevcudiyetinin olmayışı, Osmanlı sosyal yapısının tesbiti için yapılan çalışmalarda araştırmacıların zorunlu olarak mesleki grupları incelemeleri gerektiğini ortaya koymuştur. Nitekim, toplumsal yapının teşhisi için bu yapıda yer alan unsurlardan biri ele alınarak bütün yapı hakkında bilgi edinmek mümkün olabilmektedir. Bilhassa geleneksel yapılanmanın uzun asırlar boyunca pek az değişikliğe uğradığı Osmanlı toplum yapısı için bu hususun daha da geçerlilik taşıdığı söylenebilir. Kayıkçıların diğer esnaf gruplarıyla ortak

² Orhonlu, Cengiz-İşksal, Turgut, " Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat ", TD. 17-18. İstanbul 1963, s. 78, 79

³ a.g.m., s. 100-102

⁴ Erkal, Mustafa, Sosyoloji (Toplumbilim), İstanbul 1991, s. 43, 44

⁵ a.g.e., s. 154, 155

⁶ Erkal, Mustafa E., " Tarihçilerin ve Sosyologların Kaçınmaları Gereken Bazı Metod Hataları ", Tarih ve Sosyoloji Semineri, 28-29 Mayıs 1990, Bildiriler, İstanbul 1991, s. 19, 20

özelliklerinin bulunması ve sosyal yapının diğer unsurlarıyla irtibatları sistemin bütünü hakkında bilgi vermektedir. Ancak, bu yapıda yer alan her bir müessesenin daha teferruatlı olarak incelenmesi de sosyal yapı değerlendirmelerinin sağlıklı olması açısından zaruri görünmektedir.

Konunun tarihiliğine mukabil Osmanlı kaynaklarının sosyal yapıdan çok siyasi yapı hakkında bilgileri muhtevi olması ve sosyal tarih çalışmalarının hâlâ pek sınırlı oluşu sebebiyle sosyolojik açıdan tarihi sürecin incelendiği çalışmalarda materyal temini oldukça güç olmaktadır. Ayrıca bu hususta ana kaynaklara müracaatla konuyu topluca ele alan akademik çalışma merhum Cengiz Orhonlu'ya ait olup kayıkçılar konusunda yazılanların hemen hepsinde, özellikle idari ve hukuki düzen açısından bu çalışmadan istifade edilmiştir. Bununla birlikte genel olarak konunun kapsamı dışında bulunan, saltanat kayıkları hususunda daha fazla bilgi edinmek mümkündür.

Konu hakkında en önemli bilgilere sırasıyla arşivler ve seyahatnamelerde rastlanmıştır. Ancak bu hususta seyahatnamelerin de verdiği bilgiler sınırlı olup, belli ölçülerle değerlendirilebilmektedir. Ayrıca özellikle ondokuzuncu asır seyahatnamelerinin pek çoğunun belli hususlarda birbirini tekrar ettikleri gözlemlenmektedir. Yine, Türkiye'ye gelenlerin bir çoğunda iyi ya da kötü bir takım ön yargılar bulunmakta ve gözlemlerinde kasıt olmasa bile objektif olamayabilmektedirler. Bazılarında dini taassup çok ağır basmakta ve gördüğü herşeyi hayal gücünü de katarak mümkün olduğunca olumsuzlaştırmakta bazıları ise daha önceki seyyahların eserlerinden etkilenerek doğunun egzotik havasının cazibesinden ve bir masal aleminden bahsetmektedir. Bunun yanı sıra, bir kültürün ayrıntıları bizzat o kültürün içinde olanların genellikle dikkatini çekmediğinden, yine bu eserlerde bulunabilmektedir. Bu sebeple tahlil ve tenkid etmek kaydıyla en hazır ve ayrıntılı malzemeye de seyahatname kabilinden eserlerde rastlanmaktadır.

Tasnif faaliyetinin hızla sürdüğü ve bütün sosyal tarih çalışmalarının en rahat yapılabildiği Osmanlı Arşivi'nde bile şimdilik katalog indekslerinin pek az oluşu ise çalışmaların daha uzun sürelerle yayılmasına sebep olmaktadır. Osmanlı Arşivlerinde diğer alanlar için olduğu gibi özellikle sosyal tarih çalışmaları için çok kıymetli belgeler bulunmaktadır. Bu belgeler arasında, Divan-ı Hümayun kayıtlarının bulunduğu defterlerin ayrı bir önem ^{bulunmaktadır} bulunmaktadır. Mühimme defterleri, Atik Şikayet Defterleri, Ahkam defterleri özellikle sosyal hayat ve müessesese çalışmaları için çok fazla veriye sahiptir. Onsekizinci asır ve çoğunlukla ikinci yarısı ile ondokuzuncu asır başları için Cevdet tasnifinin çeşitli kısımları konuların belirtilmesi açısından kolay taranan ve bol belge bulunabilen tasniflerdendir. Bu tasnifin özellikle Belediye kısmında esnaf düzeni hakkında pek çok malumat bulunmaktadır. Nitekim bu

çalışmada da Mühimme defterleri, İstanbul Ahkam defterleri, Bab-ı Defterî Başmuhasabe kayıtlarından ve Cevdet tasnifinden mümkün olabildiğince istifade edilmiştir. Bunların dışındaki tasniflerde de elbette çok kıymetli bilgiler bulunmaktadır. Ancak Osmanlı Arşivi ve Şeriye Sicilleri Arşivlerinde erken tarihli belgeler çoğunlukla onaltıncı asrın ikinci yarısından sonraya ait olduğundan fetihden hemen sonraki durum hakkında bilgi edinmek şimdilik pek mümkün görünmemektedir. Bununla birlikte onaltıncı asrın ikinci yarısından itibaren tesbit olunan durumun, Osmanlı sosyal yapısındaki değişimlerin nisbeten çok hızlı olmaması sebebiyle daha önce de hemen hemen aynı olması gerektiği söylenebilir.

Sosyal tarih çalışmaları açısından en büyük kaynağı oluşturan Şeriye Sicilleri Arşivi'nde de bir iki sicil haricinde, Osmanlı Arşivi'nde olduğu gibi bir tasnif faaliyetinin olmaması ve tabii olarak özet kataloglarının bulunmaması, sosyal bilimler sahasında yapılan çalışmalara hep yeni eklemeler yapılmasını gerektirmektedir. Şeriye sicilleri daha ziyade halkın yaşayışı hakkında bilgi vermektedir ki bu açıdan bakıldığında Osmanlı Arşivi'ndeki belgeler ile şeriye sicilleri birbirini tamamlamaktadır. Bu tamamlayış sadece mana açısından değil bizzat belge olarak da mümkün olabilmektedir. Bilindiği gibi kadınlara çeşitli konularda gönderilen fermanların bir suretleri bu sicillere kaydolunmaktadır. Bu sebeple Osmanlı Arşivi'nde eksik bulunan kısımların bir ölçüde buradaki bilgilerce tamamlanması imkanı vardır. Şeriye sicillerinde akla gelebilecek her türlü sosyal ilişki örneğini bulmak mümkündür. Ancak bu sicillerden sosyolojik olarak istifade edebilmek için belli şartlar gerekmektedir. Bunlardan birini sosyal bir konunun belgelerde bulunan münferid olaylardan değil pek çok farklı olayın ayrı ayrı tasnif ve tesbiti ile en son olarak bir terkibe varma zorunluluğu oluşturmaktadır. Ancak özet kataloglarının bulunmadığı siciller için bu işlem çok uzun bir zaman dilimini gerektirmektedir. Şeriye sicillerinde hukuki gibi görünen davalarda bile sosyal yönlerin ortaya çıkarılması pek çok örneğin bir araya getirilmesi ile mümkündür. Mesela, alım satım hüccetleri sadece hukuki bir işlem gibi görünmekle birlikte alınıp satılan mülkün bulunduğu mahal nüfusun hareketliliğini de gösterebilir. Yine, mülkün vasıfları bölgelerin refah ve kültür seviyesine göre dağılımını, sosyal yaşantı tarzını tesbite imkan verebilir. Alacak ve borç davalarında ticari ahlak ve ticaret hakkında da veriler bulunmaktadır. Miras davalarından şahısların kökenlerini tesbit mümkündür. Boşanma, nafaka, icar isticar gibi davalardan Türk ailesinin gelişim evreleri incelenebilir hatta Osmanlı toplumunda hiç bir zaman çok evliliğin esas olmadığı ve Türk ailesinin tek eşli evlilik üzerine kurulduğu gözlemlenebilir. Bu belgelerden çocuk sayısının tesbiti, kadının toplumsal yeri gibi konularda da bilgi edinmek mümkündür. Burada amaç sosyal tarih için önemli olduğu bilinen esnaf teşkilatları, mahalle yaşayışı, sokakların

temizlenmesi gibi çok açık olanlarından ve vakfiyelerin sosyal müesseseler üzerine verdiği bilgilerin ehemmiyetinden bahsetmekten ziyade sadece hukuki bir mahiyet arzeder gibi görünen belgelerin bile sosyal yapı ve sosyal değişimin tesbitinde ne denli önemli olduğunun vurgulanmasıdır, nitekim şerîye sicillerinde hukuki mahiyete sahip gibi görünen davaların yanında bu neviden doğrudan sosyal hayat hakkında bilgi veren pek çok belge de bulunmaktadır. Vesika türü kaynaklar dışında Türk sosyal hayatı hakkında yazılı pek az bilginin oluşu ya da Türk tarzında bu anlamda yazma geleneğinin bulunmayışı ve hatta bunun bir göstergesi olan edebiyatımızda roman tarzının çok sonraları ortaya çıkışı sicil kayıtlarının kullanımı bütün bilim dalları ve özellikle sosyoloji için zorunlu hale getirmektedir. Tarihî devamlılık ve genellemeleri esas alan sosyologların bu belgeleri yeterince kullanabilmesi ise acil olarak özet kataloglarının hazırlanmasına bağlıdır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAYIKÇI ESNAFININ İDARİ, HUKUKİ VE SOSYAL DÜZENLERİ

Osmanlı esnaf teşekkülleri Türk kültür hayatında çok önemli fonksiyonlar yerine getirmiş ve tarihe derin izler bırakmıştır. Bunlar, iktisadî fonksiyonları dışında, yardımlaşmanın, doğruluğun, faziletin öğretildiği, düzenli sosyal ilişkilerin kurulabildiği unsurlar olarak sosyal yapı içinde gerekli olan yerlerini hakkıyla doldurmuşlardır. Tabii olarak bu düzeni temin için her grubun idari ve hukuki kuralları ve bu kuralların uygulama mercii bulunmaktadır. Bununla birlikte tarihî seyir içinde kimi zaman bu düzende aksamalar da görülmektedir. Ancak süzölmüş olarak nesilden nesile akseden davranış tarzlarının bir kısmı şeklen kaybolmuş gibi görünse de hep doğru ve iyi normları arasında yer almaktadır.

A. İdari ve hukuki yapı

Kayıkçı esnafı, tüm esnaf grupları arasında en fazla sayıda ve en dikkat çekici olan grubu oluşturmakta ve diğer esnaf grupları arasından hizmet sunan bir grup olarak ayrılmaktadır. Bununla birlikte, Osmanlı esnaf grupları bir çok yönleriyle birbirine benzeyen, mensup oldukları toplumun küçük fakat önemli fonksiyonlar yerine getiren ve meydana gelen değişikliklerden bir bütün olarak etkilenen bir kısmını oluşturmaktadır. Bu sebeplerle kayıkçı esnafı idari yapısındaki değişimler hemen hemen diğer esnaf gruplarında da gözlenmektedir. Toplumun bir küçük modelini bu grupta, bu grubun daha büyük bir modelini de tüm sosyal kurumlarda az çok farklarla teşhis etmek mümkündür. Dolayısıyla grup karşılaştırmaları yapıldığında kayıkçı esnafı ile diğer esnaf grupları arasında çok az bir farklılık teşhis olunmaktadır.

Genel olarak esnaf gruplarının tarihi değişim süreci de aynıdır. Önceleri her esnaf grubu fütüvvet tariki, ahi teşkilatı denilen topluluklar içinde yer alırken daha sonra esnaf loncalarının kurulduğu görülmektedir. Bütün esnaf gruplarında idari hiyerarşi hemen hemen aynı olup, gedik ve kefalet sistemi de mevcuttur. Her esnaf grubunun bir piri vardır. Mesela, Hz. Nuh genel olarak bütün gemiciler ve gemi marangozlarının da piri kabul edilir⁷. Tabii olarak kayıkçıların da piri Hz. Nuh

⁷ Evliya Çelebi, Seyahatname, Dersuadet 1314, c. I, s. 545-552

olmalıdır. Kayıkçıların mesleğe girişlerinde herhangi bir merasim yapıldığına onaltıncı asırdan ondokuzuncu asır ortalarına kadar taranılan belgelerde şimdilik rastlanılamamıştır. Yalnız bazı esnaf gruplarında bu neviden bir takım adetlerin varolduğu gözlenmektedir. Mesela arka sakası esnafına yiğitbaşı olanların esnaf mensublarına ziyafet vermeleri gerekmektedir. 1618 senesinde İstanbul mahkemesine intikal eden bir davada arka sakası esnafı yiğitbaşı seçilen şahısdan kazan kaynatıp bu ziyafeti vermesini istemiş, bunun üzerine yiğitbaşı da öncelikle esnafın işleri için harcadığı binedyüz akçayı talep ettiğinden esnaf bu ziyafetden vazgeçmek zorunda kalmıştır⁸. Anadolu Ahi teşkilatlarının daha sonraki yüzyıllarda bir devamı olan esnaf loncaları Ahi teşkilatının prensiplerini devam ettirmişlerdir. Ahilik teşkilatındaki usta, kalfa çırak ilişkileri ve gerektiğinde esnafın denetimi ve cezalandırma yetkilerinin bulunması⁹ daha sonraki asırlar boyunca da devam etmiştir. Ancak incelenen dönemde hiyerarşik yapılanmada baş sırayı işgal eden şeyh ve duacının etkin olarak görülememesi bunların görevlerinin de kethüdalarca üstlenildiğini düşündürmektedir.

1. Kayıkçı esnafının hiyerarşik düzeni, görev ve fonksiyonları

Kayıkçı esnafının kendi aralarında yetki ve sorumluluklar açısından diğer esnaf gruplarında olduğu gibi hiyerarşik bir düzeni vardır. Bu düzenin sıralaması şöyledir:

Başkethüda
İskele kethüdaları
Kethüda vekilleri
Bölükbaşılar
Usta ya da ihtiyarlar
Sıradan kayıkçılar
Şakirdler

Kayıkçı esnafı hiyerarşik düzeninin hemen hemen aynı şekilde diğer esnaf gruplarında da mevcudiyeti görülmektedir. Yalnız kayıkçı esnafı hiyerarşik düzeninde genellikle yiğitbaşılar bulunmamakta, esnafın ihtiyarları kaynakların bir çoğunda kethüdadan hemen sonra anılmaktadır. Yine kayıkçıların pek çoğunun diğer meslek gruplarına oranla askeri olmalarından dolayı bölükbaşılarının bu sıralamada sıkça yer aldığı görülür. Diğer esnaf gruplarında kethüda, yiğitbaşı, ihtiyarlar ya da ustalar ve şakirdler sıralaması çok geneldir.

⁸ İŞS, 1/3, s. 39, h. 338, 26 Ca.1027/21 Mayıs 1618

⁹ Öksüz, Enis, " Ahilik Müessesesinin Sosyal Gelişimdeki Yeri ve Önemi " Sosyoloji Konferansları, Yirmidördüncü kitap, İÜ. İktisat Fak. Metodoloji ve Sosyoloji Araştırma Merkezi, İstanbul 1993, s. 29

Diğer esnaf gruplarıyla kayıkçı esnafı arasında en göze çarpan farklardan biri de kayıkçı esnafı kethüdalarının iskelelerin çokluğuyla orantılı olarak fazla miktarda oluşudur. Halbuki diğer esnaf gruplarının iş yerlerinin belli merkezlerde bulunması¹⁰ yani, münferid mahallerde esnaflık yapılamaması kethüdalarının sayısını da sınırlamaktadır.

a) Başkethüda, görevleri, sorumlulukları, tayin şartları

Bütün kayıkçı kethüdalarının amiri anlamında olup, onsekizinci asırda kullanılan başkethüda ifadesine onaltıncı ve onyedinci asırda daha çok peremeciler ya da kayıkçılar kethüdası şeklinde rastlanmaktadır.

Başkethüda bütün iskele kethüdalarının amiridir. Her sene tayin olunmuş mal-ı maktu'yu yani belli miktar parayı devlete vermek ve bu kethüdaların bir çoğunun askeri sınıflara mensup olması dolayısıyla ulûfesinin hazine-mande edilmesi karşılığı kethüdalık tevcihleri yapılmaktadır. Mal-ı maktuun Tersane'ye malikane sahibi eliyle teslimi diğer meslek gruplarında da görülmektedir¹¹.

Başkethüdaların senelik olarak verdikleri mal-ı maktu' 1736-1741¹² yıllarında 25 kuruş, 1780-1782¹³ yıllarında kırk kuruştur ve Tersane-i Amire'ye verilmektedir.

1728 tarihinde verilen bir beratta kethüdalığa tayin şartları arasında mal-ı maktu' ibaresi bulunmayıp sadece ulufenin hazine-mande olunması ve kürekçi bedelinin Tersane-i Amire'ye verilmesi gerektiği belirtilmektedir. Ayrıca bu tarihte kethüda olan şahıstan önceki kethüdaların birbirlerine gazezlerinden her sene Tersane-i Amire'ye 54 kuruş peşin para vermek üzere bu görevin iltizam olunması şartını Başkethüdalık kaydının bulunduğu kalemdeki ilgili deftere kaydettirip bunun ise kayıkçılara çok külfet getiren sonradan çıkartılmış bir uygulama olduğundan bahisle bu kaydın mahallinden silindiği belirtilmektedir¹⁴. Tersane-i Amire'ye verilen bu paranın mal-ı maktu' ibaresi kullanılmasa da mal-ı maktu' olarak verildiği açıktır. Şu halde mal-ı maktu' uygulaması ya da mukataa usulü en azından kayıkçı esnafı için bu tarihlerde başlamış olmalıdır. Her ne kadar bunun muhdes olduğu belirtilmişse de bundan sonraki yıllarda kethüdalığın tevcih olunabilmesi için gerekli şartlar arasında daima görülmektedir.

¹⁰ Kütükoğlu, Mübahat S., " Osmanlı Esnafında Oto-kontrol Müessesesi ", Ahilik ve Esnaf, İstanbul 1986, s. 60

¹¹ BOA, Ist. Ah. 1, s. 160, h. 713, A N.1156/19-28.Ekim '743

¹² BOA, Cev. Bhr. 11323, 15 M.1154/2 Nisan '741

¹³ BOA, Cev. Bld. 6498, 12 Ş.1196/23 Temmuz 1782

¹⁴ İŞS, 1/24, vr. 112a-113a, 14 Mayıs 1728/4 L.1140

Kethüdaların bir çoğunun askeri sınıflara mensup olması ya da ellerinde başka kimselerden aldıkları esameler bulunduğundan bunların kethüdalık tayinlerinin yapılabilmesi ulufelerini hazineye bırakmaları şartına bağlıdır. Kethüdalık tevcihlerinde sık sık kullanılan yevmi şu kadar akçasının hazine-mandesı mukabili tevcih deyimi bu anlamda kullanılmaktadır. Hazine-mande tasarruf mukabili kullanılır bir tabirdir. Mande; Farsça kalmak manasına gelen manden mastarından türetilmiştir. Tabirin karşılığı hazineye kalmış demektir. Bundan dolayı tasarruf tam karşılığı sayılabilir¹⁵. Yani devlet hazinesine kalan, harcanmayıp tasarruf olunan paradır¹⁶. Onsekizinci asır sonları ile ondokuzuncu asır ortalarına kadar bu deyimın yerine "nan-paresi mukabili ve bâ-mukabele-i nan tevcih olunmak" ibareleri kullanılmaktadır¹⁷.

Devletin, ulufelerin hazine-mandesı mukabili bu şekilde bir takım vazifeleri tasarruf ettirmesi hazinenin yükünü azaltmaktadır. Hazine-mande olunan ulufenin tekrar ilgili kalemine kaydı mümkün olmamakla birlikte nadiren meydana gelebilecek bir karışıklığın düzeltilmesi için hazine-mande olunan ulufenin tekrar kayıtlı eskisi gibi hazineden verildiğine de rastlanabilmektedir¹⁸.

Ulufesinin hazine-mandesı karşılığı kethüda olan şahsın kethüdalıktan kendi rızasıyla ayrıldığı durumlarda yeni tayin olunan kethüdanın eski kethüdanın hazine-mande olunan ulufesini de yine kendi malından ödemek mecburiyetinde olduğu görülmektedir. Nitekim 1728 senesinde başkethüda olan İbrahim'in beratında, eski kethüdanın hazine-mande olunan ulufesini ölünceye kadar kendi malından vermesi şartı diğer şartlar arasında yer almaktadır¹⁹.

Başkethüdanın bütün iskelelerin kayıkçı esnafının idari ve hukuki problemlerinin çözümünde oynadığı bütünleştirici rolü dışında asıl vazifesi her sene her iskelenin kethüdası tarafından kayıkçılardan toplanan kürekçi bedellerini bu kethüdalarından tahsil ederek Tersane-i Amire'ye teslim etmektir²⁰. Kayıkçılar kethüdasının kayıklar ile ilgili pek çok hususta yetkileri bulunmaktadır. Yeni bir pazar kayığı inşası dahi kethüdanın ve ihtiyarların onayı ile mümkün olabilmektedir²¹.

¹⁵ Pakalın, Mehmet Z., "Hazinemande", Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü. İstanbul 1983, c. I, s. 793

¹⁶ Sertoğlu, Midhat, "Hazinemande", Osmanlı Tarih Lugatı. İstanbul 1986, s. 148

¹⁷ BOA, Cev. Bld. 1691, 15 N.1206/7 Mayıs 1792

¹⁸ BOA, Cev. Bld. 1007, 12 Z.1131/26 Ekim 1719

¹⁹ İŞS, 1/24, vr. 112a-113a

²⁰ BOA, Cev. Bld. 6461, 29 S.1151/17 Haziran 1738

²¹ BOA, İst. Ah. 5, s. 337, h. 1002. C.L.1174/24 Mayıs-3 Haziran 1761

Genellikle kayıkçılarla devlet arasındaki ilişkilerde kadı aracı olmakla birlikte bazan devlet kayıkçılarla ilgili işleri doğrudan kethüdaya da havale edebilmektedir²².

Devletin lüzumunda kayık ihtiyaçlarının karşılanması işi de kethüdaların sorumluluğu altındadır. 1826 senesinde kayıkçılar kethüdasına yazılan bir emirle her sene olduğu gibi göç-i hümayun'da hergün Divan-ı hümayun çavuşlarının binmeleri için üç çifte bir piyade tayin etmesi bildirilmiştir²³.

Kayıkçı esnafının kefile bağlanması, mesleğe giriş ve ihraç gibi hususlar sadece Peremeciler kethüdasının yetkileri dahilinde olup, ehl-i örfden bu işlere müdahale olunmaması gerekmektedir²⁴.

Başkethüdanın onayı alınmadan sorumluluğu altındaki iskelelere kethüda tayini nizamlarına aykırı görülmektedir. Kayıkçıların şikayeti veya başka bir sebeple bir kethüdanın azli gerektiğinde içlerinden erbab-ı idare ve sahib-i iktidar biri başkethüdalarının onayı alınarak kethüda tayin olunabilmektedir. Kayıkçıların kendi başlarına başkethüdanın onayını almadan kethüda vekili bile seçmeleri mümkün değildir²⁵.

İskele kethüdalarının tayininde başkethüdanın onayı arandığı gibi başkethüda seçiminde de bütün iskele kethüdaları ve ihtiyarlarının ortak onayı gerekmekte ve istekleri dikkate alınmaktadır.

Bir başkethüdalık tayininin yapılabilmesi için gerekli şartların gerçekleşme safhaları şu şekilde gerçekleşmektedir²⁶:

Birinci safhada, başkethüdanın durumundan şikayetini içeren bir arzuhal ile müracaatı yer almaktadır. Bu safhada kethüdadan şikayeti içeren bir arzuhal ya da devletin kethüdanın hazineye zararını tesbiti gibi sebepler de bulunabilmektedir. Bu arzuhal üzerine, İstanbul kadısına yazılan bir fermanla İstanbul'un etrafı, Kasımpaşa, Hasköy, Beşiktaş, Tophane, Eyüp ve tabii olan iskelelerin günlük yirmibeş akça

²² BOA, MD, 35, s. 55, h. 129, 5 Ca.986/10 Temmuz 1578

²³ BOA, Cev. Bhr. 8770, 12 N.1241/20 Nisan 1826

²⁴ BOA, MD, 51, s. 20, h. 66; Peremeciler kethüdası Mahmud'un, daha önceki hükme uyulmayarak hala ehl-i örf ve sair kimselerin kefileme hususuna karıştıklarına dair şikayeti üzerine, emrin uygulanmasına dair Eyüp kadısına yazılan 2 Eylül 1583/14 Şaban.991 tarihli hüküm.

²⁵ BOA, Cev. Bld. 6498, 12 Ş.1196/23 Temmuz 1782 " ... ve kethüdâlarından istikâ veyahud husûs-ı âhar ile 'azli iktidâ etdikde Başkethüdâları ma'rifetiyle içlerinden erbâb-ı idâre ve sâhib-i iktidâr biri kethüdâ nasb oluna gelmek mu'tâd-ı kadîm ve şurûtuyla yedlerinde olan emr-i şerîfde ta'srih (olunmuş) iken Eyüb iskelesi kayıkçılarından ba'dı kimesneler zuhûr ve nizâm-ı kadîmleriniñ mugâyiri beyinlerinde diledikleri kimesneyi kethüdâ vekili nasb ..."

²⁶ İŞS, 1/24, vr. 112a-113a

ulufesinin hazineye kalması karşılığında başkethüdası olan Mahmud'un durumunun mahkemede sorgulanması istenir.

İkinci safhada bütün iskele kethüdaları ve ihtiyarları mahkemeye çağrılır, bu mecliste başkethüda ile yeni kethüda adayı da bulunmaktadır. Burada kethüdaların ve ihtiyarların ve diğer ilgililerin görüşleri alınır ve durum bütün tafsilatıyla Sadarete i'lam olunur.

Burada öncelikle başkethüdanın vazifesini niçin bırakmak zorunda kaldığı yer alır. Bu olaydaki gerekçeler kethüdalığın gelirinin az bir şey buna karşın hizmetinin meşakkatli olması, Mahmud Kethüdanın ise pir, ihtiyar ve fakir olduğu, ayrıca asıl olarak kayıkcılıktan yetişmediğinden kethüdalık işlerini gereği gibi görmediğidir.

Daha sonra diğer iskele kethüdaları ve ihtiyarları, üzerlerine kayıkcılıktan yetişme güvenilir ve işlere vukufiyeti olan birinin kethüda tayin olunmasını ve kethüda adayı olan Cibali iskelesi kethüdası İbrahim'in bu şartları haiz olduğunu bildirirler. Başkethüda Mahmud da durumun anlatıldığı şekilde olduğunu ve kendi rızasıyla kethüdalıktan feragat ettiğini açıkladığından kethüdalık hizmet ve şartları sayılır ve yeni başkethüda adayının kabulüyle durum i'lam olunur.

Üçüncü safhada kadı'nın i'lamında yer alan görüşler incelenir ve uygun görüldüğü takdirde ki genellikle hiç bir muhalefet olmadan başkethüdalık yeni sahibine tevcih olunur ve beratının verilmesiyle işlemler tamamlanmış olur.

Başkethüdaların gelirinin, iskelelerde bulunan piyade kayıklardan satılan her kayık için başkethüdaya sekiz para verilmesinden ibaret olup, bunun eskiden beri mevcut bir uygulama olduğu anlaşılmaktadır. 1728 tarihli belgede Kethüdalığın yegane gelirinin bundan ibaret olduğu ve hizmetinin ise meşakkatli olduğunun söylenmesine rağmen aynı belgede "... beher mah ve beher kayıktan kendüye birer para vermek şartıyla kethüdalık-ı mezbur Hacı Mehmed'e ..." ibaresi yer almaktadır²⁷. Bu ibareden kethüdalık gelirlerinin sabit olmadığı, zaman zaman artırılabilirdi sonucunu çıkarmak mümkündür ki gerçekten yüksek paralar ödenmesi ve kethüdalıkların elde edilmesi için daimi bir rekabetin bulunması bu gelirlerin kayık satışından para alınmasından başka gelir çeşitlerini de içine almasını gerektirir.

Başkethüdanın nezareti altındaki iskeleleri bölerek kendi rızasıyla farklı kimselere feragat edebildiği ve devletin de bu duruma müdahale etmediği görülmektedir²⁸. Nitekim 1736 senesinde Başkethüda olan Kemani Süleyman

²⁷ a.g.b., 112b, 113a

²⁸ BOA, Cev. Bld. 6461, 29 S.115 (17 Haziran 1738)

kethüdalığına karşılık hazineye bıraktığı yirmibeş akça ulufesinin beş akçasını kendisine ve devlete vereceği yirmibeş kuruş mal-ı maktu'un on kuruşunu devlete ödemek şartıyla Balat ve Ayvansaray iskeleleri kethüdalığını Abdî Beşe isimli kimseye feragat etmiştir. Kısa bir süre sonra üzerinde kalan iskelelerin tasarruf hakkını da kalan mal-ı maktu'u devlete ve günlük ulufesini de kendisine ödemek üzere Mehmed Beşe isimli kimseye feragat ederek kethüdalıktan el çekmiştir. Üç sene kadar bölünmüş olarak idare olunan başkethüdalık her iki kethüdanın da mal-ı maktu'u ve Tersane ocaklığı olan kürekçi bedellerini zamanında tahsil ve teslim etmedikleri ve kayıkçı esnafının da nizamlarının bozulmuş olması gerekçesiyle iki kethüdanın kayıtları silinerek başkethüdalık yine bir tek kişiye tevcih olunmuştur²⁹.

Yeni tayin olunan bir kethüdanın eski kethüdanın müdahalesiyle karşılaşp, güç durumlara düştüğü de olabilmektedir. Ancak şikayeti üzerine yeniden beratla vazifesi pekiştirilmektedir. Nitekim, 1691 senesinde İstanbul ve etrafı iskeleleri kayıkçılar ve peremeciler kethüdası olan Mehmed b. Yusuf, kethüdalığına maliyeden verilen beratla tasarruf edip hiç bir kusuru olmadığı halde azlolunan eski kethüdanın müdahale ettiğini ve bu müdahalesinin önlenmesini istemektedir³⁰.

b) İskele kethüdaları

Kethüdalar mensup oldukları iskelenin idari, hukuki ve sosyal açılardan bütün meselelerinde yegane sorumlu addedilmektedir. Kayıkçılarla ilgili bütün problemlerde her iskelenin kethüdasının görüşü alınmakta ya da sorgulanmaktadır. Kayıkçılar isteklerini veya şikayetlerini mensup oldukları iskelenin kethüdası vasıtasıyla ilgili makamlara iletmektedir. Kayıkçıların belli zamanlarda yapılan sayımlarında mutlaka kethüda ve ihtiyarlarının kefaleti gerekmektedir. Kethüda, kayıkçıların bütün fiillerinden ve nizamın uygulanmasından sorumludur, nizamla uymayanlara müdahale etmediği takdirde birlikte cezalandırılması ihtimal dahilindedir³¹.

Bir kethüdanın tayini için bu isteğin arzı gerekmektedir. Kethüdalık isteğini Divan'a arzeden kimseler çoğunlukla kadı, naib, bostancıbaşı veya İstanbul gümrük emindir. Bunlardan birinin arzıyla iskele kethüdalığının ilgili kaleminden kayıt çıkarılır ve kontrol edilir. Uygun görülürse, tüm diğer vazifelerde olduğu gibi ruus tezkeresi yazılır ve bu ruus tezkeresini götüren şahıs berat için belli bir harç ödedikten sonra beratını alabilir. Bu berat onun bir yerde artık vazifesinin tapu senedi hükmündedir. Elinde berat bulunmayan kimsenin hakkını elde edebilmesi oldukça güç

²⁹ BOA. Cev. Bhr. 11323, 15 M.1154/2 Nisan 1741

³⁰ İŞS. 2/56, s. (arka kapak iç yüzü), C Safer.1103/12-21 Kasım 1691

³¹ BOA. MD. 51, s. 88, h. 272, 24 Ş.991/12 Eylül 1583

ve uzun bir iştir. Bu sebeple vazifeden ref olunanların beratları bir sahtekarlığa ya da ihtilafa meydan vermemek için geri alınmaktadır.

Kethüdaların da bir çoğunun askeri sınıflara mensubiyeti dikkat çekmektedir. Özellikle Üsküdar iskelesi kethüdalarının çoğunlukla yeniçeri olduğu görülmektedir. 1622-1623 senelerinde tayin olunan bütün kethüdalar yeniçeri sınıfından olup ağaları defteri gereği tayin olundukları belirtilmektedir³². Bu dönemde Peremeciler kethüdası da yeniçeri olup yine Yeniçeri Ağası arzıyla tayin olunmuştur³³.

İskele kethüdalıkları da taliplerin genellikle askeri sınıflara mensup olması sebebiyle ulufelerinin hazine-mandesi mukabili tevcih olunmaktadır³⁴.

Başkethüdalıkda olduğu gibi iskele kethüdalıklarının bazıları da iltizama verilerek malikane ve mukataa usulüyle ihale edilebilmektedir. Bu usule onsekizinci asırda rastlanılmaktadır. Mukataaya verildiği anlaşılan iskelelerden biri Kasımpaşa iskelesi olup, bu iskelenin kayıkçılar kethüdalığı Sultan Ahmed vakfına her sene üç bin akça maktu' vermek üzere 1744 (1157) senesinde Hüseyin isimli kethüdanın üzerinde iken beratı tecdid olunmuştur³⁵. İskele kethüdalıkları malikane usulle de tevcih olunabilmektedir. 1782 (1196) tarihli bir belgeye göre Eminönü'ndeki Mudanya kayıklarının bağlandığı iskele senelik belli miktar mal ve muaccel ile ihale olunmaktadır. Devlete verilecek belli gelir ile malikane sahibinin kârı ise Mudanya kayıklarının elde ettikleri gelirden temin olunmaktadır³⁶. Daha sonraki yıllarda bu iskelede mukataa usulünün uygulandığı görülmektedir³⁷.

Genel olarak her müstakil iskelenin bir kethüdası bulunmakla birlikte Üsküdar iskelesinin biri askeri diğeri rençberan olmak üzere iki kethüdası vardır. Kethüda sayısının iki olması, kethüdalık kayıtlarının farklı kalemlerde yapılmasından dolayı onyedinci asır sonlarında farklı kimselerin aynı kethüdalığı üzerlerine kaydettirmeleri sebebiyle olmuş ve böylece devam etmiştir³⁸. Ancak en azından 1623 (1032) senesine kadar bu iskelenin de tek kethüdası bulunmaktadır³⁹. Üsküdar iskelesinin iki kethüdasından biri Eminönü'nde biri ise Üsküdar'da beklemekte ve gerekli işleri görmektedir. Bu uygulamaya kayıkçıların şikayetleri ile başlanmıştır. Eminönü'nden

³² İŞS, 6/142, vr. 3a-3, 33a-4, 49a-2

³³ a.g.b., vr. 22b-2

³⁴ BOA, Cev. Bld. 1007, 12 Z.1131/26.Ekim 1719; Cev. Bld. 6018, 8 M.1179/27 Haziran 1765

³⁵ BOA, Cev. Bld. 2737, 8 L.1176/22.Nisan 1763

³⁶ BOA, Cev. Bld. 5755, 25 Ca.1196/8 Mayıs 1782

³⁷ BOA, Cev. Bld. 5896, 1 Ca.1241/12.Aralık 1825

³⁸ BOA, Cev. Bld. 1007, 12 Z.1131/26 Ekim 1719

³⁹ İŞS, 6/142, vr. 3a-3, 33a-4, 49a-2

Üsküdar'a işleyen Eminönü kayıkçıları ile bir grup at kayıkçısı, kış ve yaz Eminönü'nde beklediklerini, iki kethüdaları olup, bazı zamanlarda mühim işlerinin görülmesinin gerektiği, halbuki kethüdalarının her ikisinin de Üsküdar'da oturmasının problemlere yol açtığını söyleyip birinin Üsküdar'da birinin ise Eminönü'nde oturmasını talep ederler. Üsküdar piyadecilerinden bir grup ise Üsküdar kayıkçılarının eskiden beri askeri olanlarının ayrı rençber olanlarının ayrı kethüdası olduğunu ve her iki kethüdanın da Üsküdar'da oturmasını istemektedir. Neticede kethüdalarından birinin Üsküdar'da diğerinin ise Eminönü'nde oturmasına karar verilmiştir⁴⁰. İki kethüdalık uygulamasına daha sonraki belgelerde rastlanılmamakta ve kethüdalıktan askeri veya reaya olarak ayırım yapılmadan sadece " Üsküdar iskelesinde kayıkçılar kethüdalığı " şeklinde bahsedilmektedir⁴¹. Kethüdalıkların mahlul olması yani boş kalması, ölüm, rıza ile el çekme ya da feragat ve azil gibi sebeplere dayanmaktadır. Kethüdalıkların ölüm halinde ya da feragat ile kethüdalık gereklerini yerine getirmek ve diğer kayıkçıların da onaylaması şartıyla oğullara geçtiği görülebilmektedir⁴². Belgelerde bi-la veled fevt olduğundan başkasına tevcihi şeklinde geçen ibarelerden boşalan kethüdalığın öncelikle oğullara tevcih olunmasının usul olduğu anlaşılmaktadır⁴³. 1843 senesinde İstanbul Rodoscuk iskelesi kayıkçılar kethüdalığı da babanın ölümüyle oğluna tevcih olunmuştur⁴⁴.

Rıza ile el çekme genellikle yaşlanma ve iş göremeyecek duruma gelmekten kaynaklanmaktadır. Nitekim, 1765-66 (1179) senesinden 1773 (1187) senesine kadar İstanbul Balıkpazarı iskelesi kethüdalığına mutasarrıf olan Hasbahçe bostancıları emekdarlarından Hasan'a kethüdalık, daha önceki kethüdanın ölümüyle tevcih olunmuş ve artık yaşlandığından o da kendi rızasıyla kethüdalığından feragat etmiştir⁴⁵. Hastalık hali de kethüdalıktan el çekme sebeplerinden biridir⁴⁶. Ayrıca bazılarının kendi rızalarıyla ve sebepsiz olarak kethüdalıktan el çektikleri de görülmektedir ki büyük bir ihtimalle belli bir ücret karşılığında devir yapılmaktadır⁴⁷.

Kethüdalıkların devlet hizmetinden emekli olanlara tevcihine de sıklıkla rastlanılmaktadır. 1794 tarihinde, önceki kethüdanın vefatıyla Üsküdar iskelesi askeri

⁴⁰ İŞS, 1/24, vr. 15b-1, B.L.1138/11-21 Haziran 1726

⁴¹ BOA, Cev. Bld. 2918, 15 Ca.1252/28 Ağustos 1836

⁴² BOA, Cev. Bld. 1007; Cev. Bld. 2737

⁴³ BOA, Cev. Bld. 2425, 7 Ra.1211/10 Eylül 1796

⁴⁴ BOA, Cev. Bld. 2580, 3 Ş.1259/29 Ağustos 1843

⁴⁵ BOA, Cev. Bld. 529, 9 M.1187/2 Nisan 1773

⁴⁶ BOA, Cev. Bld. 2918, 15 Ca.1252/28 Ağustos 1836

⁴⁷ BOA, Cev. Bld. 7064, 3 Z 1197/30 Ekim 1783

kayıkcılar kethüdalığı Kozbekçi emekdarlarından Ebubekir'e⁴⁸ ve yine Üsküdar kethüdalığı önceki kethüdanın ölümüyle mesned-i müşiriye mahsus beş çifte kayığı reisi Hüseyin bin Osman'a alfil, emekdâr, müsîn ve ihtiyar olduğundan tevcih olunmuştur⁴⁹. Yine, Saltanat-ı hümayun kayığından ayrılma Halil Ağa'nın vefatıyla, Tebdil-i hümayun kayığı görevlilerinden Taşköprülü Hasan'a Arnavudköy yedekçiler kethüdalığı tevcih olunmuştur⁵⁰.

Kethüdalıkları azil dışında genellikle uzun süre bir kişi tasarruf etmektedir. Üsküdar iskelesi kethüdası Mehmed Şakir kethüdalığa 19 Ocak 1819 (22 Ra.1234) tarihinde geçmiş ve vefatı olan 1836 senesine kadar kethüdalığı elinde bulundurmuştur⁵¹. Balıkpazarı iskelesi kethüdası Bostancı Abdülmümin 2 Nisan 1773 (9 M.1187) tarihinde diğer bostancı Abdülmümin'in kasr-ı yedinden kethüdalığa geçmiş, yaşlandığından ve iskele hizmetini görmeye liyakati kalmadığından 1800 senesinde kethüdalığı kendi rızasıyla oğluna bırakmıştır⁵².

Hakkında herhangi bir şikayet olan kethüdalar da azlolunabilmektedir. Bu şikayetler genellikle kayıkçılardan gelmektedir. Şikayet üzerine yapılan araştırma şikayeti doğrularsa kethüda azlolunmaktadır. 1726 senesinde Ahırkapı iskelesi kayıkçıları, kethüdalarının açgözlülüğü sebebiyle nizamlarını bozduğu gerekçesiyle kendi rızalarıyla Mehmed Beşe'yi yeni kethüda seçmişlerdir⁵³.

Kethüdadan şikayet ve kethüdalık tayini konularında izlenen süreç 1719 (1131) senesindeki bir olayda oldukça teferruatlı olarak işlenmiştir. Bu olayda, Üsküdar askeri kayıkçıları arzuhal sunup, eskiden beri askeri kayıkçılar kethüdasının bütün ihtiyarlarının seçtiği birisi olması gerekirken eski kethüdaları Hüseyin Musa'nın günlük kırk akça ulufesini kendisine malından vermek üzere ebna-i sipahiyandan Şahin'in kethüdaları olduğunu ve kethüdalığa ehil olmadığından yerine rüşvet yiyici kimseleri vekil bıraktığını, türlü haksızlıklar olduğunu ve kethüdanın değiştirilmesini istediklerini bildirmişlerdir. Durumun çok karışık olduğu açıktır. Aynı kethüdalık için bir çok kimse berat almıştır. Bu iskelenin kethüdalık tayinlerinin 1698-99 (1110) senesinden beri değişimini incelemek bunu ortaya koyacaktır. 1698-99 (1110) senesinde Üsküdar kayıkçılar kethüdalığı Hasan'ın refinden, ulufesini hazineye bırakan Hüseyin Musa yeniçeriye tevcih ile Anadolu muhasebesi kalemine

⁴⁸ BOA, Cev. Bld. 833, 27 Za.1208/26 Haziran 1794

⁴⁹ BOA, Cev. Bld. 2918

⁵⁰ BOA, Cev. Bld. 5145, 27 M.1271/20 Ekim 1854

⁵¹ BOA, Cev. Bld. 2918

⁵² BOA, Cev. Bld. 1308, 21 L.1214/17 Mart 1800

⁵³ İŞS, 1/24, vr. 74a-1, 8 R.1139/3 Aralık 1726

kaydolunur. Ref olunan Hasan'ın itirazları üzerine Hüseyin'de kalan kethüdalık bu sefer de İstanbul kalemine kaydolunur. Hüseyin 1712 (1124) senesinde kethüdalığını oğlu Hasan'a kasr-ı yed eder ve oğlunun beratı Anadolu muhasebesi kaleminden çıkarılır. Hasan'ın ölümü üzerine kırk akça ulufesini hazine-mande eden yani hazineye bırakan Şahin kethüdalığa tayin olunur. Bu arada yeni bir kayıtla Üsküdar rençberan kayıkçılar kethüdalığını Mustafa isimli bir şahıs Başmuhasebe'ye kaydettirerek kendi üzerine almıştır. Ayrıca İstanbul kalemindeki kaydın da açık görünmesi sebebiyle başka bir yeniçeriye daha aynı kethüdalık tevcih olunmuştur. Durum anlaşıldığında fazla çıkan iki kişinin hazine-mande olunan ulufeleri kendilerine geri verilmek üzere kayıtlar düzeltilir ve her iki kethüdalık kırk akça ulufesini hazineye bırakmak ve en eski kethüda Hüseyin Musa'nın kırk akçasını da ona, kendi malından vermek üzere sipahi Şahin'e tevcih olunur. Ayrıca İstanbul kalemindeki kayıt silinmiştir. Son durumda, yani 18 Ocak 1718 (15 S.1130)'de iki kethüdalık bir olarak Şahin'e bırakılmıştır. Ancak 4 Mart 1719 (12 R.1131) tarihinde yukarıda rençberan kethüdalığını Başmuhasebe'ye kayıt ile üzerine alıp, ancak kaydın düzeltilmesiyle açıkta kalan Mustafa, tekrar ortaya çıkmış ve Üsküdar kadısının i'lamıyla rençberan kethüdalığını yine kendi üzerine yaptırmıştır. Böylece kethüdalık sayısı askeri ve rençberan olmak üzere yine ikiye çıkmıştır. Kethüda Şahin'in kayıkçılar tarafından şikayeti üzerine bu bilgiler öğrenilmiş oluyor. Bu arada Kethüda Şahin'in şikayet olunduğu hususların araştırılması için Üsküdar kadısı görevlendirilmiştir. Yapılan araştırma neticesi olarak; Kethüda Şahin'in hem kendi hazine-mande ettiği kırk akçasını hem de eski kethüda Hüseyin'e vermek zorunda olduğu kırk akça ki toplam seksen akçayı elde edebilmek için her gün kayıkçılardan çeşitli tahsil yolları aradığı, bu iskelenin ise günlük seksen akçaya tahammülü olmadığından zulmünü artırdığı ve bu kaygıda olan birinin kethüdalık yapamayacağını ve Üsküdar kayıkçılarından seçtikleri Hasan Odabaşı sadece eski kethüda Hüseyin'in günlük kırk akça ulufesini vermek şartıyla kethüda olursa bu problemin biteceğini, Üsküdar kayıkçılarından kırkaltı kişinin haber verdiğini bildirmektedir. Bunun üzerine Hasan Odabaşı'nın belirtilen şartla kethüda olmasına karar verilmiştir⁵⁴.

Devlete ödenmesi gereken mal-ı maktu' ve ocaklık akçasını zamanında ödememek de azil sebeplerinden biridir⁵⁵.

Bir iskele kethüdasının tayin ve azli başkethüda, diğer iskele kethüdaları ve bostancıbaşının bilgileri dahilinde mümkün olmakta ve kethüdaların ayrıca birbirlerine de kefaletleri gerekmektedir. 1757 (1170) senesinde başkethüda ve İstanbul'un bütün

⁵⁴ BOA, Cev. Bld. 1007, 12 Z.1131/26 Ekim 1719

⁵⁵ BOA, Cev. Bld. 6461, 29 S.1151/17 Haziran 1738

iskeleleri kethüdaları İstanbul Bâb Mahkemesi'ne giderek, ellerinde bulunan 6 Şubat 1746 (14 M 1159) tarihli fermanın yandığından bahisle, bazı iskelelere bilgileri dışında rica ve sair yollarla kethüda tayin olunduğunu ve bu gibilerin kayıkçı zümresine bir çok rezil insanı sokarak nizamlarını bozduklarını şikayetle, kethüda tayini hususunda yeniden ferman çıkarılmasını istemektedirler. Bütün bu şikayetlere rağmen yine de iskelelere rica ve sair yollarla hem kayıkçı alındığı hem de kethüda tayin olduğu sıkça görülen şikayetlerden anlaşılmaktadır. Burada ve başka belgelerde görüldüğü gibi kayıkçıların umumunu ilgilendiren meselelerde bütün kethüdalar bir araya gelerek ortak kararlar almakta ve bu kararlarını mutlaka mahkemede tescil ettirmektedirler⁵⁶.

Kethüdalıklara yapılan yeni tayinlerde bazı usulsüzlüklere de rastlanabilmektedir. Nitekim böyle bir olayda, Kasımpaşa iskelesi kayıkçılar kethüdalığı Sultan Ahmed vakfına her sene üç bin akça maktu' vermek üzere 1744 senesinde Hüseyin isimli kethüdanın üzerinde olup beratı tecdid olunmuştur. Hüseyin'in ölümüyle kethüdalığı babasının mahlulünden diğer kayıkçıların da müstehik olduğunu bildirmeleriyle oğlu İbrahim'in üzerine geçmiştir. Ancak bu arada Galata voyvodası yeni kethüdadan ayrıca üç yüz kuruş istemiş, vermediğinden bu kethüdalığı hile ile rüşvet aldığı kimseye tevcih ettirmiştir. Eski kethüdanın şikayeti üzerine kethüdalık yine kendisine tevcih olunmuştur⁵⁷.

1839 senesinde İstanbul iskelelerinin kethüdalık ve rüsumatı müdürlüğü bulunmakta ve mukataa olarak ihale olunmaktadır. Bu sene içinde, Evkaf-ı hümayun hazinesinden mazbut Asitane-i saadet ve Bilad-ı selase iskeleleri kethüdalık ve rüsumatı müdürlüğü mukataası 1839 senesine mahsuben elli bin kuruş zam ile mültezimi olan Said Ağa uhdesine ihale olunmuştur⁵⁸.

Esnaf kethüdalığı 24 Nisan 1328 (7 Mayıs 1912) tarihli bir talimatnameyle kaldırılmış, ancak İttihad ve Terakki Fırkası esnaf gruplarından siyasi olarak faydalanabilmek için esnaf gruplarının başına Katib-i mesul unvanıyla birer esnaf kahyası tayin etmiştir⁵⁹.

Cumhuriyetle birlikte esnaf kethüdalıkları kesin olarak kaldırılmıştır. Ancak iskelelerde sandalcı nöbetleriyle, taksi duraklarındaki sıra nöbetleri gibi işleri idare eden kimselere 1960'larda bile Kayıkçılar kahyası, Taksi kahyası denilmekteydi⁶⁰.

⁵⁶ BOA, İst. Ah. 4, s. 170, 171, h. 524, A.Ş. 1170/21-30 Nisan 1757

⁵⁷ BOA, Cev. Bld. 2737, 8 L. 1176/22 Nisan 1763

⁵⁸ BOA, HH. 27301

⁵⁹ Koçu, Reşat Ekrem, İstanbul Asiklopedisi, İstanbul 1971, c. X, s. 5317

⁶⁰ aynı yer

c) Kethüda vekilleri, İhtiyarlar, sıradan kayıkçılar, şakirdler, aylakçılar

Kayıkçı olabilmek için bir müddet üstada hizmet edip, başka çıkıp, pir ve perver olup, yarar ve muhkem kefillerin alınması gerekmektedir⁶¹. Kayıkçılıktan yetişmeden dışardan bu sanatı icra edenler diğer kayıkçılarca kabul görmemektedir. Genel olarak kayıkçılık yapabilmek için gerekli şartlar bu şekilde olmakla birlikte kayıkçıların haddinden fazla çoğaldığı ve sosyal yapıya zarar vermeye başladıkları ondokuzuncu asrın ilk yarısında daha ciddi tedbirler alındığı görülmektedir. Buna göre, taşradan gelenlerden birisi kayıkçı olmak istediğinde hangi iskelede çalışacak ise, o iskelenin kethüdası, adayı kefil ile birlikte İhtisab Ağasına götürerek deftere kaydettirecek ve bu durum İhtisab Ağası tarafından Bostancıbaşı Ağaya haber verilecektir⁶².

19. asır ortalarında mesleğe çırak olarak başlayanlar iyi haline ve uygunluğuna dair, ustası ve o mahallin idarecisinden sertifika alana kadar çalışmak zorundadır⁶³.

Kayıkçı esnafı olabilmek için gerekli şartlar 20. asır başlarında da pek büyük bir değişikliğe uğramamıştır. Bu hususa 10 Mayıs 1910 (29 R.1328) tarihinde mavnacılar, salapuryacılar, sandal ve kayıkçılar hakkında çıkarılan nizamnamede de temas edilmiştir. Bu nizamnamenin birinci maddesine göre, Dersaadet limanına tabi bütün iskelelerdeki mavna, salapurya, sandal ve kayıklarda çalışan esnaf her sene başında umum denizcilere mahsus cüzdanlarından bir adedini almağa mecburdur. İyi hallerini belgeleyen varakaları da bu cüzdanlarla birlikte bulundurulacaktır. İkinci maddeye göre, kayıkçı ve sandalcı veya buna benzer vasıtaların esnafı arasına yeni girecek şahıslar bir usta yanında mesleği öğrendikten sonra esnaf cemiyeti tarafından verilecek şehadetname ve Liman dairesi tarafından yapılacak muayene üzerine tasdik ve kabul olunduktan sonra gerektiği şekilde cüzdanını alarak sanata girebilecektir. Ayrıca, kayıkçılık edecek (icra-yı sanat edecek) şahıs onyediyi yaşından küçük olmayacaktır⁶⁴.

Kayıkçıların bütün işleri kethüda veya bulunmayan yerlerde kethüda vekili ve ihtiyarları vasıtasıyla görülmektedir. Ancak, kethüda vekillerinin bulundukları iskeleler tabii olarak ana iskeleler dışındaki iskelelerdir.

⁶¹ BOA, Cev. Bld. 3980, 25 Ş.1177/28 Şubat 1764

⁶² BOA, HH. 24051, (1242/1826-27)

⁶³ White, Charles, *Three Years in Constantinople or Domestic Manners of The Turks in 1844*, London 1846, c. I, s. 52

⁶⁴ Ergin, Osman Nuri, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, Dersaadet 1330, c. II, s. 647, 648

Kayıkçıların istemedikleri kethüdayı değiştirebildikleri⁶⁵ ve işini aksatan kethüdayı mahkeme kanalıyla sorgulattıkları⁶⁶ görülebilmektedir. Bununla birlikte kethüdaların da kayıkçılardan şikayetçi olduğu durumlar söz konusu olmaktadır. 1744 senesinde Üsküdar iskelesinin, Bostaniyan-ı Hassa Ocağı'ndaki emeği mukabili berat ile askeri kayıkçılar kethüdası Ali ve on akça hazine-mandesi mukabili berat ile rençberan kayıkçılar kethüdası Mustafa kendilerinin hizmetlerinde bir kusurları yokken iskele kayıkçılarından beş kişinin bir olup kendilerine karşı kayıkçıları kışkırttıkları, eski nizamlarına aykırı hareket ettikleri ve kethüdalık işlerine karıştıklarını ve kendilerinden emin olmadıklarını belirtmek şikayet etmektedirler. Bu şikayet üzerine çıkarılan fermanla durumun araştırılması istenir ve Üsküdar halkı ve kayıkçılardan yetmiş, seksen kadar şahitler dinlenerek iki tarafında kanuna aykırı işleri olmayıp iddialarının nefsanî olduğunu ve aralarının düzeltilmesi gerektiğinin belirtilmesi üzerine, dava iki tarafın uzlaştırılmasıyla sonuçlandırılmıştır⁶⁷.

Kayıkçıların kethüdanın azlini istedikleri ya da şikayetçi oldukları durumların dışında kethüdalarını desteklediklerine de rastlanılmaktadır. 1726 senesinde Beşiktaş, Ortaköy ve tabii iskelelerin kethüdası Mustafa Beşe'nin kayığının, kethüdalığın zahmeti fazla ve geliri az olduğundan ve bir miktar gelire ihtiyacı olduğundan bahisle nöbet ve nizam defterine dahil edilmeyip her gittiği iskeleden alabildiği kadar yolcu almasına müsaade olunmasını ve diğer kayıkçılara müdahale ettirilmemesini, bu iskelelerin kayıkçıları kadiya arz ederek, ferman çıkarılmasını rica etmişlerdir⁶⁸. Ayrıca, kethüdası olmayan iskelelerin kayıkçıları, haklarının savunulması ve devletle olan ilişkilerinin yürütülmesinde sağlayacağı kolaylıklar ve kendi aralarında da belli bir düzenleri olmasının getireceği faydalardan dolayı müstakil kethüda tayin olunmasını istemektedir. 1726 senesinde Beykoz, İncirli, Anadoluhisarı ve Kanlıcak'da bulunan piyade kayıkçılarının kethüdaları bulunmadığından aralarında nizamları olmayıp, bu durumda halkın çok eziyet çektiğinden bahisle böyle bir talepleri olmuş ve hepsinin seçtikleri Mehmed Beşe isimli kimse kethüda tayin olunmuştur. Alınan karara göre bahsi geçen kasabalara ayrıca birer bölükbaşı tayin olunacak ve her birinin kefilî alınacaktır⁶⁹. Buradan kethüdanın bulunmadığı daha küçük iskelelere de kethüda vekili tayin edildiği anlaşılmaktadır. Yine, Üsküdar'a tabi Kartal kasabasında çekdirme denilen piyade kayığı reisleri de kethüdalarının

⁶⁵ İŞS, 1/24, vr. 74a-1, 8 R.1139/3 Aralık 1726

⁶⁶ a.g.b., vr. 15b-2, 23 L.1138/24 Haziran 1726

⁶⁷ BOA, İst. Ah. 1, s. 193, h. 867, B.Ra.1157/23 Nisan-3 Mayıs-1744

⁶⁸ İŞS, 1/24, vr. 22b-2, 12 Za.1138/12 Temmuz 1726

⁶⁹ İŞS, 1/24, vr. 54b-2, 3, 17 S.1139/14 Ekim 1726

olmamasının kendilerine çok zararı olduğundan bahisle bir kethüda seçerek, tayinini yaptırmışlardır⁷⁰.

Kayıkçı esnafında da diğer esnaf teşekküllerinde olduğu gibi ihtiyarlar bulunmaktadır. Her iskele kethüdalığının ihtiyarları ayrı olup, esnafın usta olanlarından ve meslekte uzun yıllar emeği geçenlerden seçilmektedir. Meslekte emeği geçen ve tecrübeli ustalardan seçilenlerden olmaları sebebiyle umumiyetle yaşlı olanlar ihtiyar olmakla birlikte, belgelerde müsin ve ihtiyar kelimesinin yanyana kullanılmasından da anlaşılabileceği gibi bu kelimenin seçilmiş, seçkin anlamlarında da kullanılması mümkündür. Ancak esnafın ihtiyarı olmak için çok yaşlı olmak şartı yoktur⁷¹. Bunlar loncalarda bir nevi müşavirlik görevi yapmaktadır. Ayrıca kefalet zincirinde de her iskelede bulunan ihtiyarların kayıkçılara ve kethüdanın da ihtiyarlara kefil olması, ihtiyarların kayıkçı esnafı teşekkülünde hemen kethüdadan sonra yer aldığını göstermektedir.

Kayıkçıların usta olanları yanlarına kayıkçılığı öğretmek için şakird denilen bir nevi çıraklar almaktadırlar. Ancak başkethüda ve iskele kethüdalarının bilgileri olmadıkça kefilsiz, ecnebi şakird alınması nizama aykırıdır⁷².

Aylakçılar hususunda çok teferruatlı bilgiler bulunmamasına rağmen bunların kayık sahibi olmayan ve iş çıktıkça başkasının kayığında çalışan meslekten kayıkçılar olduğu yoklama defterlerindeki bilgilerden anlaşılmaktadır. Yani, sıradan, vasıfsız amele konumunda değildirler. Ayrıca diğer kayıkçılar gibi belli iskeleleri bulunmaktadır ve tüm kurallar bunlar için de geçerlidir. Nitekim yoklama defterlerinin bazılarında aylakçı oldukları belirtilmeden yazılmış olmaları, kethüdanın aylakçılar da dahil olmak üzere tüm kayıkçılara kefil olması bunu göstermektedir.

2. Yükümlü oldukları vergiler, (Kürekçi, kürekçi bedeli)

Tersane Ocaklığı denilen vergi türleri içinde yer alan ve devlete ait gemilerde kürek çekmeyi ifade eden kürekçi, diğer esnaf gruplarından olduğu gibi kayıkçı esnafından da her sene toplanmaktadır.

Osmanlı Devleti'nde Tersane için gerekli olan şeyler ocaklık olarak çeşitli mahallere taksim olunmuştur⁷³. Bu şekilde Tersane'nin bütün levazımatı temin

⁷⁰ BOA, Cev. Bid. 6639, I S.1174/12 Eylül 1760

⁷¹ Ergin, Osman Nuri, Mecelle-i Umur-ı Belediye, İstanbul 1338, c. I, s. 578

⁷² BOA, İst. Ah. I, s. 83, h. 379, B.S.1156/5-15 Nisan 1743

⁷³ Uzunçarşılı, İ. H., Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, s. 448

olunmaktadır. Ocaklık kürekçi, Osmanlı Devleti'nde tatbik edilmekte olan örfi tekalif (avarız) karşılığında toplanan bir vergi çeşididir⁷⁴.

Tersane ocaklığı denilen vergilerin İstanbul ve tabi olan yerlerden alınan kürekciyan, bedel-i lağım, ve bedel-i yave olduğu 1730 tarihli bir belgede kaydedilmiştir⁷⁵. Bazı yerlerde bu verginin katran, kürek, kendir, ahen-i ham olarak alındığı görülmektedir. Ayrıca devlet bazan belli hizmetler veya bedeller karşılığında bir takım kimseleri avarız-ı divaniye ve kürekçi bedellerinden muaf tutabilmektedir. Mesela, Hassa kayıkların bakımı için gerekli üstübü ve don yağı gibi malzemeler vergilerden muafiyetleri karşılığında bazı özel şahıslardan temin olunmaktadır. Nitekim, 1622 Temmuzunda, Hassa kayıklara her sene sekizer kantardan kırk kantar üstübü veren beş kişiye, avarız-ı divaniye, kürekçi ve diğer vergilerden muafiyet tanındığı belirtilmekte ve bu muafiyete uyulması istenmektedir⁷⁶. 1637 senesinde de, Hassa kayıklara don yağı veren beş kişiye avarız-ı divaniye ve kürekçi bedellerinden muafiyet tanındığı tekrar belirtilmektedir⁷⁷. Mavnacılar da kürekçi bedeli yerine lağımçı akçası verebilmektedir. Kumkapı'da kömür ve taş çeken oniki mavnacı sefer-i hümayun için lağımçı verecekleri halde peremeciler kethüdasının kendilerinden ayrıca kürekçi akçası istediğini şikayet ettiklerinden 1638 Nisanında bunlardan kürekçi akçası alınmamasına dair bir hüküm yazılmıştır⁷⁸. Ayrıca, kayikhane-i hümayuna gerekli küreklik ağacın da yine böyle karşılandığı malumdur⁷⁹.

Kürekçi bedelleri önceleri aynı olarak alınan bir vergi türü olmakla birlikte daha sonra bedelinin alındığı görülmektedir. Kayıkçıların onsekizinci asra kadar aynı olarak bu vergiyi ödemeleri gerekmektedir. Halbuki aynı dönemde diğer esnaftan bazılarının bedel verdikleri bilinmektedir⁸⁰. Kürekçi akçası reayadan avarızhane sayısına göre toplanmaktadır. Bu verginin toplandığı bilinen en eski tarih 1449-1500 yıllarıdır⁸¹. İstanbul avarızhane sayısını belirterek, kürekçi bedelinin toplanmasına dair İstanbul Şeriye sicilleri'ndeki muhtelif defterlerde kadılara hitaben yazılmış pek çok hüküm bulunmaktadır⁸².

⁷⁴ Bostan, İdris, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, Ankara 1992, s. 187.

⁷⁵ BOA, Cev. Bhr. 9829

⁷⁶ İŞS, 1/5, s. 18, h. 124, 23 Ş.1031/3 Temmuz 1622

⁷⁷ BOA, MD, 88, s. 66, h. 167

⁷⁸ a.g.b., s. 13, h. 30

⁷⁹ BOA, İst. Ah. 4, s. 107, h. 327, B.Za.1169/6-16 Ağustos 1756

⁸⁰ İŞS, 2/56, s. (arka kapak iç yüzü), 15 M.1103/8 Ekim 1691

⁸¹ Bostan, a.g.e., s. 187

⁸² İŞS, 1/11, vr. 94a; 1/19, vr. 200b, 202a; 2/3, vr. 139a, b; 2/5, vr. 232b; 2/16, vr. 192a, 194b; 2/17, vr. 195b; 2/19, vr. 152a; 2/22, vr. 197b, 198a; 2/24, vr. 191a, b; 2/25, vr. 169b, 170a; 2/27, vr. 1a, 185b; 2/28, vr. 195b, 196a; 2/29, vr. 193a, 197b; 2/32, vr. 112a; 2/35, vr. 223b.

Bu kürekçiler seçilirken yarar ve yerli kefillerinin olmasına, güçlü, kuvvetli, işe yarar ve genç olanlarından alınmasına dikkat olunup, hasta, çocuk, deli ve kefilsiz olanlarının yazılmamasına itina olunmaktadır. Yine, Kadıların yazdıkları bu kürekçilerin aynı olmasına ve bedel alınma ihtimaliyle eksik yazılmamasına dikkat olunması ve Tersane'ye teslim edildiğinde Tersane Emni'nden mühürlü temessük alınması gerekmektedir. Kürekçilerin vaktinde Tersane'ye teslimine de devlet büyük önem vermektedir⁸³.

Tespit olunan bütün kürekçi bedeliyle ilgili kayıtların Mevkufat Kalemi'nden çıkarıldığı görülmektedir⁸⁴. Nitekim Mevkufat Kalemi defterleri arasında Kürekçiler defteri ve Avarız defterleri de bulunmaktadır⁸⁵. Kürekçi ve avarızla ilgili vergilerin mevkufat defterlerinde kayıtlı olup bu defterlere göre toplanması başlangıçtan Tanzimata kadar hemen hemen aynı şekilde devam etmiştir⁸⁶.

Onaltıncı asırdan ondokuzuncu asra kadar avarız ve kürekçi toplanmasına dair fermanların üslubu da çok az bir farklılıkla aynıdır ancak miktarlarda veya yapılan zamlarda farklılıklar olmaktadır⁸⁷.

Devletin en çok önem verdiği hususlardan birisi kürekçinin ya da bedelinin temin edilmesi olmakla birlikte zaman zaman Donanmaya gerekli kürekçi sıkıntısı çekildiğine rastlanmaktadır⁸⁸.

19 Nisan 1677 tarihinde İstanbul ve etrafında olan iskelelerden tahsil olunması gerekli kürekçi sayısı yüz on neferdir. Ancak bu tarihten önceki bir kaç senede bunun ancak elli kadarının tahsil olunabildiği belirtilmektedir. Nitekim kürekçi bedelinin tümünün tahsil olunamaması sebebiyle İstanbul ve etrafı iskelelerindeki bütün kayıkçıların sayımı yapılarak yüz on nefer kürekçi verilmesinin toplam sayı ile orantılı olarak makul olduğu ve tahsil olunması gerektiğine işaret olunmaktadır⁸⁹. Bu

227a, 228a; 2/36, vr. 253b; 2/37, vr. 35a, 39a, 95a; 2/39, vr. 284b, 287b, 288a, b; 2/47, vr. 233a, b; 2/56, vr. 102a

⁸³ İŞS, 1/22, vr. 188b-1, 19 B.1107/23 Şubat 1696

⁸⁴ BOA, KK. 7425, s. 11 "kürekçi tahsil olunmak üzere tahrir-i cedid defteri düstürü'l-âmel ve ma'mûlun bîh tutulup mevkûfât defterlerinde hıfz olunmak"; BOA, Cev. Bld. 3455, "Derûn-ı 'arduhâlde olan husûş için (kürekçi bedeli) emr-i şerif verildiği kaydı Mevkûlât'da bulunmamıştır ferman sa'âdetlü sultânın hadretleriniñdir fi 26 Z. 1130."

⁸⁵ Uzunçarşılı, I. H., Merkez ve Bahriye, s. 348, 357

⁸⁶ İŞS, 1/213, s. 2, 5 Za.1246/17 Nisan 1831

⁸⁷ İŞS, 1/213, s. 2, 5 Za.1246/17 Nisan 1831, s. 18, 1 Z.1248/21 Nisan 1833, s. 46, 23 Z.1253/20 Mart 1838

⁸⁸ Selaniki Mustafa Efendi, Tarih-i Selaniki, (haz. Mehmet İpşirli), İstanbul 1989, s. 377

⁸⁹ BOA, KK. 7425, 15 S.1088/19 Nisan 1677, "Mahallinde hıfz olunup mücebince tahsil olunmak için hüküm virile deyu buyruldu. Fi 15 Safer 1088., İstanbul ve etrafında olan iskelelerde kayıkçı ve peremeci tayifesiniñ kadîmden yüz on nefer kürekçileri olup lakın murûr-ı eyyâm ile

hususda İstanbul kadısına yazılan fermanla yüz on nefer kürekçinin derhal toplanarak Tersane-i Amire'ye teslimi bildirilmektedir⁹⁰. Bu tarihten sonra Tersane-i Amireye teslim edilen peremeci esnafına ait kürekçi sayısında artma olmuşsa da 110 kürekçiye ulaşamamıştır. Mesela 1683-84 (1094-95) senesinde 108, 1693-94 (1105) senesinde 96 aynı kürekçi teslim edilmiştir. Peremeci esnafından istenen 110 kürekçi adedi 1646-1690 senelerinde değişmemiştir⁹¹. 1691 (1103) senesinde toplanması istenen kürekçi sayısı ise kayıkçılardan aynı yüz ve kayıkçılar kethüdasından aynı bir kişidir⁹². Her baharda denize açılacak Donanma-yı hümayun kadırgaları için eskiden beri her sene alınması mutad olan aynı kürekçi, İstanbul ve etrafı iskeleleri kayıkçı, peremeci ve mavnacı esnafı için 1695-96 (1107) senesine mahsuben doksanbeş neferdir. Ayrıca kethüdalık için de bir aynı kürekçi verilmesi gerekmektedir⁹³. Zaten tamamı genellikle toplanamayan kürekçi sayısının daha sonraki yıllarda resmi olarak da düşürüldüğü görülmektedir. Nitekim 26 Nisan 1735 (3 Z.1147) tarihinde 1735-36 (1148) senesine mahsuben İstanbul ve etrafı iskeleleri kayıkçıların vermesi gerekli aynı kürekçi sayısı yetmişiki buçuk ve bir rubu nefer olarak belirlenmiştir. Her kürekçi için verilmesi gereken bedel ise otuz kuruşdur. Ayrıca bu verginin çeşitli sebeplerle alınamadığı mümtene nefer olarak geçen aynı kürekçi sayısı onbeşdir. Devletin yaptığı yirmibeş kuruş zam ile 1735-36 (1148) senesinde İstanbul kayıkçı esnafının vereceği toplam kürekçi bedeli ikibinaltıyüzellibuçuk kuruşdur⁹⁴.

ba'dı iskele terakkî ve ezyâd ve ba'dısı tenezzül bulup yüz on nefer kürekçiden bir kaç seneden beri ancak ellışer neferi tahşil ve gayrisi tahşil olmayup miriye darar olmağla şâdir olan emr-i şerif mücebince Tersâne-i Âmiri Emîni Yûsuf Efendi kulları ma'rifetiyle tahrir ve hâlâ İstanbul kâdisi Efendi dâ'ilerinin hâkîpâlarına 'ard eylediği kayıkçı ve peremeci tâyîfesinin her sene Donanma-yı Hümâyûn için virdiklen yüz on nefer kürekçinin tahrir-i cedid defteridir. İstanbul ve Eyûb ve Hâşkôy ve Töbhâne ve Kâsımpaşa ve tevâbi'inde vâkî on yedi iskelede beşer çifte kayıktan birer çifte kayık ve peremeye ve mâvûnaya varınca ma'rifet-i şer'le defter olundukda bir-cümle sekiz yüz seksen yedi re'âya ve beşyüz yetmiş bir 'askeri kayığı tahrir olunmuş 'askeri kayıkları dañrî kâr u kış için olup sâyr eşnâf gibidir bu takdîrce cümle iskelelerde biñ dört yüz elli sekiz kayık olur kadimden defterlerde mu'kayyed yüz on nefer kürekçi ziyâde olmayup ve yüz on nefere kesr gelmeyüp tamâmen cem' ve tahşil olunmak üzere her on üç rubu' kayığa bir nefer kürekçi düşer hâlâ tahrir olunduğu üzere her iskelede mevcûd beş çifte kayıktan bir çifte peremeye varınca her on üç rubu' kayık ve peremeden tahammüllerine göre a'lâ ve evsat ve ednâ i'tibârî ile kethüdâları ve yigitbaşlıları ve ihtiyârları ma'rifetleriyle bir nefer kürekçi tahşil olunmak üzere tahrir-i cedid defteri düstûrîl-'amel ve ma'mûlun bih tutulup mevkûfât defterlerinde hıfz olunmak fermân buyurulur ise fu'karâyâ te'addi olunmadığından gayri kadimden tahşil olunugelen yüz on nefer kürekçiye noksân gelmeyüp tamâmen tahşil olunmagla miriye dañrî nef'i olur fermân sa'âdetlû sultânımîdîr.

Emir ve defter-dâde li 15 Safer sene 1088. "

⁹⁰ İŞS, 2/28, s. 194, 22 S.1088/26 Nisan 1677

⁹¹ Bostan, a.g.e., s. 201, 202

⁹² İŞS, 2/56, vr. 104b-3, 15 M.1103/8 Ekim 1691

⁹³ İŞS, 1/22, vr. 188b-1, 19 B.1107/23 Şubat 1696

⁹⁴ BOA, Cev. Bhr. 10639, 3 Z.1147/26 Nisan 1735

1786 (1201) tarihinde de bu miktar aynıdır⁹⁵. Yalnız tahsili mümkün olmayan onbeş nefer kürekçi bedeli bu miktara dahil edilmemiştir. Bundan da 1735 (1147) senesinde⁹⁶ bir takım sebeplerle kürekçi bedeli vermekten muaf olan kimselerden de bu bedelin alınmasına çalışıldığı fakat daha sonra ki belgelerde görüldüğü gibi bunun mümkün olamadığı anlaşılmaktadır. Bu yüzden onbeş kişinin vereceği meblağ çıkarıldığında 1786 (1201) senesinde iki bin yüz seksen iki buçuk kuruş kürekçi bedeli tahsil edildiği anlaşılr.

Bu iki belge arasındaki elli dört sene zarfında kürekçi bedelinin artmaması çok enteresandır. Çünkü bunun ellidört sene zarfında kayıkçı sayısında bir artışın olmamasını gerektirdiği açıktır. Başka bir sebep kefilsiz kayıkçıların çoğaldığı ya da devletin kürekçi bedeli tahsilini çok sıkı tutmadığı varsayımdır. Kürekçi bedeli tahsiline dikkat edilmediği varsayımı daha önce verilen örneklerde görüleceği gibi kayıkçılardan istenen kürekçinin hiç bir zaman tam miktarlarda alınamadığını gösterdiğinden daha mümkündür. Ayrıca ellidört sene boyunca verilecek her bir kürekçi başına düşen otuz kuruş bedel de artmamıştır.

Kayıkçı esnafı diğer esnaf gurupları arasında mühim bir yekun teşkil etmektedir. Nitekim 1730 (1143) senesinde İstanbul'da bedeli para olarak verilen kürekçi sayısı üç yüz yetmiş dört buçuktur⁹⁷. 1735-1786 (1147-1201) yıllarında ise sadece İstanbul ve etrafı kayıkçılarının her sene bedelini vereceği kürekçi sayısı yetmiş iki buçuk ve bir rubu'dur⁹⁸. Kayıkçı esnafının kürekçi vergisine göre büyük bir yekun teşkil ettiğini, yine kalabalık bir esnaf grubunu oluşturan hamallarla mukayeseleri doğrulamaktadır. 8 Ekim 1691 (15 Muharrem 1103)' de kalabalık esnaf gruplarından olan hamalların vereceği kürekçi sayısı kırk kişidir⁹⁹. Bu tarihte kayıkçı ve peremecilerin aynı kürekçi sayısı 101 kişidir¹⁰⁰ ve kayıkçıların İstanbul esnafı arasında en kalabalık grubu oluşturduklarına örnek teşkil etmektedir.

⁹⁵ BOA, Cev. Bhr. 9229, Bu tarihte kürekçi bedelinin toplanması hususunda emir yazılması için verilen tezkirenin sureti şöyledir: " Berâ-yı kürekiyân-ı esnâf-ı kayıkiyân ve peremeciyan ve mavnaciyan der-iskelehâ-ı etrâf-ı İstanbul 'an ocaklık-ı Tersâne-i 'Âmire 'an vâcib sene 1201. . 1201 senesine mahsûb olmak üzere Tersâne-i 'Âmire ocaklıklarından İstanbul ve etrâflarında olan iskelelerin mumteni' olan onbeş neferinden mâ'adâ tahsili iktiza yetmişiki buçuk ve bir rubu' aynı küreklerinin her bir neferinden otuzar gurus bedelleri kayıkçılar kethüdâsı zide kadruhu ma'rifetiyle cem' ve tahsil olunmak akdem gelmegin mubâsirâ yedine verilen mühürlü ve nişanlı mevkutat defteri şüreti mücebince cem' ve tahsil ve teslim-i Tersâne-i 'Âmire etdirile deyu şurûtuyla emr-i şerif yazılmaga işbu tezkire verildi. "

⁹⁶ BOA, Cev. Bhr. 10639, 3 Z.1147/26 Nisan 1735

⁹⁷ BOA, Cev. Bhr. 9829

⁹⁸ BOA, Cev. Bhr. 9229, 10639

⁹⁹ İŞS, 2/56, s. (arka kapak iç yüzü), 15 M.1103/8 Ekim 1691

¹⁰⁰ İŞS, 2/56, vr. 104b-3, 15 M.1103/8 Ekim 1691

İskelelerin vereceği kürekçi sayısı her iskelenin kayıkçı sayısı ile orantılı olarak tespit edilmektedir. 1677 yılında her on üç ve rubu* kayığa bir kürekçi düşmektedir. Bu dönemde kayık ve peremenin durumuna göre yüksek, orta ve düşük miktarlarda kürekçi bedeli tahsil olunacağı belirtilmekle beraber her bir kürekçi bedeli için verilecek para miktarının bütün iskeleler için aynı miktarda olduğu daha sonraki yıllardaki belgelerden anlaşılmaktadır. 1718 (1130) senesinde Hasköy iskelesinde seksendokuzu reaya, onbiri askeri olmak üzere yüz kayıkçı mevcut olup bedelini vermeleri gerekli kürekçi sayısı yedidir¹⁰¹. 1776 (1190) senesinde Cibali ve Unkapanı iskelelerinde ellialtı reaya, otuzu askeri olmak üzere seksenaltı kayıkçı mevcut olup bedelini vermeleri gerekli kürekçi sayısı altıdır¹⁰². Bu örneklerden anlaşıldığı gibi takriben ondört, onbeş kişiye bir kürekçi isabet etmektedir.

Kürekçi bedellerinin bazan esnaf arasında problemlere yol açtığı görülmektedir. 26 Kasım 1718 (3 Muharrem 1131) tarihinde, Hasköy iskelesinde beş on kayık yaptırıp kiraya veren bazılarının, kendilerinden kürekçi bedeli istendiğinde askerilik iddiasıyla vermekten kaçınmakta olduklarını diğer kayıkçılar şikayet etmektedir. Bunun üzerine askeri ya da rençberan bütün kayıkçıların kürekçi akçasını vermesi gerektiği bildirilmiştir¹⁰³.

Yolcu taşıyan kayıkçıların gümrük akçası vermemesi gerektiği düşünülmeyle birlikte, 1593 senesinde, Üsküdar kayıkçılarının Divan'a gelip, eskiden beri gemilerinin ve kayıklarının gümrüklerin ve kantar akçaların verdikten sonra Üsküdar'da olan iskelelere yanaşagelmışler iken hâlâ İstanbul muhtesibi ve Unkapanı'nda olan Yayabaşının mal hırsıyla kendilerine zulmedip çok miktarda akçalarını aldığını şikayetlerine ve bu şikayet üzerine fazla akça alınmasının yasaklandığına dair bir belgeden diğer kayıkçılardan ayrıca gümrük alındığı anlaşılmaktadır¹⁰⁴.

Ondokuzuncu asır ortalarında ise her kayıkçı, tezkere (çalışma izni) alabilmek için, kayıkçıbaşının defterine ismini kaydettirip, evliyse sekiz, bekarsa onaltı kuruş aylık vergi vermeye mecburdur. Kayıkçıbaşı bu tutarın hesabını İhtisab'a bildirmektedir. Devlet bu gelir kolunu İhtisab'a iltizama verir ve gerçek değerinden daha az olan miktar devlete ödendikten sonra, artan kısım Galata polis müfettişiyle paylaşılır. Kayıkçılar ayrıca yanaştıkları iskelelerin ustalarına, geçimini temin etmesi için aylık bir kaç para vermektedirler¹⁰⁵.

¹⁰¹ BOA, Cev. Bld. 3455, 2 M.1131/26 Kasım 1718

¹⁰² BOA, Cev. Bld. 4328, 24 Ca.1190/11 Temmuz 1776

¹⁰³ BOA, Cev. Bld. 3455

¹⁰⁴ İSS, 6/87, vr. 196b-1, C.B.1001/22 Nisan-2 Mayıs 1593

¹⁰⁵ White, a.g.e. c. I, s. 52

3. Kayıkçıların askeriliği

Osmanlı askeri gruplarının zamanla ticaretle uğraşmaya başlamaları ve neticede askerlikten çok esnaflık mesleğini icra edenleriyle, askeri hiç bir vasfı olmayan ancak askeri her hangi bir gruba kaydolarak askeri vasfını kazananlardan, her iki grup içinde bulunanlar, herhangi bir ayırım yapılmaksızın askeri esnaf olarak nitelenebilirler.

Askeri gruplar arasında ticaretle uğraşan kimselere erken bir dönem sayılabilecek onaltıncı asırda bile rastlanmakta ve hatta sefer olduğunda İstanbul'da esnaf kıtlığı dahi olabilmektedir¹⁰⁶.

Herhangi bir esnaf grubundan biri askeri ocaklardan birine kaydolabilmektedir. Yeniçeri ortalarının çorbacıları, odabaşları, ustaları tarafından belli bir ortaya kaydı yapılan kişinin eline sofa tezkeresi denilen ve yeniçeri olduğunu belirten mühürlü bir belge verilmektedir. Bunlar da kollarına, pazularına kaydolundukları ortanın nişanını dövdürerek, bu ortaya mensubiyetlerini göstermektedirler. Özellikle kayıkçılar ve hamalların bu ortalara kaydoldukları bilinmektedir. Kayıkçılar ayrıca Tersane Çavuşlarından aldıkları tezkerelerle kalyoncu yoldaşı olabilmektedir¹⁰⁷. Ocaklara kayıtlı olma dışında, esame satışlarıyla Yeniçeri olunması da çok geneldir. Esnafın askeriliği, özellikle Yeniçerilerin düzeninin tamamen bozulduğu onsekizinci asır ortalarından yıkılışlarına kadar geçen sürede esnaf teşkilatlarına da çok zarar vermiş, bu gruplara söz dinletmek, narin uygulanması ve korunması mümkün olmamış¹⁰⁸, kethüdalar eski itibarlarını yitirmişlerdir. Hiçbir şart gözetilmeden yeniçeriliğe kabul edilen¹⁰⁹ bu gibi kimseler seferlerde bile kendi menfaatleri peşinde koşmuşlardır¹¹⁰.

Askeri sınıflara mensup olup da esnaflık yapan kimselere kayıkçı esnafı içerisinde çok fazlaca rastlanmaktadır. Askeri olanların esamelerini sivil kimselere satmalarının bu sayıyı kabarttığı düşünülebilir. III. Selim yevmiyeleri mahlûlden yani boşalan kadrolardan verilmek üzere Ocakların her ortasına yeniden onar topçu yazılmasını emrettiğinde mahlul olmadığı ve mahlulün beklenmesiyle yirmi otuz sene geçebileceği kendisine söylenmiş ve bunun üzerine çıkarılan bir hatta durumun boyutları şu cümlelerle ifade edilmiştir. "Allah Allah ! Bu ne keyfiyettir ? Herşeyde hak setrolünmüş. Traş için huzuruma gelen berberlerden ikisi topçu esamemiz var deyu naklettiler. Asker denilse ne yapalım sefere girecek vazifelü askerimiz yok

¹⁰⁶ Selaniki, a.g.e., s. 615, 616

¹⁰⁷ Koçu, İst. Ans., İstanbul 1971, c. X, s. 5327

¹⁰⁸ Ergin, a.g.e., c. I, s. 619

¹⁰⁹ Fındıklılı Süleyman Efendi, Şemdani-zâde Fındıklılı Süleyman Efendi Tarihî. Mür'it-tevârih . (yay. Münir Aktepe), İstanbul 1980, II.B, s. 7, 8

¹¹⁰ a.g.e., s. 54, 55

deniliyor. Buna bir çare denilse şimdi vakti değildir, Ocaklara taarruz olunmaz deniyor. Biz demeyiz ki herkesin elinden alınsın, amma mahlul oldukça ehline verilsin. Eğer bu söz hak değilse razı olunmasın; hakka razı olup muin olmayanı Allah kahreylesin! İşte böyle böyle memleket elden çıkıyor¹¹¹." Esamelerin ticari bir meta gibi alınıp satıldığına arşiv kaynaklarında da esame kasr-ı yedi adı altında sıklıkla rastlanabilmektedir.

Özellikle kayıkçı esnafı içinde askeri sınıflardan olup esnafılık yapan kimselerin çokluğu dikkat çekmektedir. 1790'lardaki durumu gösteren bir bilgiye göre kayıkçıların hemen hemen çoğu bostancı veya yeniçeridir. Ayrıca dükkancılar ve esnafın da büyük bir bölümünü yeniçeriler oluşturmaktadır¹¹². Yine, askeri ocakların bulundukları yerlerde kayıkçıların hemen hemen tamamının askeri olduğunu söylemek mümkündür. Mesela, 1792 tarihinde Tophane-Sirkeci iskelesindeki yüzdokuz kayıkçı Topçu sınıfına mensuptur. Ayrıca Tophanedeki diğer iskelelerde de bostancı olan kayıkçılar mevcuttur¹¹³.

Yapılan sayımların bazılarında askeri olan kayıkçıların isimleri yanında mensubu bulundukları ocak ve bölük numaraları ya da diğer belirtici ibareler yazılmaktadır. Bu bilgilere nazaran askeri olanları Cebeciler, Topçular, Bostancılar, Yeniçerilerin diğer bölükleri, Tersane ve Bostancı mütekaidleri, Sekbanlar ve sair gruplar oluşturmaktadır ki bunların çoğu Yeniçeri ve cebeci bölüklerindendir¹¹⁴.

Onyedinci asırda kayıkçıların yarı yarıya sivil ve askeri olduğu halbuki onsekizinci asırda bu oranın askeri olanlar lehine bozulduğu gözlenmektedir. Ancak ondokuzuncu asır başında, askeri kayıkçıların sayısı yarıdan daha aza düşmüştür. Nitekim, 1677 senesinde İstanbul iskelelerinde çalıştırılan 1366 kayıktan 577'si askeri olanlara, 789'u ise reaya yani sivil olanlara aittir. 789 kayığın yaklaşık 100 kadarının gayr-i müslimlere ait olduğu düşünülürse oranın yarı yarıya, hatta sivil olanların lehine olduğu söylenebilir¹¹⁵. 1751 senesinde ise Üsküdar ve Kadıköy iskeleleri haricindeki diğer bütün İstanbul iskelelerindeki 2852 müslüman kayıkçının, 2011'i kesin olarak askeri grubunda yer almaktadır. Tespit olunan askeri kayıkçı sayısını, ocak ismi, bölük numaraları ya da askeriliği kesin olarak belirten başka ifadeler bulunanlar oluşturduğundan bu sayının biraz daha artabileceği de muhtemel

¹¹¹ Karamursal, Ziya, Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler, Ankara 1989, s. 71

¹¹² Eton, W., A Survey of The Turkish Empire, London 1799, s. 282

¹¹³ BOA, D.BŞM. 41569, s. 12

¹¹⁴ BOA, D.BŞM. 3182, 3183; BOA, KK. 7438

¹¹⁵ BOA, KK. 7425

görülmektedir¹¹⁶. 1802'de yapılan sayım sonuçlarına göre ise 5151 müslüman kayıkçının 2063'ü askeri, 3088'i sivil kayıkçıdır¹¹⁷.

Kayıkçıların askeri sınıflara mensubiyeti, düzenlerinin kontrolünü güçleştirebilmektedir. Nitekim, Beşiktaş ve Ortaköy iskelelerinden İstanbul'a ve İstanbul'dan bu iskelelere bir çiftte kayık dolmuş ederse altı kişi, iki çiftte kayık dolmuş ederse on kişi alıp, bundan fazla yolcu alınmayacağına dair bütün kayıkçıların kefilî alınmıştır. Buna rağmen kadı, bu kayıkçıların çoğunun Hassa bostancılarından olması sebebiyle bu düzenin uygulanabilmesi için durumun Bostancıbaşı Ağa'ya ferman olunması gereğini vurgulamaktadır¹¹⁸.

4. Gedik sistemi ve kayıkçı esnafı arasında uygulananı

Kayıkçı esnafı arasında da diğer esnaf gruplarında olduğu gibi gedik sistemi mevcuttur. Gedik, sanatın icrası ve ticaret yapabilme yetkisi anlamını taşımaktadır¹¹⁹. Ayrıca ticaretin yapımında kullanılan herşey de gedik kapsamı dahilindedir. Gedik sisteminin koruyucusu bizzat her esnaf grubunun üyeleridir. Aralarına fazladan giren her kişinin kendi kazançlarını engelleyeceği düşüncesiyle esnafın sayısını muhafaza etmeye çalışmaktadırlar. Buna rağmen iltimaslarla gediklere haksız eklemeler yapıldığı da muhakkaktır. Nitekim 28 Şubat 1764 tarihinde Hasköy ve tabi olan iskelelerin kethüdası, Eyüp iskelesi kethüdası ve başkethüda, nizamlarına aykırı olarak sanatlarıyla alakalı olmayan kimselerin rica ve şefaata ile kayık ihdas ederek iskelelerine girdiklerini, kötü hareketlerinden müşterilerin rahatsızlık duyduğunu ve bunların yüzünden kendilerinin sorgulandığını belirtiyorlar. Hatta yeni kayıkçı ve kayık alınmaması yani gediklerinin muhafazasına o denli önem veriyorlar ki içlerinden biri öldüğünde ya da yeri boşaldığında yeni kayıkçı alınmamasını ve Tersane-i Amire ocaklığına noksan gelmemek üzere gereken hisseleri kendilerinin karşılayacağını belirtiyorlar¹²⁰. Yine 11 Temmuz 1776 tarihli bir belgede Unkapanı piyade kayıkçıları altmışbeş adetten fazla kayık istemedikleri halde bazılarının rica ile iskelelerine tekrar kayık sokmaya çalıştıklarını şikayet ediyorlar ve gerekçe olarak da böyle ne olduğu bilinmeyen kimselerin kayıkçı olmalarının müşterilerin haremelerini siyanetini güçleştireceği, kayıkta unutulmuş eşyaların kaybolma tehlikesini ortaya

¹¹⁶ BOA, KK, 7438

¹¹⁷ Bel. Ktp., M. Cevdet, B. 8

¹¹⁸ İŞS, 1/24, vr. 22b-3, 12 Za.1138/12 Temmuz 1726

¹¹⁹ Ergin, a.g.e., c. I, s. 652

¹²⁰ BOA, Cev. Bld. 3980, 25 Ş.1177/28 Şubat 1764

çıkarcacağı ve bu gibi durumlarda zabitlerce kendilerinin sorgulanacağı hususlarını gösteriyorlar¹²¹.

Gedik adedinin artışına zaruri durumlarda devlet tarafından izin verilebilmektedir. Ayrıca gediklerin devri hususu da devletin iznine bağlıdır. 1789 yılında, Hasköy iskelesinde mevcut sahra mavnalarından onikisinin mutasarrıfı vefat ettiğinden bu gedikler başka birine izin ile tevcih olunmuştur. Bu iskeledeki sahra mavnalarının sayısı eskiden beri altmışbeş iken bunlar kafi gelmediğinden 1756/57 (1170) senesinde Kapan naibine aylık beş kuruş vermek şartıyla otuzbeş mavna yapımına daha izin verilmiştir¹²².

Gediklerin kaldırılmasına dair ilk teşebbüs III. Selim tarafından yapılmış ancak zamanında mümkün olmamıştır¹²³. Tanzimat ile gedik nizamı kaldırılmış, dükkan açma, tezgah kurma, yanına dilenildiği kadar çırak alma serbest bırakılmıştır. Ancak eski gedik sahiblerinin hakları da devam ettirilmiştir. Kayıkçı ve hamal esnafı gedikleri ise meslek birlikleri ile birlikte Cumhuriyete kadar devam etmiş ve aralarına bir yabancıyı sokmamışlardır¹²⁴.

5. Kefalet sistemi ve kayıkçı esnafı arasındaki uygulaması

Osmanlı dönemi beledi nizamının devamı ve daha genel olarak şehir düzen ve asayişinin sürdürülmesi, asırlar boyunca oto-kontrol mekanizmaları yaratılarak mümkün olmuştur. Bu düzende herkes birbirinden sorumludur ve bu sebeple fertlerin toplumsal hayatın kuralları dışında yaşamaları bir hayli zor olup, sosyal ilişkilerinde daha dikkatli olmak zorundadırlar. Toplumsal hayatın kurallarının denetiminin bizzat halk tarafından yapılmasına ve yapıldığına dair pek çok kayıtlar bulunmaktadır. Nitekim 27 Ekim 1567 tarihli, Haslar kadısına yazılan bir hükümle, Eyüp'de içki içenlerin, kötü işler yapanların, fahişelerin çoğaldığı, bunların yakalanarak kiminin ihracı ve kiminin hapsedilmesi ve mahalle kethüdaları ile imam ve müezzinlerine böyle fahişe ve ehl-i fesad kimseleri mahkemeye haber vermelerinin tenbihi ile bundan sonra böyle kimseler yakalandığında mahalle halkının sorumlu tutularak hakarete uğrayacakları bildirilmektedir. Ayrıca kötü işleri sabit olanlar genellikle askeri olup, bunların dirliklerinin kesileceği ve subaşılardan hırsız ve fahişeleri tuttuklarında sadece paralarını alarak serbest bıraktıkları, bundan böyle mahkemeye getirmelerinin tenbihi ve dinlemezlerse Divan'a arzı, esnafın narh-ı ruzi üzere alım-satım yapmaları, aksine

¹²¹ BOA, Cev. Bld. 4328, 24 Ca.1190/11 Temmuz 1776

¹²² BOA, Cev. Bld. 5944, 17 C.1203/15 Mart 1789

¹²³ Ergin, a.g.e., c. I, s. 654

¹²⁴ Koçu, İst. Ans., İstanbul 1973, c. XI, s. 6070

hareket edenlerin şerle haklarından gelinmesi ve kefilsiz hiç kimsenin bırakılmaması emrolunmaktadır¹²⁵. Örnekte görüldüğü gibi kefil alınması, mahalle halkının denetimin yürütülmesinden doğrudan sorumlu tutulması ve buna zorlanmaları fertleri sosyal hayata iştirak konusunda daha duyarlı kılmaktadır. Yine, herhangi bir yerde bulunan bir cesedin ölüm sebebinin bilinmemesi o civardaki halktan diyet öşrü alınmasına sebep olmaktadır. 1744 senesinde Pendik halkından böyle bir diyet alınmış fakat halk boğulan şahsın kendiliğinden suya düşerek boğulduğunu söylediğinden, kanunen kendiliğinden suda boğulan, yanan, attan, ağaçtan, arabadan, kayadan düşen, yıldırım çarpan, dağda canavar paralayan ve duvar altında kalandan öşr-i diyet alınamayacağına dair bir hüküm çıkmıştır¹²⁶. Bu hususta Kağıthane halkı, Kağıthane nehrine yaz aylarında elbise yıkamaya gelen bazı kimselerin nehre düşerek boğulduklarında kendilerinden keşif akçası talep olunduğunu şikayet etmektedir¹²⁷. Uygulamada bir takım aksaklıkların mevcudiyetiyle birlikte bu tip uygulamaların halkı çevrelerine karşı daha dikkatli yaptığı da açıktır. Onyedinci asır ortalarında yürürlükte olduğu söylenen bir kanuna göre herhangi bir kimse sokakta bir Türk, bir hristiyan ya da bir yahudi ölüsüne rastlarsa ve onu kimin öldürdüğünü bilmezse kapısının önünde bulduğu ölünün kanını ödemek zorunda olup, bir adamın kanının bedeli 500 kuruş ya da 45000 akçadır¹²⁸.

Önemli bir husus da onaltıncı asırda İstanbul sur kapıları iskelerine gelen ve gidenlerin kefillerinin sorulması ve yoklamalarının yapılmasıdır. Belgede de görüleceği gibi kefil istenmesi iç güvenliği sağlama gayesine dayanmaktadır¹²⁹. Bu asırda ana yerleşim birimi olarak sur içi düşünülmektedir ki bu, İstanbul'un en azından bu dönem için, Boğaz ve Galata'nın dışında müstakil bir durumu olduğunu hissettirmektedir. Daha sonraki asırlardaki trafiğin yoğunluğu düşünülürse bu

¹²⁵ BOA, MD, 7, s. 57 h. 155

¹²⁶ BOA, İst. Ah. 1, s. 209, h. 941, A.Ca.1157/12-21 Haziran 1744

¹²⁷ BOA, İst. Ah. 1, s. 130, h. 579, C.Ca.1156/12-22 Temmuz 1743

¹²⁸ Thevenot, Jan, 1655-1656'da Türkiye, (çev. Nuray Yıldız), İstanbul 1978, s. 162

¹²⁹ BOA, MD, 7, s. 529 h. 1513, 3 Z.975/30 Mayıs 1568 tarihiyle İskele eminine hitaben yazılan hükmün sureti şöyledir: "İskele Emîni Maksûd'a hüküm ki, Bundan iskeleden öte yakaya ve öte yakadan iskeleye geçüp giden kimesneler iskelede yoklanup nemakûle kimesne olub kefil ve sayır ahvâli mu'lûm olduktan sonra icâzet virilüp geçmekle ehl-i fesâd öte yakaya ve beru yakaya geçmeğe ruşsat bulmamagın dâbı olunurdu hâliyâ ba'dı kimesneler Kum ve Çatladı ve Ahûr ve gayri kapulardan geçüp yoklanmamağla ehl-i fesâd mu'dabbû olmadığı ilâm olmagın buyurdum ki vuşul buldukda bu hâbda gereği gibi mukayyed olup 'âdet-i kâdime üzere geçüp gidenleri iskelede yoklayup kefil alınmak lâzım olanları kefilsüz geçmeğe ruşsat virilüp ve âhar kapulardan olugelene muhâlif ve kânûna mugâyir kimesneyi geçirtmeyüp kapuları oğat dâbı ve hitz eyleyesin şöyle ki emr-i şerifime muhâlif yoklamadın âhar kapulardan adem geçüp ehl-i fesâd ruşsat bulup ma'dbû olmaya sende bilinür aña göre ikdâm ve ihtimâm eyleyüp başiret üzere üzere olasın."

uygulamanın geçerliliğini kaybettiği anlaşılabılır, ayrıca böyle bir uygulamanın devam ettiğine dair bir başka belgeye de rastlanılmamıştır.

Zaman zaman belli bölgelerde asayişin ihlal edildiği durumlarda da kefalet sistemine müracaat olunmaktadır. 27 Ağustos 1596 tarihli bir hükümle Galata ve Tophane'deki yerli ve evli olmayan Rum ve Ermenilerin peremeci, bakkal ve hamal oldukları ve bir takım karışıklıklar çıkardıkları gerekçesiyle kefile bağlanmaları bildirilmiştir. Üstelik bu iş o kadar sıkı tutulmaktadır ki Galata kadısına naibine itimat etmeyip, Galata Subaşısına bu işi yaptırması ayrıca belirtilmiştir¹³⁰.

Esnafın denetlenmesini sağlayan sistem ise her bir esnafın kefilinin olması zorunluluğudur. Osmanlı esnafının, kayıkçı esnafı da dahil olmak üzere, bütün gruplarından kefil alınmakta ve beledi nizam bir açıdan oto-kontrol sistemiyle yürütülmektedir. Esnaf arasındaki bütün problemler öncelikle kendi aralarında çözümlenmeye çalışılmakta mümkün olmadığı durumda kadıya ya da Divan-ı Hümayun'a müracaat olunmaktadır¹³¹. Kefile bağlı olma kayıkçı esnafı için olduğu kadar diğer esnaf gruplarında da çok önemlidir. Devlet sık sık kefilsiz esnaf olmaması için sayımlar yaptırmaktadır. Kefilsiz kayıkçıların alındığı iskeleler derhal uyarılmaktadır¹³².

Kayıkçıların kefile bağlanması esas olarak kethüdanın yetkileri dahilinde olup, bilgisi haricinde başkaları kefileme yapamamaktadır. Ayrıca kefile bağlanmaları bahanesiyle kayıkçılardan herhangi bir ücret talep olunamamaktadır. 2 Eylül 1583 tarihli bir hükümle, ehl-i örfden bazılarının daha önceki hükme aykırı olarak peremecileri ücret alarak kefilledikleri ve bu peremecilerin de kethüdalarına müracaat etmemelerinden dolayı karışıklık olduğu ve peremecilerin kefilleri bilinemediğinden ve gerekli olduklarında bulunamadıklarından bahisle, ehl-i örf ve saireden hiç kimsenin peremecilerin kefillenmesi işine karıştırılmayıp yegane yetkilinin kethüda

¹³⁰ Ahmet Refik, *Hicri Onbirinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 21, "Galata kadısına hüküm ki, Galata'da ve Tophane'de Rum ve Ermeni taifesinden niceleri sakın olup peremeci ve bakkal ve hammal olup nice fesadlar eyleyüp yanlarına kalup kefilleri olmamağın firar idüp ol asıllar kefile virilmek lazımdır deyu ilam olunmağın anun gibi yerlü ve evlü olmayup ergen olup halen hariçden gelmiş olanlar Galata subaşı marifetile kefile virilmek emir idüp buyurdum ki, vardukta bu hususa bizzat mukayyed olup nayibine itimat itmeyüp Galata'da ve Tophane'de anun gibi yerlü ve evlü olmayup ergen olup halen hariçden gelmiş olan Rum ve Ermeni taifesin Galata subaşı marifetile görüp her birisin kefile virdirüp anun gibileri kefilsiz kodurmyasın Amma mukayyed olup kefil bahanesile kimesneden bir akça ve bir habbe alınmaktan ziyade hazer eyleyesin şöyleki ihmal olunmağla subaşı ve nayibin ve sayırları bu bahane ile taife-i mezbureden akça aldıkları istima oluna sonra neticesi sana ayid olur bilmedim ve işitmedim dimiyesin arza muhtaç olanı yazup bildiresin fi 3 Muharrem 1005."

¹³¹ Kütükoğlu, M., "Osm. Esnaf. Oto-kont. M.", s. 57, 58

¹³² BOA, Cev. Bld. 6498, 12 Ş.1196/23 Temmuz 1782

olduğu bildirilmektedir¹³³. Nitekim onaltıncı asırdan ondokuzuncu asra kadar kethüdaların bilgisi dışında kefilleme yapılmadığı görülmektedir. Kefil alma sisteminde, kefaletin öyle bir sıralaması vardır ki zincirin bir halkası kopsa bile mutlaka sorumlu tutulacak birileri bulunacaktır. Kefalet sıralamasında öncelikle kayıkçılar, birbirlerine çoğunlukla ikişerli olarak, bazan da üçerli, dörderli ve daha fazla sayıda gruplar halinde kefil olup, daha sonra hepsi birbirlerine ve bunların hepsine ihtiyarları ve bunlara da kethüdaları kefil olur, bazı belgelerde kethüdaya da başkethüdanın kefil olduğu görülmektedir.

Kefalet sisteminde ihtiyarların ve kethüdanın durumuna ve kefil alınma esnasında bunun nasıl belirtildiğine dair 1792'deki kefalet defterinden detaylı olarak bazı bilgiler verilmiştir¹³⁴.

1792 yılında Kadıköy'den Anadolukavağı'na ve Rumelika-vağı'ndan Beşiktaş Taş iskele'ye kadar olan iskelelerin kefalet durumu

Kadıköy İskelesi: Kayıkçı sayısı 85, Kayıkçıların ihtiyarlarından sekiz kişi bütün kayıkçılara ve bunlara dahi kethüdaları kefil olmuştur.

Üsküdar, Büyük İskele ve Mumhane İskeleleri: Kayıkçı 395, İhtiyarlardan altı kişi bütün kayıkçılara, bunlara dahi kethüdaları Osman Ağa ve es-Seyyid Derviş kefil olmuşlardır.

Balaban mea Kavak İskelesi: Kayıkçı 45, İhtiyarlarından beş kişi bütün kayıkçılara bunlara dahi kethüda vekili Kahveci Derviş Hüseyin ve Kethüda Osman Ağa kefil olmuştur.

Salacak İskelesi mea İhsaniye: Kayıkçı 24, Kayıkçıların hepsi birbirlerine ve bunlara kethüdaları Halil Beşe ona da Başkethüdaları es-Seyyid Mehmed Ağa kefil olmuştur.

Ayazma İskelesi: Kayıkçı 81, İhtiyarlarından altı kişi hepsine onlara dahi kethüdaları Ahmet Çelebi kefil olmuştur.

Kuzguncuk İskelesi: Kayıkçı 25, Hepsine kethüdaları kefildir.

İstavros İskelesi mea Beylerbeyi: Kayıkçı 34, Bütün kayıkçılara kethüdaları el-Hac Ali ve ona da Ortaköy kethüdası Salih kethüda kefildir.

Çengelköy İskelesi: Kayıkçı 55, İhtiyarlarından altı kişi birbirlerine ve diğer kayıkçıların hepsine ve bunlara da kethüdaları kefil olmuştur.

¹³³ BOA, MD, 51, s. 20, h. 66

¹³⁴ BOA, ADVN, 881

Kandilli İskeleyi: Kayıkçı, 45, Kayıkçılar birbirlerine ve hepsine bölükbaşıları Ahmet Beşe ve kethüdaları Abdi Reis kefildir.

Anadoluhisarı İskeleyi: Kayıkçı 29, İhtiyarlarından üçü birbirlerine ve diğerlerine ve hepsine kethüdaları kefil olmuştur.

Kanlıcak İskeleyi: Kayıkçı 38, İhtiyarlarından dördü birbirlerine ve diğerlerine ve hepsine kethüdaları kefil olmuştur.

Çubuklu: Bağçevan kayıkçıları 4, Bağçevanlar kefildir.

İncirköyü: Bağçevan kayıkçıları 3, Bağçevanlar kefildir.

Beykoz İskeleyi: Kayıkçı 63, İhtiyarlarından beşi birbirlerine ve diğerlerine ve kethüdaları hepsine kefil olmuştur.

Anadolukavağı İskeleyi: Kayıkçı 14, Kayıkçılar birbirlerine ve hepsine kethüdaları kefildir.

Rumeli Kavağı İskeleyi: Kayıkçı 16, Birbirlerine kefildirler.

Sarıyer İskeleyi: Kayıkçı 27, İhtiyarların beşi birbirlerine ve diğerlerine ve hepsine kethüdaları kefildir.

Gübre kayıkçıları: Kayıkçı 8, Hepsine bağçevanlar kefildir.

Büyükdere: Kayıkçı 24, İhtiyarların beşi birbirlerine ve diğerlerine ve hepsine kethüdaları kefildir.

Gübre kayıkçıları: Kayıkçı 10, Hepsine bağçevanlar kefildir.

Tarabya: Kayıkçı 21, Kayıkçılar birbirlerine ve hepsine kethüdaları kefildir.

Gübre kayıkçıları: Kayıkçı 3, Hepsine bağçevanlar ve Yasakçı Seyyid Ali Ağa kefildir.

Yeniköy: Kayıkçı 128, İhtiyarların onu diğerlerine ve bunlara dahi kethüdaları kefildir.

İstinye: Kayıkçı 41, İhtiyarlardan altı kişi diğerlerine ve hepsine kethüdaları kefildir.

Emirgunoğlu: Kayıkçı 11, İhtiyarlardan üç kişi diğerlerine ve bunlara ise kethüdaları kefildir.

Rumelihisarı: Kayıkçı 114, İhtiyarlardan altı kişi birbirlerine ve diğerlerine ve bunlara dahi kethüdaları kefil olmuştur.

Bebek: Kayıkçı 20, Kayıkçılar birbirlerine ve Bebek Ustası Ali Ağa hepsine kefildir.

Gübre kayıkçıları: Kayıkçı 13, Kayıkçılar birbirlerine ve hepsine Bebek Ustası Ali Ağa kefildir.

Akıntı yedekçileri: Yedekçi 20, Yedekçiler birbirlerine ve bunlara Kuruçeşme Ustası Hüseyin Usta kefilidir.

Arnabudköyü: Kayıkçı 44, İhtiyarlardan dördü birbirlerine ve diğerlerine ve bunlara da kethüdaları kefil olmuştur.

Kuruçeşme: Kayıkçı 36, Kayıkçılar birbirlerine ve hepsine kahya Karabet buna ise Salih Kethüda kefil olmuştur.

Ortaköy: Kayıkçı 180, Bu kayıkçıların 158'i gedikli 22'si mülazim olarak belirtilmiştir.

Beşiktaş: Kayıkçı 121, Kayıkçılar birbirlerine ve ihtiyarlarından üç kişi hepsine kefilidir. Yine ihtiyarlarından onbeşi kayıkçılara ve bunlara ise kethüdaları kefilidir.

Taş İskele: Kayıkçı 13, İhtiyarlardan üçü diğerlerine ve bunlara dahi Başkethüda Salih Kethüda kefil olmuştur.

Herhangi bir problem olduğunda davalı durumunda olan kayıkçı bulunamadığı takdirde kefil olanın sorumlu tutularak davaların halli kayıkçılardan kefil alınmasının başlıca sebebini oluşturmaktadır¹³⁵. Böylece fertlerin şahsi menfaatleri ile sosyal menfaat aynı noktada birleştirildiğinden, sosyal düzenin aksamadan işlemesi de bazı istisnalar dışında, kendiliğinden mümkün olmaktadır

Kayıkçıların birbirlerine kefil oldukları hususlardan biri güvenliğin sağlanmasına yardımcılık olup, aralarından birisinin bir kabahati olduğunda ya da cinayet işlendiğinde gizlemeyip, mahkemeye haber vereceklerine dairdir¹³⁶. Yine, Tophane ve civarındaki iskelelerde mevcut 461 kayıkçının sayımı sonunda yer alan açıklamadan da anlaşıldığı gibi buradaki kayıkçılar içlerinden ahlaksız ve kanunsuz kimseleri ihrac edeceklerine dair birbirlerine kefil olup, kayıkçıların delikanlı olanlarına ihtiyarları, ihtiyarlarına da kethüda ve kethüda vekili kefil olmaktadır¹³⁷.

¹³⁵ BOA, MD. 51, s. 20, h. 66, 2 Eylül 1583 tarihli bu belgede kefilleme sebebi şöyle belirtilmektedir: "... ba'dı peremeciler birbirleriyle gavgâ idüb ve peremedan çıkan müslimânların pereme içinde esbâbları kalub taleb olundukda peremeciler ele girmemekle dâ'ir olmağın peremecileri birbirine kefile virüb anıñ gibi gavgâ idüklerinde ve peremelerinde esbâb kalub taleb olundukda kefillerine buldurub ve kefil olmayanlara peremecilik işletdirmeyüb..."

¹³⁶ İŞS, 1/24, vr. 112a, "... bir âhaddan hilâf-ı şer' ve kânûn ve mugâyır-ı fermân-ı 'âli bir kabâhat ve cinâyet şâdir olup ol kabâhat ve cinâyeti işleyen kimesne ağız olunmayıp firâr ve gaybet eylediği şürette şer'an ve 'örfen üzerine lâzım gelen cezâ ile ol iskelede olan tâyife-i mezbûrenin mecmû'u mu'âhaze olunup ve ba'de'l-yevm içlerinden bir eşkiyâ ve sâhib-i fesâd zuhûr eyledikde hükkâma i'lâm ve teslime ve fima ba'd mugâyır-ı fermân-ı 'âli bir va'd u hareket etmeyip kendü hallerinde olmak üzere kavî ü ittifâk ve ahd ü müşâk ve her biri âhara ve kethüdaları mezbûrünüñ her birine kefâletlerini kâtib-i mezbûr mahallinde keth ... 1728 "

¹³⁷ BOA, D.BŞM. 41569, s. 14, (Bâlâda bast ve beyân olunduğu üzere Tophâne-i 'Âmire cânibinde vâkı' iskelehâ-i mezkûr beyninde kâim dört yüz altmış bir neter kayıkçıyanın kethüdaları İbrâhim

Eğer bir iskelede kefalet uygulanmazsa o iskelenin bütün kayıkçıları sorumlu tutulacak ve sorgulanacaklardır ki bunun uygulanarak bütün iskele mensuplarının sorgulandıkları, kayıkçı esnafının bu sorgulamalara karşı iskelelerine rica ile kefilsiz olarak katılan kayıkçılardan şikayette bulunmalarından anlaşılmaktadır¹³⁸.

Kayıkçıların birbirlerine kefil oldukları ve uygulamayı taahhüd ettikleri hususlardan biri de geçerli narh üzerinden yolcu taşımaktır¹³⁹.

Kefilsiz olduğu tesbit olunan kayıkçılar ya hapsedilmekte ya da memleketlerine gönderilmektedir. 1792 sayımında Tophane hududunda bulunan çarşı, dükkan ve bütün esnaf yazılmış ve sayımı yapılan iki bin yüz elli dokuz kişiden doksanbeşi serseri ve bekar bulunup Gümrük, Ağakapısı veya Tersane'ye gönderilmiştir¹⁴⁰. Buradaki kayıkçılardan kefilsiz olup ahlaksız ve kanunsuz olan beş kişi de kendi rızalarıyla memleketlerine gönderilmiştir¹⁴¹.

6 Aralık 1751'de sayımları yapılan İstanbul sur kapıları iskelelerinde mevcut 1274 kayıkçıdan kefilsiz olup Ağakapısına gönderilen kayıkçılar, Bahçekapısı iskelesinden üç askeri kayıkçı, İstanbul Ağası iskelesinden yedi askeri kayıkçı (Başdankaracıların kethüdası dahil), Samatya iskelesinden bir sivil kayıkçı, Langa Yenikapısı iskelesinden bir askeri kayıkçı olmak üzere oniki kişidir¹⁴².

B. Kayıkçıların sosyal ilişkilerinin ve düzenlerinin, umumi problemlerinin tesbiti yoluyla incelenmesi

Sosyal ilişkilerin tesbitinin siyasi mekanizmanın tesbitine nisbetle güç olduğu Osmanlı asırlarında, münferid gibi görünen fakat aslında umumu ilgilendiren bazı olayların incelenmesi sosyal ilişkiler üzerine bir fikir verebilmektedir. Kayıtlara geçen olaylar ise çoğunlukla problem niteliklidir. Bu sebeple ilişkilerin bir ölçüde de olsa tesbiti gayesiyle problemlerin grup içi ve dışı olarak incelenmesi gerekmiştir.

Ağa ma'rifetiyle ve kethüdâ vekilleri ve gerek ihtiyârları re'y-i tedbirleriyle birbirlerine kefil olup ve esnâf ihtiyârları delikanları olanlarına kefil olup içlerinde nâ-şer'i ve nâ-hulk olanları ihrâc etmelerini kethüdâ-yı merkûme ve gerek ihtiyârân bil-cümle ta'ahhüd etmeleriyle merkûmünü yedlerinden memhûr ve mumdâ defter ahz ve hıfz olunmanın mücebince işbu mahalle kayd olundu. 1207)

¹³⁸ BOA, Cev. Bid. 4328, 24 Ca.1190/11 Temmuz 1776

¹³⁹ İŞS. 1/24, vr. 46a. "Bâlâda tahrir olunan kayıkçı esnâfı narh-ı cari üzere işlemege beyinlerinde cümlesi ittifâk ve ta'ahhüd eyledikten sonra mezbûrlar birbirlerine kefil ve cümlesine dahi kethüdâları olan Mahmûd kefil olduğu işbu mahalle şerh verildi.". 45b-50b numaralı diğer varaklarda da kethüda ismi dışında ibare aymıdır.

¹⁴⁰ a.g.b., s. 20

¹⁴¹ a.g.b., s. 21

¹⁴² BOA, KK. 7438, s. 14

1. Kayıkçıların kendi aralarındaki problemler

Kayıkçı grubunun tabii olarak en sık karşılaştıkları problemler yine kendilerinden kaynaklanmaktadır. Daha fazla kazanmak ya da belkide normal geçimlerini temin için diğerlerinin yerine veya sırasına tecavüz ederek mümkün olduğunca çok yolcu almak istemeleri aralarında gerginliğe ve kavgalara, zaman zamanda mahkemelere toplu olarak müracaatlarına sebep olmaktadır. Bu müracaatların en önemli tarafı ise ferdi olarak değil grupça yapılıyor olmasıdır.

a) Kayık yanaştırma ve yer problemleri

Kayıkçıların aralarındaki problemlerin başlıcasını kayıkların yanaşacağı yerlerin paylaşımı oluşturmaktadır. Genel olarak İstanbul'da ticari gemi ve kayıklar da dahil olmak üzere bütün yolcu kayıklarının belirli iskeleleri olup bu iskelelerin dışındaki yerlerden yük ve yolcu almaları ya da indirmeleri yasaktır. Ancak zamanla eski usule riayet edilmemesi çeşitli tartışmalara yol açmakta ve davalar mahkemelere intikal edip, bu konudaki düzenlemeler incelenip, tekrar bu düzenlemelere uyulması sağlanarak problemlerin halli yoluna gidilmektedir. Bununla birlikte bazan yakın iskeleler kayıkçıların aynı probleminin uzun yıllar devam ettiği görülmektedir. Bu husustaki problemlerin büyük bir kısmı, nüfusun ve paralel olarak kayık ve kayıkçı sayısının artış gösterdiği onsekizinci asır ortalarından sonraki yıllarda yer almaktadır.

Kayık yanaştırma ve yer problemlerinin bir çoğunun, en işlek hat olan Eminönü civarında ve hem Üsküdar hem de Eminönü'nde yerleri olan Üsküdar kayıkçıları ile Eminönü kayıkçıları arasında oluşu, yolcu alımındaki rekabetten ve yer darlığından kaynaklanmaktadır. Bu problemlerin çeşitli örneklerle incelenmesi iskelelerin hangi kayıklara ait olduğunu, ne şekilde yanaştıklarını ve bu problemin nasıl çözümlendiğini göstermektedir.

1742 senesinde, Haremeyn-i şerifeyn nezaretinde olan evkafdan, Sultan Mehmed Han vakfından Maltepe, Kartal ve Pendik reayası bostanlarında yetiştirdikleri hıyar, kabak ve patlıcanı kayıklarıyla getirip Eminönü'nde satmaktadırlar. Alım-satımlarına Üsküdar kayıkçıları ve kethüdasının müdahale ettiğini ve müdahalelerinin önlenmesini istemeleri üzerine Üsküdar kayıkçıları ile murafaa olunarak, Üsküdar kayıkçılarına mahsus olan iskeleye ve Üsküdar kayıklarının arkasına sebze getiren kayıkların yanaşmayıp, önüne küfecilerin sokulmaması ve sebze getiren kayıkların Üsküdar kayıkları iskelesi ile İstanbul Ağası

iskelesi arasındaki Çöplük iskelesine yanaşıp, mahsüllerini bu mahalde satmaları üzere anlaştırmışlardır¹⁴³.

1759 senesinde, Üsküdar kayıkçıları eskiden beri Eminönü iskelesinde Mudanya kayıklarının yattığı yer ile İstanbul Ağası iskelesi arasına kayıklarını yanaştırıp, nöbete yatarak, yük ve yolcu aldıklarını ve bu nizamlarına dair ellerinde bulunan 1721 tarihli ferman zayi olduğundan yenisinin çıkarılmasını istemektedirler. Araştırıldığında bu kayıkçıların son olarak 1742 tarihinde Maltepe, Kartal ve Pendik reayası ile kayık yanaştırma hususunda olan ihtilaflarının bir fermanla halledildiği görülmüştür. Buna göre yeniden ferman yazılmasına izin verilmiştir¹⁴⁴. Aynı sene içinde Üsküdar kayıkçılarının Pendik, Kartal reayası ile olan yer anlaşmazlıkları gündeme gelmiş ve bu hususta daha önce verilen ferman yenilenmiştir¹⁴⁵. 1721 senesinde de bu hususta problem çıktığına dair kayıtlar vardır¹⁴⁶.

1794 senesinde ise bu defa Üsküdar ve Bahçekapısı kayıkçılarının, kayık yanaştırma hususunda aralarında ihtilaf çıkmış ve problemin halli Yeniçeri Ağasına havale olunmuştur. Yeniçeri Ağası ise davanın mahallinde görülmesi için Ocak yazıcısını göndermiş ve durum kadılığa da bildirilmiştir. Bahçekapısı kayıkçıları kendilerinin eskiden beri yangınlarda kayık verdiklerini ve Üsküdar kayıkçılarının bundan kaçındıklarını da şikayet etmişlerdir. Üsküdar kayıklarının Mudanya kayıklarının yattığı mahalde, Yenimağazalar tarafında dört adet piyadeleri işleyip, Bahçekapısı kayıkçılarının da Mudanya kayıklarının yattığı tarafta işlemesine ve eski tahta köprüünün Gümrük tarafının Bahçekapısı kayıkçılarına ve mahzenler tarafının Üsküdar kayıkçılarına tahsisine iki tarafın rızalarıyla karar verilerek dava çözümlenmiştir¹⁴⁷.

1810 senesinde de Üsküdar kayıkçılarının yer probleminin devam ettiği görülmektedir. Bu tarihte de, Üsküdar Büyük iskelesi ve Balaban iskelesi kayıkçıları, eskiden beri Eminönü'nde Mudanya kayıklarının yattığı yerden İstanbul Ağası iskelesine kadar olan mahalle kayıklarını yanaştırıp yük ve yolcu almaktadırlar, ancak İstanbul Ağası iskelesinin yeniden yapılmasından sonra bu iskele kayıkçıları Üsküdar kayıkçılarının yerlerini işgal etmişlerdir. Bu durumda, Üsküdar kayıkçıları diğer kayıkların üzerinden yolcu almakta ve bu durum kadın ve erkek yolcuların çok zahmet

¹⁴³ BOA, İst. Ah. 1. s. 7, h. 26, A.C.1155/3-12 Ağustos 1742; s. 8, h. 34, B.C.1155/12-22 Ağustos 1742; Cev. Bld. 2511, 26 Ca.1155/28 Ağustos 1742, aynı muhteva ile İstanbul Kadısının ilamı

¹⁴⁴ BOA, İst. Ah. 5. s. 136, h. 424, A.S. 1173/24 Eylül-2 Kasım 1759

¹⁴⁵ BOA, İst. Ah. 5. s. 137, h. 430, A.Ra. 1173/23 Ekim-1 Aralık 1759

¹⁴⁶ BOA, Cev. İktisat, 618, A.Z.1133/23 Eylül-2 Ekim 1721, 28 M.1173/21 Eylül 1759

¹⁴⁷ BOA, Cev. Bld. 887, 16 Ra.1209/9 Ekim 1794

çekmesine sebep olmaktadır. İstanbul Ağası iskelesi ve Üsküdar iskelesi kayıkçıları ve kethüdalarının toplandığı bir mecliste Üsküdar kayıkçılarının eski yerlerine yavaşmalarına kimsenin müdahale etmeyeceğine dair kefiller alınarak problem çözümlenmiştir. Daha önce de Üsküdar kayıkçılarının yaşadığı bu yerle alakalı problemler çıkmıştır¹⁴⁸.

Kayık yanaştırma ve yer problemlerinin büyük iskelesi olmayan az sayıdaki kayıkçılarla daha büyük iskelelerde çalışan diğer kayıkçılar arasında cereyan ettiği de görülmektedir. Galata Balıkpazarı iskelesi başdankaracıları Karaköy iskelesi kayıkçılarına mülhak olup, Balıkpazarı iskelesi yakınında üç kayık yanaşabilen, taş kaldırımli, iskele tarzında bir yerleri bulunmakta ve bir kısmı da balıkçı dükkanları önünden yolcu alıp, diğer kayıklara göre daha az bir ücretle İstanbul'a yolcu taşımaktadırlar. Fakat Balıkpazarı büyük iskelesine yakın olduklarından kendilerinin götördükleri yolcuları da almak için bu iskelenin kayıkçılarının kendilerini bulundukları yerden çıkarmak gayesiyle çeşitli hilelere başvurarak bazan balıkçıları bazan da kürekçi esnafını kışkırtıp geçimlerine engel olduklarını şikayet etmektedirler¹⁴⁹. 1766 senesinde bu tip bir anlaşmazlık Hasır iskelesi kayıkçıları ile buraya yanaşan Karamürsel kayıkçıları arasında olmuştur. Hasır iskelesinde bulunan piyade kayıkçılarının yerinde Karamürsel başdankaracılarının da ancak bir kayık yanaştırma hakları olup biri çıkmadan diğerinin girmesi yasak olmasına rağmen piyade kayıkçılarının yerlerini de işgal etmektedirler. Piyadecilerin şikayeti ile nizamlarının eskiden olduğu gibi devamına karar verilmiştir¹⁵⁰.

Kayıkların çekildiği yerlerle ilgili anlaşmazlıklar da olabilmektedir. Kartal reayasından kayıkçılar piyadeleriyle İstanbul'a çalışmakta ve kış günlerinde iskele yakınındaki yerlere sahiplerinin izniyle sefinelerini çekmektedirler. Ancak Kartal zabiti haksız olarak kendilerinden birer kuruş yer parası almak istemektedir. Şikayetleri neticesinde Aralık 1718/Ocak 1719 tarihli bir hükümle zabitin ücret talebi yasaklanmıştır¹⁵¹.

b) Nöbet usulüne aykırı hareketler

Kayıkçıların sıraya girerek, nöbetleşe yolcu almaları düzenlerinin temel esaslarındandır. Hatta bir sınırlamanın olmadığı Cumhuriyet döneminde bile kayıkçılar bu geleneği sürdürmektedirler. 1960'da Balat'taki iki kayık iskelesinde

¹⁴⁸ BOA, Cev. Bld. 6428, 30 M.1225/7 Mart 1810

¹⁴⁹ BOA, Cev. Bld. 4360, 5 Za.1191/5 Aralık 1777

¹⁵⁰ BOA, Cev. Bld. 6293, 28 N.1179/10 Mart 1766

¹⁵¹ BOA, Atık Şikayet Defteri 79, s. 59, 24 Aralık 1718/2 Ocak 1719-A.S.1131

bulunan sandalcılardan, Erzincanlılar aralarında bir cemiyet kurup aralarındaki nöbet işlerini bu kurum vasıtasıyla halletmektedirler. Trabzonlular ise hemşehrilik duygusu ile birbirlerine çok bağlı olup nöbet hususunu kadim adetlerine göre düzenlemişlerdir¹⁵².

Genel olarak kayıkçıların nöbet usulüne riayet ettikleri görülmekle birlikte zaman zaman bu kuralın ihlaline de rastlanılmaktadır.

1699'da Balatkapısı haricindeki Küçük iskelenin müslim ve yahudi kayıkçılarından bir grup mahkemeye gelip bu iskelenin askeri kayıkçılarından nöbete uymadıkları için şikayetçi olmuşlardır. Bu iskelede eskiden beri ikisi askeri, beşi sivil olmak üzere kayıkçılar nöbetle yolcu almaktadır. İskelede sivil kayıkçılara beş kayık yeri askeri olanlara iki kayık yeri ayrılmıştır. Bunlar dolup gittiğinde diğer kayıklar iskelede yanaşmakta ve dolmuşa müşteri almak için beklemektedirler. Ancak askeri kayıkçılar nöbetlerine razı olmadıklarından aralarında problem çıkmaktadır. Kethüdaları Ahmed b. Mehmed ve ihtiyarları ile aralarında toplanarak bu hususu çözümlemişler ve bundan sonra iki kayık sivilden ve bir kayık askeriden olmak üzere iskelede yanaşıp bekleyecekler ve bu kayıklar müşterileri alıp gittikten sonra nöbete bekleyen diğer kayıklar iskelede yanaşacaktır¹⁵³.

1726 senesindeki bir olaya göre, Eminönü'ndeki at kayıkları nöbet ile yolcu ve yük almaktadır. Ancak İstabl-ı Amire'ye ait olan iki at kayığının reisi diğer sivil kayıkçılara sadece yük almalarını ve yolcuyla kendisinin alacağını söyleyerek nöbet usulüne aykırı hareket edip ayrıca akşama boş kalan kayıklarının Eminönü'nde gecelemelelerinin mümkün olmaması sebebiyle fetihden beri Galata, Kürkçükapısında geceledikleri ve burada gecelemelelerine de ayrıca engel olmaya çalıştığı şikayet üzerine anlaşılmış ve bu reis nöbete uyma ve diğer kayıkçılara müdahaleden menolunmuştur¹⁵⁴.

1752 senesinde, aynı iskele kayıkçılarının bu sefer sivil olanları nöbet hakkında alınan karara aykırı davranmışlardır. Eminönü'nde bekleyen devlete ait iki at kayığına belli hizmetler için gece gündüz nöbet beklediklerinden karşılığında 1727/28 (1140) tarihinde çıkan bir hükümle her sabah İstanbul'dan Üsküdar'a giden yolcular ve atlarının ilk taşınma sırası verilmiştir. Bu ilk sıraya baş nöbet denilmektedir. İki at kayığının reisi olan Bostani Musa'nın, sonradan çıkan rençberan kayıkçılarının

¹⁵² Hakvar, Zekai. " Balat Kayık İskeleleri ve Sandalcıları ", İstanbul Ansiklopedisi, (neşr. Reşat Ekrem Koçu), İstanbul 1960, c. IV, s. 1972

¹⁵³ İŞS, 2/67, vr. 16a-1, 27 L.1110/28 Nisan 1699

¹⁵⁴ BOA, Atık Şikayet Defteri 110, s. 20, C.M.1139/17-27 Eylül 1726, s. 139, C.Ra.1139/15-25 Kasım 1726; İŞS, 1/24, vr. 67b-1, 25 Ra.1139/20 Kasım 1726

gündüz işlerinde geceleyin ise birisi bile bulunmayıp, kayıklarını karşıdaki Kürkçükapısı iskelesine bağlayıp, evlerine dağılıp, rahatlarında oldukları halde sabah başnöbetini de kendilerinden aldıklarını şikayet etmesi üzerine eski nizamın uygulanması için İstanbul kadısına hüküm yazılmıştır¹⁵⁵.

1759 senesinde, başnöbet hususundaki beratin yenilenmesi isteğine gerekçe olarak, diğer rençberan at kayıkçılarının sonradan çıktığı ve kayıkçılarının kayıklarını geceleyin Kürkçükapısına bağlayıp evlerine gittikleri ve bu sebeplerle sabah nöbetini devlete ait at kayıkları alamadığı takdirde bu kayıklarda kimsenin çalışmak istememesi gösterilmekte ve muayyen hizmetler karşılığında, sabah nöbeti denilen ibtida nöbetin resmi olan iki atkayığına ait olduğu ifade edilmektedir¹⁵⁶.

2. Kayıkçıların diğer kesimlerle ilgili problemleri

Kayıkçıların diğer gruplardan şikayetleri, iskelelerinin ve civarının kirletilmesi ile düzenlerine ve ahlaka aykırı hareketler yapılmaması hususlarındadır.

1744 tarihinde, Galata, Balıkpazarı iskelesi kayıkçıları, dükkan sahipleri ve sair halkın Divan'a arzuhal sunup, bazı gayr-i müslim reislerin Balıkpazarı'ndan Karaköy kapısına varınca, yattıkları iskelelerde sefineleri içinde içki sattıklarını ve içenlerin kendilerine türlü rahatsızlıklar verdiklerini şikayet ettikleri görülmüştür. Bunun üzerine dışardan içki getiren sefine reis ve kaptanlarının bu içkileri doğrudan Galata'daki mahzenlere götürmelerine ve sefine içinde içki satmaktan men olunduklarına dair, eski fermanın yayii sebebiyle yeni ferman çıkarılmıştır¹⁵⁷.

Aynı tarihte, Galata haricinde, Kürekçikapısı iskelesi kayıkçıları kethüdası Mehmed ve ihtiyarlarından bir grubun, iskele bitişiğinden Kalafatyeri denilen mahalle varınca bağlanan, gerek tüccar kalyonları, gerek diğer sefinelerin iskele yakınında palamar taşı denilen taş hizasından iskele tarafına geçmemeleri ve sefinelerin palamar bağlanan mahallere sıkıca bağlanıp başka yere hareketlerinin önlenmesi için kıçlarından dahi demir atmaları gerekirken, iskele tarafındaki palamar taşı hizasını geçerek sefinelerini bağlayıp, kıçlarından da demir atmadıklarından şiddetli fırtına olduğunda iskele kayıklarına çarparak hasar verdiklerini ve Galata kadısı huzurunda murafaa olunduklarında bunların uyarıldığını fakat hâlâ aynı tarzda davrandıklarından sefinelerin iskeledeki piyadeler üzerine gelip, üçünü batırdıklarını bildirmeleri üzerine sefine sahiplerinin usule riayet etmelerine karar verilmiştir¹⁵⁸.

¹⁵⁵ BOA, İst. Ah. 3, s. 146, 147, h. 555, B.R.1165/26 Şubat-7 Mart 1752

¹⁵⁶ BOA, İst. Ah. 5, s. 175, h. 533, A.Ca.1173/21-30 Aralık 1759

¹⁵⁷ BOA, İst. Ah. 1, s. 199, h. 893, A.R.1157/14-23 Mayıs 1744

¹⁵⁸ a.g.b., s. 264, h. 1176, A.Z.1157/5-14 Ocak 1745

Kayıkçıların iskelelerinin kirletildiğine dair şikayetleri de mevcuttur. 1756 tarihinde, Eyüp iskelesi kayıkçıları, Eyüp'deki bakkal, manav ve çarşı esnafının çöplerini eskiden olduğu gibi Taşlıburuna nakletmeyip yağmurla birlikte oluşan akıntılara attıklarından bunların Eyüp Büyük iskelesinde birikerek Sandal-ı hümayunun ve piyadelerin ve diğer insanların kayıklarının yanaştıkları mahalleri doldurduğundan kayık yanaştırmakta güçlük çekildiğini şikayet ederler. Çarşı esnafı ve evlerde oturanlara çöplerini gerekli mahalle götürmeleri emrolunur¹⁵⁹. Eyüp iskelesi kayıkçılarının bu hususta, 1760 tarihinde de bir müracaatları bulunmaktadır¹⁶⁰.

C. Kayıkçıların yolcu taşımada uymak zorunda oldukları kurallar ve tarihi süreç içinde incelenmesi

Kayıkçıların genel olarak yolcu taşınmasında uymak zorunda oldukları kurallar şöyle sıralanabilir.

- a) Hava şartlarına uygun kayıklarla ve güvenli şekilde yolcu taşınması.
- b) Yolcudan fazla ücret talep olunmaması.
- c) Yolcuların herhangi bir şekilde rahatsız edilmemeleri.
- d) Yolcuların karışık oturtulmamaları
- e) Kayığa haddinden fazla yolcu alınmaması
- f) Yolcu alımında nöbet usulüne uyulması

Kayıkçıların tarihi süreç içinde en çok ihlal ettiği kuralı tesbit olunandan daha fazla ücret talebi ve fazla yolcu alma oluşturmaktadır. Ancak, bu fazla talebin ekonomik yapıyla çok sıkı bir bağlantısı vardır. Fazla ücret alımının, sikke teçdidinin yapıldığı yıllarda enflasyonun artışı ile orantılı olarak kayıkçı ücretlerinin artırılmamasından kaynaklanması muhtemeldir. Doğal olarak kayıkçıların ve diğer esnafın geçimlerinin güçleşmesi ile tesbit olunan ücretten fazla fiyatlar isteyip hatta bu yüzden yolcularla tartıştıkları görülmektedir. Bu konuda ileride, narh kısmında ayrıca bilgi verilecektir.

Peremelerin ince yapılarak bu tip peremelere rağbet olunması ve bütün yasaklamalara ve dalgalara, rüzgara dayanıklı olmadıklarından sıkça devrilmelerine rağmen kullanılmalarının sebebi bu peremelerin hafifliği ve inceliğinden dolayı çok hızlı hareket etmeleri ve diğer kayıklara göre daha az kol gücünü gerektirmeleri olmalıdır.

¹⁵⁹ BOA, İst. Ah. 4, s. 55, h. 145, B.R.1169/13-22 Ocak 1756

¹⁶⁰ BOA, İst. Ah. 5, s. 253, h. 772, C. Z.1173/3-12 Ağustos 1760

Yolcu taşınmasıyla ilgili kuralların ihlaline onaltıncı asırda çok sık rastlanmakla birlikte diğer asırlarda da bu çeşit ihlaller mevcuttur. Bu ihlaller örneklerle tarihi süreç içinde incelenmiştir.

1563 yılında Üsküdar-İstanbul, İstanbul-Üsküdar arasında işleyen kayıkçılar fazla para isteyerek yolcuları taciz etmektedir, kadı durumu i'lam etmiştir¹⁶¹.

1564 yılında İstanbul'dan Üsküdar'a işleyen kayıklar daha fazla akça almak için fazla miktarda yolcu almakta ve rüzgarlı havalarda dalgalara dayanıklı olmayan peremeler devrilerek bir çok kimsenin ölümüne yol açmaktadırlar. Bu yüzden onikiden fazla yolcu alınmaması ve belirtilenden fazla ücret talep olunmamasının gözetimi için Üsküdar kadısına hüküm yazılmıştır. Ayrıca kayıkçıların aralarındaki nöbete de uymaları istenmektedir¹⁶².

1578 tarihli bir hükümle, Boğaz'da işleyen pazar kayıklarının sahiplerinin daha fazla kazanmak gayesiyle kayıklara tahammülünden fazla yolcu alıp, yelken kullandıklarından ve tehlikeli olan bu durumun pazar kayıklarının batarak bir çok kişinin ölümüne yol açmasından dolayı fazla yolcu alınması ve yelken kullanımı yasaklanmaktadır¹⁶³.

Daha önce çıkarılan hükümlerle peremelerin ince ve ensiz yapılmaması, yelken kullanılmaması, kadın ve erkek karışık yolcu alınmaması, narha dikkat olunması, yolcuların arkasından koşarak fazla ücret talebiyle uygunsuz sözler söylenmemesi emrolunduğu halde 1583 senesinde de hâlâ bu kurallara uyulmadığı görülmektedir. Devletin tarzının bu hükümde biraz daha sertleştiği görülmekle birlikte daha sonra çıkarılan hükümlerden de anlaşılacağı gibi kuralları ihlal devam etmiştir. Kanunların uygulanması için kadılar dışında üst rütbede vezirlere ve kaptanpaşaya da hüküm yazılması bu dönemde esnafın kontrolünün güç olduğunu göstermektedir¹⁶⁴.

¹⁶¹ İŞS. 6/26, vr. 96b-1, C.R.971/7-16 Aralık 1563

¹⁶² İŞS. 6/27, vr. 93b-1, 5, A.Ca.972/5-14 Aralık 1564; BOA, MD. 6, s. 217, h. 464, 3 Ca.972/7.Aralık.1564; agb., s. 239, h. 515, 12 Ca.972/16 Aralık 1564'de tekrar yazılan aynı hüküm

¹⁶³ BOA, MD. 35, s. 332, h. 846, 2 N.986/2 Kasım 1578

¹⁶⁴ BOA, MD. 51, s. 88, h. 272, 24 Ş.991/12 Eylül 1583. Bu hususta Vezir Mehmed Paşa'ya yazılan hüküm şöyledir: "Vezir Mehmed Paşa hadretlerine hüküm ki İstanbul ve Galata kâdılarına bundan akdem Boğazda işleyen peremeler üslûb-ı sâbıkdan çıkub uzun ve ensüz olub yelken isti'mâl eyleyüb ve 'avretleri ricâl ile ma'hlû' idüb ziyâde adem tahmîl olunmagla gark olub nice nûfûsuñ telefine sebeb olub ve kadîmden alınugelen akçaya kanâ'at itmeyüb ba'dı ehl-i irdî ademlerüñ ve nisâ tâyifesinüñ ardlarunca segirdüb ziyâde akça isteyüb şirretler ve envâ'-ı nâ-şâyeste kelimât idüb te'addi etdükleri peremeciler kethüdâsı i'lâm etdüğün zikr olunan husûslaruñ men'ine hük-m-i şerif virilmiş iken hâlâ ol emr-i şerifime muhâlif ve olgelene muğâyır ince ve ensüz peremeler isti'mâl idüb ve ricâl ile nisâyı ma'hlû' olub ve yelken kullanub ve ziyâde akça isteyüb müslimânlara te'addi etdükleri i'lâm olunmagın buyurdum ki vardukda bu bâbda gereği

1579-1592 yıllarında çıkarılan ve peremecilerin yolcu taşımada uymaları gerekli kuralları belirleyen bir çok hükümdeki cümleler bile çok küçük farklarla birbirinin aynısıdır ve peremecilerin bu hususlara uymamakta ısrar etmelerini ve devletin konuya yaklaşımını göstermesi bakımından enteresandır. Bu hükümlerde peremelerin kolayca devrilmemeleri ve ölümlere yol açmamaları için uzun ve ensüz yapılmayıp, yapımlarında eski usule uyulması, yassı yapılması, yelken kullanılmaması, peremecilerin fazla para kazanmak gayesiyle kadın ve erkek yolcuların arkasından koşarak uygun olmayan sözler söylememeleri, tayin olunan taşıma ücretlerinden daha fazla ücret talep etmemeleri, kadın ve erkek karışık yolcu almamaları, peremelere tahammülünden fazla yolcu alınmaması istenmekle birlikte tam olarak uygulanabildiği şüpheli görünmektedir¹⁶⁵.

Kayıkçıların fazla ücret talebi İstanbul kayıkçılarına mahsus değildir. Mesela, Şubat 1819'da Bozcaadalı kayıkçıların Kumkale ve Molova'ya gitmek için fazla ücret

gibi mukayyed olub oligelene muhâlif ve emr-i şerîfime muğâyir ince ve ensüz peremeleri kat'î himâyet itmeyüb kesüb ve pâreleyüb ve ricâl ile nisâyı mahlûf alan peremecileri muhkem te'dib eyleyüb ve hük-m-i sâbıkda ta'yin olunduğu üzere Muhtesib Çardâğından Kâsım-paşa ve Tobhâne ve Eyüb Ensârî ve gayri iskelelerden ta'yin olunandan ziyâde akça alub te'addî iden peremecileri ahz eylesesin anuñ gibiler kürege konulub geregi gibi haklarından geline şöyle ki bu emr-i şerîfime muhâlif giru bir vad' olunduğı istimâ' oluna yalâz peremeciler olmayub kethüdâları bile olmak mukarrerdür aña gore kethüdâlarına tenbih eyleyüb dikkat ve ihtimâmında dakika fevt eylemeyesin. "

¹⁶⁵ BOA. MD. 35. s. 341. h. 869. 5 S.987/3 Nisan 1579: MD. 62. s. 72. h. 158. 25 Ş.995/31 Temmuz 1587; MD. 67. s. 200. h. 490. B.Ca.1000/23 Şubat-5 Mart 1592. Bu numaralardaki hükümler birbirlerinin hemen hemen aynı olup yalnız muhatapları değişmektedir.

(Cozayır Beylerbeyisine ve Galata kâdisına) İstanbul kâdisına ve muhtesib çavuşa (Vezâret ile Kapudân olan Sinân Paşaya ve Galata kâdisına) hüküm ki. hâlâ Boğazda işleyen peremeler evvelki üslûbdan çıkub uzun ve ensüz olub ve yelken isti'mâl eyleyüb ve peremelere 'avret ve oğlanları ricâl ile hâlt idüb ve tahammüllerinden ziyâde adem tahmil idüb defet'âtle peremeler gark olub nice nüfusun telefine sebep oldukları ve kadimden alinugelen ademe kâni' olmayub peremeciler ba'dı ehl-ı 'ırd ademleriñ ve nisâ tâyifesiniñ ardlarunca segirdüb şirretler idüb envâ'-ı nâ-şâyeste evdâ' ve etvâr eyledükleri i'lâm olunmağın(burada narahla ilgili bilgiler verilir) ...bu üslûb üzere ola her kim bu kânûn üzere olmaz ise muhkem hakâret olunub peremecilik işlemeye deyu defâtürde mukayyed bulunmağın min ba'd vech-i meşrûh üzere 'amel olunmak emr idüb buyurdum ki hük-m-i şerîfim vuşûl buldukda bizzât mukayyed olub Boğazda işlenen peremeleri min ba'd yassı yabdurub ve yelken isti'mâl itdürmeyübve ricâl ile nisâyı hâlt bir peremeye tahmil itdürmeyüb ziyâde tenbih ve yasağ itdüresiz ve kadimden beru ikişer ve üçer çift küreklü peremeler zıkr olunan mahallerde ne mikdâr akça ücrete gidegelmişler ise vech-i meşrûh üzere ol mikdâr ücretlerini aldurub ziyâde nesne aldurmayub peremeciler erleruñ ve 'avretleruñ arduñca vech-i maşûr üzere segirdmeyüb kadimden oligelen 'âdet ve kânûn üzere muhâlif nâ-şâyeste vad' itdürmeyüb ve her iskelede ne kadar pereme olub ve kimleruñ olduğu ve bi'l-cümle Boğazda işlenen peremeler ne kadar olduğu cem'i'an peremeciler kethüdâsıyla defter itdürüb sen ki kâdisin alub daht eyleyüb her birine bu yasağ-ı hümâyûnumu iz'ân itdürüb muhkem tenbih eylesesin ki min ba'd emr-i şerîfe muhâlif ve kadimden oligelen emr-i hümâyûnuma muğâyir vad' eylemekden ziyâde ihtirâz ideler ba'det-tenbih eslemeyüb kadimden oligelene muhâlif ve emr-i hümâyûnuma muğâyir vad' iderler ise peremecilerin sipahî ve yeñiçeri tâyifesinden ise yazub bildüresiz ve şehrîlü ve rençber tâyifesinden ise muhkem te'dib eylesesiz ve bu emr-i celîlü'l-kadîmî sicill-ı mahfûza kayd itdüresin ki dâyimâ ma'dmûnuyla 'amel oluna."

talep ettikleri görülmektedir. Hatta nöbetle ulaklar ve resmi görevliler için menzil piyadesi bulundurmaları gerekirken, gelen ulakları bu yerlere götürmekten de kaçınılmaktadırlar. Bozcaada ahalisi, kayıkçıların fazla ücret almalarının önlenmesi için Bozcaada naibine müracaat etmişler ve o da durumu merkeze ilam etmiştir¹⁶⁶.

Halk peremecilerin kurallara uymamasından çok sıkıntı çekmekte peremelerin kolaylıkla devrilmesinden korkarak binmekten çekinmekte ve durumun düzeltilmesi için toplu halde mahkemelere gitmektedir. Bu aksaklıkta peremeciler kethüdalarının ihmali bulunmayıp, doğrudan ya da kadılık vasıtasıyla devleti durumdan haberdar etmektedirler. Nitekim 1585 yılında, Galata, Tophane, Kasımpaşa ve Beşiktaş ahalisi mahkemeye müracaatla peremelerin eskisi gibi yapılmayıp haddinden fazla narin ve ince yapıldıklarını bu yüzden rüzgarlı günlerde özellikle fırtınanın çok olduğu kış günlerinde devrilme ihtimaliyle peremelere binemediklerinden işlerinden kaldıklarını ve bundan başka, peremelere eskiden beri aileleri ile bindiklerini fakat çok dar olmasından yolcuların bu durumdan sıkıntı çektiklerini ve mahcup olduklarını, ayrıca bazı kötü kimselerin kul, cariyeye ve gümrükten eşya kaçırp, kol kayıkları bunlara yetişemediğinden devlet ve halkın menfaatlerine zarar geldiğini bildirip eskiden olduğu gibi peremeler yapılmasını istemektedirler¹⁶⁷.

1587 tarihinde ise eskiden beri yolcu başına yarımşar akçe ücret alan Üsküdar kayıkçı ve peremecilerinin sefer zamanlarında aldıkları ikişer üçer akçayı sefer bittiği halde almaya devam ettikleri anlaşıldığından fazla ücret almamaları için denetimleri gerekmiştir¹⁶⁸.

Kayıkçıların ve peremecilerin tayin olunan hatları dışında başka yerlerden veya başkalarına ait iskelelerden yolcu ve eşya almaları yasaktır. 19. asırda da her kayığın belli bir iskelesi olmakla birlikte kayıkçıbaşına veya vekiline haber vermek şartıyla yer değiştirebilmektedirler¹⁶⁹.

1592 tarihinde, İstanbul'dan Mudanya'ya ve Mudanya'dan İstanbul'a işleyen pereme ve kayıklar haric yerlerden yolcu ve eşya aldıklarından gümrük gelirlerine zararları olmaktadır. Bu yüzden gümrük emininin bilgisi ve mühürlü tezkeresi ile yarar kefilleri olmadıkça İstanbul, Üsküdar veya Mudanya'ya çalışan bütün peremeler ve kayıkların hariceten yolcu almaları yasaklanmıştır. Bu hususa uyulmadığı tekrar

¹⁶⁶ BOA, Cev. Bld. 4572, 24 R.1234/20 Şubat 1819

¹⁶⁷ BOA, MD. 58, s. 202, h. 530, 8 Ş.993/11 Ağustos 1585

¹⁶⁸ BOA, MD. 62, s. 11, h. 34, 12 Ra.995/20 Şubat 1587

¹⁶⁹ White, a.g.e., c. I, s. 36

çıkarılan yalnız bu sefer iskele emininin bilgisi dahilinde olmadan haric yerlerden yolcu alımını yasaklayan hükümden anlaşılmaktadır¹⁷⁰.

Beşiktaş ve Ortaköy iskelelerinden İstanbul'a ve İstanbul'dan bu iskelelere bir çifte kayık dolmuş ederse altı kişi, iki çifte kayık dolmuş ederse on kişi alacaktır. Bundan fazla yolcu alınmayacağına dair bütün kayıkçıların kefilî alınmıştır¹⁷¹.

Kumkapı iskelesi kayıkçıları kethüdası Mehmed b. Abdullah ve kayıkçılarından bazıları ile Samatya iskelesi kayıkçılarından kethüdası Mehmed b. Ahmed ve kayıkçılarından bazıları mahkemeye gelip, Kumkapı-Samatya, Samatya-Kumkapı arasında çalışan dolmuş tabir olunur kayıkların her bir seferde onikiden fazla yolcu almamaları gerekirken içlerinden bazıların onbeşer yolcu aldıkları ve bu kayıkların fazla yolcu alınması halinde batabileceğini belirterek eskiden olduğu gibi onikiden fazla yolcu almayacaklarını birbirlerine taahhüd etmektedirler¹⁷².

1761 yılında, Üsküdar kayıkçıları Büyük iskele başında palamar bağladıkları taşı geçerek kadın ve erkek yolcuların yakalarına yapışıp kayıklarına binmeleri için zorlamakta ve bu husus şikayetlere yol açtığından önlenmesi istenmektedir¹⁷³.

Yolcu kayıklarının haricindeki kayıkların yolcu taşımaya izin verilmemektedir. Böyle bir olayda, Gemlik kazası, Kurşunlu köyü ahalisi bağlarında yetiştirdikleri taze meyveyi kendi kayıkları ile İstanbul'a getirip bu arada hem gümrükten mal kaçırmak hem ayrıca bir gelir temin etmek için 1781 senesinden beri yolcu aldıklarından ve İstanbul'a eskiden beri yolcu getirip götürme işi Mudanya kayıkçılarına ait olup başkalarının yolcu taşıması bağlı oldukları iskelenin gelirini azalttığından Kurşunlu köyü kayıklarının yolcu alması yasaklanmıştır¹⁷⁴. Ancak daha sonra da aynı şikayetin tekrarlandığı görülmektedir¹⁷⁵.

20. asır başlarında kayıkçıların durumu, 10 Mayıs 1910 (29 Rebiülahir 1328) tarihinde mavnacılar, salapuryacılar sandal ve kayıkçıları hakkında çıkarılan nizamname'den anlaşılmaktadır. Bu nizamnamede de yelken takılmaması, yolculara karşı nazik olunması, kayıkların sağlamlığı hususlarına dikkat edilmesi gereğine dair maddeler bulunmaktadır. Nizamnamede yer alan üçüncü maddeye göre, bütün

¹⁷⁰ BOA, MD, 67, s. 198, h. 485, 12 R.1000/27 Ocak 1592; MD, 69, s. 144, h. 286, 3 Ca.1000/16 Şubat 1592

¹⁷¹ İŞS, 1/24, vr. 22b-3, 12 Za.1138/12 Temmuz 1726

¹⁷² a.g.b., vr. 12b-3, 13 L.1138/14 Haziran 1726

¹⁷³ BOA, İst. Ah. 6, s. 14, h. 40, A.Z.1174/4-13 Temmuz 1761; Cev.Bld. 4406, 28 Za.1174/1 Temmuz 1761

¹⁷⁴ BOA, Cev. Bld. 5755, 25 Ca.1196/8 Mayıs 1782

¹⁷⁵ BOA, Cev. Bld. 3754, 25 N.1257/11 Kasım 1841

kayıklarda bulunan kürek, boyna¹⁷⁶, kanca ve kayış kullanılmaya elverişli olacak ve kayışların yedeklikleriyle, malzeme ve can kurtaran ve diğer aletler kayıkta mevcut olacaktır. Dördüncü maddeye göre kayık ve benzer küçük binekler ile mavna, salapurya ve yük kayıklarının mensup oldukları iskele ismiyle sicilde mukayyed olduğu numara ve istiab haddi mikdarı açık ve büyük olarak kıç taraflarına yağlı boya ile yazılacaktır. Beşinci maddeye göre, yolcu salonlarından vapura giden ve vapurlardan yolcu alıp gümrük salonlarına gelen vasıtalar gümrükçe belirlenen yere gelip muayenesini tamamlayıp izin almadıkça oradan hareket etmeyecek ve yolcular istedikleri sandal ve kayığa eşya koyup, kayıkçılar zorla kendi kayıklarına koyamayacaklardır¹⁷⁷. Onaltıncı maddeye göre, mavnacılar ile kayıkçılar ve benzer esnaf, müşterilere karşı edep ve namusa aykırı serkeşane hareketlerde bulunurlarsa ilk defasında onbeş gün ikinci defasında bir ay sanatlarını yapmaları engellenecek ve kayıtlarının bulunduğu yere bu husus şerh olunacaktır. Onyedinci maddeye göre, iki köprü arasıyla, Haliç ve İstanbul limanları dahilinde müşteri taşısın veya taşımazın kayık ve sandalların ve bütün mavna, salapurya ve piyade denilen yük kayıklarının yelken açmaları yasaktır. Bu kurala uymayanlardan birinci defada para cezası alınacak ve tekrarı halinde onbeş günden bir aya kadar geçici olarak sanattan el çektirilecektir¹⁷⁸. Son olarak, yirmidördüncü maddeye göre, kayıklar, mavnalar ve diğerleri altı ayda bir sağlamlıklarını kontrol için Liman dairesinden tayin olunan bir heyet tarafından muayene olunacaktır¹⁷⁹.

D. Kurallara uymayan kayıkçılara verilecek cezalar ve devlet-kayıkçı ilişkisi

Sadece kayıkçıların değil bütün esnaf gruplarının kadılar, bostancıbaşıağa, yeniçeri ağası ve cebecibaşı tarafından denetlendiği ve bu denetimlere sadrazam ve bazan padişahların da katıldığı bilinmektedir. Özellikle kıyıların güvenliği Bostancıbaşı Ağa tarafından sağlanmaktadır ve Boğaz'ın tüm deniz polisinden sorumludur. Bostancıbaşı, Boğaz'ın iki sahili ile Kağıthane'ye kadar bütün adaları, Florya'dan Yeşilköy'e kadar, Üsküdar tarafında ise Kartal ve Pendiğe kadar bütün şehri dolaşır. Kendi hususi kayığıyla gezerek sahilleri kontrol eder¹⁸⁰. 19. asırda ise

¹⁷⁶ Boyna: Kayıklarda dümen yerine kullanılan yarım kürek. (Şemseddin Sami, "Boyna", Kamus-i Türki, Dersaadet 1317, s. 326)

¹⁷⁷ Ergin, a.g.e., c. II, s. 648

¹⁷⁸ a.g.e., c. II, s. 650

¹⁷⁹ a.g.e., c. II, s. 651

¹⁸⁰ Kömürcüyan, Eremya Çelebi, İstanbul Tarihi, XVII. Asırda İstanbul. (terc.ve tahşiye, Hrand D. Andreasyan), İstanbul 1952, s. 56

ise kıyılar farklı bölgelere ayrılmıştır ve her birinin başında değişik amirler bulunmaktadır¹⁸¹. Dört idari kısma ya da paşalığa bölünen İstanbul'un, bu idari kısımlarından birini oluşturan Pera, Galata ve Fındıklı bölgesinin 1837'deki idari amiri Mehmed Ali Paşa'dır¹⁸².

Yeni nizamlar fermanlarla kadılıklara bildirilmekte ve kadılar gerekli uyarıları esnafa yapmaktadır. Fermanların bir suretleri de diğer denetçilere gönderilmektedir¹⁸³.

Devletin bazı konulardaki uyarılarının farklı asırlarda yapılması, kesintiye uğrasa bile, hep aynı problemlerin devam etmesi, denetimin çok iyi takip edilemediğini ya da devletin sert tedbirler almaktan kaçındığını ve müsâmahakâr davrandığını göstermektedir.

Kayıkçıların devletle olan ilişkileri, vergiler, narha uyulması, kayıkların şekillerine ait düzenlemeler, kayıkçıların kendi nizamlarına uyulmasına dair talep ve şikayetleri ve şehir güvenliğinin sağlanması için yapılan esnaf kefil yoklamaları gibi durumlarda sözkonusu olmaktadır. Devlet mümkün olabildiği ölçüde esnafı bağımsız bırakmakta ancak diğer kesimlerin çıkarlarına dokunan, düzeni bozucu durumlarda müdahale etmektedir. Nitekim çıkarılan fermanların bir çoğu şikayetlerin çözümü içindir.

Burada bahsi geçen kurallar kayıkçıların yolcu taşıma, ücretler, mesleğe giriş, kefilli olma gibi uymak zorunda oldukları tüm kuralları kapsamaktadır.

Osmanlı esnaf teşkilatında düzenin devamı için kurallara uymayan esnafın cezalandırıldığına dair pek çok örnekler mevcuttur. Bir kaç örnek vermek gerekirse, 18. asır sonlarında, Akçaşehir kayıkçılarına kaçak olarak kahve satan Ketenciler kapısındaki bir kahveci Bozcaada'ya sürülmüştür¹⁸⁴. Bazı kayıkçıların gizlice mal taşıdıkları da sıklıkla rastlanılan şikayetler arasındadır. Normal olarak İstanbul'a gelen mallar iskelelerde indirilip vergisi alınarak ilgili esnaf arasında dağıtımı yapılmaktadır. Fakat bazıları bu dağıtımdan daha fazla pay elde edebilmek için küçük kayıklarla, gelen gemileri iskeleye yanaşmadan karşılamakta ve bu malları orada

¹⁸¹ White, a.g.e., c. I, s. 39

¹⁸² Ainsworth, William Francis, *Travels and Researches in Asia-minor, Mesopotamia, Chaldea and Armenia*, London M.DCCC.XLII, c. I, s. 11

¹⁸³ Nitekim 6 M.1230/19 Aralık 1814 tarihli, narha uyulmasına dair ferman İstanbul, Galata, Üsküdar ve Havass-ı Refia kadıları ile Yeniçeri Ağası ve Bostancıbaşı Ağası'ya ayrı ayrı gönderilmiştir. (İŞS. 1/201, vr. 141b)

¹⁸⁴ BOA, Cev. Bld. 7000, A.Ş.1209/21 Şubat-2 Mart 1795



gizlice alarak diğer esnafın zararına sebep olmaktadır¹⁸⁵. Bu işde küçük kayıkların kullanıldığı pek çok yerde ifade edilmektedir. Ancak bu kayıkların ayrıca yolcu taşımacılığında kullanıldığı şüpheli olmakla birlikte bunu yapanların yine kayıkçı olması gerekmektedir. Böyle kayıklara el konulup satıldıkları da görülmektedir. Nitekim dönemine göre kaçakçılık sayılabilecek olan zahire kaçırmaya suçu tesbit olunan bu tip iki piyadeye el konulmuş ve başkalarına satılarak geliri hazineye kaydedilmiştir¹⁸⁶.

Kayıkçıların nizamları genellikle defter halinde ilgililerde bulunmaktadır ki bunlar Bostancıbaşı, Yeniçeri Ağası ve kadıdır.

1564 yılında, Üsküdar kadısına, kayıkçılardan narha uymayanlar ve fazla yolcu alanların hapsi ve İstanbul'a durumun bildirilmesine dair hüküm yazılmıştır¹⁸⁷. Aynı sene, fazla yolcu alanlar ve belirtilenden fazla ücret talep edenlerin tedib ve haps olunmaları istenmektedir¹⁸⁸.

1579 senesinde, fazla yolcu alıp, belirtilenden fazla ücret talep edenlere peremecilik işlettirilmemesi yani meslekten ihracları emrolunmuştur¹⁸⁹.

1583 tarihinde, narh, pereme yapımı ve yolcu taşıma hususlarında verilen nizama riayet edilmesi, aksi takdirde buna uymayanların peremelerinin parçalanıp, sahiplerinin küreğe konulacağı ve emre uyulmadığı takdirde sadece peremecilerin değil kethüdalarının da birlikte cezalandırılacağı bildirilmektedir¹⁹⁰.

1587 tarihinde, narha uymayanların tutulup gönderilmesi emrolunup, ibret için haklarından gelineceği bildirilmektedir¹⁹¹.

1592 tarihli bir hükümde, tayin olunan hatlar dışında yolcu ve eşya alan kayıkçı ve peremecilere asla mecal verilmeyip kayık ve peremelerinin karaya çekilmesi, gidenler olursa, isimlerinin tesbiti ile yakalandıklarında küreğe konulacakları bildirilmektedir¹⁹².

1761 senesinde nizama aykırı hareket edenlerin öncelikle kethüda ve ihtiyarları vasıtasıyla meslekten tard ve ihracı, ayrıca bunları saklayan ve himaye edenlerin de

¹⁸⁵ İŞS. 1/24, vr. 13a-2 : 2/135, vr. 24a-1, 28 B.1137/12 Nisan 1725; Cev. Bld. 6569, 6.B.1194/8, Temmuz 1780

¹⁸⁶ BOA, Cev. Bld. 5881, 17 Ş.1219/21 Kasım 1804

¹⁸⁷ İŞS. 6/27, vr. 93b-1, A.Ca.972/5-14 Aralık 1564

¹⁸⁸ BOA, MD. 6, s. 217, 239, h. 464, 515, 3 Ca.972/7 Aralık 1564

¹⁸⁹ BOA, MD. 35, s. 341, h. 869, 5 Safer.987/3 Nisan 1579

¹⁹⁰ BOA, MD. 51, s. 88, h. 272, 24 Ş.991/12 Eylül 1583

¹⁹¹ BOA, MD. 62, s. 11, h. 34, 12 Ra.995/20 Şubat 1587

¹⁹² BOA, MD. 67, s. 198, h. 485, 12 R.1000/27 Ocak 1592

ihracı ve bir daha iskeleye sokulmaması ve gereğinde sadaret divanına çıkarılmaları kanunları gereğidir¹⁹³.

Kayıkçılarla ilgili kuralların denetimi ve uygulanması görevi farklı kimselerce yerine getirilmektedir. 1564 yılında Üsküdar kayıkçılarının yeniçeri olan bir yasakçısı vardır ve gerektiğinde bütün kayıkçıları sorgulanmaları ya da bir hükmün tebliğ ve tenbihi için mahkemede hazır bulundurmaktadır. Kadı da narh ve sair hükümlerin uygulanmasının takibi ve gereğinde uymayanları hapsedme yetkisine sahiptir¹⁹⁴. 1587 yılında Dergah-ı Mualla çavuşlarından olan İstanbul muhtesibi kayıkçı ve peremecilerin narha uyup uymadıklarını denetlemekte ve kontrollerini gizlice yapmaktadır¹⁹⁵. 31 Temmuz 1587 tarihinde kayıkçıların denetimleri, İstanbul muhtesibi ve kadısına emrolunmaktadır¹⁹⁶. 1761 senesinde kayıkçı nizamının uygulanması için Üsküdar kadısı ve Bostancıbaşı'nın dikkati çekilmektedir¹⁹⁷. İstanbul denizleri emniyetinden sorumlu olan Bostancıbaşı'nın vazifesini ifada kusuru durumunda cezalandırıldığı görülmektedir. 30 Temmuz 1682 (25 Receb 1093)'de Devlet tersanesinde, Enderun Ağalarına mahsus bir sandalın esirleri, karanlıktan istifade ile Karadeniz boğazından kaçarlar. Bunun üzerine Boğaz hisarları kale muhafızı olan iki usta hapsedilir ve Bostancıbaşıya da beşyüz değnek vurulması cezası verilir¹⁹⁸. Sadece kayıkların değil Boğaz'a giriş ve çıkışların da İstanbul'un güvenliği açısından denetlenmesi sıkı bir şekilde takip olunmaktadır. Karadeniz'den ticaret için gelen gemilerin Boğaz'da yoklanmadan geçmeleri halinde top atışıyla batırılmalarına dair alınan karara Rus elçisi, Karadeniz'den Boğaz'a giren bu tip gemilerin batırılmamasını ve kendisinin yoklanmayı reddeden olursa gerekli uyarıda bulunacağı eğer dinlemezlerse batırılmalarını rica etmiştir. Bu nevi gemilerin yoklanması işi de deniz inzibatından sorumlu olanların diğer işlerle birlikte görevleri arasında yer almaktadır¹⁹⁹. 19. asır başlarında kayıkçıların denetimlerinin yeniçeri ağası vasıtasıyla yaptırıldığı görülmektedir²⁰⁰.

19. asır ortalarında ise, kuralları çiğneyenler para cezası, haciz veya dayakla cezalandırılmaktadır. Denetimin sağlanabilmesi için kayıkçıların başlarında

¹⁹³ BOA, İst. Ah. 6, s. 14, h. 40, A.Z.1174/4-13 Temmuz 1761; Cev. Bld. 4406, 28 Za.1174/1 Temmuz 1761

¹⁹⁴ İŞS, 6/27, vr. 93b-1, A.Ca.972/5-14 Aralık 1564

¹⁹⁵ BOA, MD. 62, s. 11, h. 34, 12 Ra.995/20 Şubat 1587

¹⁹⁶ BOA, MD. 62, s. 72, h. 158, 25 Şaban 995/31 Temmuz 1587

¹⁹⁷ BOA, İst. Ah. 6, s. 14, h. 40, A.Z.1174/4-13 Temmuz 1761

¹⁹⁸ Defterdar Sarı Mehmed Paşa, Zübde-i Vekayıat. (haz. Abdülkadir Özcan). Ankara 1995, s. 133, 134

¹⁹⁹ BOA, D.BŞM. 41 413

²⁰⁰ BOA, HH. 19464

kayıkçıbaşı ve iki vekili bulunup, bunlardan biri şehirde diğeri banliyölerde bulunur, ayrıca farklı denetçiler, ustalar ve kalfalar da bulunmaktadır. Mesleğe çırak olarak başlayanlar iyi haline ve uygunluğuna dair, ustası ve o mahallin idarecisinden sertifika alana kadar çalışmak zorundadır²⁰¹.

20. asır başlarında cezalar, daha çok para cezası ve meslekten geçici olarak onbeş gün, ikinci kez tekrar ederse bir ay el çektirilmesi şeklinde olmaktadır. Bu tip cezalar müşteriye kötü davranma, nizamı aykırı olarak yelken açma gibi hususlardır²⁰². Ancak, gümrüklerden eşya kaçırılmasına sebep olan kayıkçı, sandalcı, mavnacı ve salapuryacılar iki kattan az olmamak üzere para cezası verileceği, cezayı derhal ödemeyenlerin sandal ve kayıklarına gümrükçe el konulup, ceza bir ay içinde ödenmezse satılarak ödenecek ceza kısmı alınıp üstünün sahibine verileceği ve eşya kaçırmak suçunu tekrar edenler olursa para cezası dışında onbeş günden bir aya kadar geçici olarak işlerinden el çektirileceği kayıkçılarla ilgili olarak çıkarılan nizamnamede yer almaktadır²⁰³.

Bütün asırlar için geçerli olan bir gözlem ise her bölgenin idari ve askeri amirinin ayrıca o bölgenin denetiminden de mesul olduğudur.

E. Kayık işleticileri, sosyal statüleri ve sosyal yapının ekonomik bir göstergesi olarak kayık işletmeciliği çeşitleri

1. Kayık işleticileri ve işletme şekilleri

Kayıkların bir kaç şekilde işletildiği görülmektedir:

- a. Bizzat kayık sahibinin kendi kayığında çalışması
- b. Kayık sahibinin bir kaç kayığından birinde kendisi diğerinde ücretli reis çalıştırması
- c. Kayık sahibinin kendisinin kayıkçılık yapmayıp sadece işletmeci olarak kayık çalıştırması

Kayık işletmeciliğinin oldukça kârlı bir iş olması kayıkçılık mesleğinden olmayan bir çok kimsenin de ticari anlamda sadece yan gelir kaynağı olarak kayık işletmeciliği yapması sonucunu doğurmuştur. Nitekim onsekizinci asır kayık işletmeciliğine örnek olarak verilen belgede de görüleceği gibi kayık işleticileri arasında üst düzey bürokratlar ve kadınlar da yer almaktadır. Onyedinci asırda da bazı

²⁰¹ White, a.g.e., c. I, s. 52

²⁰² Ergin, a.g.e., c. II, s. 650

²⁰³ a.g.e., c. II, s. 649

kadınlar köleleri vasıtasıyla kayık işletmektedir. Kadınların kayık işleticileri arasında mevcudiyeti Osmanlı dönemi kadının iş dünyası içinde yer aldığına örnek teşkil etmektedir.

Kayık işleticileri genel olarak reaya yani sivil kesim ve askeri ya da asker ve bürokratlar olarak iki gruba ayrılabilir. Bu iki grupta kendileri bizzat kayıkta çalıştığı gibi kayığını başkasına işletenler de mevcuttur. Askerler bilhassa Kasımpaşa, Hasköy, Tophane gibi ocak ve kışlalarına yakın iskelelerde kendi kayıklarında çalışmaktadır. Mesela; Tophane civarındaki iskelelerin kayıkçılarının büyük çoğunluğunu Topçu sınıfına mensup olanlar, Tersane civarı iskelelerde bulunan kayıkçıların bir kısmını ise Kalyoncular ve Tersane bahçesi bostancıları oluşturmaktadır.

Kayığında bizzat çalışmayan kayık sahiplerinin kayıkları köleleri ya da ücretli tuttukları kayıkçı ya da reislerce çalıştırılmaktadır. 1677 yılında 1366 kayığın 1218 sahibi olup bunların yanında toplam 219 köle çalışmaktadır²⁰⁴. Onsekizinci asırda da kayıklarda çalıştırılan köleler olmakla birlikte bu sayı büyük ölçüde düşmüştür²⁰⁵ ve onsekizinci asır ile ondokuzuncu asır başlarında kayıklarda kölelerden çok ücretli reisler çalıştırılmıştır.

Kayık sahiplerinden bazılarının birden fazla kayığı olup bunları köleleri ya da reisleri vasıtasıyla çalıştırırlar. Mesela 1677'de Azapkapı iskelesi'nde ellisekiz askeri kayıkçı olup bunların yanında onsekiz köle çalışır. Bunlardan iki askeri kişinin ikişer peremesinde ikişer kölesi, bir kişinin üç kayığında üç kölesi, diğer bir kişinin dört peremesinde dört kölesi ve diğerinin beş peremesinde beş kölesi çalışır²⁰⁶. Bu tarihte kayık işleticilerinden bir kısmını yeniçeriler, bostancılar, topçular, cebeciler, sipahiler, kaftancıbaşı, balıkemini, saray ağası, esnaf ağası, cebeciler kethüdası, çorbacı, sabık cebecibaşı, bevvâb-ı sultanî gibi asker ve bürokrat kesim oluşturmakta. bir kısmını sivil halktan zengin olup kâr amacıyla kayık işletenler diğer bir kısmını ise geçimini temin için çalışanlar oluşturmaktadır. Bu düzen diğer asırlarda da pek değişmemiştir.

²⁰⁴ BOA, KK. 7425

²⁰⁵ İŞS. 1/24, s. 97-112, 'Kayıkçı sayımı ile ilgili olarak değerlendirilen diğer belgelerde de kölelere nadiren rastlanılmaktadır.

²⁰⁶ BOA, KK. 7425, s. 8

2. 1728 senesinde kayık işleticileri ve işletme şekilleri

Kayıkların sahiplerinin sosyal statüleri ve kayık işletme şekillerine örnek olmak üzere 1728 tarihinde kayık sahipleri ve kayıklarda çalıştırılan reisler ve diğer bazı hususlarda kaynak olan bir belgenin tafsilatlı olarak değerlendirilmesi yapılmıştır²⁰⁷.

Samatya İskeleyi, Kethüda Hacıoğlu Mustafa

Piyade adedi 38, Kayıkçı 4 g.m + 34 müs. = 38

Kethüdanın kayığı vardır.

Davudpaşa İskeleyi, Samatya iskelesine tabi olduğundan aynı kethüdanın

bilgisiyle tahrir olunmuştur. Başlarında bölükbaşları bulunmaktadır.

Piyade adedi 11, Kayıkçı adedi 11 müslim.

Taşra Yenikapı İskeleyi, Kethüda es-Seyyid Mahmud b. Hızır

Piyade adedi 22, Kayıkçı adedi 13 g.m. + 9 müs. = 22

Aylakçı ustaları 6 g.m. + 3 müs. = 9

Bu kayıklardan ikisi kethüdanın olup, reislerine çalıştırmakta ve kendisi kayıkta çalışmamaktadır.

Kumkapı İskeleyi, Kethüda Mehmed

Piyade adedi 47, Kayıkçı adedi 25 g.m. + 22 müs. = 47

Aylakçı ustaları 6 g.m. + 2 müs. = 8, Balıkçı kayığı adedi 8

Balıkçı kayıklarının hepsi reislerce çalıştırılmaktadır. Bu kayıklardan üçü bir kişinin, ikisi diğer bir kişinin, diğer ikisi diğer bir kişinin ve biri de bir kişindir.

Kethüdanın kayığı vardır.

Çatladıkapı İskeleyi, Kethüda Mustafa bin Abdullah

Piyade adedi 15, Kayıkçı adedi 14 müs.

Aylakçı ustaları 4 g.m. + 14 müs. = 18

Kethüdanın kayığı vardır.

Ahırkapı İskeleyi, Kethüda Mehmed b. Ali

Piyade adedi 24, Kayıkçı adedi 4 g.m. + 20 müs. = 24

Aylakçı ustaları 10 g.m. + 29 müs. = 39

On kayık reislerce, diğerleri sahiplerince çalıştırılmaktadır.

Üç kişiden her biri ikişer kayığın sahibidir ve bunlardan iki kişi kendileri de kayıklarından birinde çalışmaktadır. Birer kayığa sahip olan altı kişi kayıklarında reis çalıştırmaktadır.

Kethüdanın kayığı yoktur.

Kadıköy İskeleyi (Üsküdar'a tabi), Kethüda Kara Mustafa bin Mehmed

Piyade adedi 27, Kayık sahibi 3 g.m. + 24 müs. = 27 (Kethüda dahil)

Aylakçı ustaları 8 g.m. + 23 müs. = 31, Hamdest şakirdler 2 müs.

Kethüdanın kayığı vardır.

²⁰⁷ İŞS. I/24. vr. 97b-112a

Bahçekapısı İskelesi, Kethüda İbrahim Kethüda bin Musa
Kethüdanın kayığı yoktur.

Kayıkhaneler

Sadaret sandalcıları

İkisi hamlacı 26 müslem.

Sadaret piyadecileri

Biri hamlacı biri murabıt olmak üzere 1 g.m + 6 müs. = 7 kişi

Kayıkhanede Osman Beşe'nin reisi olduğu piyadeler

3 adet 5 çifte, 1 adet 4 çifte

Osman Beşe'nin reis olduğu kayıkhanede işleyen aylakçılar

Aylakçı 21 müslem.

Bu kayıkhanede bulunan kayıkçı ve aylakçıların hepsine Reisleri Osman Beşe bin Ahmet kefil olmuş ve tahrir onun bilgisi dahilinde yapılmıştır.

Sabık Baltacılar Kethüdası Ali Ağa'nın kayıkhanesinde mevcut kayık ve sahipleri

Kayıkhane reisi Kara Mehmed

Piyade adedi 11

Kayıkhane reisi Kara Mehmed ve ortağının beş piyadesi olup beş reisi vardır.

Farklı kimselerin sahibi olduğu üç piyadenin üç reisi vardır.

Sabık Teberdar diğer Ali Ağa'nın kayıkhanesi

Kayıkhane reisi Tüfenkçibaşı Mehmed bin Mahmud

Piyade adedi 11

Altı piyade kayıkhane reisi ve ortağına aittir.

Bir piyade Gümrük Emmini Ağa'nındır.

Dört piyadeden her birine ortaklaşa ikişer kişi sahiptir.

Kayıkhanede işleyen aylakçılar 38 müslem.

Kaptan Paşa'nın kayıkhanesinde mevcut kayık ve sahipleri

Kayıkhane Odabaşısı el-Hac Hüseyin b. Ömer

Piyade adedi 14

Bir piyade Rumeli kazaskerinin oğluna ait olup reisi vardır.

Üç piyadenin ayrıca reisi vardır.

Altı piyadeden her birine ortaklaşa ikişer kişi sahiptir.

Sekiz piyadenin her birine birer kişi sahiptir.

Kayık sahipleri ve reislerinin tümü müslemidir.

Baltacıoğlu Mehmed Ağa'nın kayıkhanesinde mevcut kayıklar ve sahipleri

Piyade adedi 4

Bir piyade Kethüda Paşa'nın olup bir reisi ve bir hamlacısı vardır.

Bir piyade Reis Efendi'nin olup bir reisi ve bir hamlacısı vardır.

Bir piyade Defterdar Efendi'nin olup bir reisi ve bir hamlacısı vardır.

Bir piyade Küçük Tezkireci Efendi'nin olup bir reisi vardır.

Aylakçı ustaları 6 müslem kişidir.

Hasan Ağa kayıkhanesinde mevcut kayıklar ve sahipleri

Odabaşı Sarı Süleyman

Piyade adedi 8

Her bir piyadenin bir sahibi vardır.

Bahçekapısı iskelesi başında olan kayıklar ve sahipleri

Piyade adedi 18

Kayıkçı 18 müslim

Aylakçı ustaları 9 müslim

Sabık Çavuşbaşı Şehri Mehmed Ağa kayıkhanesinde mevcut kayıklar ve sahipleri

Odabaşı Çolak Hasan

Piyade adedi 30

Otuz piyadenin her birinin sahibi başkadır ve bunlardan dokuz piyadenin sahibi devletin önemli kademelerindeki kişiler olup reisleri bulunmaktadır. Sadece bir piyadenin sahibi gayr-i müslimdir.

Dokuz piyadenin sahipleri:

Mehmed Paşa

Hafız Ahmed Paşa

Reis Efendi

Rumeli kazaskeri

Sultan Kethüdası Ali Ağa

Sultan Kethüdası Pomak Mehmed Ağa

İstanbul Ağası Mustafa Ağa

Malikane Halifesi Mustafa Efendi

Yaşyemiş Gümrükçüsü Mustafa Ağa

Tulunbacıbaşı kayıkhanesinde mevcut kayıklar ve sahipleri

Piyade adedi 4

Bir piyadenin sahibi bir kişidir.

Üç piyadeden her birine ikişer kişi ortaklaşa sahiptir.

Bostaniyan Kapı Ustası Mahmud Ağa'nın icaresinde olan kayıkhanedeki kayıklar ve sahipleri

Piyade adedi 5

Üç piyadeden her birine ikişer kişi ortaklaşa sahiptir.

İki piyadeden her birine birer kişi tek başına sahiptir.

İstanbul Ağası İskelesi (Bahçekapısı iskelesine tabidir.)

Aylakçı ustaları 18 müslim.

Kayıkhaneleri ve iskeleye mahsus kayıkları olmayan iskeleler

İstanbul Balıkpazarı iskelesi

Aralık İskelesi

Hasır İskelesi

Çardakönü İskelesi

Yemiş İskelesi

Odunkapısı İskelesi

Bu iskelelerin kayıkhaneleri olmadığından dolayı Kapan-ı dakik'e kadar kethüdalar konulmamış ve aşağıda yazılan iskelelerin kayıkları bu iskelelere işleye geldiğinden kayık sahipleri de aşağıdaki iskeleler kısmında yazılmıştır.

Beşiktaş ve tabii olan iskeleler

Tophane ve tabii olan iskeleler

Galata Balıkpazarı ve Arap İskelesi ve tabii olan iskeleler
 Azapkapısı ve tabii olan iskeleler
 Kasımpaşa ve tabii olan iskeleler
 Hasköy ve tabii olan iskeleler
 Eyüp ve Defterdar ve tabii olan iskeleler
 Balat ve tabii olan iskeleler

Unkapanı İskelesi, Kethüda es-Seyyid Mehmed bin Mehmed

Piyade adedi 46, Kayıkçı 1 g.m. + 45 müs. = 46

Aylakçı ustaları 22 müslim

Kethüdanın piyadesinde reisi oğludur.

İki piyadenin sahibi bir kişi olup birinde reisi birinde kendisi çalışmaktadır.

Bir piyadenin sahibi iki kişidir.

Bütün piyadelerin sadece ikisini reisler çalıştırır.

Cibalikapısı İskelesi, Kethüda İbrahim bin Ahmet

Piyade adedi 47, Kayıkçı 47 müslim

Aylakçı ustaları 7 g.m. + 27 müs. = 34

Kethüdanın kayığını reisi çalıştırır.

İki piyadeden herbirine ikişer kişi ortaklaşa sahiptir.

Bir kişinin iki piyadesi olup reisleri çalıştırmaktadır.

Toplam üç piyade reislerce çalıştırılmaktadır.

Fenerkapısı İskelesi, Kethüda Hasan b. Recep

Piyade adedi 53, Kayıkçı 24 g.m. + 29 müs. = 53

Kethüdanın piyadesi yoktur.

Ayakapısı ve Yenikapı İskeleleri (Fener iskelesine tabi)

Piyade adedi 30, Kayıkçı 9 g.m. + 21 müs. = 30

Fener, Aya ve Yenikapı iskelelerinin aylakçı ustaları 1g.m.+18 m. = 19

Defterdar İskelesi (Haslar kazasına tabi), Kethüda Hüseyin bin Aydın

Piyade adedi 73, Kayıkçı 3 g.m. + 70 müs. = 73

Aylakçı ustaları 22 müs.

Üç piyade bir kişiye ait olup üç reisi vardır.

Kethüdanın piyadesi vardır.

Balatkapısı İskelesi (Tabii olan Ayvansaray iskelesi dahil)

Kethüda es-Seyyid Ali bin es-Seyyid Mehmet

Piyade adedi 136, Kayıkçı 33 g.m. + 103 müs. = 136

Aylakçı ustaları 12 g.m. + 23 müs. = 35

Toplam beş piyadede reis çalışmaktadır.

İki piyade bir kişinin olup reisleri çalıştırmaktadır.

Kethüdanın üç piyadesi olup üç reis çalıştırmaktadır.

Eyüp İskelesi, Kethüda Halil bin Şaban

Piyade adedi 102, Kayıkçı 1 g.m. + 101 müs. = 102

Aylakçı ustaları 43 müslim

Üç piyadenin sahibi bir kişi olup ikisinde reisleri birinde kendisi bulunmaktadır.

Üç piyadeden herbirine ikişer kişi ortaklaşa sahiptir.

Kethüdanın piyadesi yoktur.

Hasköy ve tabii Sütölçe İskelesi, Kethüda Abdullah bin Mehmet

Piyade adedi 225, Kayıkçı 79 g.m. + 121 müs. = 200

Aylakçı ustaları 63 g.m. + 47 müs. = 110

Üç kişiden her birinin ikişer piyadesi ve ikişer reisi vardır.

Bir kişinin iki piyadesi ve bir reisi olup birisinde kendisi bulunmaktadır.

İki kişinin dörder piyadesi dörder reisi vardır.

Bir kişinin on piyadesi ve on reisi vardır.

Kethüdanın bir piyadesi olup reisi bulunmaktadır.

Yirmibeş piyade, Bostani mütekaidlerinden müteveffa Ali Bey'in mirasçılarında olup henüz satılmadıklarından reislerinin isimleri malum olmayıp yazılmamıştır.

Hasköy İskelesi'nde işleyen Tersane-i Amire Bahçesi Bostancıları

Bu kayıkçılar Bahçe Ustası Osman ve Bölükbaşları Hasan'ın bildirimiyle tahrir olunup tümünün kefilleri de bunlardır.

Piyade adedi 14, Kayıkçı 14 müslim, Aylakçılar 6

Üç piyade bir kişiye ait olup üç reisi vardır.

Bir piyadenin sahibi iki kişidir.

Bir piyadenin sahibi olan bir kişinin bir reisi vardır.

Hasköy İskelesi'nde işleyen Karaağaç Bahçesi Bostancıları

Bu kayıkçılar Bahçe Ustası Mehmet ve Bölükbaşları İbrahim'in bildirimiyle tahrir olunup tümünün kefilleri de bunlardır.

Piyade adedi 6, Kayıkçı 6 müslim, Aylakçı 7 müslim

Bir kişinin piyadesinde reis bulunmaktadır.

Aynalıkavak İskelesi, Kethüda Mustafa bin el-Hac Mehmet

Piyade adedi 45, Kayıkçı 45 müslim, Aylakçı ustaları 20 müslim

Bir piyadeye iki kişi ortaktır.

Kethüdanın piyadesi yoktur.

Kasımpaşa İskelesi, Kethüda es-Seyyid Mehmet bin Ali

Piyade adedi 114, Kayıkçı 114 müslim, Aylakçı ustaları 28 müslim

Bir piyadeye iki kişi ortaktır.

İki piyadede reis çalışmaktadır.

Kethüdanın piyadesi yoktur.

Tersane-i Amire Mahzeni önünde işleyen kayık sahipleri

Piyade adedi 15, Kayıkçı 15 müslim

Beş piyadede reis çalışmaktadır.

Zindan katibi'nin de bir kayığı vardır.

Padişahın Tersane-i Amire kayığı kayıkçıları

Tersane-i Amire'deki bütün kayıkçılar reisleri marifetiyle tahrir olunup hepsine reisleri ve hamlacıları kefildir.

Kayıkçı 9 müslim

Kaptan Paşa'nın kayıkçıları

Kayıkçı 19 müslim

Tersane-i Amire Kethüdası Paşa'nın kayıkçıları

Kayıkçı 8 müslim

Tersane-i Amire Emîni Efendi'nin kayıkçıları

Kayıkçı 7 müslim

Azapkapısı ve Meyyit İskelesi, Kethüda Hasan bin İbrahim
Piyade adedi 169, Kayıkçı 169 müslim, Aylakçı ustaları 57 müslim

Beş kişiden her birinin birer piyadesi ve birer reisi vardır.

Dört kişiden her birinin ikişer piyadesi ve ikişer reisi vardır.

Bir kişinin üç piyadesi ve üç reisi vardır.

Üç kişiden her birinin dörder piyadesi ve dörder reisi vardır.

İki kişiden her birinin beşer piyadesi ve beşer reisi vardır.

İki kişiden her birinin altışar piyadesi ve altışar reisi vardır.

Bu iskele'de reisleri vasıtasıyla kayık işleten farklı şahsiyetler

Defterdar Efendi Kethüdası

Galata voyvodası el-Hac Ahmet Ağa

İmam Ali Efendi

Maliye Tezkirecisi Süleyman Efendi

Sabık Kethüda Resul

Kasapbaşı Ağa

Ümmügülsüm Hatun

Kadınlarında oldukça iyi gelir getiren kayık işletmeciliği yaptığı görülmektedir ki burada bahsi geçen Ümmügülsüm Hatun'un dört piyadesi olup reisleri vasıtasıyla çalıştırmaktadır.

169 piyadeden 58'i reisler vasıtasıyla çalıştırılmaktadır.

Kethüda iki piyadesini iki reisi vasıtasıyla çalıştırmaktadır.

Meyyit İskelesi'nde bulunup Dolmacı denilen kayıklar

Kayık 6, Kayık sahibi 6 müslim

Altı kayıkda reislerce çalıştırılmaktadır.

İki kişi ikişer kayığa sahiptir.

İki kişi birer kayığa sahiptir.

Küçük İskele (Azapkapısı iskelesi'ne tabi)

Piyade adedi 23, Kayıkçı 23 müslim

Bir kişinin dört piyadesinde dört reisi çalışmaktadır.

Diğer kayıkçılar kendi kayıklarında çalışmaktadırlar.

Kürkükapısı İskelesi (Azapkapısı iskelesi'ne tabi)

Piyade adedi 90, Kayıkçı 90 müslim, Aylakçılar 6 müslim

İki kişinin birer piyadesi birer reislerince çalıştırılmaktadır.

İki kişinin ikişer piyadesinden birerinde reisleri birerinde kendileri çalışmaktadır.

Bir kişinin iki piyadesi olup birini kendisi diğerini reisi çalıştırmaktadır.

Bir kişinin üç piyadesinden ikisinde reisleri birinde kendisi çalışmaktadır

Galata Balıkpazarı İskelesi, Kethüda Osman bin Ömer

Piyade adedi 60, Kayıkçı 60 müslim

Kethüdanın piyadesi yoktur.

Önceki kethüda Kara Mehmet kendi piyadesinde çalışmaktadır.

Karaköy İskelesi, Kethüda Mehmet bin Salih

Piyade adedi 65, Kayıkçı 10 g.m. + 55 müs. = 65

Aylakçı ustaları 17 müslim

İki kişiden her biri birer piyadelerini birer reisleri vasıtasıyla işletmektedirler.

Bir kişinin dört piyadesini dört reisi çalıştırmaktadır.

Kethüdanın piyadesi yoktur.

Mumhane İskelesi (Karaköy iskelesi'ne tabi)

Piyade adedi 37, Kayıkçı 27 g.m. + 8 müs. = 35

Aylakçılar 3 g.m. + 4 müs. = 7

Kurşunlumahzen İskelesi (Karaköy iskelesi'ne tabi)

Piyade adedi 30, Kayıkçı 15 g.m. + 15 müs. = 30

Beş kişiden her biri birer piyadesinde birer reis çalıştırır.

Bir kişinin iki piyadesi olup iki reisi vasıtasıyla işletmektedir.

Tophane ve tabii olan Salıpazarı, Fındıklı, Karayalı ve Eğrikapı İskeleleri

Bu iskelelerinin kayıkları birbirleriyle karışmış olduğundan bilgiler toplu olarak verilmiştir.

Kethüda Mehmet bin Abdullah

Piyade adedi 312, Kayıkçı 7 g.m. + 281 müs. = 288

Aylakçı ustaları 153 müslim, Şakirdler 8 müslim

Bir kişinin 18 kayığı olduğunu kethüda bildirmiştir.

Altı piyadeden her birine ikişer kişi ortaklaşa sahiptir.

Beş kişinin birer piyadeleri olup birer reisleri vasıtasıyla çalıştırmaktadırlar.

Dört ayrı kişinin ikişer piyadesi olup birisinde kendileri birisinde reisleri çalışmaktadır.

Üç ayrı kişinin ikişer piyadesi olup birisinde kendileri diğerlerinde reisleri çalışmaktadır.

Bir kişinin üç piyadesi olup birisinde kendisi diğerlerinde reisleri çalışmaktadır.

Bir kişinin üç piyadesi olup üçü de reislerince işletilmektedir.

Bir kişinin altı piyadesi olup hepsinde reisleri çalışmaktadır.

Kethüdanın piyadesi yoktur.

Beşiktaş ve tabii olan Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavudköy,**Çengelköy ve İstavros İskeleleri, Kethüda Mehmet bin Ali**

Piyade adedi 159, Kayıkçı 42 g.m. + 117 müs. = 159

Aylakçı ustaları 22 g.m. + 8 müs. = 30

Bu iskelelerde diğer iskelelere nazaran Bostancılar çoğunluktadır.

Kethüdanın bir piyadesi olup reisi vasıtasıyla işletmektedir.

Üsküdar Büyük İskele, Salacak ve Balaban İskeleleri

Kethüdalar Hasan bin Resul ve Ali bin Mahmud

Büyük iskele

Piyade (nevbet piyadesi) adedi 111, Kayıkçı 111 müslim

Ondokuz piyadeden her birine ikişer kişi ortaklaşa sahiptir.

Bir kişinin iki piyadesinde iki reisi çalışır.

İki ortağın iki piyadesinde iki reis çalışır.

Onyeddi piyadeden her biri bir kişinin olup birer reisleri çalışmakta ve böylece toplam yirmibir piyade reislerce işletilmektedir.

Her bir kayığı bizzat bir kişinin çalıştırdığı düşünülerek ortaklar kayıkçı sayısına dahil edilmemiştir.

Ali kethüdanın iki ateş kayığı vardır.

Büyük iskele

Küçük piyade adedi 133, Kayıkçı 1 g.m. + 132 müs. = 133

Oniki kişiden her birinin birer piyadesi ve birer reisi bulunmaktadır.

Üç kişiden her birinin ikişer piyadesi ve ikişer reisi vardır.

Üç kişiden her birinin iki piyadesi olup birinde kendileri birinde reisleri çalışmaktadır.

Üç kişiden her birinin dört piyadesi ve dört reisi vardır.

Bir kişinin üç piyadesi ve iki reisi vardır.

İki piyadeden her biri ikişer kişiye aittir.

Büyük iskele

Ateş kayığı adedi 15. Kayıkçı 15 müslim

İki kayık iki ortağa aittir.

İki kayıktan her biri iki ortağa aittir.

İki kayık bir kişiye ait olup iki reisi vardır.

Dört kayıktan her biri birer kişiye ait olup reisleri vardır.

Toplam beş kayık reisler vasıtasıyla işletilir, dört kayık ortaklara aittir ve altı tanesinin sahipleri birer kişi olup kayıklarında kendileri çalışmaktadırlar.

Büyük iskele

At kayığı adedi 39. Kayıkçı 39 müslim

İki adedi İstabl-ı amire'nin beylik kayığıdır.

Yirmiki adedi ortaklıdır.

On adedi reisler vasıtasıyla çalıştırılmaktadır.

Bazı şahıslar birden fazla kayıkda farklı ortaklara sahiptir.

Büyük iskele

Aylakçı ustaları 404 müslim (Bunlardan onbiri Hasahır neferatından olup zabıtları Mehmet reis marifetiyle tahrir olunmuştur).

Salacak İskelesi (Üsküdar iskelesine tabi)

Piyade adedi 16, Kayıkçı 16 müslim

Aylakçı ustaları 5 müslim

İki piyade bir kişiye ait olup birinde kendisi birinde reisi çalışır.

Kuzguncuk İskelesi (Üsküdar iskelesine tabi)

Piyade adedi 19, Kayıkçı 19 g.m.

Aylakçı ustaları 6 g.m.

İskelelerdeki Balıkçılar

Samatyakapısı İskelesi, Kethüda Hacıoğlu Mustafa

Balıkçı kayığı adedi 14, Balıkçı 14 g.m. reisleri de gayr-i müslimdir.

Dört ayrı kişinin üçer kayığı ve üçer reisi vardır.

Bir kişinin iki kayığı ve iki reisi vardır.

Kethüdanın kayığı yoktur.

Kumkapı İskelesi, Kethüda Mehmed bin Abdullah

Balıkçı kayığı 20, Kayık sahibi 5 g.m. + 3 müs. = 8

Reisler 16 g.m. + 6 müs. = 22

Üç kişinin ikişer kayığında ikişer reisleri çalışır.

İki kişinin üçer kayığında üçer reisleri çalışır.

İki ayrı kişinin üçer kayığında dörder reisi vardır.

Bir kişinin iki kayığında dörder reisi çalışır.

Kayıklardan üçü Balıkçılar kethüdası İbrahim'indir. Bu bilgiden Balık satıcıları kethüdalığının farklı olduğu anlaşılmaktadır.

Galata Balıkpazarı İskelesi, Kethüda Kantazi veled-i Atnaş

Balıkçı kayığı adedi 45

Üç ayrı kişinin dörder kayığında dörder reisi bulunmaktadır.

Kethüda dahil üç ayrı kişinin beşer kayığında beşer reisi vardır.

Üç ayrı kişinin altışar kayığında altışar reisi vardır.

Kayık sahibi dokuz kişi reis sayısı ise kırkbeştir.

Kayık sahipleri ve reislerin tümü gayr-i müslimdir.

Ortakayığı

Unkapanı Tüfenkhane İskelesi, Kethüda Mustafa bin Ahmed

Kayık adedi 32. Aylakçı ustaları 9 müslim

Bir kişinin iki kayığı olup birinde kendisi birinde reisi bulunmaktadır. Kalan otuz kayığın müstakil sahipleri olup kendileri çalışmaktadırlar.

Kethüdanın kayığı olup kendisi çalışmaktadır.

Mavnalar

Ayazmakapısı İskelesi, Kethüda Mustafa bin Ahmet

Mavna adedi 25

Mavna sahibi ortak ya da müstakilen 20 müslim

Reis 18 müslim

Üç ayrı kişinin birer mavnalarında birer reisleri çalışır.

Kethüda bir mavnada kendisi çalışır. İki mavnada kethüdanın diğer ortakları ve bir reisi vardır.

Bir kişi üç mavnaya müstakilen iki mavnaya ortaklaşa sahiptir ve hepsinde reisleri çalışmaktadır.

Bir kız bir erkek iki kardeşin yedi mavnasında yedi reis çalışır ki bu mavnalardan ikisinde birer ortakları daha vardır.

Bir kişinin iki mavnasında iki reisi çalışır.

Bir kişi bir mavnasında kendisi çalışır.

İki kişi bir mavnada kendileri çalışır.

Diğer iki kişi bir mavnaya sahip olup kendileri çalışırlar.

Bir kişi iki mavnadan birine müstakil diğerine ortak olarak sahiptir. Birinde kendisi diğerinde reis çalışır.

Toplam onbir mavnanın müstakilen sahibi vardır ve kalan ondört mavna ortaklıdır ki bunlarda belli ellerde toplanmıştır.

Toplam yirmi kişi müstakil ya da ortak mavnalarda hak sahibidir.

Kadınların da mavna işlettikleri bu iskeledeki mavna sahiplerinden ikisinin kadın olmasından anlaşılmaktadır.

Azapkapısı İskelesi Kürekli Mavnaları

Kethüda Salih bin el-Hac İbrahim

Mavna adedi 25

Kethüdanın on mavnasında on reisi çalışır.

Bir kişi bir mavnasında kendisi çalışır.

Bir kişinin beş mavnası beş reisi vardır.

Bir kişinin altı mavnası altı reisi vardır.

Bir kişinin üç mavnası üç reisi vardır.

Mavna sahipleri ve reislerin tümü müslimdir.

Eski Yağkapanı İskelesi (Azapkapısı iskelesine tabi)

Mavna adedi 10

Bir kişi bir mavnasında kendisi çalışır.

Bir kişinin iki mavnasında iki reisi vardır.

Bir kişinin üç mavnasında üç reis vardır.

Bir kişinin dört mavnasında dört reisi vardır.

Hasköy İskelesi

Kethüda Abdullah

Tuğla mavnası adedi 15

Bir kişinin iki mavnası ve iki reisi olup diğer mavnaların her biri müstakil kimselere aittir ve her birinin reisleri bulunmaktadır.

Kethüda hariç tümü gayr-i müslimdir.

Kethüdanın mavnası yoktur.

Bu iskelede Arapoğlu Meldon zımminin deruhdesinde olan mavnalar ve sahipleri

Mavna adedi 45

Oniki mavna Arapoğlu Meldon'un olup reisleri çalışmaktadır.

Yedi ayrı kişiden her birinin bir mavnasında bir reisi çalışır.

Dört ayrı kişiden her birinin iki mavnasında iki reisi çalışır.

İki kişiden her birinin üç mavnası ve üçer reisi vardır.

Bir kişinin dört mavnasında dört reisi çalışır.

Sekiz kişiden her birinin bir mavnası olup mavnalarında kendileri çalışır.

Kayıp sahibi yirmibeş kişi olup çalıştırılan reis otuzyededir.

F. Kayıkçıların sosyal kimliğinin tesbiti

Kayıkçıların sosyal kimliğinin tesbiti için, öncelikle kökenlerinin tesbiti gereklidir. Çünkü, sosyal davranışlar özellikle kişilerin ilk bulunduğu çevrede kazanılmakta ve gelişmektedir. Barınılan yer de kuşkusuz kişilerin davranışlarını etkilemektedir. Çeşitli imkanlar sunan bir ev yerine bir bekar odasında kalmak herhalde kişinin tavırları üzerinde etkilidir. Yine kayıkçıların sosyal yapı içindeki konumlarını tesbit için, onların geçim düzeyleri, meslekleri, inançları, toplumsal ahlakları gibi hususlar da bilinmelidir.

1. Kayıkçıların kökenleri

Kayıkçıların kökenleri hakkında edinilen bilgiler, daha çok Anadolu'dan gelenlerin bu mesleği seçtiklerini göstermektedir. Daha genel bir ifadeyle İstanbul'un yerlisinden ziyade taşra kökenlidirler ve bir çok taşralı ceplerinde bir kuruş bile olmadan her yıl İstanbul'a gelmektedir. Talebin arzdan fazla olması sebebiyle, çırakların asıl kaynağını da bu taşralılar oluşturmaktadır²⁰⁸.

Sadece kayıkçılar değil başka meslek gruplarının da kökenini İstanbul dışındakiler oluşturmaktadır. İstanbul'un sakaları da kayıkçı ve peremeciler gibi İstanbul'a yeni gelen köylülerdir²⁰⁹.

Kayıkçıların bazılarının Çerkez, Abaza ve Mingerya milletlerine mensup olduklarını söyleyen ve 1553'de İstanbul'a gelmiş olan Hans Dernschwam ise İstanbul kayıkçılarının kökeni üzerine şu bilgileri vermektedir. " Çerkez, Abaza ve Mingerya milletlerine mensup bir çok kimseyi İstanbul ile Galata arasındaki gemilerde kürek çekerken görmek mümkün. Bunların Krakau'daki Tatarlarda ve Bulgaristan'daki bazı kimselerde olduğu gibi saçlarının her iki omuzdan aşağıya doğru bukleler halinde sarktığı görülür..., Yukarıda sözünü ettiğimiz bu üç milletten herhangi bir kimsenin babası öldüğü zaman sağ kulağından bir küçük parça kesiyor ve babası ile birlikte mezara gömermiş. Şayet annesi ölmüşse, sol kulağından bir parça kesip annesi ile birlikte gömermiş. Böyle kulağı kesik insanları kayıklarda gördüm. Bunlar para karşılığında bizi karşı sahile geçiren kayıkçılardır²¹⁰. "

Kayıkçıların kökenine ve iskelelere dağılımlarına dair bazı kaynaklarda daha detaylı bilgiler mevcuttur. Kayıkçıların kökenine dair bu bilgiler, kayıkçıların sosyal

²⁰⁸ Slade, Adolphus, Turkey, Greece and Malta, London 1837, c. I, s. 362

²⁰⁹ Mantran, Robert, 16. ve 17. yy'da İstanbul'da Gündelik Hayat, (çev. Mehmet Ali Kılıçbayı), İstanbul 1991, s. 126

²¹⁰ Dernschwam, Hans, İstanbul ve Anadolu'ya Seyahat Günlüğü, (çev. Yaşar Önen), Ankara 1992, s. 178-179.

yapı içindeki konumları ile kayıkçıların da önemli bir yer tuttuğu İstanbul sosyal hayatının değerlendirilmesini sağlamakta ve İstanbul'daki ortamın ne kadar renkli olduğunu da ortaya koymaktadır. Bu tafsilatlı bilgilerde, genel olarak her iskelede ilk üç sırayı alan kayıkçıların kökenlerinin yazılması tercih olunmuştur. Bu sıralama kayıkçıların daha ziyade nereden geldiklerini tesbite imkan vermektedir. Ayrıca bütün kayıkçıların memleketlerinin yazımı hacmi artıracağından bundan kaçınılmıştır. Yine askeri olanların genellikle memleketlerinden ziyade mensub oldukları bölükler yazıldığından bazı iskelelerde memleketlerin tespiti daha zor olmuştur. Ayrıca kökeni tesbit edilemeyen kayıkçıların bulunduğu iskeleler yazılmamıştır.

6 Aralık 1751 (17 M.1165) tarihinde İstanbul kayıkçılarının kökeni²¹¹

Bahçekapısı İskelesi: Kayıkçı sayısı 105²¹²

Ürgüp 40, İncesu 10, Kemah 4

Kayıkhaneler

Başkayıkthane: Kayıkçı 49 müslim

Ürgüplü 19, Kastamonu 4, Çankırı 2

İkinci kayıkthane: Kayıkçı 68 müslim (Belgede 67)

Kastamonu 33, Engür 4, Küre 3

Üçüncü kayıkthane: Kayıkçı 60 müslim

Kastamonu 44, Çankırı 2, Edirne 1

İstanbul Ağası İskelesi: Kayıkçı 44 müslim + 30 g.m. = 74

Rize 7, Sinop 4, Çankırı 3, Trabzon 3, Hendek 3, Kastamonu 3

Gayri müslimlerin memleketleri yazılmamıştır.

Çöplük İskelesi Başdankaracıları: Kayıkçı 43 müslim

Kastamonu 7, Niksar 7, Erzincan 4

Unkapanı İskelesi: Kayıkçı 20 g.m. + 52 müs. = 72

Hasköy 5, Abana 3, Kemah, Kastamonu, Azapkapı, Bartın 1'er

Cibali İskelesi: Kayıkçı 20 g.m. + 71 müs. = 91

Hasköy 3, Konya 2

Yenikapı İskelesi: Kayıkçı 6 g.m. + 39 müs. = 45

Kazdağ 2, İnebolu 1

Fener İskelesi: Kayıkçı 48 g.m. + 39 müs. = 87

Alablı 6, Ilgın 3

²¹¹ BOA, KK. 7438

²¹² Belgenin orijinalinde bu sayı 103'tür.

Balat İskelesi: Kayıkçı 40 g.m. + 70 müs. = 110

Konya 4, Erzincan, Sinop, Kasımpaşa 2'şer

Ayvansaray İskelesi: Kayıkçı 38 müslim

Kastamonu 4, Sinop 2

Samatya İskelesi: Kayıkçı 64 müslim

Kastamonu 4, Kasımpaşa, Nevşehir, Kula 2'şer

Çatladıkapi İskelesi: Kayıkçı 6 g.m. + 23 müs. = 29

Kemah 5, Çerkeş 2

1792 yılında Kadıköy'den Anadolukavağına, Rumelikavağı'ndan Beşiktaş Taş iskele'ye kadar olan iskelelerin kayıkçılarının kökeni²¹³

Kadıköy İskelesi: Kayıkçı sayısı 32 g.m + 53 müs. =85

Kadıköylü 45, Ilgınlı 7, Erzurumlu 2, Bolulu 2, (Bostani 13 kişi)

Üsküdar, Büyük İskele Ve Mumhane İskeleleri: Kayıkçı 10 g.m. + 385 müs. = 395

Çerkeş 109, Abana 70, Üsküdar 62, Kengiri 11, İnebolu 8, (Bostani 67)

Balaban Mea Kavak İskelesi: Kayıkçı 45 müslim

Üsküdar 31, Tosya 3, (Bostancı 1)

Salacak İskelesi Mea İhsaniye: Kayıkçı 24 müslim

Üsküdar 22

Ayazma İskelesi: Kayıkçı 81 müslim (Belgede 78 yazılmıştır sayılınca 81 kişi)

Üsküdar 11, Abana 10, İnebolu 8, Tosya,Zaferanborlu, Boyabad 6'şar, (Bostancı 44, Cebeci 1)

İstavros İskelesi Mea Beylerleyi: Kayıkçı 34 müslim

Zaferanborlu 10, Konya 2

Çengelköy İskelesi: Kayıkçı 11 g.m. + 44 müs. =55

Çengelköy 17, Zaferanborlu 13, Vaniköy 2

Kandilli İskelesi: Kayıkçı 11g.m. + 34 müs. = 45

Kandilli 15, Boyabad 9, Erzurum, Hisar 3'er

Anadoluhisarı İskelesi: Kayıkçı 29 müslim

Hisar 20, Kengiri 3

Bağcevan kayıkçıları: Kayıkçı 14 g.m.

Tırnova 7, Filibe 5

²¹³ BOA, A.DVN 881

Kanlıcak İskeleyi: Kayıkçı 38 müslim
Kanlıcak 17, Zaferanborlu 3, Kengiri 2, Ahışa 2

Beykoz İskeleyi: Kayıkçı 26 g.m. + 37 müs. = 63
Beykoz 38, Ayandon 4, Kavak 3

Anadolukavağı İskeleyi: Kayıkçı 1 g.m. + 13 müs. = 14
Kavak 4, Aydos 1

Rumeli Kavağı İskeleyi: Kayıkçı 16 müslim
Kavak 5

Sarıyer İskeleyi: Kayıkçı 10 g.m. + 17 müs. = 27
Yenimahalle 9, Sarıyer 5, Ahışa 4, Zaferanborlu 3, Erzurum 2
Gübre kayıkçıları: Kayıkçı 8 müslim
Boyabad 8.

Büyükdere
Gübre kayıkçıları: Kayıkçı 10 müslim
Boyabad 10

Tarabya: Kayıkçı 19 g.m. + 2 müs. = 21
Tarabya 11
Gübre kayıkçıları: Kayıkçı 3 müslim
Kengiri 3

Yeniköy: Kayıkçı 98 g.m. + 30 müs. = 128
Yeniköy 97, Ahışa 6, Trabzon 3, Şile 2

Emirgunoğlu: Kayıkçı 11 müslim
Bayburd 3, Trabzon 2, Kastamonu 2

Rumilihisarı: Kayıkçı 55 g.m. + 59 müs. = 114
Hisar 31, Boyabad 5, Tosya 3, Kandıra 2, Kengiri 2

Bebek: Kayıkçı 9 g.m. + 11 müs. = 20
Bebek 17, Ahışa 1, Kayseri 1, Karahisar 1
Gübre kayıkçıları: Kayıkçı 13 müslim
Kengiri 13
Akıntı yedekçileri: Yedekçi 20 müslim
Karahisar 16, Boyabad 4

Kuruçeşme: Kayıkçı 33 g.m. + 3 müs. = 36
Kuruçeşme 18, Erzincan 1

Ortaköy: Kayıkçı 140 g.m. + 40 müs. = 180
Ortaköy 35, Boyabad 9, Karahisar 4, Küre 3

Beşiktaş: Kayıkçı 17 g.m. + 104 müs. = 121
Beşiktaş 45, Taşköprü 39, Boyabad 8

1792 tarihinde İstanbul'un bazı diğer iskelelerinde mevcut kayıkçıların kökenleri

Hasır İskeleyi: Kayıkçı 19 g.m.+ 29 müs. = 48

Karadeniz 6, Ada 4, Kasımpaşa 3, İstanbul, Galata, Beşiktaş, Hasköy, Karaağaç, Bolu, İstanköy, Tekfurdağı, Anadolu 1'er kişi.

Odunkapısı Tulumba İskeleyi: Kayıkçı 55 müslim

Kıraç 27, Hasköy 6, Kasımpaşa, Karaağaç (İstanbul'da), Konya 3'er kişi.

Unkapanı İskeleyi: Kayıkçı 66 müslim

Erzincan 31, Karaağaç 13, Abana 7, Şehri 6.

Cibali İskeleyi: Kayıkçı 8 g.m. + 45 müs. = 53

Erzincan 8, Hasköy 2.

Balat İskeleyi: Kayıkçı 46 g.m. + 62 müs. = 108

Konya 5, Karadeniz 3, İznikmid, Karaman 2'şer, Trabzon, Van, Unkapanı 1'er kişi²¹⁴.

Defterdar İskeleyi: Kayıkçı 15 g.m. + 51 müs. = 66

Altmışaltı kayıkçıdan altmışdördü yerli olup İstanbul'a yerleşik görünmektedirler²¹⁵

Galata Balıkpazarı İskeleyi: Kayıkçı 10 g.m. + 46 müs. = 56

Karaağaç(İstanbul) 12, Küre 3, Taşköprü 3²¹⁶

Kırk yılı aşkın bir süre çeşitli Osmanlı memuriyetlerinde bulunup, 1918'de vefat eden Abdülaziz Bey'in, İstanbul'a çeşitli yerlerden gelenlerin rağbet ettiği meslekler hakkındaki görüşleri enteresan olduğu için diğer esnaf da dahil edilerek yazılmıştır. "Eğin ahalisi: Kasaplık, balmumculuk, kömürcülük; Yanya ahalisi: Ciğercilik, işkembecilik, en çok da hamam dellaklığı; Bar ve havalisi ile İşkodra'dan gelenler: Çiçek, sebze bahçevanlığı; Manastır ve Kesriye ahalisi: Kürkçülük ve sebzevatçılık; Sakız adası ahalisi: Çiçek bahçevanlığı; Midilli adası ahalisi: Abacılık; Ankara ahalisi: Celeplik; Bolu ahalisi: Aşçılık; Zağferanbolu ahalisi: Börekçilik ve boğaçacılık; Kastamonu ahalisi: Helvacılık, kataifçilik; Sivas ahalisi: Hamamcılık, dellaklık ve seyislik; Kemah, Erzincan, Koyulhisar, Koçhisar, Arapkir ahalisi: Dairelerde uşaklık ve hizmetkarlık; Lazlar: Bakırcılık, kalaycılık, hallaçlık, kayıkçılık; Araplar: Fındıkçılık, seyislik, tathircilik²¹⁷." Bu bilgilerde kayıkçılık mesleğine Karadenizlilerin rağbet ettiği söylenmekle birlikte kayıkçıların kökeni ile ilgili olarak elde edilen

²¹⁴ BOA, A.DVN 834

²¹⁵ BOA, DBŞM 41581, s. 19

²¹⁶ BOA, A.DVN 832, s. 26

²¹⁷ Abdülaziz Bey, Osmanlı Adet, Merasim ve Tabirleri, (haz. Kazım Arisan-Duygu Arisan Günay), İstanbul 1995, s. 140

diğer bilgiler değerlendirildiğinde, Ezincanlı, Kemahlı, Erzurumlu ve İçanadolu'nun muhtelif yerlerinden çok miktarda şahsın da kayıkçılar arasında yer aldığı görülmektedir. Kayıkçıların son dönemlerinde çoğunun Şebinkarahisarlı olduğuna dair bilgiler de mevcuttur²¹⁸.

1960 yılında ise, Balat'ta biri vapur iskelesinin Fener tarafına doğru, hemen yanında diğeri vapur iskelesinden biraz ötede Ayvansaray tarafında olmak üzere iki kayık iskelesinde kayıtlı sandallar elli adettir ve bunlar iki iskeleye eşit olarak taksim olunmuştur. 1960 yılı mayısında Ayvansaray tarafındaki iskeleye bağlı sandalcılardan ikisi İnebolulu, geri kalanı Erzurumlu; Fener tarafındaki iskeleye bağlı sandalcıların ise yirmibeşi de Trabzonludur²¹⁹.

2. Kayıkçıların barındıkları yerler

Kayıkçıların gece kaldıkları yerlerin bazı örneklerle belirtilmesi sosyal hayatlarını tesbit açısından faydalı olacaktır. Kayıkçılar, çoğunlukla hanlarda, odalarda, dükkan üzerlerinde ya da dükkanlarda geceleemektedir. 1553 yıllarında ticaret erbabı askerler ve sair kimselerin kervansaraylarda yahutta açıkta, boş arsalarda yattıkları da söylenmektedir²²⁰. Kayıkçıların odalarda, bazan yalnız bazan da kalabalık gruplar halinde kaldığı görülmektedir. Genellikle birlikte yaşadıkları ve hemen bütün saatlerini diğer kayıkçılarla paylaştıkları belgelerden de açıkça anlaşılmaktadır. Ancak kayıkçılardan hanlarda kalanlar genellikle bekarlar olup, evlilerin evlerine gittikleri açıklamaları da bulunmaktadır. Yalnız bu sayı hanlarda kalanlara göre azdır. Bu durumda kayıkçıların bir çoğunun Anadolu'dan gelen insanlardan oluştuğu açıklık kazanmakla birlikte, bütün kayıkçıların bekâr ve Anadolu'dan gelen insanlardan oluştuğunu söylemek mümkün görünmemektedir.

Tabii olarak saray kayıkçıları ve hatta askeri bölgelerde görevli olup da kayıkçılık yapanlar kışlarında barınmaktadır. 1840'larda Saltanat kayığında kürek çekenlerin sayıları üç yüz kadar olup bir kısmı Yalıköşkü yanındaki kayıkhanelerde bir kısmı da kışlalarda kalmaktadır²²¹. Yine, kayıkçıların tarih boyunca bekar odalarında barındıklarına dair pek çok örnekler mevcuttur. 17. asır ortalarında da İstanbul'da bir çok bekâr odaları bulunmaktadır. Bu nevi odaların ayrı ayrı odabaşları hakim ve zabitleri bulunmaktadır. Oralara kefilli olanlar alınabilir. En

²¹⁸ Vada, Abdürrahim Cabir, Boğaziçi Konuşuyor ve Kanlıca Tarihçesi, Yedigün Neşriyatı (1942), s. 45

²¹⁹ Hakvar, İst. Ans., c. IV, s. 1972

²²⁰ Dernschwam, a.g.e., s. 58

²²¹ White, a.g.e., c. I, s. 49

büyük odalardan Yolgeçen odaları dört yüz hücredir. Mercan odaları sekiz adet odalardır. Bunun da başka hakimleri vardır. Hatta bir defasında Sultan Süleyman yeniçerilere kızdığı bir zamanda " terbiyeli olun yoksa sizi Mercan Çarşısında pabuçcu bekârlarına kırdırırım " demiştir ki bu odalarda kalanların sayılarının çokluğunu göstermektedir. Bunun dışında Mahmudpaşa yakınında Cebahane odaları, Süleymaniye yanında Pertevpaşa ve Hilalci odaları, Atpazarında kırk adet bekâr hane, Büyük Karaman'da kırk adet Gedikpaşa bekârhanesi, Unkapanı yakınında yedi adet Azaplar bekârhanesi bulunmaktadır. Bunların dışında pek çok bekârhaneler ve hanlar bulunmaktadır²²².

Arşiv kaynaklarına göre, kayıkçıların barındıkları yerlerden bazı tafsilatlı örnekler verilmesi aydınlatıcı olacaktır.

Bahçekapısı iskelesindeki kayıkçılardan bir kısmı kayıkhanelerde yatmaktadır. Seyyid Ali Reis kayıkhanesi üzerindeki onbir odadan onunda yirmialtı kayıkçı. İbrahim Reis kayıkhanesi üzerindeki dokuz odadan sekizinde yirmibir kayıkçı yatmaktadır.

Bahçekapısında sadaret sandalcıları için koğuşlar yapıldığı gibi 1812 senesinde reisler kethüdasının kendisine mahsus bir yeri olmadığından devlet tarafından bu koğuşların bitişğinde müstakil bir oda yapılmıştır²²³.

Bahçekapısındaki hanlarda da kayıkçıların geceledikleri görülmektedir. Ancak, hanlarda kalanlardan sadece bazı örnekler verilmiştir. Yenihan'daki otuziki odadan onaltısında kayıkçılar kalmaktadır. Teşrifati hanındaki onüç odadan üç odada on bir hamlacı, iki odada altı sandalcı, bir odada dört yedi çifte kayıkçısı, bir odada dört gayr-i müslim kayıkçı kalmaktadır. Diğer dört odada arka hamalları ve odun yarıcıları yatmaktadır. Ayrıca Bakkalhanı ve Yarımhan gibi bir çok handa da kayıkçıların kaldığı görülmektedir²²⁴. Bu iskelenin kayıkçılarından bir kısmının da Bahçekapısı haricinde Arpa anbarı yakınında bulunan bir mahzenin ikinci katında yatmaktadır. Altında ise kar satılmaktadır ki kayıkçılar kendi yerlerine çıkışlarını güçleştirdiği gerekçesiyle buranın boşaltılmasını istemişler ancak istekleri mahkemece kabul olunmamıştır²²⁵.

²²² Evliya Çelebi, a.g.e., c. I, s. 326, 327

²²³ BOA, Cev. Bld. 2428, 10 M.1228/13 Ocak 1813

²²⁴ BOA, A.DVN 834, s. 2, 4

²²⁵ İŞS, 1/24, vr. 34b-2, 20 Za.1138/20 Temmuz 1726

Çardakönü iskelesi orta kayıkçıları Odunkapısı'nda daimi olarak kayıklarında yatmaktadırlar²²⁶.

Cibali iskelesi'nden bir kayıkçı berber dükkânı üzerinde, ikisi Unkapanı'nda kayıkçılar odasında, dördü manav dükkânı üzerinde yatmaktadır²²⁷.

Balat iskelesinden on kayıkçı Kerestecilerde Validehanı'nda, dokuzu Cami karşısında arpacılar üzerinde odada, altısı taşçı dükkânı üzerinde odada, beşi lonca üzerinde odada, biri lonca sırasında odada, biri berber dükkânı üzerinde, biri cami altında odada, biri hamallar loncası üzerinde, ikisi kaymakçı üzerinde odada, biri kahveye bitişik küçük odada, bazıları kayıkhanede yatmaktadır. Üç kişinin de evine gittiği belirtilmiştir²²⁸.

Kumkapı kayıkçılarından bir çoğu da Kumkapı'daki farklı hanlarda yatmaktadır²²⁹.

Ahırkapı iskelesindeki kayıkçılardan bazıları Kapiâğası odaları denilen yirmi odanın on dördünde yatmaktadır²³⁰.

Kayıkçılardan bazıları hanlarda ve odalarda müstakilen yalnız olarak kalmakla birlikte bir çoğunun genellikle diğer kayıkçılarla aynı mekânı paylaştıkları görülmektedir. Odalarda kaçır kayıkçı kaldığına dair bir belge değerli bilgiler vermektedir. Bu belgeden çeşitli örnekler alınmıştır.

Üsküdar'da Debbağ Hacı Mehmed Ağa Hanı'nda kalanlar²³¹: Toplam dokuz odanın her birinde kayıkçılar kalmaktadır.

Oda	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Toplam oda	9
Kayıkçı	4	5	4	6	4	5	5	4	4	Tp. kayıkçı	41

Üsküdar'da Hacı Yusuf Ağa Hanı'nda kalanlar²³²

Oda	1	1	1	1	1	1	Toplam oda	6
Kayıkçı	8	6	5	5	5	5	Tp. kayıkçı	34

²²⁶ BOA, A.DVN 834, s. 18

²²⁷ a.g.b., s. 35

²²⁸ a.g.b., s. 42

²²⁹ a.g.b., s. 67-71

²³⁰ a.g.b., s. 72

²³¹ BOA, A.DVN 881, s. 11

²³² a.g.b., s. 11

Balaban iskelesi'nde hamallar odaları denilen altı odadan birinde iki hamal bir kayıkçı aynı odayı paylaşmaktadır. On odalı Şeyhülislam-ı esbak merhum İbrahim Efendi Hanının bir odasında bir, diğer bir odasında dört olmak üzere beş kayıkçı kalmaktadır. Diğer odalarda hamallar kalmaktadır. Ahmed Beşe odaları denilen iki odanın birinde bir kayıkçı, diğerinde dört hamal ve iki kayıkçı kalmaktadır. Hacı Yusuf odaları denilen üç odanın birinde bir kayıkçı, birinde bir balıkçı, diğer birinde arka hamalları kalmaktadır²³³. Lağımçıbaşı odası denilen bir odada dokuz hamal ve bir kayıkçı kalmaktadır. Buradaki kahve dükkanında bir kayıkçı yatmaktadır. Hasköyü Borazanzade hanında altı odadan üç odanın birinde dört, birinde beş, birinde altı olmak üzere toplam onbeş kayıkçı diğer üç odada hamallar kalmaktadır²³⁴. Arasta kapısı yakınındaki Topal Mahmud Ağa odalarından ikisinde dört ve altı kişi olmak üzere kayıkçılar kalıp diğer oda boştur²³⁵. Buraya yakın odalardan bir odada beş diğer bir odada altı kayıkçı kalır²³⁶. Dört odalı Mehmed Haseki hanının bir odası boş olup iki odasında dörder ve bir odasında altı kayıkçı kalır. Bu civardaki bekar odasında altı kayıkçı, diğer bir bekar odasında bir kayıkçı bir börekçi, beş odalı değirmen odalarından dördü boş olup birinde yedi kayıkçı, diğer üç odalı değirmen odalarından biri boş olup diğer ikisinden her birinde üç ve beş kayıkçı kalmaktadır²³⁷.

Beylerbeyinde Agob kalfa hanında altı odadan birinde altı pazar kayıkçısı kalır²³⁸.

Ortaköy'de kahve üzerinde bir odada iki kayıkçı, Helvacı odaları denilen dört odanın üçünden ikisinde dörder, birinde iki kayıkçı ve diğer odada bir helvacı kalmaktadır²³⁹.

Beşiktaş'ta kahve üzerinde. Hacı İsmail odası denilen bir odada sekiz kayıkçı, dört odalı Ruşen Efendi odalarından iki odada dörder, bir odada iki, bir odada bir kayıkçı, Saray altındaki odalardan birinde beş kayıkçı, diğerinde üç hamal, Yorgancı Hafız odası denilen bir odada dokuz kayıkçı kalmaktadır²⁴⁰.

²³³ a.g.b., s. 11

²³⁴ a.g.b., s. 12

²³⁵ a.g.b., s. 13

²³⁶ a.g.b., s. 15

²³⁷ a.g.b., s. 16

²³⁸ a.g.b., s. 51

²³⁹ a.g.b., s. 73, 74

²⁴⁰ a.g.b., s. 81

Kaynaklarda da görüldüğü gibi kayıkçılar, genel olarak iş dışındaki hayatlarını da yine aynı meslektan arkadaşlarıyla geçirmektedir. Nitekim, Slade de bu insanların kaldıkları yerleri şöyle tasvir etmektedir. " Böylelerinin amacı para biriktirmek olduğundan genellikle beş veya altısı birlikte kalırlar ve bir kişinin bir günlük kazancının yarısından fazla olmayan aylık 10 kuruşa büyük bir oda tutarlar. Burada herkes kendi yastığını ve halısını temin eder. Genellikle içlerinden birinin akrabası olan yaşlı bir adamı odanın genel temizliğini yapması ve akşam yemeklerini hazırlaması için tutarlar ve verdikleri kiradan biraz fazlasını bu kişiye verirler. Bu yaşlı kimse yiyeceklerin tedariki ve hakemlik vazifelerini icra eder ve Doğu'da büyüklere çok fazla saygı gösterildiğinden günlerini mutlu bir şekilde geçirir, harcamaları da onu tutan gençlerce karşılanır²⁴¹. "

3. Geçim düzeyleri, mesleğin zorlukları, inançları, giyimleri, ahlaki ve fiziki özellikleri

a) Geçim düzeyleri

Kayıkçıların hayat standartlarının diğer meslek grupları arasında genel olarak iyi düzeyde olduğu söylenebilir. Ekonomik sıkıntıların olduğu dönemlerde doğal olarak kayıkçıların da hayat standartlarında düşüş görülmektedir. 16. asrın ikinci yarısından sonraki yıllarda, peremecilerin geçim düzeylerinin düşük olduğuna dair bir bilgi²⁴², 16. asır sonlarındaki ekonomik bunalıma dair diğer bilgilerce desteklenmektedir.

Kayıkçılar sadece yolcu kayıklarında çalışmayıp, kayıkçı veya peremeci peremesiyle birlikte kira ile de çalışabilmektedir. Çeşitli gayelerle ve anlaşmaya göre pereme ve kayıklar bir günden altı aya ve muhtemelen daha uzun sürelerle kiralanabilmektedir. Onyedinci asrın başında bir peremenin sahibiyle birlikte aylık dört yüz akçaya kiralanması mümkün olup ancak verilen bu ücret dışında kiralanana kayıkçı veya peremeciye ayrıca mutad olduğu üzere çakşır, barata gibi bir takım eşyalar verilmesi gerekmektedir. 1031 senesinde böyle bir kiralamada peremeci dört ay çalıştıktan sonra işi bıraktığından verilmesi mutad olan eşyaları peremeyi tutan kişi vermemiş ve dava mahkemeye intikal etmiştir. Peremecinin anlaşıldığı şekilde, altı aylık süreyi doldurması şartıyla eşyaların verilmesi kabul olunarak davanın halli yoluna gidilmiştir²⁴³. Kayıkçıların son dönemlerinde de hususi olarak tutulanlarına

²⁴¹ Slade, Turkey, c. I, s. 364

²⁴² Ali, Gelibolulu Mustafa. Görgü ve Toplum Kuralları Üzerine Ziyafet Sofraları (Mevaidü'n-nefâis fî kavâidi'l-mecâlis), (haz. Orhan Şaik Gökyay), İstanbul 1978, s. 206

²⁴³ İŞS, I/1, s. 25, h. 164, 13 B.1031/24 Mayıs 1622

biri çuhadan ve biri kalikot patiskasından birer dizlik, çuhadan ipek fermene işlemeli yelek ve salta, bürümcük halali gömlek, uzun konçlu sakız beyazı çorap, rügan gül fiyngolu yemeni ve fes verilmesi mecbûriyeti vardır²⁴⁴.

1830'lu yıllarda da Anadolu'dan gelenler için en kârlı mesleklerin başında kayıkçılık gelmektedir. 1820 ve 1830'larda Türkiye'de bulunan İngiliz subayı Adolphus Slade, " bunlar hanlarda hamamlarda çalışıp, sokaklarda şekerleme ve şerbet satarlar ya da kayıklarda kürek çekerler. Bu mesleklerin içinde en iyisi ise çok zevkli olduğu kadar deniz yolu işinin daimi oluşu sebebiyle de iyi kâr bırakan kayıkçılıktır. Bu sebeple ileriye düşünen bir genç bin kuruşa (10 pound) bir kayık satın alabilmek için seve seve borç almaktadır. İki veya üç yıl sonra evlerine dönmek için yeterince tasarruf yapmış olmaktadırlar. İlginç olanı, Boğaz'ın dört veya altı kürekli zarif piyadelerinden birine sahip olma hırsına kapılmaksızın muhtemelen evlerine dönecek olmalarıdır²⁴⁵ " demektedir. Slade Amasya'dan gelen ve kendisinin de dostluk ettiği bir gencin candanlığı ve iyi mizacı ile bir çok arkadaşlar kazandığını ve iki yıl içinde babadan kalma emlakini hacizden kurtarmaya kâfi gelecek kadar bir meblağ biriktirip geri döndüğünü de eklemektedir²⁴⁶. Slade'e göre Boğaz'daki her kayıkçı bir subayın aylığının iki katını kazanabilir. Subayın aylığı 150 kuruştur. Halbuki bir ay boyunca kiralanan bir kayıkçıya günlük 10 kuruş ödenir. Tek üstünlük bu gibi subayların eski hesaplarının görülmesi için ellerine bir güç geçirmiş olmalarıdır²⁴⁷. Saray kayıkçılarının 1840'lardaki ücretleri ise bol bahşişler dışında aylık 150 kuruştur²⁴⁸.

Resmi hizmette bulunan bazı kayıkçıların günlük ücretleri ise mukayeseye imkan vermektedir. 1764'de Tersane-i Amire Emîni kayıkçısı 7 akça²⁴⁹, 1766'da Tersane-i Amire Kethüdası kayıkçısı 8 akça²⁵⁰, Tersane-i Amire Ağası kayıkçısı ise 5 akça²⁵¹ günlük ücret almaktadır. Bu ücretler sıradan kayıkçıların bazılarının ücretleridir ve daha üst rütbede olanlar daha fazla ücret almaktadır²⁵².

²⁴⁴ Vada, a.g.e., s. 50

²⁴⁵ Slade, Turkey, c. I, s. 363

²⁴⁶ a.g.e., c. I, s. 364

²⁴⁷ a.g.e., c. I, 476, 477

²⁴⁸ White, a.g.e., c. I, s. 49

²⁴⁹ BOA, Cev. Bhr. 11156, 18 Z.1177/18 Haziran 1764

²⁵⁰ BOA, Cev. Bhr. 9613, 3 N.1179/13 Şubat 1766

²⁵¹ BOA, Cev. Bhr. 9058, 12 R.1180/17 Eylül 1766

²⁵² BOA, Cev. Bld. 1527, 5 Ş.1225/9 Eylül 1810

Yeniçeri ocağı tulumacıbaşısının yangın kayığında görevli kayıkçıların 1810²⁵³, 1811²⁵⁴ ve 1818²⁵⁵'de aylık kırkar kuruş ücretleri vardır.

Yangınlar için Çardak iskelesinde bulundurulmuş iki ateş kayığının kayıkçıları ise 1805²⁵⁶, 1810²⁵⁷, 1812²⁵⁸, 1821²⁵⁹, 1822²⁶⁰ ve 1826²⁶¹ senelerinde yevmiye kırkar akça almaktadırlar.

Kayıkçıların 1840'lardaki geçim durumları ise, eğer kayıkçı, yıl boyunca düzenli olarak her gün sekiz kuruş kazanıyorsa iyidir. Çünkü bu dönemde, yiyecek ve barınma masrafı olarak sadece dört kuruş ödemektedirler. Ancak yaşlanıp güçten düştüğü zamanlar, hastalık ve kötü havalara sebebiyle daha çok kazanmaları gerekmektedir. Bu yüzden şayet evlilerse, kendilerine bakabilmek için bütün gün on kuruş kazanmak zorundadırlar²⁶². Yine bu dönemde elçilik kayıkları için tutulan reisin aylığı takriben 350 kuruştur. Yaz aylarında daimi olarak iki kişi daha kiralanmaktadır ki bunların aylığı da 300 kuruştur. Tüm gün için tutulan kayıkçı ise 20 kuruş almaktadır²⁶³.

1831 senesi Ramazanında, kelle şekerinin 1 okkası 5 kuruş, yarma denilen toz şekerin 1 okkası 4 kuruş 20 para, ala unun 1 okkası 1 kuruş, orta unun 1 okkası 32 paradır²⁶⁴. 1844'de bir kayıkçının aylık geliri ortalama 300 kuruş, bir okkanın yaklaşık 1 kilo 282 gram²⁶⁵ ve 1995 Kasımı fiyatıyla toz şekerin kilosunun ortalama kırkbeşbin lira, unun ise yirmibeşbin lira olduğu düşünülürse bugünkü fiyatlarla bir kayıkçının 19. asrın ortalarında ne kadar kazandığı aşağı yukarı tesbit edilebilir. Ancak bu tesbit gider birimlerinin zamanlara göre farklılık arzemesiyle kusurlu olabilecektir. Mesela, barınma için ödenen ücretlerin zaman ve mekânlara göre değişikliği, ya da bir dönemde bir malın fazla olmasıyla fiyatının ucuzluğu ya da tersi gibi durumlar gözönüne alınmalıdır. Ancak burada yapılmak istenen ortalama bir

²⁵³ BOA, Cev. Bld. 585, 7 M.1226/1 Şubat 1811

²⁵⁴ BOA, Cev. Bld. 1649, 15 R.1226/9 Mayıs 1811

²⁵⁵ BOA, Cev. Bld. 306, 23 L.1233/26 Ağustos 1818

²⁵⁶ BOA, Cev. Bld. 5732, 1 N.1220/23 Kasım 1805

²⁵⁷ BOA, Cev. Bld. 1527, 5 Ş.1225/9 Eylül 1810

²⁵⁸ BOA, Cev. Bld. 112, 6 B.1227/16 Temmuz 1812

²⁵⁹ BOA, Cev. Bld. 2983, 15 Z.1236/13 Eylül 1821

²⁶⁰ BOA, Cev. Bld. 3781, 8 Za.1237/27 Temmuz 1822

²⁶¹ BOA, Cev. Bld. 2135, 10 N.1241/18 Nisan 1826

²⁶² White, a.g.e., c. I, s. 53

²⁶³ White, a.g.e., c. I, s. 42, 43

²⁶⁴ Ali Rıza Bey, Balıkhane Nazırı, Bir Zamanlar İstanbul, (haz. Niyazi Ahmet Banoğlu), trz., s. 135, 136

²⁶⁵ Sertoğlu, a.g.e., " Dirhem ", s. 86

rakam vermektir. 1831'de ortalama beş kuruş olan 1 kilo 282 gram şeker bugün takriben 57 bin lira, 1 kuruş olan un ise 32 bin liradır. Buna göre, bir kayıkçı ortalama 300 kuruş aylığıyla 300 okka(384.6 kg) un ve 60 okka(76.920kg) şeker alabilmektedir. Bugünkü un fiyatına kıyasen aylığı 9.615.000 ve şeker fiyatına kıyasen 3.461. 400 lira yapmaktadır. Ancak 19. asırda şekerin ithal olduğu ve bugün pek çok fabrikaların varlığı düşünülürse ve geçen asırda da bugün de Türkiye'nin hâlâ bir tarım ülkesi olma özelliğini muhafaza ettiği gözönüne alınırsa yapılan mukayeselerde buğday veya un fiyatlarının gözönüne alınması gerekecektir. Bu sebeple bir kayıkçının aylık on milyon lira kazandığı tahmin olunabilir. Dönemlere göre hayat tarzları ve giderler farklılığı da önemlidir. 1844'deki kayıkçının bir günlük yiyecek ve barınma masrafı dört kuruştan²⁶⁶ aylık masrafı yüzyirmi kuruş etmektedir. Bu da un fiyatına göre üç milyon liradır. Geçim düzeyleri mukayeselerinde pek çok başka ölçütler kullanılarak tahminlerin daha güvenilir olmasını sağlamak mümkündür. Burada yapılan tahminlerin bazı kusurlu yanları bulunmasına rağmen yine de kayıkçıların geçim düzeylerinin 19. asır ortalarında iyi durumda olduğunu söylemeye kafi görünmektedir.

Ayrıca kayıkçıların memleketlerine dönerken yerlerine kendi hemşehrilerini bırakmaya çalıştıkları ve kürek devri denilen bu durumda belli bir meblağ aldıkları bilinmektedir. Son dönemlerde bu miktar yirmi ila kırk altın arasında değişmektedir. Kürek devri parası verenin memleketine giderken kendisinin verdiği paradan daha fazlasını yerini bıraktığı hemşehrisinden alabileceği için bir zararı olmamaktadır²⁶⁷.

b) Mesleğin zorlukları

Her mesleğin bir takım zorlukları bulunmasına rağmen kayıkçıların karşılaştığı zorluklar nitelik olarak farklıdır ve genel olarak iyi kazanmalarına rağmen mesleki bazı riskler altındadırlar. Bunlar, kayıkçılığın hava şartları, rüzgarlar, akıntılar ve dalgaların durumu ile ilişkili bir meslek olmasından kaynaklanmaktadır.

Havanın soğuk olduğu zamanlarda kayıkçılar işsiz kalabilmektedir. Mesela, 1813 yılı Ocak sonlarında başlayan kar ve soğukun şiddetinden Haliç'te bulunan kayıklar bağlı kalmış ve bu durum bir aydan fazla devam etmiştir²⁶⁸.

Boğaz'ın akıntıları, her ne kadar bazan işlerine yarıyorsa da genellikle kayıkçılar için başka bir zorluk teşkil etmektedir. Hatta 17. asırda Hasircılar denilen

²⁶⁶ White, a.g.e., c. I, s. 53

²⁶⁷ Vada, a.g.e., s. 45

²⁶⁸ Ahmet Cevdet Paşa, Tarih, Dersaadet 1309, c. X, s. 100, 101

yerde bostancılar ellerinde kancalarla nöbet bekleyip akıntıya kapılarak kayalara çarpan kayıklardan denize dökülenleri kancalarıyla balık avlar gibi çekerek karaya çıkarmaktadır²⁶⁹.

Arnavudköy ve Rumelihisarı önlerindeki akıntıya karşı en güçlü kayıkçılar bile kürek çekememektedir ve bu durum hususi bir esnaf grubunun oluşmasına sebep olmuştur. Yedekçiler denilen bu grubun bütün işi akıntıdan yukarıya tekneleri yedeğe almaktır²⁷⁰. Bu amaçla kıyıda hazır bekleyen ve az bir ücret karşılığında bu işi yapan taşıyıcılar bulunmaktadır. Bunlardan bir grup kıyıdan bir halat atıp, kayığı akıntıdan kurtarıncaya kadar çekmektedir²⁷¹.

Boğaz'da Güney rüzgarları estiğinde alttaki akıntı eskisi gibi akmaya devam etmektedir. Ancak yüzeydeki sular düzensizce birbirinin üstüne yığıldığından Boğazın normal seviyesinden bir kaç ayak yüksekliğindeki iskeleleri sular kaplamaktadır. Böyle zamanlarda kayıklar ve daha küçükleri fırtınalı yüzeyde tehlikeye atılmaya cesaret edememektedir²⁷². Akıntı ve fırtınanın etkisiyle bazan kayıklar bağlandıkları yerden kurtulmaktadır. 1551 Şubatında denizden gelen böyle üç çifteli sahipsiz bir kayık Üsküdar zaimine teslim olunmuştur²⁷³. Hatta, Kandilli önünden geçen tehlikeli bir dip akıntısı olduğundan, buradan geçen vapurların kıyıya fazla yanaşmalarını önlemek amacıyla kırmızı ve yeşil bayrakları bulunan bir işaret memuru her zaman görevlidir. Fırtınalı havalarda bu akıntıda pek çok kayık batmış ve bir çok kişi boğulmuştur²⁷⁴. 5 Haziran 1690 (27 Şaban 1101) tarihinde ikindiden sonra çıkan fırtınada, dalgaların şiddetinden İstanbul Halici kenarında demirlemiş pek çok gemi birbirine çarparak ve Karadeniz Boğazı ile Üsküdar ve Beşiktaş arasında denizde bulunan kayıklar başaşağı olarak deniz dibine batmış, bir saat içinde dört beşyüz kişi ölmüştür²⁷⁵.

Boğaz rüzgarları kayıkçıların tanınmaları çok gerekli hususlardandır. Bu sebeple kayıkçılar sadece hava iyi olduğunda ya da rüzgar çok güçlü değilse yelken açmaktadır. Bu kayıklara safra konulmadığından suya batmayıp, biraz sert bir rüzgarda kayıkçı yelkeni indirmezse ve dümeni kırarak kayığı rüzgarın içine atarsa devrilebilmektedir. Kayıkların sayısının hayli fazla oluşu ve çok süratli olmaları

²⁶⁹ Kömürcüyan, a.g.e., s. 8

²⁷⁰ Grosvenor, Edwin A., Constantinople, Boston 1895, c. I, s. 124, 161

²⁷¹ Walsh, Robert, A Residence at Constantinople, During A Period Including The Commencement, Progress, and Termination of The Greek and Turkish Revolutions, London 1838, c. I, s. 273

²⁷² Grosvenor, a.g.e., c. I, s. 125

²⁷³ İŞS, 6/15, vr. 148b-2

²⁷⁴ Neave, Dorina L., Eski İstanbul'da Hayat, (çev. Osman Öndeş), İstanbul 1978, s. 19

²⁷⁵ Defterdar Sarı Mehmed Paşa, a.g.e., s. 362

sebebiyle, özellikle havanın kötü olduğu zamanlarda ve kürekçilerin çok hafif olan ve suyun üzerinde oldukça büyük bir yüzey kaplayan kayık üzerinde rüzgarın etkisini tam olarak kestiremedikleri durumlarda, bütün maharetlerine rağmen birinin diğerine çarpması önlenememekte ve ikisinden biri batmaktadır. Bu tip kazalarda, kazazedeyi kayığına almak isteyen kimsenin de kayığının devrilebilme tehlikesi bulunduğundan kazaya uğrayanlara nadiren yardım edilebilmektedir²⁷⁶.

Mesleğin zorluklarından biri de kayıkçıların hastalanmaları halinde iş yapamaz duruma gelmeleridir. Çünkü özellikle kayıkçılık sağlıklı ve güçlü olmayı gerektiren bir meslektir. Miss Pardoe'nun bu husustaki gözlemi şöyledir: " Kayıkçılardan bazıları kürek çekerken oldukça nahoş hırıltılar çıkarırlar. Bazı yabancılar onların kürek çekmekten yorularak böyle hırıltılar çıkarttıklarını sanırlar ancak bu onların gençliklerinde çok sıkı çalışmalarından dolayı akciğerlerinin rahatsızlanmasının neticesidir. Bu onlar için çok kötü bir durumdur, çünkü zayıf bir adamı hiç kimse istekli olarak kiralamak istemeyecektir²⁷⁷."

Gemicilik ve kayıkçılık mesleğinin zorluklarına karşı deniz işaretleri ve fenerlerle tedbirler alındığı görülmektedir. Bu neviden tedbirlerin daha eski çağlarda da varolduğu bilinmektedir. Mesela, Fenerbahçe'de Bizans zamanında mevcut olup atıl kalmış bulunan Fener dışında büyük bir fener yapımına dair bilgiler bulunmaktadır²⁷⁸. Ancak İstanbul'da özellikle 18. asır sonlarından sonraki tarihlerde deniz ulaşımını kolaylaştırmak için alınan tedbirlerin sürekliliği sağlanmıştır. Bunlardan biri tehlikeli mevkilerde kandiller yakılmasıdır. Kızkulesi²⁷⁹ ve Çatladıkapı feneri²⁸⁰ bunlardan ikisidir. Bu kandillerde zeytinyağı kullanılmaktadır²⁸¹. Ayrıca deniz üzerine çeşitli yerlerde işaretler de konularak lüzumunda bakımları yapılmaktadır²⁸².

c) İnançları ve ahlâki özellikleri

Kayıkçıların hayata bakışları ve ahlâki bir takım özellikleri yaşadıkları dönemin toplum yapısının da özelliklerini göstermektedir. Yabancılar ayrı bir kültüre sahip

²⁷⁶ Larpent, George, (James Porter), Turkey Its History and Progress from The Journals and Correspondence of Sir James Porter, London 1854, c. II, s. 403

²⁷⁷ Pardoe, Miss, The City of The Sultan, London 1854, s. 230

²⁷⁸ Aktepe, Münir, " İstanbul Fenerbahçesi Hakkında Bazı Bilgiler ", TD, 32, İstanbul 1979, s. 354-356

²⁷⁹ BOA, Cev. Bhr. 12013, 23 Ra.1216/3 Ağustos 1801

²⁸⁰ BOA, Cev. Bhr. 12402, 28 Z.1224/3 Şubat 1810

²⁸¹ BOA, Cev. Bhr. 8561, 13 Ş.1220/6 Kasım 1805; Cev. Bhr. 8725, 29 C.1254/19 Eylül 1838

²⁸² BOA, Cev. Bhr. 8837, 23 Ca.1196/6 Mayıs 1782

olmaları sebebiyle kayıkçılara ait ayrıntılara daha çok dikkat etmişler ve bu hususlarda gözlemler yapmışlardır.

Kayıkçı esnafının pirleri kabul ettikleri Hz. Nuh'a oldukça hürmetleri vardır. Genellikle tılsım olması için kayıklarının baş ve arkasına bir kaç tane mavi camdan yuvarlak (nazarlık) asmaktadırlar. Yine Allah'ın doksandokuz ismi yazılı çerçevesi, bazanda cam takılmış bir kağıdı, kazalara karşı koruyucu olarak, kayıkhanelerine ve teknelerindeki dolap içine koyarlar. Hz. Nuh'un, gemisini Cebrael'in yönlendirmesine itaat ederek bu yazılarla süslediğine inanıldığından bu gelenek uygulanmaktadır²⁸³. Yine Osmanlı Türkleri, kayıklarının pruvasına, evlerinin çatısına, kuşlarının kafesine, çocuklarının şapkasına ve atlarının boynuna nazardan korunmak için nazara karşı en güçlü önleyici olduğu kabul edilen sarımsak takmaktadır. Her ağılda ipe asılmış sarımsak bulunur. Yeni doğum yapmış anneye, onun ve çocuğunun kem gözden korunması için gönderilen ve farklı çiçeklerden oluşan buketlerin arasına yine bu kökten konulmaktadır²⁸⁴.

16. asır yazarlarından Gelibolulu Mustafa Ali, "Gemicilerde insaf ve kar ve diyanet olmaz"²⁸⁵ diyerek olumsuz yönde kanaat belirtmekle birlikte, 19. asırda kayıkçılar lehine daha iyi gözlemler yapılmıştır.

Bunlardan birinde, Türk kayıkçılarının tevekküllü ve metanetli olduklarına dair örnekler bulunmaktadır. 1904 kışı başlarında Dorina Neave Bebek'ten Kandilli'ye sandalla geçmek ister ve fırtınalı havada batma tehlikesi geçirirler. Kayıkçıya ne yapacağını sorduğunda cevabı Allah bilir olur²⁸⁶.

Türklerin bir çok işlerinde acele etmeyen tavırları yabancıları şaşırtmaktadır. Yerleşmiş tavırları dışına çıkmazlar Bir kayıkçı yolcunun işi çok acele bile olsa her seferde ne kadar hızla kürek çekiyorsa yine o hızla kürek çekmektedir²⁸⁷. Aceleci olmayan bu tavır sadece kayıkçılarda değil diğer kesimlerde de görülmektedir.

Kayıkçılar sabırlı ve dayanıklı insanlardır. 1836'da Kızkulesi veba hastanesi olarak kullanılmaktadır. Buraya hastaların ulaştırılması, hastalığın bulaşıcılığına rağmen sabırlı ve dayanıklı kayıkçılar tarafından yapılmaktadır²⁸⁸. Türk kayıkçılarının sabrı ve dayanıklılığı Avrupalıları hayran bırakmaktadır. 19. asırda Türkiye'de bulunan ve hatıralarını yazan pek çok yabancından biri olan Robert Walsh

²⁸³ White, a.g.e., c. I, s. 54

²⁸⁴ Pardoe, a.g.e., s. 106

²⁸⁵ Ali, Gelibolulu, a.g.e., s. 168

²⁸⁶ Neave, a.g.e., s. 163, 164

²⁸⁷ Colton, Walter, Land and Lee in The Bosphorus and Aegean, Newyork 1860, s. 172, 173

²⁸⁸ Pardoe, a.g.e., s. 52

ve arkadaşları Ramazan ayına gelen bir haziran sabahı Karadeniz'e doğru gitmek üzere erkenden kayık tutarlar. Robert Walsh hayranlığını şöyle ifade etmektedir. " Ramazan ayına gelen bir haziran sabahı Karadeniz'e doğru gitmek üzere erkenden kayık tuttuk. Çok boğucu bir gündü ve nefes almak imkansızdı ve kayıkçılarımız çok tahammüllü görünüyordlardı. Yanımızda yiyecek içecek şeyler mevcuttu ve tabii olarak onlara da ikram ettik. Bize doğru ellerini kaldırıp iterek sessizce ikramı reddettiler. Bir Türk'ün suskunluğu bu sefer de teyid edilmişti. Konuşarak, durumu kelimelere dökmenin bile sert perhizlerine zarar verebileceğini düşünmüşlerdi. Akşam dönerken hisarları geçtiğimiz sırada güneşin batış saatini bildiren top sesi duyuldu. Bu ses üzerine kayıkçılar küreklerini bıraktılar ve ellerini göğüsleri üzerinde karşı karşıya getirerek bir an sessiz bir şekilde dua ettiler. Sonra reis somun ekmek çıkardı ve aralarında dağıttı. Daha sonra su testisini çıkardı, içip diğerlerine verdi. Bunları yaptıktan sonra tekrar küreklere sarıldılar. Sabah beşten önce yola çıkmıştık, şimdi akşam saat sekizdi ve bu mütehammil, azimli adamlarla hemen hemen onsekiz saat beraberliğimiz devam etmişti ve onlar bu süre içinde o kadar sıkıntıya rağmen yanlarındaki yiyecek ve içeceğe asla meyletmediler. Onlar akıntıya karşı çabalıyorken biz kayığın dibindeki rahat yerlerimizde yeşil şemsiyelerin altında güneşten korunarak ve meyve yiyip şerbet içerek yatıyorduk ve bu durumda bile yolculuk bize zor geldi²⁸⁹."

Türk kayıkçılarının ciddiyetine dair Robert Walsh, Tophane'de kayık kiralamak istedikleri sırada olanları şöyle anlatmaktadır. "Burada her ebatta kayıklar vardır. Türk, Rum ve Ermenilerce çalıştırılmaktadır ve bunların hepsi iş almak için eşit şekilde beklemektedir. müşteri geldiğinde hepsi birden kendi kayığına davet eder. Hristiyanlar deniz üzerinde yüksek sesle bağırarak, her biri diğerini itip kakarak bize yakınlaşmaya çalışıyordu. Türkler ise cesur bir şekilde ve sessizce ilerleyerek bize kayıklarını işaret ettiler. Kalabalık arasında bembeyaz sakallı, elinde mevki alameri olarak bir asa tutan, kayıkları nizama sokmakla görevli ve hacı olduğu anlaşılan, saygı uyandıran bir adam vardı ve kendi milletine hiç bir öncelik vermiyordu. Fakat biz ciddi olan Türkleri seçtik ve o bizim için asasıyla yol açtı. Dört kürekli bir kayığa bindik ve ayrılırken Hacıya en küçük altın para olan ve ikibuçuk kuruş değerindeki bir para verdik ve o bize Allaha ısmarladık dedi ve hareket ettik. Bir süre akıntıdan istifade için kıyıyı takip ettik²⁹⁰."

Tüm Türk insanının olduğu gibi kayıkçıların da hayvanlara karşı çok merhametli olduğu görülmektedir. Yine Robert Walsh'ın bu husustaki gözlemi

²⁸⁹ Walsh, a.g.e., c. II, s. 456

²⁹⁰ a.g.e., c. I, s. 270

şöyledir. " Limanı çeviren bütün binaların çatıları karabatak ve martılarla kaplıdır, aşağıda kayıkların arasında uçarlar ve sık sık kayıkların kenarına konup bir parça ekmek atılıncaya kadar beklerler. Bazan o kadar şebatkâr olurlar ki zorlukla uzaklaştırılabilirler ve Türk kayıkçıları bunları hiç incitmez²⁹¹. "

Kayıkçıların cesaret ve başkasını düşünme konusundaki tutumlarına dair bir örnek olay da Miss Pardoe'nun başından geçmiştir. 1836'da İstanbul'u ziyaret eden Miss Pardoe'nun bindiği kayık Üsküdar'dan Tophane'ye geçerken Kızkulesi civarında fırtınaya yakalanır. Oldukça tehlikeli olan denizde Türk kayıkçısı kürek çekerek akıntıya, rüzgara ve dalgalara karşı koymaya çalışırken bir yandan da rehber, Miss Pardoe'ya tercüme etmesini söyleyerek tehlike olmadığını onu karşıda bir yere geçireceğini ve sakin olmasını söyler. İyi kalpli yaşlı Türk kayıkçı, neticede onları Tophane iskelesine götürebilmiştir²⁹².

Gerard de Nerval'in 1843'teki gözlemlerine göre kayıkçılar çok terbiyeli ve temiz insanlar olup işlerini bir çeşit güzel sanat haline getirmesini bilmişlerdir²⁹³.

Kayıkçılar hakkındaki bu çeşit olumlu gözlemler bulunmasına rağmen tabii olarak aralarında geçimsizler, yalancılar, kabadayılar da bulunmaktaydı. Özellikle 19. asır başlarında kayıkçıların kadın kaçırmaya ile ilgili vukuatları da bulunmaktadır ki o dönem sosyal yapısında affedilmeyecek kadar büyük suçlardandır. Kayıkçıların yaşantıları hakkında da ipuçları veren böyle bir olayın kahramanı Hanımsultan hamlacısı Şileli Eliftir. 1810 senesinde Bahçekapısı, Üsküdar iskelesinde iki gıfte bir kayıkta iki bekâr kayıkçı çalışmaktadır. Genç hamlacının adı Şileli Elif olup hanım sultanlardan birinin hamlacısıdır ve onun izniyle piyasa kayığında çalışmaktadır. Arkadaşının adı ise Yedibela Cafer'dir ve ikisi de o tarihte yirmibeş otuz yaşlarındadır. Bir gün ikindi vaktine doğru Bahçekapısının Üsküdar iskelesi'nde otururlarken telaş içinde bir kadın gelir, Üsküdar'da hastası olduğunu, acele kendisini karşıya geçirmelerini ve ücretlerinin iki mislini vereceğini söyler. Şileli Elif kadını kayığına alır ve yalın ayağını iskeleye dayayıp kayığı açar. Bir müddet gidildikde kadın onların Üsküdar yerine Marmara açıklarına gitmek üzere olduklarını farkeder. Kayıkçılara yalvarır, ancak kadının fazla konuşmasına fırsat vermezler. Bu tartışmayı sahilden Saray önünde nöbet bekleyen bostancı neferleri görmüşlerdir. Kayıkçılara durmalarını söylerler. Ancak onlar kaçmaya başlarlar. Bu arada karşılarına Ahırkapı önlerinde çıkan bir balıkçı kayığı önlerini keser ve aralarında çatışma çıkar, Elif ile Cafer tabancalarını çekip birer el ateş ederler, ancak isabet

²⁹¹ a.g.e., c. II, s. 458

²⁹² Pardoe, a.g.e., s. 280

²⁹³ Nerval, Gerard de, Muhteşem İstanbul, (çev. Refik Özdek), İstanbul 1974, s. 87

ettiremezler. Bunun üzerine palalarını çekerler. Şiddetli bir pala düşüşü olur, balıkçılardan ikisi ağır yaralanır, bu arada Bostancı kayığı da yettiğinden Elif ile Cafer teslim olur. Bostancıbaşı kadının durumu anlatması üzerine kocasını çağırır ve durumu tahkik ettikten sonra iki genci boğdurarak denize attırır²⁹⁴. Bu kadar tefeerruatlı olmasa da vakanüvis Şanizade Ataullah Efendi de olayı anlatmaktadır²⁹⁵.

Kayıkçıların birbirleriyle kavga ettikleri ve durumun mahkemelere intikal ettiği bir olayda aslen Maraşlı olup, Bahçekapısı iskelesi kayıkçılarından Mehmed bin el-Hac Hasan, kayık içinde aynı iskele kayıkçılarından Ali bin Mehmed ile kavga ederken sağ kulağının küpeştesinin yumuşak mahallinin kesilmesine dair herhangi bir talebi olmadığını mahkemede ifade etmiştir²⁹⁶. Yine başka bir olayda, mavnacı olan Kirkor'un mavnacı ortağını Hasköy'den Alibeyköy deresine vardıklarında başına, boynuna ve yüzüne mavna basamağı ile vurarak öldürdüğü kayıtlara geçmiştir²⁹⁷. Kimi zaman bazı kayıkçılara yalancı şahitliği meslek haline getirmiş insanlar arasında da rastlanır. 1852'de Yemiş iskelesi kayıkçılar kethüdası, Kastamonu ahalisinden, İstanbul'da sakin Ali bin İsmail ile Kürkçükapısında kayıkçı olan Bolulu Mustafa bin Osman Divan Çavuşları ve Bab-ı Asafî kavasları vasıtasıyla teşhir olunan şahid-i zorlar arasında yer almaktadır. Bu esnada teşhir olunanlar sekiz kişidir ki bunlardan ikisi daha gemici olup biri mavnacı ve biri sefine münadisidir²⁹⁸.

Kayıkçıların yaşantıları ve ahlaki özellikleri hakkında bilgi veren hikayeler de bulunmaktadır. Kayıkçılar bir çok romantik macerasında kahramanları kabul edilir. Bu hikayelerde hem hristiyan hem de müslüman aşıklar olup, bazan hikayeler Boğaziçi'nin sularında sonlanır²⁹⁹. Bir meddah hikayesinde kayıkçı Ayvaz Ali'nin başından geçtiği tasavvur olunan olay hem kayıkçıların toplum nazarındaki durumunu hem de dönemin yaşantısını aksettirmektedir. Özet olarak, Samurkaş Ayvaz Ali Sultan II. Mahmud zamanında Sirkeci iskelesindeki kayıklardan birinde çalışmaktadır ve o da yeniçeri ocağına kayıtlı yoldaşlardandır. Dış görünüş olarak, son derece yakışıklı, yalınayak, baldır çıplak, göğsü açık, kolları sıvalı, belinde Trablus kuşağı, başında ise keçe külah üstüne şal sarılıdır. Ayvaz Ali'nin meddahlara konu olan hikayesi Kuruçeşme'de Arslanpaşa yalısında geçer ve Ali'nin yalının asıl sahibi olan genç hanımı, yalıyı ele geçirerek, genç kızı yalının altında bir yere hapsedmiş olan

²⁹⁴ Koçu, İst. Ans., İstanbul 1968, c. IX, s. 4514, 4515

²⁹⁵ Şani-zade Mehmed Ataullah Efendi, Tarih, İstanbul 1284, c. I, s. 350

²⁹⁶ İŞS, 7/124, vr. 48a-1, 26 Ra.1137)

²⁹⁷ İŞS, 7/124, vr. 138a-2, (16 B 1137)

²⁹⁸ İŞS, 1/213, 15 Ra.1269/27 Aralık 1852

²⁹⁹ White, a.g.e., c. I, s. 54, 55

dadısının elinden kurtarması ve onunla evlenmesiyle son bulur³⁰⁰. Bu hikayedeki kayıkçı 19. asrın başlarındaki kayıkçı tiplerine uygun olarak hikayede de vurgulandığı gibi yeniçeri yoldaşdır ve dönemin uçarı, levendane tipinin temsilcisidir.

d) Kayıkçıların giyimleri ve fiziki özellikleri

Sivil kayıkçıların kendilerine mahsus zorunlu bir kıyafetlerinin olduğuna dair şimdilik bir bilgi yoktur. Büyük ihtimalle yaşadıkları dönemin genel olarak giyilen esnaf kıyafetini giyiyor olmalılar. Kaynaklardaki bilgilerden de sabit bir kıyafetleri olmadığı anlaşılmaktadır. Ancak devlet görevlileri ile yüksek tabakadan insanların kayıkçıların belli kıyafetleri bulunmaktadır.

Bir hırsızlık iddiası sebebiyle 25 Mart 1744'de sicillere geçmiş bir olay kayıkçıların hayatı ve kıyafetleri hakkında malumat vermektedir. Kayıkçı Pehlivan Mehmed Beşe Galata'da Balikhane yakınında bir odada kalmaktadır. Odasında bulunup toplam kırkdört kuruş yapan, yirmi kuruş kıymetli bir mavi çuka şalvar, oniki kuruş kıymetli bir kırmızı çuka biniş, sekiz kuruş kıymetli bir çuka cübbe, bir kuruş kıymetli bir gömlek, üç kuruş kıymetli bir destmal ile bir Yanbolu kebesi, bir reis kebesi, bir şalvar ve bir yorgani çalınmıştır³⁰¹. Buradaki bilgilerdeki kayıkçı da bir bekar odasında kalmaktadır ve bu yıllarda kayıkçılar en azından bir takım kıyafete sahiptir ve bunlar mavi ve kırmızı renklerde dir.

1830'larda, kayıkçılar kar gibi beyaz sarıklar, uzun kalpaklar takarlar, kırmızı veya diğer parlak renklerden kıyafetler giyerler ve bu parlak renkler ve zarif formların daimi olarak değişmesi Boğaz'daki manzarayı hareketlendirirdi³⁰².

1843'de, kayıkçıların, siyah ipekli krepten yapılmış, uzun kollu güzel gömlekler giydikleri söylenmektedir³⁰³. Yine bu yıllarda, güçlü kollarıyla kürek çekip dalgaları kesmeye çalışan, yüz ve omuzları güneşten yanmış, adeta tunçlaşmış kürekçilerin geniş ipek gömlekler giyip, atlas kemer bağladıkları da bilgiler arasında yer alır³⁰⁴.

Kayıkçılar başlık olarak Osmanlı fes çeşitlerinden üçüncüsü olup, birçok özel şahsın evlerinde oldukları zaman taktıkları ve bu sebeple iç fesi (ev veya özel fes) denilen küçük takkeler kullanılmaktadırlar. Bu fes başın tepesini ancak örtüp etrafı

³⁰⁰ Koçu, İst. Ans., İstanbul 1960, c. III, s. 1660-1662

³⁰¹ İŞS, 14/306, vr. 18b-4, 10 Safer. 1157/25 Mart 1744

³⁰² Walsh, a.g.e., c. I, s. 237

³⁰³ Nerval, a.g.e., s. 17

³⁰⁴ a.g.e., s. 87

dairesel olarak yayılan mavi bir püskülle süslenmiştir. Tarabya kayıkçıları ve çoğunlukla da Rumlar tarafından kullanılmaktadır. Bunlar başı tamamen traş edip su üzerinde bulunduklarında başka birşey takmazlar ancak bu fesler onlara cesur bir görünüş vermektedir. Yedi ve sekizinci aylarda Boğaziçi üzerindeki güneşin dik ışınları, şapka ve şemsiyelerle bile tahammül edilemeyen kavurucu bir sıcaklık vermektedir. Ancak kayıkçılar bundan hiç çekinmeyip, güneşin doğuşundan alaca karanlığa kadar çalışmaktadırlar. Bu güçlü direncin daha fazla dikkat çekici olanı kayıkçıların, kayık hareket halinde değilken başlarını etrafı siyah, beyaz veya mavi geniş bir sargıyla sarılı büyük bir kavukla örtmeleridir³⁰⁵.

19. asır sonlarında yolcu kayıklarının kayıkçıları çeşitli kıyafetler giymektedir. Saltanat kayıklarıyla, vükela kayıklarının hamlacıları ise ipekle dokunmuş bol yenli penbezar denilen gömlek, baş hamlacı edna çuka şalvar, diğerleri beyaz keten şalvarlar giymektedir. Beş çifte kayıklarda dümeni idare eden reis mavi çukadan bol biçimli, sırma ve kılabledan işlemeli kıyafet giyip, diğer kayıkçılar ipek kenarlı pamuk bezi gömlek ve beyaz şalvar giymektedirler³⁰⁶. Bir başka kaynağa göre, kayıkçıların elbisesi bürümcekte gömlek, beyaz şalvar ve beyaz çoraptan ibarettir, daha sonraları bunun üzerine sırmalı kolsuz yelek giymek de adet olmuştur. Ancak bu kayıkçılar umumi hatlarda çalışan kayıkçılar değil, mevki sahibi şahısların kayıklarında çalışan kayıkçılar olmalıdır³⁰⁷.

Kayıkçılar genellikle hoş erkek tipine sahip olup konuşkandırlar³⁰⁸. Bedeni güçlülükte hamallara boyun eğmekle beraber, belkide imparatorluktaki en mükemmel erkek topluluğu olup bazıları orantılı ve kaslı vücutlarıyla erkek numunesidirler³⁰⁹.

Son devirde umumi olarak çalışan tek çifte piyadelerden özellikle Kanlıca piyadecileri kayıklarına çok temiz tutup, yazları beyaz ve kışın çuha dizlik, beyaz çorap ve gül yemenileri giymekte ve piyadeleri içinde müşteri beklemektedir. Yeniköy ve Boyacıköy piyadecileri de temizlik ve zarafette Kanlıca piyadecilerine yakındır. Hatta sandallar döneminde bile Kanlıca sandalları, temizlikleri sebebiyle uzak yerlerden gelenlerce mesirelere gitmek için kiralanmaktadır³¹⁰.

³⁰⁵ White, a.g.e., c. III, s. 185, 186

³⁰⁶ Abdülaziz Bey, a.g.e., s. 243

³⁰⁷ Ali Rıza Bey, a.g.e., s. 178

³⁰⁸ Pardoe, a.g.e., s. 230

³⁰⁹ White, a.g.e., c. I, s. 54

³¹⁰ Vada, a.g.e., s. 56, 57

e) Kayıkçıların lakapları

Lakaplar kişilere sosyal ilişkisi bulunan diğer insanlar tarafından takılmakta ve bu kişilerin çevrelerinde hangi yönleriyle tanındıklarını ya da etkili olduklarını göstererek sosyal ilişkilerin tesbiti noktasında bazı ipuçları vermektedir. Bu yüzden kayıkçı esnafının lakaplarından örnekler verilmesi bu insanların başka bir boyutla değerlendirilmesini mümkün kılacaktır. Lakaplar bakımından en zengin veriler İstanbul Mahkemesinin 24 numaralı sicil defterinde (İŞS, 1/24, vr. 30a, b, 45b-50b, 97b-112a) bulunmaktadır. Buna göre, 1726, 1728 senelerinde İstanbul iskelelerinde kayıkçılık yapanların lakaplarından bazıları şöyle sıralanabilir:

abanos	baltaparesi	circir
abaza	bambamoğlu	cimcim
acem	basdırmacı	cin
ağlarmış	baş	congolos
ağziğri	bayrakdar	cüce
akbaş	bayramoğlu	çadirci
ak	bekar	çakıroğlu
akgöz	bekçioğlu	çakmak
alacabıçak	beledkiran	çakuna
altıkulaç	belikırık	çalık
altıkupa	benli	çahkoparan
a'ma	berbad	çamaşırcı
amea	berber	çamurcu
anahtarcıoğlu	bezciöglü	çanakeci
arabacıoğlu	bıçakcı	çanak
arap	bıçaksız	çaprazoğlu
arapoğlu	bıyıklı	çavuşkorkan
arnavud	birinci	çavuşoğlu
aruse	hodur	çavuş
aşçı	bornazibrahimoğlu	çeneyelde
aşık	u	çerkez
aşıkıyuvarlak	bornaz	çınar
avcıların	bostancı	çıplak
aygır	boşnak	çıracı
aynalı	boyacıoğlu	çiçeğigüzel
aynasız	bozacı	çiçek
baba	buruk	çil
bağçevan	buzcu	çizmeci
bakkal	camcı	çolak
balabanoğlu	canbazoğlu	çomak
balıkçı	canikoğlu	çopurcu
baltacıoğlu	cebeci	çorbacıoğlu

çorbacı
 çömez
 çöpçü
 çöpoğlu
 çörekei
 çubukeu
 çukadar
 çulha
 dal
 daleğmez
 dalgıç
 dalkavuk
 dalsızoğlu
 dalyan
 danabaş
 darakoşa
 deli
 delibalta
 dellak
 demircioğlu
 demirci
 demirkazıkoğlu
 denizyudanoğlu
 derviş
 derviş
 destereci
 dideban
 dilsiz
 dişlenk
 doğramacı
 doksanbir
 dolabeı
 düğmeci
 dülger
 dümenci
 eğrihiçakoğlu
 ekmekecioğlu
 ekşi
 ellialtıoğlu
 elmacıoğlu
 emir
 esir
 eskici
 evli

fırıncı
 firenk
 fodul
 gecekuşu
 gedik
 genç
 göloğlu
 gülüm
 gürcü
 hacioğlu
 hamal
 hamaloğlu
 hamamcı
 hamamcıoğlu
 hanımığnesi
 haraci
 haseki
 hatiboğlu
 hayırsız
 helvacı
 hemşehri
 hilalei
 hocaoğlu
 horhor
 ihlamurcu
 iğnecioğlu
 iğnesiz
 ikitelli
 imam
 imamoğlu
 incebelli
 kaba
 kabasakal
 kaçanoğlu
 kadana
 kadioğlu
 kağıtçı
 kahvecioğlu
 kalafat
 kalafateı
 kaldırım
 kalın
 kalpaklıoğlu
 kalyoncu

kanbur
 kanca
 kancabaş
 kancagömen
 kandilçavuşu
 kansız
 kapıcı
 karabiber
 karaböcekoğlu
 karaca
 karanfil
 karavanaoğlu
 kara
 karaveleci
 karcı
 karga
 karnıkara
 kasapoğlu
 kasap
 kaslı
 kaşıkeı
 kaşıkeıçerağı
 kaş
 kaşıkeıoğlu
 kavukcuoğlu
 kayıkçı
 kaymakçı
 kaymak
 kazgancı
 kazoğlu
 kebabçı
 keçeci
 kel
 kesim
 kiblelizade
 kinci
 kırıntıoğlu
 kırk
 kırkinci
 kırıççı
 kişoğlu
 koca
 kölcöoğlu
 köle

kör	nabozanoğlu	simitçi
köroğlu	namurad	simkeş
köse	natioğlu	sipahioğlu
kuduz	odabaşı	sipahi
kulaksız	oduncu	sofuoğlu
kulak	odunyarıcı	soğanioğlu
kundakçı	ondokuz	soytarı
kurbancioğlu	ordukoparan	söylemez
kuru	ortanca	subaşı
kurubalık	oturakçı	suhte
kuskus	öküzoğlu	sülük
kuyumcuoğlu	pabucı	sümüklü
küçük	pabuçcu	sütetioğlu
külahlı	palakıran	şalvarlı
kürekçioğlu	palas	şaşkın
kürklüağaoğlu	panbul	şatiroğlu
lapa	parmaksız	şatır
laz	pehlivançerağı	şehiroğlanı
leblebici	pehlivan	şekercioğlu
limoncu	pestioğlu	şerbetcioğlu
lokmagöz	peynirci	şeyhoğlu
lüleci	pilavcioğlu	şişman
macar	pomak	tabakoğlu
madenoğlu	poyrazoğlu	tabak
makaracı	poyraz	taburbozan
manav	sadakoğlu	takyeci
mandacı	sağır	taşçı
marangoz	sakallımolla	tatar
mavnacı	sakanık	tavukcuoğlu
mazlum	sakaoğlu	teknecioğlu
meremmetci	saka	telli
meşalecioğlu	salahor	terlikcioğlu
mıhçıoğlu	salebci	terlik
midyeci	sallabaş	terzi
minareci	sandaleci	tıflak
mirasyedi	saraylıoğlu	tiryaki
molla	sarı	toka
muhzır	sarıazman	tokyo
mumcuoğlu	sarıyavarmaz	tombalak
mushafçı	sarmaşık	tonbar
muşamma	sepetçi	topal
mutaf	seyrekhasan	topçu
muytab	sıcan	topsakal
müezzinioğlu	sıracalı	topukcu

torun	tütüncü	yeniçeri
tosun	uncu	yılandilioğlu
tosunoğlu	uzun	yılandıkan
toz	vekilharc	yoğurtcu
tuğcuoğlu	yalacı	yorgancı
tulumoğlu	yalama	yüzük
tulunbacı	yamruk	zangıroğlu
turunçoğlu	yandıkaraahmet	zangoc
tutidilli	yanık	zargana
tüfekçibaşı	yassıoğlu	zoka
tüfenkçi	yedekci	zurnacı
türk	yemenici	zurnacıdamadı

Lakapların dışında isimden sonra da beşe, reis, usta, yazıcı, ağa, odabaşı gibi sıfatlar gelebilmektedir. Bazı kayıkçıların memleketleri, bazılarının da hacı ya da seyyid oldukları belirtilmektedir. Kayıkçılardan bazılarının Türk lakaplı olması dikkat çekicidir.

Lakapların genellikle müslüman kayıkçılara takıldığı görülmekle birlikte az da olsa gayr-i müslim kayıkçıların da lakapları vardır. İsmi başına gelen lakapların dışında, bazılarının isimlerinin sonunda Aslan oğlu, Ohan oğlu gibi oğlan kelimesi yer almaktadır. Aynı belgeye göre gayr-i müslim kayıkçıların lakaplarından bazıları şöyle sıralanabilir:

acıkdı	gözlemeci	papasolu
arapoğlu	karaoğlu	pilavcı
balıkçı	kasapoğlu	sağıroğlu
bornaz	kel	saka
burunsuz	kostaoğlu	sakaoğlu
çalık	köle	söylemez
çolak	kuru	şerbetcioğlu
deli	küçükbaş	takyecioğlu
demirbaş	küçükoğlu	topal
durmazoğlu	muamelecioğlu	uncuoğlu
eksercioğlu	pabuçu	
fiçici	paçacı	

1792 (1207) tarihinde³¹¹ de kayıkçıların lakaplarından bazı örnekler aşağıda sıralanmıştır.

Defterdar iskelesi kayıkçılarının lakaplarından bazıları,

³¹¹ BOA, D.BŞM 41.581

Basmacı, marangoz, börekçioğlu, tahmisioğlu, ustaoğlu, terlemez, sarı, basmacioğlu, köse, kethüdaoğlu, terzioğlu kalaycı, kileci, topsakal, aşçı, seyyid, palabıyık ve İstanbul'daki çeşitli yerler, Sütlüceli, Galatalı gibi.

Eyüp Büyük iskele kayıkçılarının lakaplarından bazıları ise şöyledir;

hatipoğlu, tiryaki, deli, küçük, çömlekçioğlu, topal, kapudan, yekçeşm.

Kayıkçıların lakapları onların fizik özelliklerini, asıl memleketlerini, sosyal ilişkilerindeki tarzlarını ifade etmektedir. Ayrıca lakapları bazan meslek isimlerinden oluşmaktadır. Bu durum kesin olmamakla birlikte, kayıkçılardan bir kısmının daha önce bu mesleği icra ettiği, ya da amatörce bu işten anladığı veya hâlâ kayıkçılıkla birlikte bu mesleği de icra ettiği ihtimalini akla getirmektedir. Zaten, bazı kimselerin yan meslek olarak kayık işletmeciliği yaptığı bilinmektedir. Bu lakaplardan bir kısmı da kayıkçıların babaları veya sülaleleri hakkında bilgi vermektedir. Buna göre kayıkçıların bir çoğunun ailelerinin mesleği dışında bir meslek icra ettikleri söylenebilir.

f) Mesleki becerileri

Osmanlı döneminde bütün yabancıların belki de Osmanlılar hakkındaki yegane ortak kanaatleri kayıkçıların çok maharetli ve kayıklarının çok hızlı olduğuna dairdir. Piyadenin gondolla ilişkisinde tutuculuk görülürse de kayıkçılar için kanaat hep olumludur.

İşleri icabı Avrupalılarla devamlı münasebetde olduklarından çok iyi tanınan³¹² kayıkçılar hakkında, ecnebi görevliler ve seyyahlar sık sık hayranlıklarını belirtmişlerdir.

Boğaz'da daimi hareket halinde bulunan çok zarif ve güzel bir şekilde süslenmiş çok sayıda kayığın kayıkçıları çok ustadır, mahirane ve büyük bir süratle kayığı kullanırlar³¹³.

Bu, kolay devrilebilen kayıkları kullanmak gerçekten maharet istemektedir. Slade ilk defa binenlerin duygularını tasvir ederken kayıkçıların da becerikliliğini vurgulamaktadır. " Pera'da ikamet eden Avrupalılar bunların (bu zarif kayıkların) kıymetini göklere çıkarmakla birlikte içlerine girmeye nadiren cesaret ederler. Kayıklardan birine girdiğinizde boğulma hissine kapılırsınız ve tekrar dışarı çıkmaya

³¹² Larpent, a.g.e., c. II, s. 401

³¹³ Wittman, William, Travels in Turkey, Asia-Minor, Syria and Across The Desert into Egypt, London 1803, s. 15

çalışırsınız ve teşebbüs felaketle bütünleşir ve acemi olduğunuzu gören kayıkçılar otoriter bir şekilde otur diye bağırlar, siz itaat edersiniz ve oturak olarak görünen bir yere yerleşirsiniz, kayıkçılar sizin acemice hareketlerinize karşı elastiki vücutlarıyla kayığı dengeleyerek, yarı dehşet içinde tekrar kayığın dibine otur diye bağırlar. "Kayığın altı yerine üzerinde olmak istiyorsan sakince otur !" Kıyıdan ayrıldığınızda tekrar çıkmak çok şüpheli görüldüğünden, sizin acemice işinize itiraz ederek, kıyıya arzulu bir bakış atarsınız³¹⁴. "

Kayıkların kolay devrilebilir görünüşlerine rağmen, Boğaziçinde aşağı yukarı ve karşıdan karşıya günlük binlerce sefer hiç kazasız yapılmaktadır. Koruyucu olarak alınan tam tedbirler ve yanaşıp çıkmadaki maharet güven telkin eder. Biri devrilirse geçen yüz kayık olmasına rağmen yolcular boğulabilir. Hiçbiri yardım edemez ve böyle bir teşebbüs intihar olur³¹⁵."

18. asır sonlarındaki bir bilgiye göre, Türkler büyük gemileri iyi kullanamamalarına rağmen İstanbul boğazındaki dar ve uzun kayıklarını idare ve kullanmada diğer milletlerden daha iyidirler³¹⁶ ve özellikle kayıklarını, hristiyan ve yahudi kayıkçılardan çok daha iyi kullanmaktadırlar³¹⁷. 19. asır ortalarında ise Rumların, Boğaz'daki en iyi kayıkçılar olduğu kanaati vardır. Ancak bütün özel kayıklar çok büyük bir hızla hareket eder³¹⁸.

Kayıkçıların mahareti biraz da Boğaz akıntılarını iyi tanımalarından kaynaklanmaktadır. Boğaz'ın akıntılarını tanıyan kayıkçılar, Haliç'ten Üsküdar'a giderken düz bir hat izlemeyip, Trakya tarafı kıyılarını takiben Dolmabahçe'ye kadar gidip oradan akıntının avantajlarını kullanarak kolayca Üsküdar'a ulaşmaktadırlar³¹⁹. Kayıkçıların mesleki becerilerini gösteren başka bir husus çok kalabalık olan limandaki iskelelerine giriş çıkıştaki rahatlıklarıdır. Belli saatlerde iskelelerde çevrelenen ve sürekli olarak öteye beriye süzülen bu kayıklar sayılamayacak kadar çoktur. Herbiri diğerlerinin arkasına sıralanırlar ve görünüşte içinden çıkılmaz bir karışıklıkla ve diğerlerinin uyarılarına kulak asmadan kayıkların sol taraflarına veya arkalarına tutunarak ilerler. Fakat bu karışıklıktan geriye çıkmanın zorluğuna rağmen birinin diğerine çarpması nadirdir ve ciddi bir kaza enderen meydana gelir³²⁰. Bu

³¹⁴ Slade, Adolphus, Records of Travels in Turkey, Greece and of A Cruise in The Black Sea with The Capitan Pasha, in The Years 1829, 1830 and 1831, London 1832, c. I, s. 112

³¹⁵ a.g.e., c. I, s. 114

³¹⁶ Eton, a.g.e., s. 83, 84

³¹⁷ a.g.e., s. 230

³¹⁸ Pardoe, a.g.e., s. 230

³¹⁹ Ainsworth, a.g.e., c. I, s. 9, 12

³²⁰ White, a.g.e., c. I, s. 36

karmaşıklık içindeki düzenli hareket Miss Pardoe'yu da etkilemiştir. " Büyük savaş gemileri, ticaret gemileri, mavnalar arasında ceviz ağacından yapılıp, cilalanmış ince uzun kayıklar çok az yaldızlı süsleri ışıktaki parlayarak büyük bir hızla gidip geliyor, su üstünde kayıyorlardı. Zarif giyimli kayıkçılar Asya yakasına, Avrupa yakasına diye tiz ve keskin seslerle bağırıyor ve kendilerine yol açmak için diğer kayıkçılara işaretler veriyorlardı³²¹."

4. Sosyal ahlak açısından kayıkçılar ve 19. asırda kayıkçıların ıslahı için alınan tedbirler ve yeniçeriliğin ilgasının kayıkçılara etkileri

a) Sosyal Ahlak açısından kayıkçılar

Kayıkçıların sosyal ahlakı ile ilgili iyi kanaatler bulunduğu gibi aralarında bir çok ahlaksız insanın da barındığı çeşitli olaylardan anlaşılmaktadır.

16. asırdan beri peremeci ve kayıkçıların asayiş bozucu durumları görülmektedir. 27 Ağustos 1596 tarihli, Galata kadısına yazılan bir hükümde, Galata ve Tophane'de yerli ve evli olmayan Rum ve Ermenilerin sakin olduğu, bunların peremecilik, bakkallık ve hamallık yaptıkları ve ahlaksız tavırlar içinde olduklarından bahisle kefile bağlanmaları istenmektedir. Bu hükümde de dikkat çekici olan İstanbullu olmayıp da dışardan gelenlerin bu tür karışıklıklar çıkardıklarının belirtilmesi ve özellikle taşradan gelenler ile bekar olanların kefile bağlanmasının istenmesidir³²². 1695 tarihli başka bir kaynaktan kayıkçıların arasında kanun kaçağı bir takım insanların da barındığı anlaşılmaktadır. Anadolu'dan sefere memur asker gruplarından bazı kimseler Üsküdar ve İstanbul'a geldiklerinde sefere gitmemek için, kayıkçılık ve diğer bazı mesleklerde çalışmak bahanesiyle kıyafetlerini değiştirmektedir. Devlet bu tip insanların yakalanması için azami gayret gösterip, esnaf kethüdalarına, hancılara ve mahalle imamlarına bu gibilerin ihbar edilmesini sıkıca tenbih etmektedir. Bu nevi kimselerden bahsedilirken ismi geçen tek mesleki grubun kayıkçılar olması bu konuda en şüpheli grup olduklarını da göstermektedir³²³.

Daha yakın tarihlerde bu tip olaylar üzerine tafsilatlı bilgiler mevcuttur. 1810 yılında bir gün akşam üzeri on sularında Yemiş iskelesinden Fındıklı iskelesine gitmek üzere güzelece ve namuslu bir kadın iki çifte bir bostancı kayığına biner.

³²¹ Pardoe, a.g.e., s. 122, 123

³²² Ahmet Refik, Hier Onbirinci Asırda İstanbul Hayatı, s. 21

³²³ İŞS, 1/22, vr. 168a-1, 2 Z.1107/3 Temmuz 1695

Kayıkçılar yavaş yavaş kayığı açığa alıp akıntıya vardıklarında, kadın yön değiştirdiklerini anlayıp feryad etmeye başlar. Ancak kayıkçılar bıçaklarını çekerek kadını tehditle kayığın kıç tarafına saklarlar. Kumkapı açıklarına geldiklerinde bir miktar nevale tedariki için sahilde تنها bir yere yanaşmak isterlerken, Kumkapı iskelesi kayıklarından iki çifte bir kayık bunların yanından geçerken hallerinden şüphelenir. İyice yaklaştıklarında küçük bir halının altında biri olduğunu farkederek ve kayıkçılara durmalarını söylerler. Durumu farkederek kadın saklandığı yerden çıkarak feryad edip durumu anlatır. Bu arada Kumkapı iskelesinden gelen bir kaç kayığın da yardımıyla suçlular yakalanır ve kayıkları yedeğe alınarak, hepsi birlikte iskeleye gelirler. Kadının fahişe olmadığı tavırlarından belli olduğundan Sekbanbaşı'ya haber verilir. Yapılan sorgulamalarda kadının fahişe olmadığı kesinleşip, kayıkçılar da bostancı olduklarından Yedikule'ye gönderilip orada idam olunurlar³²⁴.

Bu tip asayiş bozucu olaylar sadece kayıkçılar tarafından değil diğer esnaf gruplarınca da çıkarılabilmektedir ki bunların içinde belki de en kötü grubu hamallar oluşturmaktadır. 16 Nisan 1810 (11 Ra.1225) tarihinde, İstanbul Balıkpazarı'nda, hamallardan bazıları namuslu bir kadını zorla odalarına götürmek isterler. Cıvardaki esnafın, bilhassa Mısır Çarşılarının toplanarak hamalların üzerine yürümeleriyle bunlar kaçarlar. Ancak ahali bu rezil insanlardan o kadar bıkmıştır ki bu duruma bir çözüm bulunması için devlete müracaat ederler. Bunun üzerine bir ferman yayınlanır. Yeniçeriler ise halkın gözünde gittikçe kötü bir duruma düştüklerini farkettiklerinden rezillerden bir kaç kişiyi idam ederler³²⁵. Aynı olay Yayla İmamı tarihinde de anlatılmaktadır³²⁶.

Yine bu yıllarda Tahtakale, Bahçekapısı ve Unkapısı semtlerinde bazı kimseler geceleri dolaşarak piştov ve tüfek atmakta ve gözlerine kestirdikleri kimselerin paralarını almaktadırlar. Devlet bu işlerin sorumlularının kayıkçı, hamal ve kileci gibiler ile diğer bazı esnafın arasından çıktığı kanaatindedir³²⁷. Bu yüzden esnaf kethüdalarına bu gibi kimseleri esnaf usulünce terbiye etmeleri ve eğer dinlemezlerse

³²⁴ Şani-zade, a.g.e., c. I, s. 350

³²⁵ a.g.e., c. I, s. 351-355

³²⁶ Yayla İmamı, Vaka-i Cedid, Yayla İmamı Tarihi, (haz. Yavuz Senemoğlu), (trz., s. 118, 119, Bu olayı Yayla İmamı şu şekilde anlatmaktadır: " 23 Nisan 1810-18 Ra.1225'de bu bekâr takımı hamallardan bir grup Kumbaracıbaşı'nın karısını kaçırmak isterler. Bu olayda esnafın müdahalesi ile hamallar başarısız olurlar. Ayrıca önlem alınmazsa bunları kendilerinin öldüreceklerini tehdit yolu Ağakapısına giderek söylediler bunun üzerine bir hatt-ı humayun çıkarıldı. Bu hatt-ı humayuna göre mahalle imamları İstanbul Kadısının konağında toplanarak, edepsiz güruhunun nanoş halleri olduğunda kulluğa vermeleri, ona itaat etmezse sorgusuz cevapsız öldürülmeleri bildiriliyordu. "

³²⁷ BOA, HH. 19506

içlerinden ihrac etmeleri tenbih olunmuştur. Yeniçeri Ağası bu işe bizzat nezaret edecek ve kolluklar bu konuda titizlik göstereceklerdir³²⁸.

1819 senesinde İstanbul Balıkpazarı iskelesinde fahişe yüzünden bir bostancı bir hamalı öldürüp kayıkla Boğaziçi'ne kaçar. Bunun üzerine hamallar toplanıp silahlı olarak iskeleye hücum ederler. Ancak durumdan haberdar olan bostancılar ve kayıkçılar hemen denize açılarak kaçarlar. Bir kaç gün sonra yeniçeri güruhundan kayıkçıların araya girmesiyle mesele hallolunmuştur³²⁹.

Pek çoğu askeri olan esnaf grupları arasında pek çok sokak çatışmaları da bu dönemde sıkça rastlanan manzaralardandır.

b) Kayıkçıların ıslahı için alınan tedbirler ve yeniçeriliğin ilgasının kayıkçılara etkileri

Kayıkçılardan bir çoğunun askeri sınıflardan birine kayıtlı olması Osmanlı askeri teşkilatına olduğu kadar esnaf nizamına da zarar vermiştir. Bu sebeple, Yeniçeri Ocağı'nın bozulup, sosyal yapıda çok derin izler bırakan tedhiş hareketlerini artırdıkları ve artık zabtedilemez duruma geldikleri 18. asır sonlarından Ocağın ilgasına kadar geçen devrede, tabii olarak ocakdan esameli Yeniçeri taslaklarından olan kayıkçıların da nizamlarının bozulduğu anlaşılmaktadır. Bundan dolayı Yeniçeriliğin ilgasından hemen sonra esnaf sıkı takibe alınmış ve bir kısmı cezalandırılmıştır. Ancak yeniçeriliğin bozulması sebeplerinden birini de esnaftan olanların bu ocağa karışmasının oluşturduğu gözardı edilmemelidir. IV. Mehmet zamanında ocağın yıkımını süratlendirmek için eskiden sıkı bir şekilde denetlenen odalarda kalmak mecburiyetinin gevşetildiği söylenmektedir. Ayrıca ücretlerinin ailelerini geçindirmeye yetmediği bahanesiyle her türlü meslekle uğraşmalarına da izin verilmiştir³³⁰. Koçi Bey de IV. Murad'a sunduğu risalesinde esnaftan asker alınmasının zararlarından bahseder³³¹. Bu zararların tesbit ve teşhisine rağmen askeri teşkilat bir türlü ıslah olunamamıştır. Ocağın yıkımını hazırlayan pek çok sebebden biri ve belki de en önemlisi bu esnaf yeniçeri ilişkisidir. Bu sebeple, Yeniçeri ocağının ilgası sosyal yapının bütünü için önem taşıyan bir vaka olduğu kadar esnaf teşkilatı açısından da büyük önem taşıyıp, sosyal yapı kadar esnaf teşkilatını da çok derinden etkilemiştir.

Esnaftan ıslahı için yapılan faaliyetler, Yeniçeriliğin ilgasından önce ve sonra olmak üzere iki safhada sürdürülmüştür. III. Selim'in öldürülmesi hadisesinden sonra

³²⁸ BOA, HH. 19464

³²⁹ Şani-zade, Tarih, İstanbul 1291, c. III, s. 50

³³⁰ Ricaut, Türklerin Siyasi Düsturları, (haz. M. Reşat Uzman), trz., s. 305

³³¹ Koçi Bey, Koçi Bey Risalesi, (sad. Zuhuri Danışman), Ankara 1985, s. 64-67

askeri teşkilata bir nizam verilmesi için teşebbüslerde bulunulmuştur. Bilindiği gibi yeniçeriler önceleri kendilerine mahsus odalarda, kışlalarda kalan, belli askeri eğitime tabi ulufeli ya da maaşlı bir askeri teşkilattı. Zamanla diğer ocaklar gibi bunların da içine halktan esnaftan kimseler karışmış ve hatta zamanla çoğu ticaretle uğraşmaya başlamıştır. Bu askerlerin ulufeleri de ticari bir mal gibi alınıp satılabilmektedir. Bunun anlamı devletin eğitilmiş askeri olmadığı halde bir takım esnaf takımına ellerindeki esamelere bakarak boş yere maaş vermesi demektir ki bunun devlet hazinesini ne kadar büyük bir zarara uğrattığı açıktır. Bu sebeple, yeniçeri ocağının ıslahı için alınan tedbirlerin başında esnafın elindeki esamelerin toplanmasına çalışılması başvurulmuş mühim tedbirler arasındadır. Alemdar zamanında kolluk görevini yerine getiren yeniçeriler ile ocak ihtiyarları dışındakilerin ellerinde bulunan esamelerin tamamen toplanmasına karar verilmiştir. Ancak bu esamelerin halktan pek çok kimsenin geçim kaynağını oluşturması sebebiyle ve biraz da ocaktan çekinilerek bu karar uygulanamamıştır. Bunun yerine ellerinde esamesi olanların kırk gün içinde bunları Gümrüğe teslim etmeleri halinde yarısı gümrüğe kalmak üzere ellerine birer gümrük tezkiresi verilmesine karar verilmiştir. Nitekim yapılan uygulamada bir çok esnaf ve halktan kimseler bunları gümrük tezkireleriyle değiştirmişler ve bazı esnafın ellerinde çok yüksek miktarlarda esameler olduğu görülmüştür. Yarı yarıya toplanan bu esamelerden bile devletin çok yüksek kazancı olmuştur. Bu arada sadece eğitilmiş asker olmak üzere Sekban yazımı başlamıştır. Ancak ocaklıdan bazılarının kârlarına dokunan bu uygulama hoşlarına da gitmemektedir. Bilindiği gibi yeniçeriler eskiden beri genellikle İstanbul'un dükkancıları ya da bunlarla bağlantıları olan kişilerdir ve tarih boyunca esnaf takımının da çeşitli isyanlara karıştığına dair bazı örnekler bulunmaktadır. Bunlardan birisi bu türden başkaldırıların daha önceki dönemlerde de yapıldığını gösteren ve II. Mustafa'nın tahttan indirilmesiyle sonuçlanan ayaklanmadır. Önce sadece cebecilerin ulufe isteğiyle başlayan isyan, yeniçerilerin ve sonra esnaf takımının da katılımıyla umumi bir mahiyet kazanmıştır³³². Yeniçerilerin alıştıkları kazançları kesildiğinde isteklerini kabul ettirmek için Etmeydanı'nda toplanmaları adet haline gelmiştir. Bunları teskin etmenin en kolay yolu ise aldıkları ücretlerin artırılması olmaktadır³³³. Bu yüzden yeniçeri ortalarından birine kayıtlı olan kayıkçı, manav, hamal ve sair esnafın da sekban yahud kalyoncu yazılarak askeri eğitim aldıktan sonra işlerine geri dönebilecekleri ve askeri eğitime tabi olmayanların alış verişlerine müsaade olunmayacağına dair de bir karar alınması bunların arasında karışıklığa sebep olmuştur. Alemdar Mustafa Paşa'nın Galata kahvehanelerindeki

³³² Silahtar Fındıklılı Mehmet Ağa, Nusretname, (sad. İsmet Parmaksızoglu), İstanbul 1966, c. II, fasikül I, s. 156

³³³ Walsh, a.g.e., c. I, s. 378

serseri takımından yeniçerilerin elebaşlarından birini kahvesi önünde öldürtmesi ve diğer bazı sert tedbirleri yeni bir isyanın çıkışını hazırlamış ve Alemdar da bu karışıklıklarda öldürülmüştür³³⁴. Böylece yapısal düzenlemeler bir kere daha ulema, asker ve askeri esnaf gruplarınca kesintiye uğratılmıştır. Bu tip isyanların kişisel çıkarlara dayandığı ve bu çıkarların zedelenmesi durumunda askeri esnafın birbirleriyle bile kavgalar yaptıkları bazı olaylarla sabittir. Örnek teşkil eden bir olay 1816'da meydana gelmiştir. Topkapı sarayının yenilenip genişletilmesi için irade çıktığında, bunun masrafının nereden karşılanacağına dair asker arasında dedikodular yapılmış, ancak inşaat sona erip boyanma vakti yaklaştığında boyacı esnafının bağlı olduğu 48. ve 78. cemaatler arasında boyama işini alabilmek için kavga çıkmış hepsinin birlikte boyamasına karar verilerek mesele çözümlenmiştir³³⁵. Kişisel çıkarların birlikte elde edilmesine çalışılması için bu gruplar çok kolayca bir araya gelmektedir. Bu sebeple esame meselesi ilk halledilmek istenen meseleler arasında yer almış fakat belirtildiği gibi aynı sebeplerle sonuçsuz kalmıştır.

Bütün bu sebeplerle, yeniçeriliğin ilgasından önce ayaklanmanın önüne geçilemeyeceği düşüncesiyle yavaş yavaş ocağın sindirilmesine başlanmış ve gücünü azaltıcı bir takım tedbirler alınmıştır. Askeri esnaftan bazı elebaşları, hatta bu arada gözdağı vermek kasdıyla bazı zavallılar bile çeşitli suçlamalarla idam edilmiştir. 1811 yılında hem asker hem de hamallar kethüdası olan İbrahim Ağa, Üsküdar'daki zulümleri haddi aştığından ulufe konuşulacak diye çağırılarak Ağakapısı'nda idam ettirilmiştir³³⁶.

Yeniçerilerin kışlalarının topa tutulması ve çoğunun idamlarından önce de bu gayenin gerçekleşmesi için Yeniçeri Ağası ve sonra Boğaz Nazırı olan ve Yeniçerilerin yokedilmesinde başrolü oynayan Hüseyin Paşa Boğazda çok sıkı tedbirler almıştır. Boğaziçi ve Haliç'teki kayıkçıların çok büyük sayıda, tehlikeli ve Türklerin gelenekçi bir grubunu oluşturmaları sebebiyle Pabuççu Mehmed Paşa'nın gayretleriyle bunlar ya kazanılmışlar ya da tesirsiz hale getirilmişlerdir³³⁷.

Kayıkçıların bir çoğu, İstanbul'daki bekâr odalarında, hanlarda kalmaktadır. İstanbul'un en işlek iskelesi olan Bahçekapısı iskelesi ve civarındaki kayıkhanelerin üzerinde ve sair yerlerinde pek çok bekâr odaları bulunmaktaydı. Özellikle 19. asır başlarından yeniçeriliğin ilga tarihine kadar, Anadolu'dan gelen ve bir müddet sonra bir yeniçeri ortasına yazılan bu bekâr grupları biraz da yeniçerilerin son dönemlerdeki

³³⁴ Ahmet Cevdet Paşa, Tarih, Dersaadet 1309, c. IX, s. 7-15

³³⁵ a.g.e., c. X, s. 201

³³⁶ Şani-zade, Tarih, İstanbul 1290, c. II, s. 48

³³⁷ Walsh, a.g.e., c. II, s. 505

zorbaca hareketlerini takliden bir takım serkeşliklerde bulunmaktaydı ve sürekli zan altında bir gruptu.

Bu yüzden, genellikle askeri esnafın barındığı bekar odaları devlet için başlıbaşına bir problem teşkil etmektedir ve bu odaların bulunduğu yerlerde asayişsiz hareketler meydana geldiğinden devlet zaman zaman bu gibi bekâr odalarını yıktırması ya da ıslahı yoluna gitmiştir. Üsküdar'da Balaban iskelesi ve civarındaki bekâr odalarına namuslu kadınları kapatmak isteyen eşkiyanın durumu toplanan halk tarafından Bab-ı Ali'ye bildirilir. Bilindiği gibi buralarda kayıkçı ve hamal grubundan olanlar barınmaktadır. 24 Temmuz 1811'de Sekbanbaşı ve Mimar Ağa beşyüz kadar ameleyle Üsküdar'a gidip ikiyüz kadar bekâr odasını yıkarlar. Eşkiya olanların bir kısmı kaçıp bir kısmı da idam olunmuştur. Bu olaydan iki gün sonra Galata'da Kulekapısı yakınında eşkiyanın toplandığı bir kahvenin sahibi idam olunmuştur³³⁸. Vebanın sebeplerini oluşturduğu gerekçesiyle, 25 Ekim 1812'de Bahçekapısı'ndaki Melekgirmez sokağı bekâr odaları ile kayıkhanelerin üzerindeki bütün odalar yıktırılmıştır. Kaptanpaşa da Galata ve Kasımpaşa'daki Kalyoncu ve kalafatçı odalarından bazılarını yıktırması bunların içinden vebadan henüz ölmüş bazı fahişeler çıkmıştır³³⁹. Melekgirmez sokağındaki bu bekârhanelerin bulunduğu yere daha sonra Hidayet Camii yaptırılmıştır. 1823 yılında da Asmaaltı diye bilinen yerdeki bekar odaları ve civarındaki kahveler yıktırılmıştır. Burada bulunan askeri esnaftan bazılarının bekar odalarının yakınından geçen kadınları bu odalara kaçırarak tecavüz ettikleri olmuştur³⁴⁰.

Devlet yeniçerileri yalnız bırakmak için ulemayı yanına almak zorundadır ve bu sebeple bazıları çeşitli vesilelerle taltif edilmişlerdir. 1826 yılı öncesinde yeniçerilerin zulümleri artık iyice artmıştır. Devletin de eğitimli askere ihtiyacı vardır. Neticede eşkinci denilen talimli bir grup oluşturulmasına karar verilir ve önceleri yeniçeriler buna razı gibi görünürler ve ilk eğitime katılırlar³⁴¹ ancak görüntüde olan bu katılımın hemen ardından isyan ederler ve neticede malum olduğu şekilde isyan bastırılır.

Yeniçeriliğin ilgasıyla birlikte daha rahat bir hareket ortamının doğması tedbirlerin de dilendiği şekilde alınmasına ve sert bir şekilde uygulanmasına imkan vermiştir. Yeniçeriliğin ilgasından sonra esnafın birbirine kefileme işlemi yapılır³⁴².

³³⁸ Şani-zade, c. II, s. 51, 52

³³⁹ a.g.e., c. II, s. 151

³⁴⁰ Ahmet Cevdet Paşa, Tarih, Dersaadet 1309, c. XII, s. 73

³⁴¹ a.g.e., s. 149, 150

³⁴² a.g.e., s. 175

Bazı kahvehaneler yıkılır bazıları ise kapatılır³⁴³. İstanbul'da Yeniçeri kışlaları topa tutulup, yakalanan bütün yeniçerilerin idamları devam etmekte iken, İstanbul'da Yeniçeri defterlerinde isimleri yazılı olmaktan başka hiç bir suçları olmayan ve sıradan mesleklerini devam ettiren bir çok kişi de bulunmaktadır. İlk önceleri bu talihsiz insanların bir kısmı da rastgele bir çılgınlıkla cezalandırılmıştır. Ancak bu kadar zararsız insanların kanını dökmeye devam etmek çok isyan ettirici olduğundan bu grupların öldürülmesinden vazgeçilerek hayatta kalanlarla, aynı zamanda faydasız ve şüpheli şahısların sürgünlerine karar verilmiştir. İş aramak için Anadolu'daki ikametlerini bırakıp İstanbul'a gelenler son zamanlarda büyük çoğunluktaydı. Bunlardan hamallar, kayıkçılar, tulumbacılar, fırıncılar, hamamcılar ve diğerleri de sürgüne uğramıştır. Bu adamlar tutularak bir seferde yüz kişilik gruplarla Üsküdar'a gönderilmiş ve oradan da Anadolu'nun bir çok köylerine sürülmüşlerdir. Ayrıca, Paşalara bu gibilere şehre geri dönebilmeleri için kesinlikle izin veya tezkire vermemeleri için çok sıkı emirler verilmiştir. Altı hafta içinde sürgün edilenlerin sayısı onbinden az olmayıp, bu sayıya sürgün olunanların aileleri de dahildir ki onlarda gitmek zorunda bırakılmışlardır³⁴⁴.

Kayıkçıların sayılarının artarak birçok problemler çıkarmaları neticesi verilen nizam gereği Üsküdar ve Boğaziçi iskelelerinden başıboş ve durumu meçhul kayıkçıların Anadolu'ya sürülmeleri, ulaşımında kayığı kullanmak zorunda olan Üsküdar ve Boğaziçi halkına çok zorluk çıkarmıştır. Bunun önüne geçmek için devlet çeşitli tedbirler almıştır. Halihazırda mevcut piyade ve ateş kayıkları yine işleyecektir. Ancak Hamidiye vakfı tarafından Beylerbeyi iskelesi için inşa edilmiş olan pazar kayığı gibi, vakf-ı hümayun tarafından Beşiktaş, Ortaköy, Arnavudköy, ve İstavroz iskelelerine birer, Üsküdar'ın Harem, Balaban ve Ayazma iskelelerine birer ve Büyük iskeleye iki aded olmak üzere toplam dokuz adet pazar kayığı yaptırılacaktır. Her biri ellişer, altmışar kişi alıp mahallerine göre günde ikişer, üçer ve dörder sefer gidiş-geliş yapacaklardır. Böylece hem halkın sıkıntı çekmesi önlenecek ve hem de başıboş kimselerin kayıkçılık bahanesiyle iskelelerde çoğalmasının önüne geçilmiş olacaktır. Eğer Üsküdar'a Asâkir-i mansure kışlası inşa edilmek gerekirse bu kayıklar yetmeyeceğinden tekrar pazar kayığı inşa olunması yoluna gidilecektir. Bu çözüm padişah tarafından da uygun görülerek uygulanmasına karar verilmiştir. Ayrıca bundan böyle lüzumundan fazla kayıkçı olmamasına Bostancıbaşıların azami dikkat göstermesi daima nezaret ve teftiş etmesi ve iskelelerde fazla kayıkçı bulunursa

³⁴³ a.g.e., s. 177, 178

³⁴⁴ Walsh, a.g.e., c. II, s. 516

kethüdasının tedibi hatt-ı hümayunla emrolunmaktadır³⁴⁵. Devlet pazar kayığı sayısını artırmaya çalışmakla bir nevi vapurların gelişine hazırlık yapmaktadır. Gerçi pazar kayığı onaltıncı asırdan beri hep vardır ancak, yerleşim yoğunluğu fazla olan Üsküdar gibi büyük sayıda yolcu hacmine sahip bir iskelede vapur sistemiyle günde belli sayıda ve doğal olarak belli saatlerde sefer yapan elli, altmış kişi kapasiteli kayıklar adı pazar kayığı da olsa bir nevi toplu taşıma aracı olarak hizmet görecek ve kısa süre sonra vapurlar işlemeye başlayacaktır. Ondokuzuncu asrın ilk yarısında devlete çok problem çıkaran kayıkçıların sayısının artmaması için verilen uğraş belki de çok genel olarak sosyal bunalımların teknolojiyi doğurduğu ya da kullanımına ittiği gibi bir muhtemel sonucu düşündürebilir.

Alınan acil tedbirler arasında olmak üzere, Yeniçeriliğin ilgasından hemen sonra esnafın kontrol altında tutulabilmesi için yeni bir nizamname düzenlenmiştir. 1826 tarihli İhtisab Ağalığı nizamnamesinde kayıkçılarla ilgili şu hükümler yer almaktadır.

İlk olarak, İstanbul ve Boğaziçi iskelelerinde ne miktar hamal ve kayıkçı ve hamamlarda ne kadar esnaf ve çırak varsa, kadıliklar ve ihtisabdan itimad edilir adamlar tayin edilerek bir defteri yapılacaktır. Kahyaları ve yiğitbaşları ile herbirinin kefilleri alınıp, bu defterlere isimleri, yüz şekilleri, vilayetleri ve İstanbul'da kefillerinin kimler olduğu açık olarak kaydedilecek, defterlerin birer sureti İhtisab Ağalarına verilecek ve sonra İstanbul sınırlarını geçme yasağına tam olarak dikkat edilecektir.

Her gün her bir iskelede bulunan kayıkçı, hamal ve sairinin durumlarının ne olduğunu tesbit için buralarda İhtisab Ağasının birer adamı bulunacaktır.

Kefilini bulup İhtisab Ağalığına kefil ile beraber gelen şahıs hangi iskelede kayıkçılık edecek ise o yerlerin daha önce tesbit edilmiş adamlarının altına adını yazdıracaktır. Eğer o yerlerin adamları yeter miktarda ise adı yazılmayacak ve kendisine başka bir yer bulması söylenecektir. Bunu da kısa bir zaman içinde bulması için uyarılacaktır. Hamal, kayıkçı ve sair bekârlar şurada burada bekâr odası tedarik ve ihdas edemezler. Akşam olup işini bitirince tahsis olunan hanlarına giderler ve sabahleyin hanlarından çıkarlar. Bekâr hanları asla kârgir olmayıp ahşap hanlar olacaktır. Bunlar hanlardaki odalarında asla cephane saklayamazlar, saklarsa hanın odabaşısı ve hancısı tarafından İhtisab Ağalığına haber verilecek, o şahıs yakalanıp tedib edilecektir.

³⁴⁵ BOA, HH. 19519

İskelelerdeki kayıkçı ve mavnacı takımı Bostancıbaşı Ağa tarafından defter olunacaktır. Her biri sağlam kefile bağlandıktan sonra bu defterlerin birer sureti İhtisab Ağalığına verilecektir. Taşralardan gelenlerden biri kayıkçı, mavnacı, salapuryacı olacak ise ve hangi iskelede işleyecek ise o iskelenin kahyası ve kendisine kefil olacak kimse ile beraber İhtisab Ağasının huzuruna getirilecektir³⁴⁶.

Yine, Yeniçeriliğin ilgasından önceki yıllarda daha uzun aralıklarla yapılan kefil yoklamalarının daha da sıklaştırılarak, kayıkçıların her ay bir kere Bostancı Ocağı büyük yazıcısı vasıtasıyla bir kere yoklanıp, defterin İhtisap'taki defter ile tathiki ve fazla bulunanların ihracı ve bunlarda silah bulunmamasına dikkat olunması kararlaştırılmıştır³⁴⁷.

Ancak, bu esnaf nizamnamesinin uygulanışı Tanzimat'la birlikte yavaş yavaş unutulmuştur.

Yeniçeriliğin ilgasıyla birlikte askeri destek yönünü kaybeden kayıkçıların düzenlerini sağlamanın daha kolay olduğu düşünülebilir. Bütün bu tedbirler, gerçekten dönemine göre en büyük reform olduğu söylenebilecek olan Yeniçeriliğin ilgasının başarısını devam ettirmek çabalarıdır ki bu, sosyal değişmeyi hızlandıran tarihi bir dönüm noktası olmuştur.

5. Sosyal sınıflar açısından kayıkçılar

Sosyal sınıf kavramının belirli bir tarifini yapmanın güçlüğüne karşın incelenen kayıkçıların sosyal yapı içindeki konumları ile bu tariflerde gözetilen esasların mukayesesi Osmanlı'da sosyal sınıfların mevcut olup olmadığına bir ölçüde ışık tutabilecektir. Marx'ın sosyal sınıf anlayışı, yani cemiyette iki uçlu bir kutuplaşmanın ve mücadelenin mevcut olduğu sosyal sınıfların bulunduğu görüşü³⁴⁸ kayıkçıların sosyal hayatı hakkındaki bilgiler vasıtasıyla tamamen reddedilebilir. Ayrıca Osmanlı cemiyetinde bir sınıf şuuru bulunmadığı da çok açıktır. Sosyal sınıfları tayin edici bir başka unsur itibardır³⁴⁹. Osmanlı'da bu açıdan da gerçek anlamda bir sınıflaşma oluşmamıştır. Elbette mevkiilerin sıralanışında mevki sahiplerine farklı derecelerde itibar olunmaktadır, ancak kişinin asıl itibarı mevkiinden değil kişiliğinden kaynaklanmaktadır ve oldukça izafidir, nitekim özellikle 19. asır öncesinde İslam kültürü dışında yaşayan herkes itibarca düşük addolunmaktadır. Yani, statüyü

³⁴⁶ Koçu, İst. Ans., İstanbul 1959, c. II, s. 772-776

³⁴⁷ BOA, HH, 24051

³⁴⁸ Aron, Raymond, Sınıf Mücadelesi, (çev. Erol Güngör), Ankara 1973, s. 27

³⁴⁹ a.g.e., s. 40, 41

belirleyici unsur daha ziyade din olmaktadır³⁵⁰. Osmanlı toplumunda batılı anlamda serf ve senyör gibi bir tabakalaşma da mevcut değildir. Yine, aristokrasi ve soyluluk topluma çok yabancı kavramlardır. Ayrıca, ailelerin devleti istilasının önlenmesi sebebiyle Çandarlı ailesinden sonra, bir kaç sadrazam yetiştirmiş bir aileye ancak 17. asırda Köprülülerle rastlanabilmektedir. Sınıfların kesin çizgilerle ayrıldığı anlayışının aksine, 18. asırda görev yapan ellibeş sadrazamın otuzu köy, kasaba, esnaf ve memur çocuğudur³⁵¹.

Osmanlı toplumunu her hangi bir teori içine hapsetmek oldukça güçtür. Kendine has yaşama üslubu ve umulmadık değişiklikler Osmanlı topraklarında bulunanların da dikkatini çekmektedir. Kayıkçı esnafı arasında da bu tür örneklerle rastlanmakta ve hatta bu durum Osmanlı Türkiyesi'nde bulunan yabancıların hayretlerine yol açmaktadır. İngiliz subayı Slade, Kaptanpaşanın gemisinin güvertesinde iken bir güverte subayı kendisine onu tanıyıp tanımadığını sorar ve yazın onu kayıkla Üsküdar'a geçirdiğini söyler. Bu subay sadece bir kaç ay önce geçimini kayıkcılıkla temin etmektedir³⁵².

Toplumda bulunan her tabakadan insan herhangi bir sınıf şuuruna sahip olmadan konumunun bir anda iyi ya da kötü olabileceği düşüncelerine sahiptir. Osmanlı toplumunda bir kayıkçının aniden devletin en yüksek mevkilerine çıkışı seyrek olmadığından, bir hamala " Allah seni sadrazam yapsın " dense alay edildiğini düşünmeden " Allah Kerim, mümkün " diye cevaplayabilmektedir³⁵³. Türklerde yüce bir mevkiden düşmek utanılacak bir şey olmadığı gibi aniden padişahın teveccühü ile sadrazamlığa yükselen kimseler bile garipsenmemektedir³⁵⁴. Asaletin Türk toplumunda hiç bir önemi olmayıp, Türkiye'deki azınlıklar dışında Türkler arasında bile fertler ancak şahsi meziyet ve kabiliyetleri ile bir değer kazanmaktadır³⁵⁵. Ehliyet ve liyâkat önemli olduğundan şahsî kabiliyeti sayesinde herkes en yüksek mevkilere kadar çıkabilmektedir³⁵⁶.

Nitekim, kayıkçılardan yüksek mevkilere çıkabilen şahsiyetler de bulunmaktadır. Bunlardan biri 1839'da Osmanlı donanmasını Mehmet Ali Paşa'ya teslim eden ve ihanetle suçlanan Ahmet Fevzi Paşa'dır. Babası Sarayda basit görevler

³⁵⁰ Bilgiseven, Amiran Kurtkan, Genel Sosyoloji, İstanbul 1986, s. 170

³⁵¹ Erkal, Sosyoloji, s. 187

³⁵² Slade, Turkey, c. I, s. 476, 477

³⁵³ Larpent, a.g.e., c. II, 405, 406

³⁵⁴ Ricaut, a.g.e., s. 84, 85

³⁵⁵ Busbecg, Ogier Ghiselin De, Türkiye'yi Böyle Gördüm. (haz. Aysel Kurutluoğlu), trz., s. 32, 33

³⁵⁶ a.g.e., s. 64, 65

yapmaktadır. Annesi ise Türk-Rus savaşında Tuna'nın kuzeyinden getirilen bir köledir ve Çengelköy'de oturmaktadırlar. Ahmet Fevzi Paşa burada doğmuştur. Çok fakir olduklarından eğitime yeterli dikkat gösterilememiş, ancak zeki ve aktif olduğundan kendisine amaçlar edinmiştir. İlk önce doğduğu yerin kayıkçılarının kayıklarını temizleme, çekme, balık tutma gibi işler yaparak kayıkçıların arasına karışmış çıraklık devresini tamamlayıp kayıkçılık için gerekli izni almıştır. Birkaç yıl Boğaz'da seferler yapan Ahmet Fevzi Paşa Saraydan rütbeli bir memurun dikkatini çekmiş ve Saray kayıkçılarının arasına alınmıştır. Oradan Kaftancılığa ve Sofracılığa getirilmiş buralarda fazla kalmadan II. Mahmud'un dikkatini çekerek Tebdil Hasekiliğine yükseltilmiş, çeşitli kademelerden sonra Müşir olmuş ve 1833'de fevkalade elçi olarak Petersburg'a gönderilmiştir. Dönüşünde Kaptanpaşa olup, Mehmet Ali Paşa'ya donanmayı teslimi üzerine ihanetine karar verilmiştir. 1843'de bir fincan zehirli kahve ile hayatı son bulmuştur³⁵⁷.

Yine, 1844'de, Yunan İçişleri Bakanı bulunan Christides de Tarabyalı bir kayıkçının oğludur³⁵⁸.

Kayıkçılık yapan başka meşhur bir şahsiyet ise sadrazamlığa kadar yükselmiş olan Reşid Mehmed Paşadır. Çerkezistan'da doğmuş ve İstanbul'a köle olarak getirilip, Boğaz'da çalışan bir kayıkçı tarafından satın alınmıştır. Bu kayıkçı daha sonra Eyüp civarında bir yerde işini bırakarak yaşamaya başlamıştır. Ancak kayıkçıların yeknesak hayatına alışamayan Reşid efendisinin evinden kaçıp, dönemin Tersane Eminine giderek kendisinin bir köle olduğunu, yüksek mevkideki birine daha iyi hizmet edebileceğini ve kabiliyetlerine daha uygun bir iş yapmak istediğini açıkça söylemiştir. Tersane Emîni onun bu açık tavrından etkilenerek efendisini çağırtmış ve bedelini ödeyerek onu satın almıştır. Geçen süre zarfında dikkati sayesinde eğitimi oldukça artıran Reşid'i daha önce dostluğunu kazandığı Hüsrev Paşa büyük meblağ ödeyerek satın alıp, azat etmiştir³⁵⁹. 1808'de Menteşe sancağı mirmiranlık rütbesiyle Tolçî muhafızı olmuştur. Sonra Kütahya vali kaymakamlığı ve Konya, Vidin, Yanya valiliklerinde bulunmuştur. 1829 Nisanında sadrazamlığa getirilmiş ve 1833 Ocağı sonlarında sadareten azledilmiştir. Hicri 1252 (1836-37)'de vali olduğu Diyarbakır'da vefat etmiştir³⁶⁰.

Bu örneklerle, kayıkçıların Osmanlı sosyal yapısının bir unsuru olarak batılı sınıf anlayışının aksine köle veya köylü olmalarına, aristokrat veya soylu bir aileye

357 White, a.g.e., c. I, s. 61-69

358 a.g.e., c. I, s. 69

359 Walsh, a.g.e., c. II, s. 520, 521

360 Mehmed Süreyya, Sicill-i Osmani, İstanbul 1311, c. II, s. 391, 392

mensubiyetleri bulunmamasına rağmen sadece kendi kabiliyetleriyle en yüksek mevkilere çıkabildikleri açıkça görülmektedir. Ayrıca farklı değer ve inanç hükümlerinin, örf ve adetlerin şekillendirdiği sosyal ve ekonomik ilişkilere göre ortaya çıkan sınıflaşma ve tabakalaşma modeli'nin Türk toplumunda da aynen aranmasının hatalı olduğu görüşünü³⁶¹ bu örnekler de desteklemektedir.

G. Kayıkçıların dönemlere göre sayıları

1. Sayım süreci, şekli ve sebepleri

Bütün esnaf grupları içinde en ilginç ve sayısı en fazla olan grubu kayıkçılar oluşturmaktadır³⁶². 1792 senesinde Kadıköy'den Anadolukavağı'na, Rumelikavağı'ndan Beşiktaş Taş iskefesi'ne kadar olan mahallerdeki kayıkçıların sayıları 1784'dür. Bu mahallerdeki diğer bütün esnaf, rençber, hamal, sıvacı, duvarcı ve sairinin kayıkçılarla birlikte toplam sayısı ise 10790'dır ki kayıkçı sayısının pek çok grup arasında ne kadar fazla sayıda olduklarını göstermektedir³⁶³.

Kayıkçı sayımları genel olarak kürekçi akçasının tesbiti, kayıkçı sayısındaki aşırı artışın önlenmesi ve İstanbul'da iç güvenliğin sağlanması gibi maksatlarla yapıp bu nevi defterlerde diğer esnaf da yer almaktadır.

Güvenliğin sağlanması çabalarına paralel olarak göçün önlenmesi için özellikle, 18. asırdan itibaren sayımlar yapıldığı görülmektedir. Bu sayımların asıl gayesi İstanbul nüfusunun artışını önleyerek asayiş sağlamaktır. Her ne kadar fazla nüfusun şehirde hayatı pahalılaştırdığı gerekçesi göçün önlenmesi için alınan tedbirlere zemin oluştursa da neticede bütün bu yapı her unsuruyla birbirine bağlı olduğundan asıl sebebi asayişin sağlanması oluşturmaktadır. Bilindiği gibi İstanbul'un fethinden sonra Fatih Anadolu ve çeşitli yerlerden Türkleri getirerek şehirde iskan etmiştir. Kanuni döneminde şehre bol su getirilmesi de nüfusun bir hayli artmasına sebep olmuştur. Önceleri ihtiyaç olan bu nüfus 18. asırla birlikte fazlalaşmış ve bu sefer göçün önlenmesi için tedbirler alınmaya başlanmıştır. Celali isyanlarının ortaya çıktığı son dönemlerdeki göçler Anadolu'daki asayişsizliğin ve halkın fakir düşmesinin neticesi zaruri olarak yoğunlaşmıştır. Nitekim kayıkçıların ve diğer bazı esnaf gruplarının ana kaynağını işte bu yeni göç edenler oluşturmaktadır. Esnafın sayımı ve kefile bağlanması özellikle 18. asır için, göçü durdurmak gayesiyle alınan tedbirlerden

³⁶¹ Erkal, M., " Tarihçilerin ve Sosyologların Kaçınmaları Gereken Bazı Metod Hataları ", Tarih ve Sosyoloji Semineri ", s. 20

³⁶² Larpent, a.g.e., c. II, s. 400

³⁶³ BOA, A.DVN 881, 899

birisini oluşturmaktadır. Bu dönemde İstanbul'a giriş çıkışların kontrol altında tutulduğu bilinmektedir³⁶⁴. III. Ahmed döneminde göçün önlenmesi için sayısız emirler³⁶⁵ çıkarılmasına rağmen başarılı olunamamış ve Patrona isyanının ortaya çıkışı ve ayaklanmanın büyümesinde yeni göç eden işsiz takımının da rolü olmuştur. Bu sebeple I. Mahmud bu husus üzerinde ciddiyetle durmuş, bir çok yeni tedbirler almıştır. Esnaf sayımlarının yapıldığı tarihler bu neviden kargaşaların hemen öncesinde ve sonrasında yer almaktadır. I. Mahmud'un saltanatının ilk yıllarında aldığı tedbirler yeni bir isyanın çıkışını önleyememiş bunun üzerine tedbirler daha da sertleştirilerek uygulanmıştır³⁶⁶.

Önceleri göçün önlenmesi için alınan tedbirler sonra şehrin bazı nüfusunun tahliye edilmesiyle devam etmiştir³⁶⁷. 6 Haziran 1740 tarihindeki ayaklanmada İstanbul'un her tarafında, Kavaklar'a kadar olan mahalleler, hanlar, hamamlar, bekar odaları ve dükkanlar, mahalle imamları vasıtasıyla kontrol ettirilmiş ve kim olursa olsun gelenlerin memleketlerine sevk olunmasına başlanmıştır³⁶⁸. İstanbul'a göç eden köylülerden, ikamet müddeti on yılı doldurmamış olanların eski köylerine göç ettirilmesi de kararlaştırılmıştır³⁶⁹. Ancak alınan tedbirler tam anlamıyla fayda vermemiştir.

³⁶⁴ İŞS, 7/124, vr. 126a-3. 6 R.1137/23 Aralık 1724 tarihli bu sicil kaydında geçen olayda, İzmir'e giden kızkardeşini geri İstanbul'a getirmek isteyen, ancak ferman olmadan İstanbul'a girişlerine mani olunacağından bahseden bir şahıs bu husus için izin istemektedir. Mahkemece durum incelenmiş ve söylenenlerin doğruluğu tahkik edildikten sonra ferman çıkarılmasının uygunluğu onaya sunulmuştur.

³⁶⁵ BOA, Atık Şikayet Defteri 70, s. 49, h. 3; s. 65, h. 2; s. 76, h. 3; s. 83, h. 4. A-B Ra.1128/Şubat-Mart 1716 tarihli bu belgeler dışında, bu hususta başka hükümlere de rastlanmakla birlikte hemen hemen hepsinin ortak yanı, toprakla uğraşan tımar halkından köylülerin köylerini terkederek, İstanbul'a gelip, İstanbul'un merkezi, Galata, Beşiktaş, Kuruçeşme ve yalılarda oturduklarının ve bunun zararlarının anlatımıyla, göçün önlenmesi ve bu gibi insanların eski köylerine nakil olunmasının istenmesidir.

³⁶⁶ Aktepe, M. Münir, "XVIII. Asrın İlk Yarısında İstanbul'un Nüfus Meselesine Dair Bazı Vesikalar", TD, 13, Eylül 1958, s. 11

³⁶⁷ a.g.m., s. 17

³⁶⁸ a.g.m., s. 18

³⁶⁹ aynı yer, Bu makalede, "İstanbul'da alınan emniyet tedbirlerinden bir diğeri ise, ikamet müddetleri on seneyi doldurmamış bulunanların yani Patrona Halil isyanı ve bunu takip eden günlerde İstanbul'a gelmiş olanların, esas memleketlerine dönmeleri keyfiyeti idi" denilmektedir. Ancak ikamet müddeti on yılı doldurmamış olanların memleketlerine iadesi hususu en azından 1716 senesinden önceki yıllarda da mevcuttur. 1716 tarihli bir belgeden konuyla ilgili kısım aynen yazılmıştır. "İstanbul ve Edirne ve Burusa kadılarına hüküm ki, ...Diyân-ı Hümayûnumda mahfûz olan ahkâm kaydına mürâcaat olundukda bilâd-ı şelâse ta'bir olunan İstanbul ve Edirne ve Burûsa'da gerek müslim ve gerek kefere rûsûm-ı ra'yyet ve re'âyâdan olanlar kadîmî (karyelerine) iskân murâd olundukda biz sâkin olduğumuz vakîden beru on seneden ziyâde murûr etmiştir deyu bir dürlü ta'allül ve muhâlefet ve 'özü-i 'illet itdirmeyüp her kim olur ise olsun 'alâ eyyi hâl bi-lâ te'hîr kâldırılub kadîmî yerlerine iivâ ve iskân ..." (BOA, Atık Şikayet Defteri 70, s. 76, h. 3). Belgenin metninden de anlaşılacağı gibi reayanın on sene geçmesi şartı bile gözardı edilerek eski yerlerine nakli ferman olunmaktadır. Bu sebeple, on sene ikamet şartı yalnızca I. Mahmud döneminde Patrona isyanına katılanların gönderilmesi gayesine yönelik olmasa gerektir.

1748'deki yeni bir isyan teşebbüsü bunu göstermektedir³⁷⁰. 1763'de yeni bir hükümle işsiz güçsüz kısmının sürgün edilmesi emredilmiştir³⁷¹. 1791'deki sayımlar da göçün durdurulmasını hedeflemektedir. Bu arada eskiden üç senede bir yapılan sayımların altı ayda bir yapılmasına dair karar alınmıştır³⁷². II. Mahmud döneminde ise Yeniçeriliğin ilgasından sonra çıkarılan esnaf nizamnamesinde bu sayım defterlerinin her ay kontrolü kararlaştırılmıştır³⁷³.

Esnaf sayımları defterlere kaydedilmekte ve bu defterler saklanarak sonraki sayımla tatbiki yapılmaktadır. Ancak değişik zamanlarda yapılan ve hatta aynı döneme ait olup farklı kimselerce yapılmış tahrirlerde farklı bilgiler bulunabilmektedir. Tahririn amacının verginin tesbiti olduğu sayımlar daha düzenli yapılmaktadır. Sayımlarda kayıkçıların askeri veya reaya olduğu, isimleri, lakapları, kefillerinin isimleri, mahalleleri, evli veya bekar oldukları, asıl memleketleri, sosyal statüleri, kayığın kim tarafından çalıştırıldığı, kayık sayısı ve cinsi gibi bilgiler defterlere yazılmaktadır. Bazı fermanlarla kayıkçıların kefilleri, isim ve resimleri ve geldikleri vilayetlerin açıkça yazılması istenmesine rağmen³⁷⁴ bütün defterlerde aynı çeşit bilgiler bulunmamaktadır. Asırlara göre farklılıklar olduğu gibi aynı zamanda farklı kimselerce tutulan sayım veya yoklama defterlerinde bile bilgilerin farklı olabildiği görülmektedir. Bilhassa, şehrin belli bölgelere ayrıldığı ve her bir bölgeyi farklı bir görevlinin saydığı yoklamalarda bazı bölgelerdeki bilgiler diğerlerine kıyasla eksik olabilmektedir. Mesela, belli bir bölgede kayık adedi yazılmışken diğer bölgelerde yazılmayıp, memleketlerin, ikamet mahallerinin ve kayıkçı sayısı ve kefilleri dışında diğer bilgilerin bir bölgede yazılıp diğerinde yazılmaması gibi. Yoklama defterlerinin bu özelliklerinden ayrıca sayım sonuçları kısmında bahsedilmiştir.

Bütün esnaf grupları içinde sayımları en zor olan gruplar kayıkçılar ve hamallardır. Sürekli hareket halinde olan ve bir yerde oturmayan bu kişilerin farklı yerlerde tekrar sayılmalarını önlemek için kayıkçıların ve hamalların diğer esnafdan ayrı olarak sayımlarının bir anda yapılması gerekmektedir. Nitekim, İstanbul mahalleleri ve esnafının II. Mahmud döneminde yapılan sayımında hazırlanan defterlerde kayıkçı ve hamal esnafının bulunmayıp padişahın dikkatini çekmiş ve sebebini sormuştur. Serasker paşa cevabında kayıkçı ve hamal esnafının diğer esnaf gibi dükkanları olmadığı gibi bir mahalde ikamet etmediklerinden bu grubun bir

³⁷⁰ Aktepe, "İstanbul'un Nüfus Meselesi", s. 28

³⁷¹ a.g.m., s. 11

³⁷² a.g.m., s. 29

³⁷³ BOA, HH. 24051

³⁷⁴ BOA, Cev. Bld. 3411

seferde ayrıca sayımının yapılacağını ifade etmektedir³⁷⁵. Bununla birlikte, kayıkçı ve hamalların genel olarak diğer esnafla birlikte yoklandıklarını da belirtmek gerekir.

Arşivlerde şu ana kadar yapılan çalışmalarda bulunabilen belgelerde kayıkçı sayısını tespiti imkan veren genel sayımların 1677, 1728, 1751-52, 1792-94 ve 1802 yıllarında yapıldıkları görülmektedir. Bu tarihlerden önce ve sonra da başka sayımların yapıldığı, çeşitli belgelerdeki ifadelerden anlaşılmaktadır. Bu belgelerden edinilen bilgilere göre kayıkçı sayısı ile bilgilerin çok sınırlı olduğu onaltıncı asır ve ondokuzuncu asır ortalarında da mutlaka sayımlar yapılmış olmalıdır. Onaltıncı asırda, 3 Nisan 1579/5 Safer 987³⁷⁶, 31 Temmuz 1587/ 25 Şaban 995³⁷⁷, 23 Şubat-5 Mart 1592-Evasıt-ı Ca.1000³⁷⁸ tarihlerinde pereme ve peremecilerin sayımının yapılması istenmektedir. Yine, ondokuzuncu asır ortalarına doğru, II. Mahmud döneminde de kayıkçı sayımları yapılmıştır³⁷⁹.

Tespit olunan toplu sayımların dışında, bazan bir ya da bir kaç iskelenin kayıkçı sayısını veren belgeler de bulunabilmektedir.

Bu sayımların genellikle kadılıklar vasıtasıyla yaptırılıp, gerektiğinde kullanılabilmesi için sicillere kaydettilerildiği bilinmektedir. Yoklama yapılmasına gerek duyulduğunda kadılıklara, ki bu çoğunlukla İstanbul kadısıdır, ferman yazılmakta, bu fermanın diğer nüshaları da Bostancıbaşı, Yeniçeri Ağası, Cebecibaşı ve gereğinde Zağarcıbaşı Ağa³⁸⁰ gibi görevlilere gönderilmektedir. Kadı ve diğerleri kendi yerlerine birer görevli göndermekte bunlar sayımı yaptıktan sonra sayım sonuçları kadılıkta sicillere kayd olunmakta³⁸¹ ve ilgili dairelere suretleri gönderilmektedir³⁸².

³⁷⁵ BOA, HH. 19259. " ...işbu hamal ve kayıkçılar eşnâf-ı sâire mişüllü ehl-i dükkân olmadıklarından mâ'adâ dâimâ bir mahalde mekş u ikâmet etmediklerinden tâife-ı merkûmân kalem-i vâhid ile tahrir olunup hürûc ve duhûlleri madbût olmak için istisnâ kılınmış oldukları ..."

³⁷⁶ BOA, MD. 35. s. 341, h. 869

³⁷⁷ BOA, MD. 62. s. 72, h. 158

³⁷⁸ BOA, MD. 67. s. 200, h. 490, "...ve her iskelede ne kadar pereme olub ve kimlerün olduğu ve bil-cümle Boğazda işlenen peremeler ne kadar olduğu cem'i'an peremeciler kethüdâsıyla defter itdürüb sen ki kâdisin alub dâbt eyleyüb her birine bu yasak-ı hümayûnumu iz'ân itdürüb muhkem tenbih eylesesin ki min ba'd emr-ı şerife muhâlif ve kadimden oligelen emr-ı hümayûnuma muğâyir vad' eylemekden ziyâde ihurâz ideler..."

³⁷⁹ BOA, HH. 19259

³⁸⁰ BOA, Cev. Bld. 3411

³⁸¹ İŞS, 1/24, vr. 112a, İstanbul kadısının duruma ilişkin açıklaması şöyledir: " Bu fakire hitâben şâdir olan fermân-ı 'âlî mücebince bâlâda tahrir ve tastir olunan iskelelerin kayıklarını ve ashâbını ve sair ricâlini mahallerinde ketb ve tahrir için tarafımızdan ta'yin olunan kâtib İbrâhîm Efendi ve husûş-ı mezbûra mubâşir ta'yin buyurulan 'umdetü'l-emâcid ve'l-a'yân İsmâ'il Ağa ve Dergâh-ı Âli dâme mahtûfen bil-'avni'r-rabbâni Yeniçeri Ağası hâdretleri tarafından ta'yin olunan Mumcu Mustafa Beşe sevâhil-i bahrda vâki' mecmû'-ı iskelelerin üzerlerine varıp ... kefaletlerini kâtib-i mezbûr mahallinde ketb ve tahrir idüp ba'dehu mezbûrân İsmâ'il Ağa ve Mumcu Mustafa Beşe ile

2. Farklı tarihlerde yapılan sayım sonuçları

Kayıkçı sayısı hakkında malumat veren belgelerin bazıları bilgileri hazır olarak sunmakla birlikte bir çoğunda ayırımlara girilmeden genel hesaplamalar yapılmaktadır. Yoklama defterlerinin bazılarında ise sayıların toplanmasıyla ilgili bir takım hesap hataları bulunabilmektedir. Yoklama defterlerinde kayıkçılar birbirlerine kefil olanlar ile gruplandırılarak yazılmakta ve bu gruplar genellikle ikişerli olup nadiren üçerli dörderli gruplara rastlanabilmektedir. Bu sebeple tahriri yapan kişi tek tek isimleri saymaktansa grupları sayıp iki katını almak daha kolay olduğundan ve her iskelenin altına bu sayıyı yazdığından bazan bu gibi yanlışlıklar olabilmektedir. Bazılarında ise ne her iskelenin sonunda ne de tüm tahririn sonunda hiç bir toplam bulunmamaktadır.

a) 1677 sayımı: 1677 sayımı³⁸³, askeri-reaya ayırımının belgenin aslında yapıldığı nadir sayımlardandır. Ayrıca bu sayımın asıl gayesinin kürekçi akçasının tesbiti olması da onu diğer sayımlardan ayırmaktadır. Yine kayıkların tasarruf şekli hakkında da kıymetli malumatı havidir.

b) 1728 sayımı: 1728 senesinde yapılan sayım³⁸⁴ bilgileri, kayık sahipleri, kayıklarda çalıştırılan reisler, aylakçı ustaları ve kayıkların sayısının toplu olarak verilmesi, ayrıca kayıkların sahipleri ve reislerinin tek tek belirtilmesi dolayısıyla özellikle kayıkların işletilme şekillerinin tesbiti açısından oldukça kıymetli bilgilerdir. Bu sayımda, İstanbul'daki bütün iskelelerde bulunan piyade, mavna, balıkçı kayığı ve at kayıklarının adedi, sahiplerinin ve reislerinin ve aylakçı denilen ustalarının ve hamdest olan şakirdlerinin isim ve lakapları gibi teferruatlı bilgiler bulunmaktadır.

1728 sayımından takriben yirmi ay kadar önce bir sayım daha yapılmıştır, her iskele sayımından sonra o günün tarihinin yazımından sayımı yapanın oldukça yavaş davrandığı ve neticede 1728 sayımı gibi genel bir sayıma gidildiği anlaşılmaktadır. 1726 sayımında tesbit olunan kayıkçı sayılarının da yazılmasının yirmi aylık süre içindeki değişiklik hakkında bir kanaat edindirebileceği düşüncesiyle bu sayım bilgileri

tarafımıza gelip her biri 'alâ vukû'ihî inhâ ve takrîr eyledikleri bu mahalle şerh virildi fî't-târihi'l-mezbûr (1728)"; Bu hususa dair 1751 senesindeki şerh ise şöyledir: "İstanbul ve Galata ve Uskûdar ve Hâşlar ve tevâbi'i iskeleleri kayıkçıların mârifet-i şer'le küfelâsı ahz ve her biri âhara rabt ile taht-ı dabta ifrâğı bâbında Dergâh-ı 'Âlî Yenîçeri Ağası sa'âdetlü aga kullarıyla ser-bostâniyân-ı hâssa kullarına hitâben şâdir olan fermân-ı 'âlîlerine imtisâlen kıbel-ı şer'den irsâl olunan kâtib dâ'ileri mûmâ ileyhimâ tarafından husûs-ı mezbûra ta'yin olunan İbrâhim Efendi ve Halil Hâşeki ve Çukadâr Mehmed kullarıyla.....fî 15 S.1165", BOA. D.BŞM 3182.

³⁸² BOA. D.BŞM 3182

³⁸³ BOA. KK. 7425

³⁸⁴ İŞS, 1/24, vr. 97b-112a

tablo halinde verilmiş ayrıca 1728 sayımındaki aynı iskelede bulunan kayıkçı sayıları da belirtilmiştir.

1726 Temmuz/Ağustos aylarında yapılan tahrir³⁸⁵ göre muhtelif iskelelerdeki kayıkçılar ve 1728 toplamı ile mukayesesi

İSKELELER	Gayr-i müslim	Müslim	1726	1728
Ahırkapı piyade kayıkçıları	13	44	57	63
Çatladıkapi piyadecileri	3	31	34	32
Langa Yenikapısı	18	12	30	31
Samatya piyade	3	37	40	38
Bahçekapısı	2	128	130	-
İst.Balıkpazarı	-	79	79	-
Unkaparı	-	84	84	68
Cibali	-	46	46	81
Balat	44	100	144	171
Eyüp'ten İstanbul'a işleyen	-	201	201	145
Kadıköy'den Ahırkapıya işleyen	10	35	45	58
Haskoy'den İstanbul'a işleyen	67	75	142	-
Aynalıkavak'tan İst.'a işleyen	-	50	50	65
Defterdar'dan İst.'a işleyen	-	62	62	95
Kasımpaşa'dan İst.'a işleyen	4	147	151	142

c-d) 1751-52 ve 1792-94 sayımları: 1751-52 ve 1792-94 seneleri sayım sonuçları toplu olarak bir yerde kayıtlı değildir ve bir kısmındaki bilgi türü diğerinde yer almamaktadır. Bu sebeple önceki sayımlar gibi çok genel değerlendirmeler oldukça güçtür. Mesela, 1792-94 sayımındaki, Anadolu yakasında Kadıköy'den başlayıp Anadolukavağına ve oradan Trakya tarafında Rumeli kavağından başlayıp Beşiktaş Taş iskeleyle kadar olan yerlerin yoklama defterinden, bütün iskeleler kayıkçıların sayılarını asıl memleketlerini tespit mümkün olmakla birlikte kayıkçıların askeri, bekar ya da evli olmaları gibi diğer bazı sayımlarda rastlanılan

³⁸⁵ İŞS, 1/24, vr. 30a, b, 45b, 46a, b, 47a, b, 48b, 49a, b, 50a

bilgiler genellikle verilmemiştir³⁸⁶. Yine, İstanbul sur kapıları iskelelerinin yoklama defterinde kayıklar ve sayıları hakkında bilgi verilmiş fakat kayık sayısı bu tarihte sadece bu defterde verildiğinden genel değerlendirmeye alınamamıştır³⁸⁷. Bu senelerin yoklama defterlerinin diğerleri de böyle farklılıklara sahiptir.

e) 1802 sayımı: 1802 sayımının³⁸⁸ diğerlerinden farkı ise iskelelerin çok teferruatlı olarak verilmesidir ki bu açıdan kıymeti haizdir. Ayrıca askeri-reaya ayırımı belgenin aslında yapılmamakla birlikte verdiği bilgiler bu ayırımı tesbite imkan vermektedir. 1802 yılı sayımı sonuçlarına göre, İstanbul'da mevcut toplam kayıkçı sayısı 6500 olup, bunlardan 1349'u gayr-i müslim, 5151'i müslimdir. 5151 müslimin 2063'ü askeri sınıflara mensup ve 3088'i sivil kayıkçıdır. 6500 kişiden 1445'i aylakçı olup bunlardan 269'u gayr-i müslim, 902'si müslimdir. Kayık sayısı ise 864'ü gayr-i müslimlere, 3381'i müslimlere ait olmak üzere 4245 olarak tesbit olunmuştur³⁸⁹.

3. Kayıkçı sayısının ayrı ayrı her iskeleyle dağılımıyla ilgili tablolar

a) 1677 tarihinde İstanbul genelinde kayık ve kayıkçıların sayısı
(BOA. Kamil Kepeci 7425, 19 Nisan 1677-15 Safer. 1088)

İSKELELER	Askeri		Reaya			Toplam	
	Ask.	Köle	G.m	Köle	Top.	G.top.	Kayık
Eyüp ve Defterdar	42	-	2	1	41	83	86
Balat ve Ayvansaray	45	20	10	17	68	113	122
Ayazmakapı	2	-	-	2	15	17	18
Ayazmakapı mavnacıları*	1*	-	-	2*	18*	19*	
Bahçekapı	14	7	4	7	37	51	71
Ahır ve Çatladıkapı	15	-	5	-	20	35	38
Kumkapı	16	1	5		16	32	33

³⁸⁶ BOA, A.DVN 881, 899

³⁸⁷ BOA, A.DVN 831, 834

³⁸⁸ Belediye Ktp., M. Cevdet, B. 8

³⁸⁹ 1802 senesinde yapılan bu sayımın neticelerini Cengiz Orhonlu şu şekilde tesbit etmiştir: Toplam kayıkçı sayısı 6572 olup bunlardan 5184'ü müslüman, 924'ü hristiyan, 464'ü yahudidir. Müslüman kayıkçıların 1401'i askeri, 3783'ü esnafıdır. Aylakçı sayısı ise 1189'dur. Toplam kayık sayısı 3996'dır. (bkz., C. Orhonlu, " Kayıkçılık. ", s. 127)

Kumkapı taş mavnacıları*	-	-	5*	-	5*	5*	
Yenikapı	-	-	11	-	19	19	19
Samatya ve Davudpaşa	14	-	-	1	19	33	33
Fener ve Yenikapı	17	9	5	-	30	47	54
Cibali ve Unkapanı	26	15	11	2	56	82	86
Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavudköy, İstavroz, Çengelköy	39	-	4	-	22	61	67
Tophane, Fındıklı, Mehmedağa, Kireçkapı	103	9	7	3	98	201	209
Karaköy	41	4		1	44	85	105
Azap-Yağkapı mavnacı*	-	-	-	-	30*	30*	
Azap	58	18	-	2	21	79	100
Kasımpaşa	32	18	2	62	111	143	182
Kadıköy	5	-	6	-	13	18	20
Hasköy	9	4	10	9	69	78	82
Hasköy mavnacılar*	-	-	2*	.*	10*	12*	
Bab-ı Şühud	8	-	1	5	33	41	41
Toplam	486	105	83	114	732	1218	1366

Kısaltmalar:

Ask.: Askeri, G.m. : Gayr-i müslim, Top.: Reaya toplam sayısı, G.top.: Askeri ve reaya toplam sayısı, Kayık: Her iskeledeki toplam kayık sayısı.

* Mavna işletenlerin sayıları belirtilmekle beraber diğer bütün tablolarda olduğu gibi toplam sayılara dahil edilmemiştir.

Kölelerden askeri olanların kayıklarında çalıştırılanlar askeri, reaya olanların kayıklarında çalıştırılanlar reaya başlığı altında ele alınmıştır. Örneğin Bahçekapı iskelesinde ondört askeri kayık sahibi olup bunlar yedi köle çalıştırmaktadır. Reayadan kayık sahibi olanlar otuzyedî kişi olup bunlardan dördü gayri müslimdir ve bu iskeledeki yedi kayıkta köleler çalışmaktadır. Askeri ve reaya bütün kayık sahipleri sayısı ise ellibir kişidir. Bu tabloda kayıkçı toplam sayısı aslında kayık sahibi toplam sayısıdır. Bazı kayık sahiplerinin birden fazla kayığı olduğu halde bunlar bir kişi olarak sayılmıştır, dolayısıyla kayık sahibi olmayıp kayıklarda işçi olarak çalışanlarla bu sayının daha da artacağı tabiidir.

b) 1728 tarihinde İstanbul geneli kayıkçı sayısı

(İŞS, 1/24, s. 97-112, 1 Mart 1728-19 Receb 1140)

İSKELELER	Kayıkçılar			Aylakçılar		
	G.m	Müs.	Top.	G.m	Müs.	Top.
Samatya isk.	4	34	38	-	-	-
Davudpaşa isk. (Samatya'ya tabi)	-	11	11	-	-	-
Taşra Yenikapı	13	9	22	6	3	9
Kumkapı	25	22	47	6	2	8
Çatladıkapı	-	14	14	4	14	18
Ahırkapı	4	20	24	10	29	39
Kadıköy*	3	24	27	8	23	31
Bahçekapı isk. kayıkhaneleri	1	120	121	-	65	65
İstanbul Ağası isk. (Bahçekapı)	-	-	-	-	18	18
Bahçekapısı iskele başında	-	18	18	-	9	9
Unkapanı	1	45	46	-	22	22
Cibali	-	47	47	7	27	34
Fener	24	29	53	-	-	-
Ayakapı ve Yenikapı (Fener'e)	9	21	30	1	18	19
Defterdar	3	70	73	-	22	22
Balat	33	103	136	12	23	35
Eyüp	1	101	102	-	43	43
Hasköy-Sütlüce	79	121	200	63	47	110
Hasköy'de işleyen Tersane ve Karaağaç bahçesi bostancıları	-	20	20	-	13	13
Aynalıkavak	-	45	45	-	20	20
Kasımpaşa	-	114	114	-	28	28
Tersane mahzeni önünde işleyen	-	15	15	-	-	-
Tersane görevlileri kayıkçıları	-	43	43	-	-	-
Azapkapısı ve Meyyit iskelesi	-	169	169	-	57	57
Meyyit iskelesi Dolmacı kayıkçı	-	6	6	-	-	-
Küçük isk. (Azapkapısına tabi)	-	23	23	-	-	-

Kürkçükapısı (Azapkapısına)	-	90	90	-	6	6
Galata Balıkpazarı iskelesi	-	60	60	-	-	-
Karaköy iskelesi	10	55	65	-	17	17
Mumhane isk.(Karaköy'e tabi)	27	8	35	3	4	7
Kurşunlumahzen isk (Karaköy'e)	15	15	30	-	-	-
Tophane ve tabii olan Salıpazarı, Fındıklı, Karayalı ve Eğrikapı **	7	281	288	-	153	153
Beşiktaş ve tabii Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavudköy, Çengelköy ve İstavros	42	117	159	22	8	30
Üsküdar Büyük iskele	1	297	298	-	404	404
Salacak iskelesi (Üsküdar'a tabi)	-	16	16	-	5	5
Kuzguncuk (Üsküdar'a tabi)	19		19	6	-	6
İSTANBUL TOPLAM	321	2183	2504	148	1080	1228

* Kadıköy iskelesinde iki şakird vardır,

** Tophane ve tabii isk.'de sekiz şakird vardır.

Kısaltmalar: G.m: gayr-i müslim, Müs:Müslim, Top.: Toplam

Bu tabloya göre 1728 yılında İstanbul genelinde 2504 kayık sahibi ve 1228 aylakçı olup toplam kayıkçı sayısı 3732'dir.

c) 1751-1752 tarihinde İstanbul ve Boğaz iskeleleri ve kayıkçılarının sayısı

(BOA, Kamil Kepeci 7438, 6 Aralık 1751-17 Muharrem 1165)

İSKELELER	Müslim kayıkçılar (askeri vs.)						Müs.- G.m.kayıkçı		
	a	b	c	d	e	n	Müs	G.m.	Top.
Bahçekapısı iskelesi	81	-	13	11		-	105	-	105
Başkayıkthane	46	-	1	2		-	49	-	49
İkinci kayıkthane	62	-	2	4		-	68	-	68
Üçüncü kayıkthane	59	-	1	-		-	60	-	60
Dördüncü kayıkthane	7	-	-	4		-	11	-	11
İstanbul Ağası isk.	39	-	-	5		-	44	30	74
Çöplük is.Başdankaracı.	38	-	2	3		-	43	-	43

Unkaparı	51	-	1	-		-	52	20	72
Cibali	54	2	-	14		1	71	20	91
Yenikapı	24	4	-	11		-	39	6	45
Ayakapı	8	1	-	3		-	12	-	12
Fener	28	-	-	6		5	39	48	87
Balar	53	1	-	12		4	70	40	110
Ayvansaray	26	1	-	8		3	38	-	38
Samatya	55	-	-	9		-	64	-	64
Samatya Başdankaracı.	6	-	-	2		1	9	2	11
Davudpaşa	12	1	-	3		-	16	-	16
Bostan Yenikapısı	20	3	-	-		-	23	34	57
Kumkapı	25	-	-	26		-	51	31	82
Kumkapı Başdankaracı.	-	-	-	5		-	5	23	28
Çatladıkapı	23	-	-	-		-	23	6	29
Ahırkapı	102	-	1	6		1	110	12	122
Toplam	819	13	21	134		15	1002	272	1274

(BOA, D.BŞM 3183, 1 Safer 1165-20 Aralık 1751)

İSKELELER	Müslim kayıkcılar (askeri vs.)						Müs.- G.m.kayıkcı		
	a	b	c	d	e	n	Müs	G.m.	Top.
Eyüp	113	7	25	22	37	-	167	5	172
Defterdar	70	1	11	7	29	-	89	2	91
Defterdar Başdankaracılar	4	2	3	3	-	-	12	-	12
Hasköy	61	2	13	3	5	-	79	91	170
Hasköy safra mavnacıları*	4	-	-	-	-	-	4	39	43
Sütlüce	10	7	2	3	2	-	22	-	22
Toplam	258	19	54	38	73	-	369	98	467

*Hasköy safra mavnacıları toplama dahil değildir.

(e) sütununda yer alan sayılar başka sütunlar altında da yer aldığından toplam sayıya dahil olunmamıştır.

Kısaltmalar: Müs.: Müslim, G.m.: Gayr-i müslim, Top.: Toplam kayıkçı sayısı

a Asker kayıkçılar

b Şehri olduğu belirtilenler

c Bi-la dirlik kayıkçılık yapanlar

d Kayıkçı ismi yanında askeri ya da rençber olduğu belirtilmeyenler

e Evli

n Rençber

(D.BŞM, 3182, 15 Safer 1165-3 Ocak 1752)

İSKELELER	Müslim kayıkçılar				Müs. G.m. kayıkçı		
	a	b,c,e	d	n	Müs.	G.m.	Top.
Aynalıkavak	27		40	7	75		75
Mahzen-i Çöp, Camiönü ve Aralıklar	12		11	-	23	4	27
Kasımpaşa	26		42	18	86	4	90
Meyyit ile Karhane önü	39		2	2	43		43
Aralık isk. (Meyyit isk.'ne tabi)	3		3	-	6		6
Azapkapısı isk.	17		9	1	27		27
Azapkapı'dan Unkapanına işleyen.	39		2	-	41		41
Kürkükapısı (Azapkapı'ya tabi)	30		4	2	36		36
Lazlar Gürcüler ve Balıkthane isk. (Azapkapıya tabi)	12		5	3	20		20
Galata Kapan-ı atik	33		17	4	54		54
Balıkpazarı isk.	90		24	4	118		118
Karaköy isk.	57		13	4	74		74
Balıkpazarı yakınında zımmilerin isk. (Karaköy'e tabi)						13	13
Kurşunlu mahzen isk.(Karaköy'e)	2		6	1	9	8	17
Mumhane isk. (Karaköy'e tabi)	2		3		5	7	12
Aralık isk. (Mumhane yakınında)						18	18
Tophane-Orta, Sirkeci ve Büyük iskeleler	332		67	27	426		426

Salıpazarı isk. (Tophane'ye tabi)	69		10	20	99		99
Fındıklı isk. (Tophane'ye tabi)	27			1	28		28
Kabataş isk. (Tophane'ye tabi)	10		2		12		12
Dolmabahçe isk.(Tophane'ye tabi)	9		2	11	22		22
Beşiktaş	49		50	62	161	16	177
Ortaköy	11		28	2	41	71	112
Kuruçeşme (Ortaköy'e tabi)	3			4	7	32	39
Arnavudköy (Ortaköy'e tabi)						28	28
İstavros (Ortaköy'e tabi)	18		4	2	24		24
Çengelköy (Ortaköy'e tabi)	17		17	10	44		44
Toplam	934		361	188	1481	201	1682

Kısaltmalar:

Müs.: Müslim, G.m.: Gayr-i müslim. Top.: Toplam kayıkçı sayısı

a Asker kayıkçıları

b Şehri olduğu belirtilenler

c Bi-la dirlik kayıkcılık yapanlar

d Kayıkçı ismi yanında askeri ya da rençber olduğu belirtilmeyenler

e Evli

n Rençber

1751-1752 Tarihinde İstanbul ve Boğazdaki Kayıkçı Sayısı Genel Toplamı

İSKELELER	Belge	Tarih	Müs.	G.m	Tpl.
İst. Sur kenarı iskeleleri	KK. 7438	17.M.1165	1002	272	1274
Eyüp, Defterdar ve civarı	D.BŞM 3183	1.S.1165	369	98	467
Aynalıkavakdan Arnavudköye ve İstavroz ile Çengelköy	D.BŞM 3182	15.S.1165	1481	201	1682
Kadıköy	?	?	?	?	?
Üsküdar	?	?	?	?	?
Toplam	-	-	2852	571	3423

1751-1752 tarihli sayımlarda Üsküdar ve Kadıköy bölgesi ile alakalı veriler bulunamamıştır. Ancak farklı fakat yakın tarihli bir belge bilgi vermektedir. Her ne kadar genel değerlendirmeye alınmasa da mukayese yapılabilmesi için oldukça tafsilatlı olan bu bilgiler aşağıda verilmiştir.

(BOA, Cev. Bld., 3411, 18 Temmuz 1748/22 B.1161)³⁹⁰

ÜSKÜDAR

Kayık cinsi	kayık sayısı	kayıkçı
At kayıkları	24	114
Ateş kayıkları	14	64
Nöbet kayıkları	20	80
Dört çifte	26	84
Küçük piyade	140	273
Balaban iskelesi		
Nöbet piyadesi	16	48
Piyade	47	106
Salacak iskelesi		
Piyade	14	23
Kuzguncuk kayak	22	23
Toplam	323	815

d) 1792-1794 tarihlerinde İstanbul iskeleleri ve kayıkçıların sayısı

1792-1794 (1207-1209)'de İstanbul genelinde kayıkçı sayısı

Mahal	Belge	Kayıkçı
İst. sur kapıları iskeleleri	BOA, A.DVN 834	1076
Eyüp, Defterdar iskeleleri	BOA, D.BŞM 41.581	118
Kasımpaşa ve civarı	BOA, A.DVN 833	210

³⁹⁰ Belgede kayık sayısı 277, kayıkçı sayısı 744 müslim, 40 yahudi olmak üzere toplam: 784'dür.

Galata ve civarı iskeleleri	BOA, A.DVN 832	373
Tophane ve civarı iskeleleri	BOA, D.BŞM 41.569	461
Kadıköy ve Beşiktaş'dan Anadolu ve Rumeli Kavaklarına	BOA, A.DVN 881	1729
İSTANBUL	GENEL TOPLAM	3967

(BOA, ADVN 834, 1792-1207), İstanbul sur kapıları iskeleleri

İSKELE	G.m	Müs.	Top.	Kayıklar		
Bahçekapısı İsk. kayıkhaneleri						
Soğanolu kayıkhanesi	-	21	21	7	2.Y	-
Seyyid Ali Reis kayıkhanesi	-	26	26	7	2.Y	-
İbrahim Reis kayıkhanesi	-	21	21	8	1.Y	-
Büyük iskele	-	36	36	14.O	8.K	-
İstanbul Ağası Tulumba iskelesi	-	26	26	14	-	-
İstanbul Ağası iskelesi*	-	26+7	26+7	12	-	-
Selhane iskelesi	-	37	37	18.K	8.U	-
Eminönü iskelesi	-	66	66	21.A	-	-
Eminönü iskelesi mavnacıları	-	16	16	-	-	2M
Emtia gümrüğü isk.	1	15	16	15	-	-
Çardakönü isk.	-	12	12	12.O	-	-
Hasır isk.	19	29	48	48	-	-
Odunkapı Tulumba isk.	-	55	55	?	-	-
Unkaparı isk.	-	66	66	30	-	-
Cibali isk.	8	45	53	42	-	-
Keresteciler isk. Orta mavnacı**	-	28	28	-	-	?
Cibali Yenikapısı isk.	5	25	30	?	-	-
Fener isk.	31	28	59	50	-	-
Balat isk.	46	62	108	101	-	-
Samatya isk.	3	32	35	35	-	-
Samatya isk. başdankaracıları	9	1	10	8	-	-

Davudpaşa isk.	-	8	8	6	-	-
Langa Yenikapısı isk.	35	13	48	32	-	-
Langa Yenikapısı başdan karacı	9	3	12	12	-	-
Kumkapı isk.	115	16	131	55	-	-
Çatladıkapı isk.	2	12	14	4	-	-
Ahırkapı isk.	-	89	89	38	-	-
Toplam	283	793	1076	589	21	2

* Sadece bu iskelede yedi aylakçı olduğu belirtilmiştir.

** Keresteciler iskelesi orta mavnacıları toplam sayılara dahil değildir.

Kısaltmalar: G.m.: Gayr-i müslim, Müs.: Müslim, M.: Mavna, Top.: Toplam

BOA. A.DVN 834 numaralı defterden tek tek sayılarak tespit olunan kayıkçı sayısı İstanbul Ağası iskelesindeki 7 aylakçı ile beraber 1076 olarak bulunmuştur. Defterin sonunda verilen kayıkçı sayısı ise 1061'dir.

(BOA, D.BŞM 41.581, 1794-1209), Eyüp

İSKELE	G.müs.	Müs.	Toplam
Defterdar isk.	15	51	66
Eyüp Büyük iskele	6	46	52
Toplam kayıkçı	21	97	118

(BOA, A.DVN 833, 1792-1207), Kasımpaşa

İSKELE	G.müs.	Müs.	Toplam
Kasımpaşa isk.	-	75	75
Tersaneli kayıkçılar	1	70	71
Meyyit isk.'de Kalafatçı kışlasında sakin kayıkçılar (Yenişehirli-Kırilliler)	-	14	14
	-	50	50
Toplam	1	209	210

(BOA, A.DVN 832, 1792-1207), Galata

İSKELE	G.müs.	Müs.	Toplam
Galata Balıkpazarı isk.	10	46	56
Eskiyağkapanı isk.	-	44	44
Balıkthane isk.	-	10	10
Meyyit isk.	-	14	14
Azapkapısı isk.	-	31	31
Cabalı(?) yerinde olan kayıklar.	-	20	20
Gürcükapısı	-	30	30
Ayazma yerinde olan kayıklar	-	17	17
Karaköy, Kurşunluhane, Aralık, Mumhane	15	136	151
Toplam kayıkçı	25	348	373

(BOA, D.BŞM 41.569, 1792-1207), Tophane

İSKELE	G.müs.	Müs.	Toplam
Tophane Sirkeci isk. Çeşmeardı kayıkçıları	-	107	107
Sirkeci isk. Topçuyan neferatı	-	109	109
Yemiş iskelesi'ne işleyen kayıklar	-	25	25
Eğrikapıda olan kayıklar	1	3	4
Toplarönü isk.	11	82	93
Salıpazarı isk.	-	46	46
Hainallar isk.	-	50	50
Fındıklı isk.Camionü kayıkçıları	-	8	8
Kabataş isk.	-	19	19
Toplam kayıkçı	12	449	461

Kısaltmalar:

G.m.: Gayr-i müslim, Müs.: Müslim, Top.: Toplam

(BOA, A.DVN 881, 1792-1207), Kadıköy'den Anadolukavağına,
Beşiktaş Taş iskeleden Rumeli kavağına kadar

İSKELE	G.müs.	Müs.	Toplam
Kadıköy	32	53	85
Üsküdar Büyük isk. ve Mumhane isk.	10	385	395
Balaban mea Kavak	-	45	45
Salacak mea İhsaniye	-	24	24
Ayazma	-	81	81
Kuzguncuk	25	-	25
İstavros mea Beylerbeyi	-	34	34
Çengelköy	11	44	55
Kandilli	11	34	45
Anadoluhisarı	-	29	29
Anadolu hisarı Bağçevan kayıkçıları	14	-	14
Kanlıcak	-	38	38
Çubuklu bağçevan kayıkçıları	4	-	4
İncirköyü bağçevan kayıkçıları	3	-	3
Beykoz	26	37	63
Anadolukavağı	1	13	14
Rumelikavağı	-	16	16
Sarıyer	10	17	27
Sarıyer gübre kayıkçıları	-	8	8
Büyükdere	14	10	24
Büyükdere gübre kayıkçıları	-	10	10
Tarabya	19	2	21
Tarabya gübre kayıkçıları	-	3	3
Yeniköy	98	30	128
İstinye	15	26	41
Emirgun	-	11	11
Rumelihisarı	55	59	114

Bebek	9	11	20
Bebek gübre kayıkçıları	-	13	13
Arnavudköy	44	-	44
Kuruçeşme	33	3	36
Ortaköy	140	40	180
Beşiktaş	17	104	121
Beşiktaş Taş iskele	-	13	13
Toplam	579	1159	1729

Ellibeş bağçevan ve gübre kayıkçısı toplam sayılara dahil değildir.

e) 1802 yılında İstanbul genelinde kayık ve kayıkçı sayısı

(Muallim Cevdet B. 8. 2 Nisan.1802 -29 Za.1216)

İSKELELER	Kayıkçılar			Aylakçılar			Kayıklar		
	G.m	Müs	Top.	G.m	Müs	Top.	G.m	Müs	Top.
Bahçekapı kayıkhaneleri									
Es-Seyyid Mahmud Reis kayıkhanesi		19	19					7	7
İkinci kayıkthane		22	22					8	8
Üçüncü kayıkthane		18	18					8	8
Bahçekapı iskelesi		84	84					54	54
İstanbul Ağası Tulumba iskelesi		36	36					13	13
İstanbul Ağası		47	47					21	21
Selhane isk.	11		11	2		2	9		9
Eminönü isk.		43	43					12	12
Gümrükde duhan isk.		7	7					7	7
Hasır isk.	10	54	64		3	3	10	51	61
Ellialtı kolluğu önü yoldaş kayıkları		18	18					18	18
Odunkapı isk.	3	28	31				3	28	31
Sebzehaneönü orta kayıklar*		12	12					12	12
Unkaparı		57	57					46	46

Unkapanı salapuryaları*		6	6					6	6
Cibali	8	49	57				8	42	50
Yenikapı	4	35	39		3	3	4	32	36
Fener	42	36	78				42	36	78
Balat	66	123	189				55	111	166
Defterdar	18	66	84				14	60	74
Eyüp	15	82	97				15	78	93
Eyüp bostancı kayıkçı.		38	38					29	29
Sütlüce ve kışlaönü humbaracı kayıkçı.		61	61					54	54
Sütlüce kadim neferatı		10	10					10	10
Bozahane, Halıcıoğlu	50	3	53	19		19	3	39	42
Piripaşa	31	7	38	6		6	25	7	32
Hamam isk.	15	3	18	10		10	5	3	8
Karaağaç ocağı		53	53		5	5		48	48
Selhane	55	4	59	32		32	23	4	27
Hasköy	86	8	94	34		34	49	8	57
Hasköy salapuryaları*	13		13				13		13
Tersane bağçesi ocağı neferatı kayıkçı.		60	60					60	60
Tersane, mandacıların kayıkları		68	68					68	68
Divanhane isk. kalyoncu kayıkçılar		58	58		20	20		38	38
Filika ve piyade-i hümayun kayıkçıları		29	29						
Kaptanpaşanın kayığı neferatı		93	93						
Balıkpazarı, Karaköy başdankaracı	9		9				9		9
Tersane kethüdasının kayıkçıları		27	27		24	24		3	3
Tersane Emininin kayıkçıları		24	24		12	12		12	12
Divanhane isk., Kalyoncu kışla önü, iskele-i kebir		79	79		3	3		70	70
Büyük isk. bitişğinde iskelede kalyoncu kayıkçı		104	104		24	24		80	80

Meyyit isk.		25	25		3	3		22	22
Azapkapı isk.		64	64		6	6		58	58
Funda ve Ayazkapısı yeri		31	31					31	31
Kürkçükapısı		75	75					75	75
Eski yağ kapanı		135	135		5	5		130	130
Bitişigindeki mavna isk. kalyoncu kayıkçılar		12	12					12	12
Galata Balıkpazarı isk.	13	86	99				13	86	99
Balıkçılar önünde kalyoncu kayıkçılar		34	34		10	10		24	24
Karaköy isk.	1	194	195				1	194	195
Kurşunlu mahzen isk.	14	31	45				14	31	45
Tophane Sirkeci isk.	11	116	127	7		7	4	116	120
Limoncular içi Tophane yeri	1	15	16				1	15	16
Sirkeci isk. Topçu neferatı		317	317		134	134		183	183
Topların önünde atlı ve yaya topçu neferatı		131	131			60		71	71
Salıpazarı, Fındıklı ve Kabataşdaki topçular		106	106		52	52		54	54
Bu isk.de esnaf kayıkçılar		81	81			19		62	62
Karayalı isk. iht. ve yoldaşlar		45	45			3		45	45
Dolmabahçe ve Arap isk. ihtiyar ve yoldaşları		32	32			17		15	15
Beşiktaş ocağı yoldaşları		59	59			38		21	21
Beşiktaş iskelesi	18	84	102		20	20	18	58	76
Kılıçalıpaşa isk.		25	25		10	10		15	15
Ortaköy isk.	157	53	210		16	89	84	37	121
Ortaköy isk. salapuryaları*	34		34			21	13		13
Kuruçeşme ocağı yoldaşları		20	20		10	10		8	8
Kuruçeşme isk.	46	4	50	25		25	21	4	25
Arnavudköy	61		61			25	36		36
Bebek ihtiyarlar, bostancılar ve reaya	19	48	67	9	12	21	10	33	43

Mirgunoğlu ihtiyar ve yoldaşları	5	32	37				5	32	37
Rumelihisarı	47	54	101	19	16	35	24	31	55
İstinye körfezi	13	48	61		16	16	11	30	41
Yeniköy	121	27	148	37	3	40	81	21	102
Tarabya	34	6	40	11	4	15	23	2	25
Büyükdere	24	22	46	8	13	21	16	9	25
Sarıyer, Yenimahalle reaya	23	16	39		5	23	5	10	15
Tellitabya neferatından kayıksızlık edenler		56	56		32	32		15	15
Rumelikavak hisarı yoldaşlar		65	65						
Anadolukavağı kale neferatı kayıksızlar		64	64		12	12		36	36
Yuşa tabyasından kayıksız		61	61		4	4		30	30
Beykoz	32	28	60		11	11	15	17	32
Sultaniye ocağı ve Paşabahçesi neferatı		16	16		10	10		6	6
Kanlıca	2	36	38	1	7	8	1	27	28
Anadolu ortahisarı		55	55		14	14		39	39
Küçüköğözü ocağı neferatı	14	14	28	7	6	13	7	8	15
Kandilli		17	17		4	4		12	12
Seksoncular ocağı		32	32		11	11		16	16
Çengelköy Kulebahçesi neferatı		43	43		9	9		23	23
Çengelköy	19	4	23	4		4	15	4	19
Beylerbeyi ihtiyar ve ocak yoldaşları		40	40		15	15		22	22
İstavros		18	18		3	3		13	13
Kuzguncuk	58		58	22		22	36		36
Mumhane		62	62		29	29		33	33
Üsküdar, Tophane yeri		110	110		66	66		38	38
Üsküdar'da dört çifteler		112	112		91	91		21	21
Büyük isk. de nöbet kayıkları		17	17		11	11		6	6
Büyük isk. de at mavnaları		107	107					26	26

Büyük isk. de ateş kayıkları		21	21					11	11
Balaban isk. de piyadeler	12	83	95				9	35	44
İst. Gümrüğü önünde Üsk. at mavnası		49	49					13	13
Üsk. Büyük isk. kalyoncu kayıkçılar		101	101					17	17
Üsk. Ayazma isk. ihtiyar ve bostancılar		53	53		27	27		26	26
Salacak ve İhsaniye ihtiyar ve bostancıları		23	23		7	7		16	16
Kadıköy	41	65	106		39	39	4	26	30
Samatya	9	54	63		16	16	21	38	59
Davudpaşa		10	10					10	10
Taşra Yenikapı	32	13	45	5	4	9	27	9	36
Kumkapı	82	26	108	10	4	14	72	22	94
Çarladıkapı	1	18	19	1	6	7		12	12
Ahırkapı	2	78	80		35	35	2	35	37
İst. ve Galata gümrüğünde iskelesiz kayıkçılar	14	19	33				14	19	33
Toplamlar	1349	5151	6500	269	902	1445	864	3381	4245

* Mavna cinsi vasıtaların ana gayesi yolcu taşımak olmadığı için diğer tablolarda olduğu gibi toplamlara dahil edilmemiş ancak bilgi olması açısından tabloya dahil olunmuştur.

4. İstanbul'da mevcut iskeleler ve kayıkçı sayılarının genel mukayese ve değerlendirmesi

İstanbul iskeleleri kayıkçılarının değişik asırlarda detaylı olarak sayıları tesbit edilmiş ve burada ayrıca genel bir değerlendirmesi yapılmıştır. Tek tek bütün iskelelerin asırlara göre mukayesesinin yapılmasının bir takım güçlükleri bulunmaktadır. Bundan dolayı, farklı tarihlerde farklı kimselerce yapılan sayımlarda bilgilerin farklılık arzemesi, bazı sayımlarda bir kaç iskelenin bir arada sayılmış olması, ayrıca zaman içinde iskelelerin çoğalması ve buna benzer sebeplerle bütün iskelelerin tek tek mukayeseesi kesin sonuçlar vermeyeceğinden iskeleler ve kayıkçı sayısının mukayeselerinin yapılabilmesi için İstanbul sekiz ana bölgeye ayrılmış ve

tarihlerine göre her bölgede mevcut iskeleler ayrıca belirtilmiştir. Bu mukayeselerin dışında bazı iskelelerin daha tafsilatlı mukayesesi de yapılmıştır. Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavudköy, Çengelköy ve İstavros iskelelerinin sayımları Beşiktaş ve Ortaköy ana iskelelerine tabi oluşlarından bazan topluca yapılmıştır. Bölgelere ayırmada bu tabi oluşlar da göz önüne alınmıştır. İskelelerin bazılarının tek tek mukayesesi bulundukları ana tablolara bakılarak yapılabilir.

1. bölge iskeleleri

Samatya isk., Davudpaşa isk., Langa (Bostan, Taşra) Yenikapısı isk., Kumkapı isk., Çatladıkapı isk., Ahırkapı iskelesi.

1677 senesi (BOA, KK. 7425)119 kayıkçı

1728 senesi (İŞS, 1/24)230

1751 senesi (BOA, KK. 7438)409

1792 senesi (BOA, A.DVN 834)347

1802 senesi (Bel. Ktp. M. Cevdet, B. 8)325

2. bölge iskeleleri

1677 senesi, (BOA, KK. 7425)

Bahçekapı, Bab-ı şühud, Ayazmakapı, Unkapanı, Cibali, Yenikapı, Fener, Balat, Ayvansaray

Kayıkçı sayısı 351

1728 senesi (İŞS, 1/24)

Bahçekapısı iskelesi kayıkhaneleri, Bahçekapısı isk. başında, İstanbul Ağası isk., Unkapanı isk., Cibali isk., Ayakapı ve Yenikapı isk., Fener isk., Balat iskelesi.

Kayıkçı sayısı 653

1751 senesi (BOA, KK. 7438)

Bahçekapısı iskelesi kayıkhaneleri, Bahçekapısı isk., İstanbul Ağası isk., Çöplük isk., Unkapanı isk., Cibali isk., Ayakapı ve Yenikapı isk., Fener isk., Balat isk., Ayvansaray isk.

Kayıkçı sayısı 865

1792 senesinde iskeleler (BOA, A.DVN 834)

Bahçekapısı iskelesi kayıkhaneleri, Büyük isk., İstanbul Ağası Tulumba isk., İstanbul Ağası isk., Selhane isk., Eminönü isk., Emtia gümrüğü isk., Çardakönü isk., Hasır isk., Odunkapı Tulumba isk., Unkapanı isk., Cibali isk., Cibali Yenikapısı isk., Fener isk., Balat iskelesi.

Kayıkçı sayısı 729

1802 senesi (M. Cevdet, B. 8)

Bahçekapısı iskelesi kayıkhaneleri, Bahçekapısı isk., İstanbul Ağası Tulumba isk., İstanbul Ağası isk., Selhane isk., Eminönü isk., Gümrükde Duhan isk., İstanbul ve Galata gümrüğü iskelesiz kayıkçılar, Hasır isk., Elli altı kolluğu önünde olan yoldaş kayıkları, Odunkapı isk., Unkapanı isk., Cibali isk., Yenikapı isk., Fener isk., Balat isk.

Kayıkçı sayısı 853

3. bölge iskeleleri

1677 senesi (BOA, KK. 7425)

Eyüp, Defterdar, Hasköy isk.

Kayıkcı sayısı 161

1728 senesi (İŞS, 1/24)

Eyüp isk., Defterdar isk., Hasköy isk., Sütlüce isk., Hasköy'de işleyen Tersane ve Karaağaç bahçeleri bostancıları

Kayıkcı sayısı 583

1751 senesi (BOA, D.BŞM 3183)

Eyüp isk., Defterdar isk., Defterdar başdankaracıları, Hasköy isk., Sütlüce isk.

Kayıkcı sayısı 467

1794 senesi (BOA, D.BŞM 41581)

Eyüp Büyük isk., Defterdar isk.

Kayıkcı sayısı 118, (Hasköy ve Sütlüce'nin bulunamaması bu sayıyı düşürmektedir. 1752 senesinde Hasköy-Sütlüce isk. kayıkcı sayısı 310'dur.)

1802 senesi (M. Cevdet, B. 8)

Defterdar isk., Eyüp isk., Eyüp bostancı kayıkçılar, Sütlüce ve Kışlaönü humbaracı kayıkçılar, Sütlüce isk. kadim kayıkçılar, Bozahane ve Halıcıoğlu, Piripaşa, Hamam isk., Karaağaç ocağı kayıkçıları, Selhane, Hasköy isk., Tersane bahçesi ocağı neferatından kayıkçılar.

Kayıkcı sayısı 665

4. bölge iskeleleri

1677 senesi (BOA, KK. 7425)

Kasımpaşa, Azapkapı, Karaköy

Kayıkcı sayısı 307

1728 senesi (İŞS, 1/24)

Aynalıkavak, Kasımpaşa, Tersane mahzeni önünde işleyen kayıkçılar, Tersane görevlileri kayıkçıları, Azapkapısı, Meyyit isk., Küçük isk., Kürkçükapısı, Galata Balıkpazarı, Karaköy, Mumhane, Kurşunlumahzen

Kayıkcı sayısı 695

1752 senesi (BOA, D. BŞM 3182)

Aynalıkavak, Mahzen-i çöp, Camiönü, Aralıklar, Kasımpaşa, Meyyit, Karhane önü, Aralık isk., Azapkapısı, Kürkçükapısı, Balikhane, Galata eski kapan, Galata Balıkpazarı, Karaköy, Kurşunlumahzen, Mumhane, Mumhane yakınında Aralık isk.

Kayıkcı sayısı 671

1792 senesi (BOA, A.DVN 832, 833)

Kasımpaşa, Tersaneli kayıkçılar, Meyyit isk. de Kalafatçı kışlasında sakin kayıkçılar, Meyyit isk., Azapkapısı, Cabalı(?) yerinde olan kayıkçılar, Ayazma yerinde olan kayıkçılar, Kürkçükapısı, Galata Balıkpazarı, Eski yağkapanı, Balikhane, Karaköy, Kurşunlumahzen, Aralık, Mumhane.

Kayıkcı sayısı 583

1802 senesi (M. Cevdet, B. 8)

Tersane'de kalyonlar bitişğinde mandacı kayıkçılar, Divanhane isk., Kalyoncu kayıkçılar, Kalyoncu kışlası önü, Tersane görevlileri kayıkçıları, Meyyit isk., Azapkapı, Funda ve Ayazkapısı yeri, Kürkçükapısı, Eski yağkapanı, Galata

Balıkpazarı, Balıkçılar önünde kalyoncu kayıkçılar, Karaköy isk., Kurşunlumahzen isk.

Kayıkçı sayısı 1206

5. bölge iskeleleri

1677 senesi (BOA, KK. 7425)

Tophane, Fındıklı, Mehmedağa, Kireçkapı

Kayıkçı sayısı 201

1728 senesi (İŞS, 1/24)

Tophane, Salıpazarı, Fındıklı, Karayalı, Eğrikapı

Kayıkçı sayısı 441

1752 senesi (BOA, D. BŞM 3182)

Tophane, Orta, Sirkeci, Büyük isk., Salıpazarı, Fındıklı, Kabataş, Dolmabahçe

Kayıkçı sayısı 587

1792 senesi (BOA, D.BŞM 41569)

Tophane Sirkeci isk. Çeşmeardı kayıkçıları, Sirkeci isk., Eğrikapı, Toplarönü, Salıpazarı, Hamallar isk., Fındıklı isk. Camiönü, Kabataş

Kayıkçı sayısı 461

1802 senesi (M. Cevdet, B. 8)

Tophane Sirkeci isk., Tophane yeri, Toplarönü, Salıpazarı, Fındıklı, Kabataş, Karayalı, Dolmabahçe, Arap isk.,

Kayıkçı sayısı 855

6. bölge

Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavudköy, İstavros mea Beylerbeyi, Çengelköy

1677 senesi (BOA, KK. 7425)61

1728 senesi (İŞS, 1/24)189

1752 senesi (BOA, D. BŞM 3182)424

1792 senesi (BOA, A.DVN 881)483

1802 senesi (M. Cevdet, B. 8)685

7. bölge

Kadıköy

1677 senesi (BOA, KK. 7425)18

1728 senesi (İŞS, 1/24)58

1792 senesi (BOA, A.DVN 881)85

1802 senesi (M. Cevdet, B. 8)106

8. bölge

Üsküdar

1728 senesi (İŞS, 1/24)

Üsküdar Büyük iskele, Balaban, Salacak, Kuzguncuk748

1792 senesi (BOA, A.DVN 881)

Üsküdar Büyük isk., Mumhane, Balaban, Kavak, Salacak, İhsaniye, Ayazma, Kuzguncuk

Toplam 570

1802 senesi (M. Cevdet, B. 8)

Mumhane(62 kayıkçı), Tophane yeri(110 kayıkçı), Büyük iskelede Dört çifteler(112 kç.), Nöbet kayığı(17 kç.), At mavnaları(107 kç.), Ateş kayığı(21 kç.), Balaban isk. piyadeler(95 kç.), İst. Gümrüğü önündeki Üsk. at mavnaları(49 kç.), Büyük isk. de kalyoncu kayıkçılar(101 kç.), Ayazma isk. Bostancı ve ihtiyarlar(53 kç.), Salacak ve İhsaniye bostancı ve ihtiyarlar(23 kç.), Kuzguncuk(80 kç.)

Toplam 830 kayıkçı

9. bölge

1802 senesi (M. Cevdet, B. 8)

Bebek, Mirgun, Rumelihisarı, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere, Sarıyer, Rumelikavağı

Toplam 660 kayıkçı, 358 kayık

10. bölge

1802 senesi (M. Cevdet, B. 8)

Kandilli, Anadoluhisarı, Kanlıca, Paşabahçe, Beykoz, Yuşa, Anadolukavağı

Toplam 371 kayıkçı, 214 kayık

İstanbul kayıkçılarının sayılarına dair 1677 tarihinden önceki münferid bilgiler

Kayıkçı sayısı ile ilgili bilinen ilk detaylı bilgiler 1677 senesine ait olup, bundan önceki tarihler için ancak münferiden bilgiler bulunabilmektedir.

Şubat 1535-Şaban 941 tarihinde Üsküdar'daki peremelerin sahiplerinin sayısı 10 olup herbirinin kefilisi alınmıştır³⁹¹

5-14 Aralık 1564-A.Ca.972 tarihinde Üsküdar-İstanbul arasında işleyen Üsküdar kayıkçılarının sayısı 40'tır³⁹².

Mart 1568-Ramazan 975 tarihinde Üsküdar-İstanbul arasında işleyen kayıkçıların sayısı 40 kişi olup bunlardan 11'inin Yeniçeri ve Cebeci bölüklerinden ve 2'sinin ise azad edilmiş kölelerden olduğu kesindir³⁹³.

³⁹¹İŞS, 6/9, vr. 140b

³⁹²İŞS, 6/27, vr. 93b

³⁹³İŞS, 6/31, vr. 67a

Farklı tarihlerde İstanbul kayıkçılarının sayılarının karşılaştırılması

Bölge	1535	1568	1677	1728	1751-52	1792-94	1802
1			119	230	409	347	325
2			351	653	865	729	853
3			161	583	467	118	665
4			307	830	671	583	1206
5			201	441	587	461	855
6			61	189	424	483	651
7			18	58		85	106
8	10	40		748		570	808
9						402	660
10						189	371
TOPL.	-	-	1218	3732	3423	3967	6500

Aynı tarihlerde tesbit olunabilen kayık sayıları

Bölge	1677	1728	1751-52	1792-94	1802
1	123	157	190		248
2	392	421	420		658
3	168	420			534
4	387	654			971
5	209	312			566
6	67	159			379
7	20	27			30
8		333			287
9					358
10					214
TOPL.	1366	2483			4245

Bilindiği gibi 18. asırda Anadolu'daki Celali isyanları tarımla uğraşan halkın toprağını bırakarak İstanbul'a göç etmesine sebep olmuş ve bu durum İstanbul'da hem asayiş hem de İstanbul gibi iâşesi hemen tamamı dışardan getirilen bir şehirde kıtlığa, fiyatların artışına neden olmuştu. Ayrıca, Anadolu'dan gelenler İstanbul'da derhal bir iş bulamadıklarından bunların bir çoğu asayiş bozucu haller sergiliyor ve halk arasında da hoşnutsuzluk yaratıyordu. Bu sebeple bu yüzyılın başlarında nüfusun artışını önlemek için pek çok tedbirler alınmıştı. Yukarıdaki tabloda bu tedbirlerin neticesi olarak kayıkçı sayısındaki artışın nisbi olarak yavaşladığı söylenebilir. Bu tabloda bulunmamakla birlikte 1726 tarihinde de bir sayım yapılmıştır. Hemen sonra 1728'de de bir sayım yapılması, devletin 1730 isyanını önceden sezmiş olduğu tahminini doğrular mahiyette görünmektedir. Ancak bu tedbirlerde geç kalındığı için isyan hedefine ulaşmıştır. I. Mahmud bu konuda daha temkinli davranmış ve Anadolu'dan gelenler hakkında daha ciddi tedbirler almıştır. Kayıkçı sayısındaki artışın 1728'den sonra ani olarak yavaşlamasının sebeplerinden biri büyük ihtimalle 1730 isyanı gibi bir isyan yaşanması endişesiyle alınan tedbirler neticesi olmalıdır. Nitekim onsekizinci asrın ikinci yarısından sonraki belgelere dikkat edilirse daha önceki yıllarda rastlanmadığı ölçüde sıkı denetimler, kefile bağlamaların bulunduğu dikkat çeker. Bu sebeplerle 1677-1728 tarihleri arasındaki ellibir senede artış oranı ortalama yüzde yüzelli iken, 1728-1792 arasındaki altmışdört sene içinde hemen hemen hiç artış olmadığı söylenebilir. Bu tarihten yaklaşık on yıl sonra takriben yüzde otuzsekizlik bir artış görülüyor ki III. Selim döneminde bir takım çabalara rağmen artık yeniçeri ve askeri esnafa söz geçirilememesi belkide bu artışın sebeplerinden biridir ki nüfusun normal artışına kıyasla aslında o kadar uzun süre engellenmiş bir artışın bu oranı gayet normaldir.

Ondokuzuncu asırda da siyasi ve sosyal bir takım karışıklıkların önlenmesi için reayanın ellerinde silah bulunmadığına dair kefillerinin alınması gibi tedbirlerle bu denetimler iç güvenlik sağlama amacıyla sürdürülmüştür³⁹⁴. Ancak bütün sayımların sadece güvenlik sağlama amacıyla yapılmayıp, sosyal ve ekonomik yönlerde başka amaçlar da taşıdığı muhakkaktır. Kayıkçı sayısının tesbiti için 1802 tarihinden sonra da sayımlar yapıldığı kesin olmakla birlikte henüz bu bilgilere ulaşamamıştır³⁹⁵. Şayet bu bilgiler bulunmuş olsaydı, Yeniçeriliğin ilgasından sonra kayıkçı sayısındaki düşüşü belgelemek mümkün olacaktı. Bu çalışmada değinildiği gibi, Yeniçeriliğin ilgasından hemen sonra Anadolu'ya sürülenler arasında yeniçeri

³⁹⁴BOA, A.DVN 863, 864, 865, 867, 868, 869, 870, 893, 1821 senesinde yapılan bu sayımların amacı, reayanın ellerinde silah bulundurmamalarını temin için olup her birinin kefilleri alınmaktadır ki Rum isyanı bu sayımların asıl sebebi olmalıdır.

³⁹⁵BOA, HH. 19259

ocaklarına kayıtlı olmaları ve şüpheli bir grup olarak görülmeleri sebebiyle çok sayıda kayıkçı da bulunuyordu. Kayıkçı sayısı ile ilgili daha sonraki yıllarda şimdilik bilgi olmamasına rağmen, 1826'dan sonra zaten azalmış oldukları kesin olan kayıkçıların her ne kadar Tanzimatla artık göç hususundaki tedbirler gevşetilmiş olsa da, vapurların devreye girmeye başlamasının kayıkçı sayısında büyük artışlara meydan vermemiş olduğu tahmin olunabilir. Ancak doğruluğunu şimdilik tesbit etmenin mümkün olmadığı bazı bilgiler 19. asır ortalarında da kayıkçıların sayısının çok fazla olduğu kanaatini uyandırmakla birlikte bu neviden tahminler, 17. asırda Evliya Çelebi'nin kayıkçıların sayısı hakkında verdiği bilgiler ve belgelerde tesbit olunanlar arasında büyük farklar olduğu gibi genellikle abartılı olmaktadır. Evliya Çelebi'ye göre, kayıkçı esnafı 7000 nefer, peremeciler 8000 nefer ve peremeleri 4613 adettir³⁹⁶. Halbuki 1677 sayımı sonuçlarında kayıkçı sayısı 1218, kayık sayısı ise 1366'dır³⁹⁷.

White'a göre, Galata ve civarı ile Dolmabahçeye kadar olan yerlerdeki kayıkçıların sayısı, şehir kayıkçıbaşısının defterinde kayıtlıdır. Buralardaki kayıkçıların sayısı yaklaşık olarak 19000, kayıkların sayısı ise 16000'dir. Bu rakamlara Dolmabahçe ve Üsküdar'dan Karadeniz'e kadar olan Boğaziçi köylerine ait kayık ve kayıkçı sayısı da eklenmelidir. Köy reisleri ve kayık yanaşma mahalleri ustalarının iddialarına göre buralarda kayıkçı sayısı 5000 ve kayık sayısı 3000'dir. Bu durumda Yedikule ile Karadeniz arasındaki bölgede kayıkçıların sayısı 24000'e, kayıkların sayısı ise 19000'e yükselmektedir³⁹⁸. White kayıkçı sayısının kayıkçıbaşının defterinde kayıtlı olduğunu söylemektedir, ancak bu bilgileri bizzat oradan aldığına dair bir işaret görünmüyor. Üstelik bu rakam 1802'de 6500 olan kayıkçı sayısının diğer asırlara oranlandığında geçen kırkiki yıllık süre zarfında takriben yüzde ikiyüzaltmışdokuz artmaması gerektiğini düşündürmektedir. Başka bir yabancı gözlemciye göre 1777 yılında İstanbul limanında ve Boğaz köylerinde, bütün ebatlarda 5700 özel ve umumi kayık vardı³⁹⁹. 1802 yılında bütün İstanbul'daki umumi kayık sayısının 4245 olduğu düşünülürse bu tahmin oldukça gerçekçidir ve artış hızı oranının White'ın iddia ettiği sayıda olmaması gerektiğini göstermektedir.

Cumhuriyet döneminde de kayıkçıların sayıları ile ilgili bir kaç örnek vardır. 1960 yılında Balat'ta biri vapur iskelesinin Fener tarafına doğru, hemen yanında diğeri vapur iskelesinden biraz ötede Ayvansaray tarafında olmak üzere iki kayık iskelesi vardır. Eski kayıklardan hiç biri kalmayıp tümü sandaldır. Kayıtlı sandallar

³⁹⁶ Evliya Çelebi, a.g.e., c. I, s. 553

³⁹⁷ BOA, KK. 7425

³⁹⁸ White, a.g.e., c. I, s. 51

³⁹⁹ Eton, s. 288

elli adettir ve bunlar iki iskeleye eşit olarak taksim olunmuştur⁴⁰⁰. 1966 senesinde, Defterdar kayık iskelesinde dört kayıtlı sandal bulunmaktadır. Halıcıoğlu'na beş kişilik dolmuş yapan Sandalcıların namuslu ve fakir kimseler olduğu söylenmektedir⁴⁰¹. 1802 tarihinde Balat'ta 189 kayıkçı, 166 kayık, Defterdar iskelesinde ise 84 kayıkçı, 74 kayık bulunmaktaydı.

H. Yolcu taşıma ücretleri ve narh uygulaması

1. Narh

a) Narhın tarifi ve narhı gerektiren durumlar

Narh, mal veya hizmetlerin fiyatlarının devletçe tesbit edilerek tesbit edilen fiyatın dışında satış yapılmasının önlenmesi sistemidir. Böylece, karaborsacılık, fiyatların alabildiğine artışı ve bir malın bir beldedeki fiyatının o beldenin her yerinde aynı olması sebebiyle fahiş fiyatla mal satımını önlemesi sebepleriyle Osmanlı devletinde halkın refahı için uygulanmıştır.

Narh olağan ve olağanüstü hallerde olmak üzere iki türlü tesbit edilmektedir. Olağan narhları, kuzu kesimleri senede bir defa yapıldığından her sene ete narh verilmesi, sebze ve meyvelerin fiyatlarının mevsimlere göre ayarlanması ve her Ramazan'dan önce yiyecek fiyatlarının tesbiti oluşturmaktadır. Olağanüstü hallerde verilen narhların sebeplerini ise kuraklık, harpler, ablukalar ve paranın ayarının bozulması oluşturmaktadır⁴⁰². Osmanlı devletinde, paranın ayarının sabit tutulamadığı zamanlarda sikke tashihi adı ile paranın ayarının yükseltilmesi ve dolayısıyla fiyatların düşürülerek yeniden narh defterleri tanzim edilmesi iktisadi düzenin devamı için başvurulmuş bir yoldur. 17. asrın ilk kırk senesi içinde 1600, 1618, 1624 ve 1640 olmak üzere dört defa sikke tashihi yapılmıştır⁴⁰³. Sikke tashihleri akçanın satın alma gücünün tedavüldeki diğer paralar karşısında değer kaybetmesinden kaynaklanıp piyasada bozuk ayarlı akçaların toplanması ve ayarının düzeltilerek tekrar piyasaya sürümü şeklinde gerçekleşmektedir. Bu işleminden sonra fiyatlarda buna göre düşürülerek pahalılık önlenmeye çalışılmaktadır. Ancak kısa

⁴⁰⁰ Hakvar. İst. Ans., c. IV, s. 1972

⁴⁰¹ Koçu, İst. Ans., İstanbul 1966, c. VIII, s. 4340

⁴⁰² Kütükoğlu, Mübahat S., Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri, İstanbul 1983, s. 9-12

⁴⁰³ Kütükoğlu, M. S., " 1624 Sikke Tashihi'nin Ardından Hazırlanan Narh Defterleri ", TD. 34, İstanbul 1984, s. 123

sayılabilecek müddetler zarfında akçanın tekrar değer kaybetmesi piyasada yine pahalılığa sebep olmaktadır.

Normal zamanlardaki narh tesbiti dışında, ücretlerin şikayetlere yol açtığı ve artık uygulanamadığı zamanlarda da zaruri olarak narhın yeniden tesbit olunduğu görülmektedir. Kayıkçılar için düzenlenen 1092 narhının tanzim sebebi narh listesinin üst yazısında kayıkçıların yolculardan fazla ücret isteğiyle halkı rahatsız etmeleri olarak belirtilmektedir⁴⁰⁴.

1001 tarihinde de devletin uzun süreden beri ücretleri hiç olmazsa resmen artırmamaya çalıştığı ancak peremeciler ve diğer esnafın belirtilenden fazla ücret almakta belkide zarureten ısrar etmeleriyle yeni narh tesbitinin gündeme geldiği görülmüştür⁴⁰⁵.

Devlet şikayetlerin çok fazla olduğu ve artık narhı uygulamanın mümkün olmadığı durumlarda umumi narh tesbitleri yapmakta münferid iskelelerin şikayetinde ise sadece şikayet olunan iskelenin uyarılmasıyla yetinmektedir.

Tesbit olunmuş ücretler şikayet üzerine ilgililere tekrar hatırlatılmakta ve ilgili iskelenin kayıkçılarından narha uyacaklarına dair yine kefiller alınmaktadır⁴⁰⁶. Bu tür narh hatırlatmalarına dair örnekler mevcuttur ki bu uyarılar ya umumi olarak ya da şikayetin yoğunlaştığı iskeleye yapılmaktadır. Narha uyulmadığına dair şikayetlerin fazla olduğu iskelelerin başında ise Üsküdar iskelesi gelmektedir.

Üsküdar'dan İstanbul'a işleyen peremelerin onikiden fazla yolcu almayıp, iki yolcuya bir akça almaları için peremeciler 1563⁴⁰⁷ ve 1564⁴⁰⁸ senelerinde bir kaç kez uyarılmıştır.

⁴⁰⁴ İŞS, 2/36, vr. 248b-252a, 25 Ra.1092/14 Nisan 1681, "İstanbul kâdisı fağiletü Efendi hadretleri defter-i mezbür düsturu'l-'amel olmak için sicill-i mahfûzda dabı ve mücebince 'âmil olup hilâfindan ihtirâz üzere olmaları için Kayıkçılar kethüdâsına tenbih ve te'kid eylesin fi selh-i L. sene 92.

İstanbul ve Eyüb ve Galata ve Üsküdar iskelelerinde olan kayıkçı tayıfesi kayıklarına binen kimesnelerden ecr-i mişillerinden ziyâde ücret taleb ve 'ibâdullahı rencide etmeleriyle tâyife-i mezbûreniñ narhları tecdid olunmak bâbında fermân-ı 'âlî şâdir olmağın imtişâlen lehu zıkr-ı âti iskelelerden bir gün aḥşâma degin veyâhûd bir mekândan mahall-i âḥara nakl için dutulan beş çifte ve dört çifte ve üç çifte ve iki çifte ve piyâde kayıklara kendi iskelelerinden nakledecekleri mahalle nisbetle ta'yin olunan ecr-i mişil defteridir ki zıkr ve tafsil olunur."

⁴⁰⁵ BOA, MD. 69, s. 365, h. 525, 6 M.1001/13 Ekim 1592

⁴⁰⁶ İŞS, 6/27, vr. 93b-1, A.Ca.972/5-14 Aralık 1564

⁴⁰⁷ İŞS, 6/26, vr. 96b-1, C.R.971/7-16 Aralık 1563

⁴⁰⁸ İŞS, 6/27, vr. 93b-1, A.Ca.972/5-14 Aralık 1564; BOA, MD. 6, s. 217, h. 464, 3 Ca.972/7 Aralık 1564

Üsküdar narhı normal zamanlarda İstanbul narhından eksik olup ancak cami ve imaret yapımı ve sair bunun gibi durumlarda yüksek tutulmaktadır⁴⁰⁹. Sefer zamanlarında ise kayıkçıların ve peremecilerin aldıkları ücret yüksek tutulmaktadır. Ancak 1587 tarihinde eskiden beri yolcu başına yarımşar akça ücret alan Üsküdar kayıkçı ve peremecilerinin sefer zamanlarında aldıkları ikişer üçer akçayı sefer bittiği halde almaya devam ettikleri şikayet üzerine anlaşılmıştır⁴¹⁰.

Beşiktaş ve Ortaköy iskelelerinden İstanbul'a ve İstanbul'dan bu iskelelere bir çifte kayık dolmuş ederse altı kişi, iki çifte kayık dolmuş ederse on kişi ve her bir kişiden ikişer akça ücret alacaktır. Bundan fazla yolcu ve ücret alınmayacağına dair bütün kayıkçıların kefili alınmıştır⁴¹¹.

Ancak şikayetler dışında da esnafın narhı az bularak müracaatları durumunda uygun görülürse narh tesbiti yapılabilmektedir⁴¹².

Yeni kurulan kethüdâlıklarda da narh tesbiti söz konusu olmaktadır. 1139 senesinde, Beykoz, İncirli, Anadoluhisarı ve Kanlıcak iskelelerine ilk defa kethüda tayin olunduğunda bu iskelelerden İstanbul'a yolcu başına 1 paradan ziyade alınmaması tesbit olunmuştur⁴¹³.

b) Narh tesbitindeki esaslar

Genel olarak narh tesbiti İstanbul kadısı ve tesbiti yapılacak mal veya hizmetle alakalı esnafın şeyhi, kethüdası, yiğitbaşı, ehl-i vukuf, daha sonra nizam ustaları ve bi-garaz müslimin ile birlikte yapılmaktadır⁴¹⁴. 1001 tarihinde, iskelelerde çalışan hamallar, sakalar ve peremecilerin bir kaç seneden beri kısa mesafelere bile yüksek ücretler alıp ahalinin bu yüzden çok sıkıntı çektiğinden bahisle İstanbul kadısının yeni narh tanzimi teklifi uygun görülüp, ehl-i vukuf ve bu üç grup esnafın bir araya gelerek mesafelere göre yeni ücretler tesbit ve tayin etmesine karar verilmiş ve bundan böyle fazla ücret alınmamasının kethüdâlara tenbihi istenmiştir. Ancak yeni ücret tesbit olduğuna veya uygulandığına dair bir bilgiye şimdilik rastlanmamıştır⁴¹⁵.

⁴⁰⁹ İŞS, 6/15, vr. 148a-1, A.C.957

⁴¹⁰ BOA, MD. 62, s. 11, h. 34, 12 Ra.995/20 Şubat 1587

⁴¹¹ İŞS, 1/24, vr. 22b-3, 12 Za.1138/12 Temmuz 1726

⁴¹² Kütükoğlu, M., 1640 Tarihli Narh Defteri, s. 13

⁴¹³ İŞS, 1/24, vr. 54b-2, 3, 17.S.1139/14 Ekim 1726

⁴¹⁴ Kütükoğlu, M., a.g.e., s. 13

⁴¹⁵ BOA, MD. 69, s. 365, h. 525, 6 M.1001/13 Ekim 1592

Ayrıca yeni bir narh tesbitinde ya da öncekinin teyidinde narhdan fazla istemeyeceklerine dair kayıkçıların kefilleri alınmaktadır⁴¹⁶.

Kayıkçıların yolcu taşıma ücretlerinin belirlenmesinde de bir takım kıstaslara uyulmaktadır. 1681 narhında, kayıkçılara günlük belli bir ücret tayin olunup, bu hesaplara mesafelere göre alacakları ücretler belirlenmiştir⁴¹⁷. Ayrıca ulaşımın yapıldığı mesafe de tabii olarak ücretleri etkilemektedir. Aynı iskeleler arasında bile akıntıya karşı gidiş ücreti biraz artırmaktadır. Mesela, 1681 narhında bir çiftte kayıkla Üsküdar'dan Eminönü'ne geliş 6 akça, Eminönü'nden Üsküdar'a gidiş ise 8 akçadır. Ayrıca kayıkçıların dönüşünü boş yapacakları yerlere gitmek istemedikleri de belirtilmelidir⁴¹⁸.

c) Narhın denetimi ve cezalar

Narhın denetimini genel olarak kadılar ve muhtesibler yapmaktadır. Devlet narhın denetimine büyük önem vermekte ve hatta fiyatlara dikkat etmeyen kadıların sürüldüğü bile olmaktadır. 1792 senesinde bu sebeple İstanbul kadısı Cevdet Efendi Gelibolu'ya sürülmüştür⁴¹⁹.

Narha uymayanların hapsolunacağı⁴²⁰, peremelerinin parçalanıp kendilerinin küreğe konulacağı⁴²¹ ve meslekten ihrac olunacakları⁴²², narha uyulması için yazılan hükümlerde yer almaktadır.

Ayrıca, narha uymayanlar para, dayak ve sürgün cezasına çarptırılabilirler. Narhı kontrolle görevli kişiler her gün dolaşıp, narha aykırı davranışları yakaladıklarında dayak atıp, bunlar yargılandıktan sonra da sopa ve para cezası verebilmektedir⁴²³. Dergah-ı Mualla çavuşlarından olan İstanbul muhtesibi kayıkçı ve peremecilerin narha uyup uymadıklarını denetlemekte ve kontrollerini gizlice yapmaktadır. Narha uymayanların tutulup gönderilmesinin emrolunması ve ibret için

⁴¹⁶ İŞS, 1/24, vr. 22b-3, 12 Za.1138/12 Temmuz 1726

⁴¹⁷ İŞS, 2/36, vr. 248b-252a, 25 Ra.1092/14 Nisan 1681. "Bâlâda tafşil olunan iskelelerin kayıkçılarına yevmiye otuz akça ücret ve kayık payına onbeş akça ta'yin olunmuşdur bu hesâb üzere bir gün ahşâma degin dutulan altı çiftte ve yedi çiftte kayıklar dağı buña kıyâs oluna hurrire fi'l-yevmi'l-hâmis ve'l-işrin min şehr-i rebî'ül-evvel li-sene işnâ ve tis'in ve elf."

⁴¹⁸ White, a.g.e., c. I, s. 36

⁴¹⁹ BOA, Cev. Bld. 1142

⁴²⁰ BOA, MD. 6, s. 217, h. 464, 3 Ca.972/7 Aralık 1564

⁴²¹ BOA, MD. 51, s. 88, h. 272, 24 Ş.991/12 Eylül 1583

⁴²² BOA, MD. 35, s. 341, h. 869, 5 Safer 987/3 Nisan 1579

⁴²³ Thevenot, a.g.e., s. 160, 161

haklarından gelineceğinin bildirilmesi de devletin narh hususuna büyük önem verdiğini göstermektedir⁴²⁴.

d) Kayıkçıların narha uymamalarının sebepleri

Kayıkçı ve peremecilerin özellikle zaman zaman tesbit olunandan fazla ücret talebiyle halkı rahatsız ettikleri ve narhtan fazla aldıklarında peremecilikten ihrac olunacaklarının bildirilmesine rağmen narha uymadıklarına dair pek çok örnekler vardır⁴²⁵. Kayıkçıların yolcu taşımada uymak zorunda oldukları kurallar bölümünde çeşitli asırlarda belirlenenden fazla ücret talebine dair örnekler verilmiştir. Bu sebeple bu kısımda fazla ücret alındığına dair örneklerden ziyade bunların sebepleri üzerinde durmak gerekecektir.

Peremeci ve kayıkçıların narha uymamalarının sebebi bizzat kendilerinden kaynaklanmayıp, toplumun ekonomik düzeninin bozulmasıyla alakalıdır. İktisadi buhranların çoğu zaman sosyal hareketlere de sebep olduğu bilinmektedir. Osmanlı toplumunda da bu çeşit buhranlar yaşanmıştır. 997'de sikkenin bozulduğundan şikayet eden sipahiler ayaklanıp, Beylerbeyi Mehmed Paşa ve Başdefterdar'ın katliyle sükun bulmuşlardır⁴²⁶. 1001 R. de de ulufelerinin noksan olduğuna dair bir sipahi ayaklanması olmuş ancak bastırılmıştır⁴²⁷. Esnafın vergilerden şikayetle toplanarak ayaklanmalarına da rastlanmaktadır. IV. Mehmed dönemindeki böyle bir olay dönemin Sadrazamı Melek Ahmet Paşa'nın azliyle sonuçlanmıştır⁴²⁸.

Piyasada fiyatların artışından en çok etkilenen grupların başında kayıkçıların geldiği söylenebilir. Osmanlı toplumunda esnaf grupları çoğunlukla bir mal alıp satan ya da imal edenlerden oluşmaktadır. Halbuki kayıkçılar o döneme göre hizmet verenler grubunun başında gelmektedir ve sattıkları şey hizmettir. Kayıkçıların başını çektiği hizmet sektöründe ikinci sırayı hamallar almaktadır. Bu iki grup dışında berberler, hamamcılar ve ameleler de hizmet sektöründe yer almaktadır. Mal alım satımı yapmamalarının ellerinde hiç malları bulunmayan kayıkçıları enflasyon karşısında daha çabuk fakirleştirmesi muhtemeldir. Dolayısıyla onlar da enflasyon karşısında geçimleri zorlaştığından hizmetlerinin ücretini yükseltmektedir. Böylece akçanın değer kaybetmesi veya enflasyon sebebiyle tabii olarak peremeci ve kayıkçıların tesbit olunandan fazla ücret istediklerine dair pek çok şikayetler

⁴²⁴ BOA, MD. 62, s. 11, h. 34, 12 Ra.995/20 Şubat 1587

⁴²⁵ BOA, MD. 35, s. 341, h. 869, 5 S.987/3 Nisan 1579; MD. 51, s. 88, h. 272, 24 Ş.991/12 Eylül 1583; MD. 62, s. 72, h. 158, 25 Ş.995/31 Temmuz 1587; MD. 67, s. 200, h. 490, B.Ca.1000/23 Şubat-5 Mart 1592

⁴²⁶ Müneccimbaşı Ahmet Dede, Tarih, İstanbul 1285, c. III, s. 561, 562

⁴²⁷ a.g.e., s. 563, 564

⁴²⁸ a.g.e., s. 700

yapılmaktadır ki peremecilerin narha uymadıklarına dair şikayetlerin yoğunlaştığı yıllar, ekonomik buhranların olduğu yıllara rastlamaktadır.

Peremeci ve kayıkçıların ücretlerini yükseltmelerine ya da narha uymamalarına başka bir sebep kıtlıklar sebebiyle piyasa fiyatlarının aşırı yükselmesidir. Kıtlıkların çeşitli sebepleri olmaktadır ki bunlardan biri İstanbul'da deniz ulaşımının durmasıdır. 1003 senesi Ca. Evahir'de kış çok şiddetli geçmiş, denizde gemiler çalışmamış ve İstanbul'da kıtlık başgöstermiş ve tabii olarak bu da fiyatların yükselmesine sebep olmuştur⁴²⁹.

2. Yolcu taşıma ücretleriyle ilgili narhlar ve özellikleri

Kayıkçılar Osmanlı toplumunun bir uzvu olarak piyasanın her türlü hareketinden etkilenmektedir. Ancak kayıkçıların ücretlerinin çok sık değiştirilmediği ve diğer mallar kategorisinde olmadığı dikkat çekmektedir. Bununla birlikte kayık ile yolcu taşıma ücretleriyle alakalı veriler, kayıkçıların sayılarıyla alakalı olanlardan daha fazladır.

a) 1563-1592 ücretleri

Bu kısımda yer alan ücretleri diğer kısımlardaki ücretlerden ayıran en önemli fark buradaki ücretlerin yeni bir narh üzerine tesbit olunan ücretler olmamasıdır. Bu ücretler, diğerlerinden farklı olarak toplu halde bilgi bulunamadığından münferid iskelelerin ücretlere uyması için çıkarılan hükümlerden oluşturulmuştur⁴³⁰. 1579 senesinden sonra tesbit olunan ücretler daha toplu halde bulunmaktadır. Bu sebeple aslında bu ücretler 1579-1592 yılları arasında uygulanması istenen ücretlerdir. Ancak, Üsküdar-İstanbul arasında işleyen peremelerin dolu olduğu yani dolmuş olduğu halde, kişi başına yarım akça alınması gerektiğine dair 1563 ve 1564 tarihinde de belgeler⁴³¹ olduğundan ve daha sonraki tarihlerde İstanbul-Üsküdar ücretinin de aynı olmasına kıyasla, diğer ücretlerin de en azından Aralık.1563 tarihinden hatta, bu tarihten önce iktisadi açıdan devletin güçlü olduğu ve ancak bu asrın sonlarına doğru iktisadi bozulmanın kendini gösterdiği düşünülecek olursa bu ücretlerin çok daha önceki yıllardan beri geçerli olması muhtemeldir.

b) 1600 senesi ücretleri⁴³²

1600 senesi narhı umumi bir narh olup, bilgiler toplu halde bulunmaktadır. 1640 narhı kadar tafsilatlı olmamakla birlikte genel olarak kayık ücretleri hakkında yeterli bilgi vermektedir.

⁴²⁹ Setaniki, a.g.e., s. 444

⁴³⁰ BOA, MD. 35, s. 341, h. 869, 5.S.987/3 Nisan 1579; MD. 62, s. 11, h. 34, 12 Ra.995/20 Şubat 1587; MD. 62, s. 72, h. 158, 25 Ş.995/31 Temmuz 1587; MD. 67, s. 200, h. 490, B.Ca.1000/23 Şubat-5 Mart 1592; ayrıca bkz., Orhonlu, "Kayıkçılık", s.131

⁴³¹ İŞS. 6/26, vr. 96b-1, C.R.971/7-16.Aralık.1563; İŞS. 6/27, vr. 93b-1, A.Ca.972/5-14 Aralık 1564; BOA, MD. 6, s. 217, h. 464, 3 Ca.972/7 Aralık 1564

⁴³² Belediye Ktp., Belediye yazmaları, nr. B. 9, s. 62-69; Kütükoğlu, M., "1009 (1600) Tarihli Narh Delterine Göre İstanbul'da Çeşitli Eşya ve Hizmet Fiyatları", TED. 9, İstanbul 1978, s. 46-50

c) 1640 senesi ücretleri⁴³³

Kayıkcı narhıyla alakalı en teferruatlı bilgiler bu narhda yer almaktadır. Kayık çeşitleri ve ücretlerin tafsilatı, dolmuş ve yalnız gidenlerin ücretleri, kürek sayıları ve alınacak yolcu miktarı gibi pek çok hususta çok kıymetli malumatı havidir.

d) 1681 senesi ücretleri⁴³⁴

Sadece kayıkçılar için düzenlendiği bildirilen bu ücretlerde ilk defa piyadeye rastlanılması ve bir çifte anlamında kullanılması önemlidir. Ayrıca kayık ücretlerinin nasıl hesaplandığı hakkında da bilgi edinmek mümkün olmaktadır. 1640 narhı kadar olmasada diğerleri arasından iskelelerin tafsilatlı olarak verilmesiyle ayrılmaktadır.

e) 1814 senesi ücretleri⁴³⁵

1814 narhı münferiden bulunan narhlardandır. Sadece bir ve iki çifte piyadelerin ücretleri tafsilatlı olarak verilmiştir. Bilgiler bir tek müşterinin vereceği ücreti, kayığın

⁴³³ Kütükoğlu, 1640 Tarihli Narh Defteri, s. 268-287; 1640 narhındaki bilgilerin tamamı bu eserden alınarak, tablolastırılmıştır.

⁴³⁴ İŞS, 2/36, vr. 248b-252a, 25 Ra.1092/14 Nisan 1681. Bu tarihte ücret tesbitinin gerekçeleri şöyledir: İstanbul kâdısı fâdiletlü Efendi hadretleri defter-i mezbûr düstûr-ı 'amel olmak için sicill-i mahtûzda dâbt ve mücebince 'âmil olup hilâfından ıhtıraz üzere olmaları için Kayıkçılar kethüdâsına tenbih ve te'kid eylesin fi selh-i L. sene 92. İstanbul ve Eyûb ve Galata ve Üskûdar iskelelerinde olan kayıkçı tâyifesi kayıklarına binen kimesnelerden ecr-i müşillerinden ziyâde ücret taleb ve 'ibâdullahı rencide etmeleriyle tâyife-i mezbûreniñ narhları teccid olunmak bâbında fermân-ı 'âlî şâdir olmağın imtişâlen lehu zikr-i âti iskelelerden bir gün ahşâma degin veyâhûd bir mekândan mahall-i âhara nakl için dutulan beş çifte ve dört çifte ve üç çifte ve iki çifte ve piyâde kayıklara kendi iskelelerinden nakledecekleri mahalle nisbetle ta'yin olunan ecr-i müşil defteridir ki zikr ve tafsil olunur.

⁴³⁵ İŞS, 1/201, vr. 141b-143a. 6 M.1230/19 Aralık 1814. 1814'de kayıkçılar için yeni ücret tesbitinin gerekçeleri ve takip olunan süreç İstanbul kadısına yazılan fermanla belirlenmiştir: "Bâ-şahh-ı âlî, İstanbul kâdısı fâdiletlü Efendi, Bogaziçi ve mahall-i sâirede vâkı' iskelelerde olan piyâde kayıklara tahammülünden ziyâde müşteri alınmamak ve fiy'at-ı mu'tedileden aşırı kayık parası mu'tâlebesiyle 'ibâdullah idrâr kılınmamak husûsları bundan âkdem nizâma rabt olunmuş ve iktidâ edenlere tenbih ve te'kid kılınmış iken bir müddetden beru bakılamayarak her iskelede bulunan kayıkçılar diledikleri gibi kayıklarına müşteri almakda ve ziyâde ücret mu'tâlebesiyle 'ibâdullahı iz'âc ve idrâr etmekde olduklarından fimâ ba'd bu husûsuñ bir taht-ı râbıtaya idhâl ve tevşikiyle Dersa'âdet ve Bilâd-ı şelâse sekenesiniñ istihsâl-i âsâyiş ve himâyetlerine i'tinâ olunması husûsuna irâde-i seniyye ta'alluk etmiş ve hadd-i i'tidâle tatbik ve bi'l-cümle iskeleleriñ mesâfesine göre fiy'at takdiriyle 'ale't-tafsil bir kıt'a defter tertib ve tanzim ve birer 'aynı taraflarına tasitir ve terkim olunarak keyfiyet Üskûdâr ve Galata ve Havâss-ı refi'a kâdıları fâdiletlü efendilere ve 'izzetlü Yeñiçeri Ağası ve Bostancıbaşı Aga'ya başka başka beyâd üzerine fermân-ı âlî işdâriyle tenbih olunmuş ve defter-i mezkûruñ bir 'aynı dahî işbu fermân-ı 'âlî'ye merbûten tarafınıza gönderilmiş olmağla imdi fimâ ba'd Bogaziçinde ve mahall-i sâirede vâkı' bi'l-cümle kayıkçılar kayıklarına aldıkları müşteriyi zikr olunan defterde 'ale'l-infirâd beyân olunduğu mikdâr alub ziyâde âdem aldırılmamak ve mesâfesine göre ta'yin olunan fiy'atdan mâ'adâ bir akça mu'tâlebe etdirilmemek husûslarını siz dahî lâzım gelenlere ber-vech-i ekid tenbihe ve hilâf-ı hareket ederi olur ise o makûleleriñ icrâ-yı te'diblerinde dakika fevt olunmayacağını tebyin ve tefhime mübâderet birle nizâm-ı mezkûruñ istikrârına 'ale'd-devâm nezâret ve dikkat eylesiniz deyu fi 6 M. sene 230."

alabileceği azami müşteri sayısını ve kayığın alabileceği müşteri sayısı ile orantılı olarak toplam ücretini göstermektedir.

1814 tarihinden sonra da ücretler üzerine muhtelif bilgiler bulunmaktadır.

1844 yılındaki ücretler de mesafeye göre değişmektedir. Liman içinde, bir çifte kayığın ücretleri tesbit olunan güzergahlarda yarım kuruş ile iki kuruş arasında değişmektedir. Balıkpazarı'ndan diğer Balıkpazarına direk dolmuş ücreti yarım kuruştur(takriben bir penny). Yalnız kayıkçıların düzenli rotalarından sapmaları halinde bu ücretin iki katı istenmektedir⁴³⁶. Üsküdar'a üç, Kağıthane'ye beş Kadıköy ve Ortaköy'e ise üçbuçuk kuruştur. İki çifte olanları iki yaklaşık iki katı olarak hesaplanabilir. İki çifte bir kayık bütün gün kiralanırsa ücretin dışında daima istenen bahşişle otuzbeş, kırk kuruş ödenmektedir. Üç çifte olanlar ise yaklaşık üç katına malolur. İki çifte bir kayık bir ay boyunca 600 kuruşa kiralanabilip, adamlarından her birine de günlük on kuruştan fazla verilmektedir. Ancak bunlar, kayığın döşenmesi, onarımı ve kayığın gece çekileceği yerden de sorumludurlar⁴³⁷.

1850'lerde İstanbul ve Büyükdere arasında işleyen birden fazla pazar kayığı bulunmaktadır. Bu otobüs tipi kayıklar yolcularını İstanbul'dan Boğaz'ın sonuna kadar adam başına en fazla o dönemin iki İngiliz pennysi yapan 30 para gibi mutedil bir ücretle taşımaktadır. Dışarda küpeşte kenarında duranlar 10 para daha ucuza seyahat edebilmektedir⁴³⁸.

Kayıkçıların son döneminde ise ücretleri şöyledir: İstanbul rıhtımına kıçtan bağlı olan vapurlara girecek ve bunlardan çıkacak olan yolculardan zenbıl, ekmek sepeti ve testi gibi hafif eşyası olanlar eşyalarıyla beraber sandal ve kayıklara her kişi için kırkar para ve bavul, sandık ve yatak gibi ağır eşyası olanlar her biri için ayrıca kırkar para ücret ödeyecektir⁴³⁹.

Galata yolcu salonu açığından köprüye kadar uzanan mesafe üzerindeki şamandıralarda bulunan vapurlara rıhtımlardan binerek gidecek olan veya bu vapurlardan gümrük salonlarına çıkacak olan yolculardan herbiri hafif eşyasıyla birlikte ikişer kuruş sandık, yatak, bavul gibi ağır eşyası olanlar bunların her parçası için ayrıca kırkar para ücret ödeyeceklerdir⁴⁴⁰.

⁴³⁶ White, a.g.e., c. I, s. 36

⁴³⁷ a.g.e., c. I, s. 52, 53

⁴³⁸ Pardoe, a.g.e., s. 230

⁴³⁹ Ergin, a.g.e., c. II, s. 650

⁴⁴⁰ a.g.e., c. II, s. 650

Galata yolcu salonu açığından Kabataş önlerine kadar uzanan mesafedeki şamandıralarda bulunan vapurlara rıhtımlardan gidecek ve bu vapurlardan çıkacak yolcuların her biri hafif eşyasıyla birlikte yüzer para, ağır eşyanın her parçası içinse kırkar para ücret vereceklerdir. Çocuklardan ayrıca ücret alınmayacaktır⁴⁴¹.

f) Çeşitli asırlarda dolmuş türü yolculuk ücretleri mukayesesi

İstanbul'da deniz yolları yolcu ücretlerinin ekonomik yapıyla paralel olarak tabii bir artış gösterdiği görülmektedir. Ancak daha öncede bahsedildiği gibi tesbit ve tayin olunan ücretlerin her zaman uygulanmadığı, zaman zaman yolculardan fazla ücret talep edildiği gözönünde tutulmalıdır. Ayrıca sikke tashihleri de gözardı edilmemesi gerekli bir husustur.

İstanbul-Üsküdar

1563	0,5
1564	0,5
1587	0,5
1600	1
1640	1
1681	2*(Mukayese ile tahmin edilmiştir)
1814	5 (10 kat artmış)

İstanbul-Beşiktaş (dolmuş)

1579	0,5 akça
1600	1
1640	1
1681	1,5 veya 2 akça (tahmini)
1726	2 akça
1814	5 akça (10 kat artmış)

İstanbul-Eyüp

1579	0,5 akça
1600	0,5
1814	4 (8 kat artmış)

İstanbul-Kasımpaşa

1579	1 pul
1600	2 pul
1640	0,5
1814	3 (12 kat artmış)

⁴⁴¹ a.g.e., c. II, s. 650, 651

Örneklerde de görüldüğü gibi mevcut ücretler yalın olarak ele alındığında, 1563-1814 yılları arasındaki 251 sene sonunda, kayıkçılık ücretlerinin ortalama on kat arttığı görülmektedir.

3. Ücretlerin ayrı ayrı her iskeleye dağılımıyla ilgili tablolar

a) 1563-1579-1592 yıllarında pereme ile yolcu taşıma ücretleri

İskeleler	2 kürek	4 kürek	6 kürek	Dolmuş	başka
Muhtesibçardağı-Eyüp	3	4	5	0.5	
Muhtesibçardağı-Sütlüce	3				
Unkaparı-Sütlüce	3				
Muhtesibçardağı-Hasköy		3	4	0.5	
Unkaparı-Hasköy		3	4	0.5	
Yemiş isk.-Okmeydanı isk.		2	4		
Fenerkapı-Azapkapı		1		1 pul	
Unkaparı-Kasımpaşa		1		1 pul	
Azapkapı-Unkaparı					
Muhtesibçardağı-Yağkaparı		0.5		1 mn	2 pul
Balıkpazarı-Galata				2 mn	0.5
Balıkpazarı-Tophane	0.5	1	2		
Fındıklı-Yemiş isk.		2			
Balıkpazarı-Beşiktaş		3	4	0.5	
Balıkpazarı-Ortaköy		5	6		
Balıkpazarı-Kuruçeşme		6	7	0.5	
Balıkpazarı-Yenihisar	8	10	15		
Balıkpazarı-Istinye		20	25		
Balıkpazarı-Üsküdar	6*	8*	10**	0.5	
Bir gün seyre giden yemekli		20	30		
Bir gün. yemeksiz***		30	40		

Yemiş iskelesinden Kağıthane'ye deniz sakın olursa 10, olmazsa 15 akça

* Varıp gelmeğe

** Başka giden, (yalnız giden)

*** Kayıkçıya yemek verilip, verilmemesine göre ücret değişmektedir.

mn: Mangır olup, mangır ve pul'un dışındaki ücretlerin birimi akçadır.

b) 1600 senesi (15 Eylül 1600/6 Rebiülevvel 1009) narahına göre pereme ile yolcu taşıma ücretleri

Emin ve Yemiş iskelesi'nden	Başka, yalnız giden			Dolmuş	
	1 çifte	2 çifte	3 çifte	Ücret	Yolcu
Galata, Yağkaparı, Kürkçükapısı	0,5	1	2	2mn	
Tophane'ye	2	4	6	0,5	10
Fındıklı'ya	3	5	7		
Beşiktaş	4	6	8	1	8
Ortaköy	5	7	9		
Kuruçeşme	6	9	12	1	10, 12
Arnavudkoy	7	10	13		
Rumelihisarı	12	18	24		
İstinye		26	36		
Emin iskelesi'nden					
Üsküdar'a (Üsk. kayıklarıyla)			15	1	*
Kadıköy			19		
Ahırkapısı			19		
İstavros ve Çengelköy	7	10	14		
Anadoluhisarı	13	19	25	2	
Kanlıca	14	20	26		
Akbaba isk.	22	30	40		
Kasımpaşa	1	2	3	2 pul	
Meyyit isk.		7			
Hasköy	3	5	7		
Sütlüce	4	6	8		
Kağıthane	6	10			
Balatkapısı	3	4	6	0,5	

Eyüp isk.	3	5	6	0,5	16
Cibali'den					
Kasımpaşa, Azap ve Kürkçükapı	1	2	3		
Okmeydanı	3	5	7		
Eyüp	3	5	7		
Fenerkapısı'ndan					
Azapkapısı ve Kasımpaşa	1	2	3	2pul	
Balat iskelesi'nden					
Yemiş isk.	2	4	6	0.5	
Hasköy	0.5	1	2	2pul	
Okmeydanı ve Meyyit iskelesi'ne	2		6		

Bu tabloda mn. mangırı ifade edip, yanında para birimi bulunmayaların birimi akçadır.

Peremelerin kürek sayıları ise aynı anlama gelen farklı kelimelerle ifade edilmektedir. Buna göre; yalnız kürek ve bir oturak bir çifte, çifte kürek ve iki oturak iki çifte, altı kürek, üç oturak ve üç çifteli üç çifte kayıklar için kullanılmaktadır.

*Emin isk.'den Üsküdar'a dolmuş olarak giden Üsküdar kayıklarının bir çiftesi altı yolcu alıp 6 akça, iki çiftesi on yolcu alıp 10 akça, üç çiftesi onsekiz yolcu alıp 18 akça alacaktır. Dolayısıyla bir kişinin dolmuş ücreti 1 akçadır.

Unkapanı'ndan Boğaz'a doğru giden kimse, Emin iskelesinden Boğaz'a doğru giden kimseler hangi iskeleye ne kadar ücret ödüyorsa bu ücretin birer akça fazlasını verecektir. Aynı şekilde Cibali ve Ayakapı'dan gidenler ikişer akça, Balat iskelesi'nden gidenler üçer akça fazla ücret vereceklerdir.

Birgün kalmak şartıyla Emin iskelesi'nden

İstinye'den yukarı Boğaz'a gidenlere 50 akça

Yoros ve yukarı Boğaz'a gidenlere 50 akça

Kağıthane'ye gidenlere 40 akça ücret tayin olunmuştur.

Ücretleri tayin olunan kayıkların tümü pereme olup, pazar kayıklarını içermemektedir.

Kayıklarda kullanılan malzemelerden üstüğü ve ziftin vukiyyesine 4'er akça, küreğin tanesine ise 25 akça fiyat belirlenmiştir.

c) 1640 senesinde pereme ve kayık ile yolcu taşıma ücretleri

İki, dört ve altı kürekli yilandili pereme ücretleri

Bahçekapısından	2 kürek	4 kürek	6 kürek
Balıkpazarı'na	1	2	-
Odunkapısı'na	1,5	3	-
Unkaparı	2	4	6
Cıbalı	2,5	6	9
Fener	3	8	12
Balat	3,5	10	15
Eyüp kapısına(Ayvansaray)	4	12	18
Eyüb'e	5	14	20
Kağıthane	8	22	32
Sütlüce	5	14	20
Hasköy	4	12	17
Şahkulu iskelesi	3,5	10	14
Tersane ve Kasımpaşa	3	8	11
Tersane'de Meyyit iskelesine	2,5	-	-
Azapkapısı	2+1mn	6	8
Yağkaparı ve Kürkçükapısı	2	-	-
Yağkaparı	-	4	6
Kurşunlumahzen	1	-	-
Hinzirkapısı	1,5	-	-
Tophane	2	6	10
Fındıklı	2,5	8	13
Beşiktaş	3	10	16
Ortaköy	4	12	19
Kuruçeşme	5	14	22
Arnavutköy	6	16	25
Kayalar	7	18	28
Rumelihisarı	8	20	31

Rahman akıntısı	9	22	33
İstinye	10	24	36
Yeniköy	11	30	38
Tarabya	12	32	43
Büyükdere	14	36	47
Sarıyar	16	38	50
Yenihisar	18	40	55
Poyraz limanı	-	55	80
Kavak	20	42	60
Beykoz	16	32	39
İncirli	15	24	36
Kanlıcağ	12	22	34
Anadoluhisarı	10	21	32
Kandilli	-	18	30
Çengelköy	6	14	25
İstavroz	5	11	22
Kuzguncuk	-	10	20
Üsküdar	4	8	18
Salacak	4,5	9	19
Kavak	5	10	20
Haydarpaşa iskelesi	5,5	11	22
Kadıköy	6	12	25
Fenerbahçe	8	16	30
Maltepe	20	40	70
Ahırkapı	2,5	5	7
Çarladıkapı	3,5	7	10
Kumkapı	5	10	13
Yenikapı	6	12	15
Davudpaşa iskelesi	7	14	18
Samatyakapısı	8	16	20

Narlıkapı	9	18	22
Yedikule	10	20	25
Ayastefanos	15	30	40
Eyüp'den Sütlüce'ye	0,5	-	-
Sütlüce'den Eyüb'e	0,5	-	-

mn: Mangır

Tablolarda yer alan ücretlerin birimi akçadır.

Dört ve altı kürek kaba pereme ücretleri

Yemiş iskelesinden	4 kürek	6 kürek
Unkaparı	2	3
Cibali	4	5
Fenerkapısı	6	7
Balat	7	9
Eyüp kapısına (Ayvansaray)	8	10
Eyüb'e	10	12
Kağıthane	15	18
Sütlüce	10	12
Hasköy	8	10
Şahkulu iskelesi	6	8
Tersane ve Kasımpaşa	4	6
Azapkapısı	3	4
Yağkaparı	2	3
Tonuzkapısı	3	-
Tophane	5	6
Fındıklı	7	8
Beşiktaş	9	10
Ortaköy	11	13
Kuruçeşme	13	16
Arnavudköy	15	19

Kayalar	17	21
Rumelihisarı	19	23
Rahman akıntısı	20	25
İstinye	22	28
Yeniköy	24	31
Tarabya	27	34
Büyükdere	30	37
Sarıyar	32	39
Yenihisar	35	42
Poyraz limanı	50	60
Kavak	37	44
Beykoz	25	32
İncirli	23	29
Kanlicağ	21	26
Anadoluhisarı	20	24
Kandilli	18	22
Çengelköy	16	18
İstavroz	14	15
Kuzguncuk	12	12
Üsküdar	10	10
Salacak	11	11
Kavak	12	13
Haydarpaşa iskelesi	13	14
Kadıköy	15	17
Fenerbahçe	20	25
Maltepe	45	55
Bahçekapısı	2	3
Ahırkapı	5	8
Çatladı	7	11
Kumkapı	10	14

Yenikapı	12	17
Davudpaşa	14	20
Samatyakapısı	16	23
Narlıkapı	18	26
Yedikule	20	29
Ayastefanos	30	40

İki, dört ve altı kürek kayık ücretleri

Balıkpazarı-Yemiş iskelesi ve Sebzehane önü'nden	Yalnız kürek kayık	Dört kürek kayık	Altı kürek kayık
Unkapısı	1	2	3
Fenerkapısı'na	2	4	5
Balat	2.5	5	6
Eyüp kapısına (Ayvansaray)	3	6	8
Çömlekçilere	3.5	-	11
Eyübe	4	8	14
Kağıthane	6	14	22
Sütlüce	4	8	14
Hasköy	3.5	6	12
Şahkulu iskelesi	3	5	10
Tersane ve Kasımpaşa	2	4	8
Azapkapısı	1.5	3	6
Yağkapısı ve Kürçükapısı	1	-	4
Yağkapısı'na	-	2	-
Hinzirkapısı	-	3	6
Tophane	2	4	8
Fındıklı	2.5	5	10
Beşiktaş	3	7	13
Ortaköy	4	9	16
Kuruçeşme	5	11	18

Arnavudköy	6	13	21
Kayalar	7	15	24
Rumelihisarı	8	17	27
Rahman akıntısı	8,5	18	28
Baltalimanı'na	9	20	30
İstinye	10	22	33
Yeniköy	11	24	35
Tarabya	12	27	39
Büyükdere	14	30	44
Sarıyar	15	33	47
Yenihisar	17	35	50
Poyraz limanı	25	50	70
Kavak	19	37	53
Beykoz	12	26	40
İncirli	11	24	37
Kanlıcağ	10	21	33
Anadoluhisarı	9	19	30
Göksu'da köprübaşına	-	-	32
Kandilli	8	17	28
Çengelköy	6	15	24
İstavroz	5	13	20
Kuzguncuk	4,5	11	18
Üsküdar	4	10	16
Salacak	5	12	18
Kavak	6	14	21
Haydarpaşa iskelesi	6,5	15	23
Kadıköy	7	16	25
Fenerbahçe	10	26	35
Mahepe	20	50	65
Ahırkapı	3	6	9

Çatladıkapı	3,5	8	12
Kumkapı	4,5	10	15
Yenikapı	5	12	17
Davudpaşa iskelesi	6	14	20
Samatyakapısı	6,5	16	22
Narlıkapı	7	18	25
Yedikule	8	20	28
Ayastefanos	15	30	40
Eyüp-Sütlüce	0,5	-	-
Sütlüce-Eyüp	0,5	-	-

Diğer iskelelerden gidişler

Kumkapı'dan Samatya'ya dolu giden kayıkların iki, dört ve altı küreğinin hepsi kişi başına birer akça almaktadır.

Salt bir ve iki kişi ile giden kayıkların ücretleri

Kumkapı'dan	2 kürek	4 kürek	6 kürek
Samatya'ya	3	6	6
Üsküdar'a	8	15	22
Salacak	7	13	20
Kavak	8	15	22
Haydarpaşa	9	17	25
Kadıköy	10	20	30
Fenerbahçe	15	30	40

Samatya, Davudpaşa ve Yenikapıdan bu yerlere giden kayıklar Kumkapı'dan ne kadar fazlaları varsa ücrete onu ekleyip, fazla alacaklardır.

Çatladıkapı ve Ahırkapısından bu yerlere gidenler ise Kumkapı'ya nisbetle ne miktar noksanları varsa o kadar miktar noksan ücret alacaklardır.

Yalnız dört ve altı kürek pereme İstanbul'dan Kavak'a ve Poyraz Limanı'na narh üzere gidip boş gelirken müşteri bulursa akıntı, poyraz ve yelken ile gelmeleri sebebiyle gittiklerinin yarı miktarı ücret alacaklardır.

Boğaziçi vakıf pazar kayıkları başgun etmediklerinde yolcu başına 1 akça başgun ettiklerinde 3 mangır

Üsküdar kayıkları basgun etmediklerinde yolcu başına 1 akça basgun ettiklerinde 3 mangır

Galata mavnaları basgun etmediklerinde yolcu başına 1 mangır, basgun ettiklerinde iki yolcuya 1 mangır alacaklardır.

İstanbul'dan diğer yerlere kayık ve pereme ile dolmuş ücretleri, (Ücretler yolcu başına alınmaktadır)

Gidilecek yerler	Ücretler
Iskele'den Kasımpaşa'ya ve Balat'a	0.5 akça
Karşıdan karşıya geçirmeye	1 mangır
Yalnız kürek karşıdan karşıya bir kişi geçirmeye	0.5 akça
Tophane'ye	0.5 akça
Fındıklı'ya	3 mangır
Beşiktaş ve Ortaköy'e	1 akça
Kuruçeşme ve Arnavudköyüne	1 akça+1 mangır
Rumelihisarı, İstinye'ye, Yeniköy'e, İncirli'ye, Beykoz'a, Kanlıcağ'a ve Anadoluhisarı'na	1.5 akça
Çengelköyüne ve İstavroz'a	1 akça+1 mangır
Üsküdar'a, Salacak'a ve Kadıköyüne	1 akça
Yeniköy'den yukarı Boğazhisarı'na varınca	2 akça

İstanbul'dan İznikmid'e, Mudanya'ya ve Gelibolu'ya yolculuk ücretleri

İstanbul'dan İznikmid'e, Mudanya'ya ve Gelibolu'ya yevmiye olarak tayin olunan ücretler (akça olarak)

Kayık cinsi/Kürek sayısı	2 kürek	4 kürek	6 kürek
Kaba pereme ile	-	40	60
Kayık ile	20	40	60

Pereme ile gidildiğinde verilecek toplu ücretler

Gidilecek yer	6 kürek	4 kürek
İznikmi'de varıp gelmeye	320 akça	250 akça
Yalnızca varmağa	200	140
Mudanya'ya varıp gelmeye	400	300
Yalnızca varmağa	250	180
Gelibolu'ya varıp gelmeye	500	360
Yalnızca varmağa	300	200

Kayıkların alabilecekleri yolcu sayısı

Kumkapı ve Samatya kayıklarının yalnız küreğine dört, dört ve altı küreğine sekiz kişiden fazla yolcu alınmayacaktır.

Üsküdar'ın altı kürek onbeş zira kayığına yaz aylarında otuz ve kışın iki kürek daha ilavesiyle yirmidört kişiden fazla alınmayacaktır.

Altı kürek onüç arşın kayığına yazın yirmibeş, kışın yirmiden fazla yolcu alınmayacaktır.

Dört kürek oniki arşın kayığına yazın ondört, kışın onikiden fazla yolcu alınmayacaktır.

Dört kürek dokuz arşın kayığına yalnız kürekde olursa yazın altı ve kışın beş kişiden fazla alınmayacaktır.

Boğaziçinde olan köylerin vakıf pazar kayıkları ise bundan önce aldıkları yolcunun üçde birini alarak kayığı fazla doldurmayacaklardır.

Pereme ve kayıklar Bahçekapısı'ndan Eyüb'e varınca karşıdan karşıya dolu yolcu geçirdiklerinde yalnız kürek üç kişi, dört kürek yedi kişi ve altı kürek pereme oniki kişiden fazla yolcu almayacaktır.

d) 14 Nisan 1681/25 Ra.1092 tarihinde İstanbul'da kayak ile yolcu taşıma ücretleri

İskeleler	Çifteler ve ücretleri (Akça)				
Eminönü ve Bahçekapısı isk.'den	Piya	2	3	4	5
Beykoz, Yeniköy ve İstinye'ye	20	40	60	80	100
Kanlıkak, Anadolu ve Rumelihisarları ve Kağıthane'ye	16	32	48	64	80

Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz, Üsk.Kavak iskelesi'ne	12	24	36	48	60
Üsküdar, Ortaköy ve Samatya'ya	8	16	24	36	40
Beşiktaş, Eyüp, Sötlüce ve Kumkapı'ya	5	10	15	20	25
Mehmedağa, Fındıklı ve Çatladıkapı'ya	4	8	12	15	20
Tophane, Kasımpaşa ve Ahırkapı'ya	3	6	9	12	15
Galata ve Azapkapısı'na	2	4	6	8	10
Yemiş iskelesi veUnkapanı'ndan					
Beykoz, Yeniköy ve İstinye'ye	21	42	63	84	105
Kanlıkak, Anadolu ve Rumelihisarları	17	34	51	68	85
Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz, Üsk.Kavak, Samatya, Kağıthane	13	26	39	52	65
Üsküdar, Ortaköy, Salacak, Davudpaşa	9	18	27	36	45
Beşiktaş, Eyüp, Sötlüce, Kumkapı	7	14	21	28	35
Mehmedağa, Fındıklı, Ahırkapı, Balat	5	10	15	20	25
Tophane, Fener	4	8	12	16	20
Galata ve Kasımpaşa	3	6	9	12	15
Cibali ve Yenikapı'dan					
Beykoz, Yeniköy ve İstinye'ye	22	44	66	88	110
Kanlıkak, Anadolu ve Rumelihisarları	18	36	54	72	90
Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz, Samatya, Kağıthane	14	28	42	56	70
Üsküdar ve Ortaköy'e	10	20	30	40	50
Beşiktaş ve Kumkapı'ya	7	14	21	28	35
Tophane ve Ahırkapı'ya	5	10	15	20	25
Galata ve Şahkulu'ya	3	6	9	12	15
Balat ve Fener iskelelerinden					
Beykoz, Yeniköy ve İstinye'ye	23	46	69	92	115
Kanlıkak, Anadolu ve Rumelihisarları	19	38	57	76	95
Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz, Samatya	15	30	45	60	75
Üsküdar, Ortaköy, Davudpaşa	11	22	33	44	55

Beşiktaş, Kumkapı, Kağıthane	8	16	24	32	40
Mehmedağa, Fındıklı, Ahırkapı	6	12	18	24	30
Galata, Bahçekapısı, Eminönü	5	10	15	20	25
Kasımpaşa, Sütluce, Eyüp, Cibali	3	6	9	12	15
Eyüp'den					
Beykoz, Yeniköy ve İstinye'ye	24	48	72	96	120
Kanlıcak, Anadolu ve Rumelihisarları	20	40	60	80	100
Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz, Samatya	16	32	48	64	80
Üsküdar, Ortaköy	12	24	36	48	60
Beşiktaş, Kumkapı	9	18	27	36	45
Fındıklı, Ahırkapı, Kağıthane	8	16	24	32	40
Galata, Bahçekapısı, Eminönü	5	10	15	20	25
Kasımpaşa, Cibali	4	8	12	16	20
Ahırkapı'dan	Piya	2çifte	3çifte	4çifte	5çifte
Beykoz, Yeniköy ve İstinye'ye	20	40	60	80	100
Kanlıcak, Anadolu ve Rumelihisarları ve Kağıthane'ye	16	32	48	64	80
Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz, Eyüp, Sütluce	10	20	30	40	50
Üsküdar ve Beşiktaş	8	16	24	32	40
Mehmedağa, Fındıklı, Fener	6	12	18	24	30
Tophane, Yemiş	5	10	15	20	25
Bahçekapı, Davudpaşa	4	8	12	16	20
Kumkapı'dan					
Beykoz, Yeniköy, İstinye, Kağıthane	22	44	66	88	110
Kanlıcak, Anadolu ve Rumelihisarları ve Kağıthane'ye	18	36	54	72	90
Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz	12	24	36	48	60
Ortaköy, Sütluce	11	22	33	44	55
Üsküdar, Beşiktaş, Balat	8	16	24	32	40
Mehmedağa, Fındıklı, Cibali, Kasımpaşa	7	14	21	28	35
Tophane ve Azapkapısı	4	8	12	16	20

Davudpaşa'dan					
Beykoz, Yeniköy, İstinye, Kağıthane	24	48	72	96	120
Kanlıcak, Anadolu ve Rumelihisarları	20	40	60	80	100
Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz	16	32	48	64	80
Üsküdar, Ortaköy, Eyüp, Söğütözü	12	24	36	48	60
Beşiktaş, Balat	11	22	33	44	55
Mehmedağa, Fındıklı, Cibali, Kasımpaşa	9	18	27	36	45
Tophane, Galata, Eminönü	6	12	18	24	30
Samatya ve Narlıkapı'dan					
Beykoz, Yeniköy, İstinye, Kağıthane	25	50	75	100	125
Kanlıcak, Anadolu ve Rumelihisarları	21	42	63	84	105
Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz	16	32	48	64	80
Üsküdar, Ortaköy	14	28	42	56	70
Beşiktaş, Kasımpaşa	12	24	36	48	60
Mehmedağa, Fındıklı	9	18	27	36	45
Tophane, Galata, Eminönü	8	16	24	32	40
Kasımpaşa'dan					
Beykoz, Yeniköy, İstinye	21	42	63	84	105
Kanlıcak, Anadolu ve Rumelihisarları	17	34	51	68	85
Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz, Samatya, Kağıthane	12	24	36	48	60
Üsküdar, Ortaköy, Davudpaşa	9	18	27	36	45
Beşiktaş, Kumkapı	7	14	21	28	35
Mehmedağa, Fındıklı, Ahırkapı	6	12	18	24	30
Tophane, Eyüp	4	8	12	16	20
Bahçekapı, Eminönü	3	6	9	12	15
Galata'dan					
Beykoz, Yeniköy, İstinye	18	36	54	72	90
Kanlıcak, Anadolu ve Rumelihisarları	14	28	42	56	70
Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz, Kağıthane	10	20	30	40	50

Üsküdar, Ortaköy, Samatya	6	12	18	24	30
Beşiktaş, Kumkapı, Eyüp	5	10	15	20	25
Tophane, Kasımpaşa, Cıbalı	3	6	9	12	15
Bahçekapı, Eminönü	1	3	5	7	9
Tophane'den*	Piya	2 çifte	3 çifte	4 çifte	5 çifte
Beykoz, Yeniköy, İstinye	16	32	48	64	80
Kanlıcak, Anadolu ve Rumelihisarları, Kağıthane	12	24	36	48	60
Kuruçeşme, Çengelköy, İstavroz, Eyüp	8	16	24	32	40
Üsküdar, Ortaköy	4	8	12	16	20
Beşiktaş, Ahırkapı ve Unkaparı	3	6	9	12	15
Galata ve Eminönü	2	4	6	8	10
Beşiktaş*					
Beykoz, Yeniköy, İstinye, Kağıthane	14	28	42	56	70
Kanlıcak, Anadolu ve Rumelihisarları	10	20	30	40	50
Eyüp, Sötlüce, Davudpaşa	8	16	24	32	40
İstavroz, Çengelköy, Ahırkapı, Kasımpaşa, Cıbalı	6	12	18	24	30
Galata, Bahçekapı, Eminönü	4	8	12	16	20
Ortaköy ve Tophane	3	6	9	12	15
Üsküdar'dan					
Beykoz, Yeniköy, İstinye	14	28	42	56	70
Kanlıcak, Anadolu ve Rumelihisarları, Eyüp, Sötlüce	10	20	30	40	50
Kasımpaşa(üstü çizilmiş), Cıbalı	8	16	24	32	40
Kuruçeşme, Bahçekapı, Eminönü, Ahırkapı	6	12	18	24	30
İstavroz, Ortaköy, Beşiktaş	4	8	12	16	20
Tophane, Mehmedağa, Fındıklı	3	6	9	12	15
Bir gün akşama kadar tutulan kayıklar	35	67	100	135	165

Piya: Piyade, bu tabloda iki kürekli kayak:

2 Çifte: dört kürekli kayak, çifte kürek sayısını belirtip her çifte iki küreğe karşılıktır.

* Belgenin aslında bu iki iskeledeki bilgilerde karışıklık bulunduğundan Tophane iskelesinden diğer iskelelere gidiş ücretlerinin bulunduğu kısımda Tophane'nin de bulunması ve belgede de yanlışlığa işaret ettiği sanılan bir çizginin diğer iskeleleri göstermesi ve ücret mukayeselerinin de yanlışlığın tesbitini pekiştirmesinden dolayı bu iki iskelede Kanlıca ve daha alt satırlardaki iskelelerden başlayarak Tophane'dekiler Beşiktaş'a, Beşiktaş'takiler Tophane kısmına yazılmıştır.

Belgenin sonundaki açıklamaya göre, bir kayıkçının yevmiyesi 30 akça ve kayık payına 15 akça takdir olduğu gözönüne alınırsa, bir gün akşama kadar tutulan altı çiftinin ücreti 195 akça, yedi çiftinin ücreti ise 225 akça olmalıdır.

**e) 19 Aralık 1814/6 M.1230 tarihinde İstanbul'da kayık
ile yolcu taşıma ücretleri**

İskeleler	1 çifte piyade			2 çifte piyade		
	a	b	c	a	b	c
Eyüp isk.'den Yemiş isk.'ne	4	5	20	4	8	32
Defterdar isk.'den Yemiş iskelesi'ne	4	5	20	4	8	32
Balat-İstanbul Balıkpazarı	3	5	15	3	8	24
Fener-İst. Balıkpazarı	3	6	18			
Cıbalı-Kasımpaşa	2	5	10			
Kapan-ı dakik-Kasımpaşa	2	5	10			
Odunkapısı-Fener	3	5	15			
Çardakönü-Kasımpaşa	2	5	10			
Hasır-Mirgun ve Yuşa tarafına				15	10	150
Balıkpazarı-Karaköy	1	4	4			
Bitişigindeki isk-Galata Balıkpazarı	1	4	4			
Diğer Balıkpazarından-Tophane'ye	2	6	12	2	10	20
Balıkpazarından-Beşiktaş'a				5	10	50
İstanbul Ağası-Üsküdar				5	10	50
Ahırkapı, Çatladıkapi-Kadıköy				5	10	50
Kumkapı-Samatya	3	13	39			

Yenikapı-Samatya	3	8	24			
Samatya-Kumkapı	3	13	39			
Kadıköy-Vezir isk.				5	12	60
Harem-Vezir				5	10	50
Ayazma-İstanbul	5	5	25	5	8	40
Balaban-İstanbul				5	10	50
Üsküdar Büyük isk.-İstanbul				5	10	50
Kuzguncuk-İstanbul	5	5	25	5	10	50
Beylerbeyi-İstanbul				10	8	80
Çengelköy-İstanbul				10	8	80
Kandilli-İstanbul				10	8	80
Anadoluhisarı-İstanbul				10	8	80
Mirgun-İstanbul				12	10	120
Rumelihisarı-İstanbul				10	10	100
Bebek-İstanbul				10	8	80
Arnavudköy-İstanbul				10	8	80
Kuruçeşme-İstanbul				10	8	80
Ortaköy-İstanbul				5	10	50
Beşiktaş-İstanbul				5	10	50
Dolmabahçe-İstanbul				5	8	40
Salıpazarı-İstanbul				2	10	20
Tophane-İstanbul	2	5	10	2	10	20
Karaköy-İstanbul	1	4	4			
Galata Balıkpazarı-İstanbul	1	4	4			
Eskiyağkapısı-İstanbul	1	4	4			
Azap ve Kürkcükapı-İstanbul	1	4	4			
Kasımpaşa-İstanbul	3	6	18	3	10	30
Eski Balıkpazarı-Hasköy	3	6	18			

Bu tabloda kayıklar bir ve iki çifte olduğundan öncelikle bir ve iki çifte kayıklar için iki ana sütun açılmıştır. Alt sütunlarda yer alan

a: Bir tek müşterinin vereceği ücreti

b: Kayığın alabileceği azami müşteri sayısını

c: Kayığın alabileceği müşteri sayısı ile orantılı olarak toplam ücretini göstermektedir.

Fiyatları gösterilen bir ve iki çifteler dışında sadece, Üsküdar Büyük iskele'den İstanbul'a işleyen dört çifte fiyatı verilmiştir. Buna göre dört çifte bir kayığın alabileceği yolcu sayısı 16, bir yolcunun vereceği ücret 5 akça ve kayıkçının alacağı toplam ücret ise 80 akçadır.

Yine Üsküdar'dan İstanbul'a işleyen bir ateş kayığının alabileceği yolcu sayısı 25, bir yolcunun vereceği ücret 5 akça ve kayıkçının alacağı toplam ücret ise 125 akçadır.

Sabahdan akşama kadar kiralanan kayıklardan bir çiftenin ücreti iki kuruş, iki çifteninki dört kuruş ve üç çifteninki ise altı kuruşdur

İKİNCİ BÖLÜM

KAYIKLAR VE İSKELELER

A. Kayıklar

1. Kayık kelimesinin menşei ve kullanımı

Deniz taşımacılığında kullanılan bütün vasıtalara, daha çok büyük gemiler için kullanılmakla birlikte, en genel anlamıyla sefine denilmektedir⁴⁴². Daha küçük deniz vasıtalarını ifade eden kayık kelimesi bütün asırlarda kullanılan ve çok genel anlamı olan kaymakdan türeme türkçe⁴⁴³ bir kelimedir. Kayık kelimesinin genel anlamıyla pereme ve piyadeleri de kapsadığı varsayılabilirse de daha dar anlamda önce pereme ve sonra piyadeler devirlerine göre sıradan kayıklardan farklı oldukları için bütün belgelerde kayık kelimesi ile yanyana kullanılmıştır. Ancak ne pereme ne de piyade kayığın belli bir döneme ait isimleri olmamış ve bu vasıtalar kayık olarak değil hep pereme ve piyade olarak isimlendirilmiştir. Belgelerde kayık ve pereme, ya da kayık ve piyade hep birlikte kullanılmaktadır⁴⁴⁴. Sıradan kayıklar her zaman vardır ancak kimi dönemler de mesela onaltıncı ve onyedinci asır için peremeler, onsekizinci asır için piyadeler çok fazla yapıp kullanıldığı için bu isimlere sık rastlanmaktadır. Fakat denizde yüzen kürekli küçük vasıtaların pek çok çeşidinin her dönemde var olduğu ancak bazı asırlarda bazılarının daha fazla kullanılmasından sanki kürekli küçük deniz ulaşım vasıtalarının bir tekamül sürecinde imiş gibi pereme, piyade, sandal şeklinde bir sıralamasının yapılması birinin çok fazla kullanıldığı bir dönemde diğer cins kayıkların kullanılmadığı anlamına gelmemektedir⁴⁴⁵. Nitekim 1677 yılında

⁴⁴² BOA, Cev. Bld. 5581. Dört ve beş çifte piyadeden bahisle, sefineteyn-i mezbureteyn şeklinde kullanılmıştır; BOA. Atık Şikayet 79, s. 59. Bu belgede de piyade denilen sefine şeklinde kullanılmıştır.

⁴⁴³ Şemseddin Sami, " Kâyıık ", Kamus-ı Türki, Dersaadet 1317, s. 1045

⁴⁴⁴ İŞS. 6/26, s. 96, (Bütün asırlar için örnekleri çoğaltmak mümkündür, ancak kayık ve peremenin birlikte kullanılmasında izaha muhtaç başka bir husus daha vardır. Bilindiği gibi, Osmanlı lisanında bazan bir anlam iki farklı kelimeyle ifade edilebilmektedir. Kayık ve pereme veya piyade elbette bu şekilde de kullanılmıştır. Fakat bilerek ve asıl olarak sıradan kayıkları ifade etmek için peremeye birlikte kullanılmıştır.

⁴⁴⁵ İŞS. 6/13, vr. 119b-1, 28 S.930/7 Ocak 1524. Bu dönemde Kartal'da yük taşıyan sandallar ve Kuzguncuk, Çengelköy ve İstavros'da funda sandalları vardır ve peremelerin funda taşınması yasaktır; İŞS. 6/27, vr. 76b-1, 4 Ra.972/10 Ekim 1564 tarihinde de sandal ve peremeler aynı amaçla yolcu taşımacılığında kullanılmaktadır; BOA. Ist. Ah. 3, s. 130, h. 494. Piyadeler ile sandalların aynı yıllarda kullanıldıklarını gösteren Kasım 1751 (1164 Zilhicce) tarihli bu belgede

İstanbul'daki 1366 kayıktan 1314'ü kayık ve 52'si pereme olarak isimlendirilmiştir⁴⁴⁶. Pereme ya da piyadenin farklı olarak kayık kelimesi ile birlikte kullanılması gerçekten bir kavram kargaşasına yol açmıştır⁴⁴⁷. Ancak kayık kelimesinin genel olarak bütün küçük kürekli vasıtalar için kullanılması, her ne kadar peremelerin ya da piyadelerin yanında yer alan kayık cins ya da cinslerinin ne olduklarını tesbit şimdilik mümkün görünmüyorsa da bu kargaşayı önlemek için zorunlu görünmektedir. Bu yüzden bütün bölümlerde kayık kelimesi genel anlamıyla bütün küçük deniz vasıtaları için kullanılmıştır. Ayrıca kayığın peremeden daha büyük bir tekne olduğuna dair bir bilgide kayık ile peremenin şekli olarak farklı vasıtalar olduğunu düşündürmektedir⁴⁴⁸. Nitekim, 1655, 1656 yıllarında Türkiye'de bulunan Thevenot, " kayıklar küçük gemilerdir, peremeler ise çok hafif küçük kayıklardır. eğer bir tarafa daha çok yük konursa kolaylıkla alt üst olabilir " demektedir⁴⁴⁹. Bununla birlikte, kayıkların genel bir sıralaması yapılırken diğer kayıklardan farklı şekilde isimlendirilen pereme ve piyade ile sandal sıralamasının yapılması da kullanıldıkları asırlara uygun düşmektedir.

2. Kayık cinsleri ve kullanım alanları

Kayıklar, kullanıcılarına yahut özel yolcularına göre saltanat kayığı, elçi kayığı gibi sınıflandırılmaktadır. Bilindiği gibi Padişahın hususi kayığı saltanat kayığı adını almakta ve cinsleri arasında en müstesna yeri işgal etmektedir. Elçi kayıkları ise İstanbul'da bulunan çeşitli ülkelerin elçiliklerine mahsus kayıklardır. Osmanlı devlet adamları ve görevlilerinin kayıkları ise bir kaç istisna tutulursa, mesela bostancı kayığı gibi, genellikle çifte sayılarıyla isimlendirilmektedir. Örnek olarak, Sadaret kayığı, Şeyhülislam kayığı gibi isimlendirildiklerine rastlanmamıştır. Ancak, genel olarak Sadrazama, Şeyhülislam'a mahsus kayık şeklinde kullanılmaktadır.

emti'a ve yağ getiren bir kayık Paşa limanı yakınında su almaya başlayınca içindeki emti'a ve yağlar sandallar ile karaya taşınıyor.

⁴⁴⁶ BOA, KK. 7425, s. 2-11

⁴⁴⁷ Gülersoy, Çelik, Kayıklar, İstanbul 1983. Çelik Gülersoy'un bu konudaki görüşleri şöyledir: " Bu durum, kayık sosyal hayattan çekildikten sonra yapılan araştırmalarda, karışıklığa ve bir kavram kargaşasına yol açmış ve ad bolluğu, isim çeşitliliği, bir çok kişiyi yanıltmıştır: Kayıkçı esnafı ve ticari perakende deniz taşımacılığı işleri üstüne ilmi bir araştırma yapmış olan değerli bilgin, merhum Profesör Cengiz Orhonlu bile, tekneleri kategorilere ayırırken, piyadeler ve peremeler'den sonra <Kayıklar> adı altında ayrı bir bölüm açmış ve bunların sayısı üstüne, *ona göre* , istatistikler vermiştir." ; Halbuki Cengiz Orhonlu'nun kayıklar olarak bir bölüm açması arşiv belgelerinde peremenin yanında kayıkların da var olmasından kaynaklanmaktadır, dolayısıyla Cengiz Orhonlu'nun yapıldığı varsayımı tamamen yanlıştır.

⁴⁴⁸ Mantran, Robert. 16. ve 17. yy'da İstanbul'da Gündelik Hayat. (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İstanbul 1991, s. 213

⁴⁴⁹ Thevenot, Jan, 1655-1656'da Türkiye, (çev. Nuray Yıldız), İstanbul 1978, s. 73, 74

Kayıkların kancabaş gibi şekilleri ile üç çifte, beş çifte gibi çifte adetleri bir başka sınıflama çeşidini oluşturmaktadır. Çifte kelimesi yerine oturak kelimesi de kullanılmaktadır⁴⁵⁰.

Bir başka sınıflama ise gördükleri işe göre yapılabilir. Yangınlar için kullanılan ateş kayığı, İstanbul'a Boğaziçi'nden yolcularıyla birlikte küçük çapta mal götürüp mal getiren ve Boğaz'a işleyen pazar kayığı, dalyan kayığı, ağ kayığı,

Kayıkların, taşıdıkları yük ile ilgili olarak odun kayığı, kömür kayığı, kireç kayığı, mezbele kayığı, müskirat kayığı, buz kayığı ve benzeri şekilde taşıdıkları yüke göre bir sınıflaması da mümkündür. İsminden anlaşıldığı gibi bu kayıkların yapılan taşıma yük kapsamında olduğu için ayrıca söz konusu edilmemiştir. Ancak kimi zaman bu yük kayıklarında da çok ilginç yolcular bulunabilmektedir. Mesela, Osmanlı tarihinde kayıklar ile ilgili enteresan bir seyahat buz kayıklarından birisinde gerçekleşmiş ve III. Murad, cülus için İstanbul'a gitmek üzere geldiği Mudanya iskelesi'nde kendisi için gönderilen kadırgayı beklemeye tahammül etmeyerek Münşeât sahibi Feridun Bey'in buz kayığıyla İstanbul'a gelmiştir⁴⁵¹. Yolcu taşımacılığı dışında ticari gayelerle kullanılan bu çeşit kayıklar hakkında arşivlerde oldukça bol malzeme bulunmaktadır.

Pereme ve piyadelerin de yolcu taşımacılığı dışında odun ve kömür nakli⁴⁵², ticari mal nakli⁴⁵³ gibi değişik gayelerle kullanılabildikleri görülmektedir. Peremelerin bazan çok önemli vazifeler ifa ettikleri de olmuştur. Cülus etmek üzere Manisa'dan Üsküdar'a gelen II. Selim, Mirahuru Husrev Ağa'ya " Sen benim kula atımı murassa'ât rahtum ile gereği gibi donadup cevheri yapuk örtüp bir yahşi pereme ile karşı köşke geçürüp bekleyesin, seni anda hazır bulayım " diyerek bir peremeye bindirdiği kıymetli atını, kendisi karşıya vardığında binmesi için hazır olması gerektiğinden önceden göndermiştir⁴⁵⁴.

⁴⁵⁰ Kütükoğlu, Mübahat S., " 1009(1600) tarihli Narh Defterine Göre İstanbul'da Çeşitli Eşya ve Hizmet Fiyatları ", TED, 9, İstanbul 1978, s. 46

⁴⁵¹ Ertuğ, Zeynep Tarım, Osmanlı Devleti'nde XVI. Y.Y. Cülus ve Cenaze Törenleri, İstanbul 1995, s. 67

⁴⁵² BOA, Ist. Ah. 2, s. 273, h. 917, Karataş iskelesi çekeleve reisleri İstanbul'a odun ve kömür naklinin ancak bu iskeleden yapılması gerekirken, Pendik piyadecilerinin Pendik'den kömür yüklediklerini ve bunun eski nizamlarına aykırı olduğunu bildirip şikayet etmektedirler.

⁴⁵³ İŞS., 6/15, vr. 140b-1, 19 R.958/27 Mart 1551, Anadolu'dan mal getiren tüccarın Üsküdar'da ahalinin evlerinde kaldıkları ve gece ile mallarını sandallarla karşıya geçirerek gümrük vergisi ödemediklerinden bahisle, bundan böyle tüccarın evlerde değil hanlarda kalması ve sandalcıların bu malları karşıya geçirmeyerek ancak Üsküdar at gemileri ya da peremeleri ile geçirilmelerine dair Üsküdar kadısına hüküm yazılmıştır; İŞS., 6/142, vr. 28b-1, 8 N.1031/17 Temmuz 1622 tarihli hükümden peremelerin bu tarihte de yük taşımacılığında kullanıldığı anlaşılmaktadır.

⁴⁵⁴ Selaniki Mustafa Efendi, Tarih-i Selaniki, (haz. Mehmet İpşirli), İstanbul 1989, s. 42

Kayıkları umumî (yolcu taşımacılığında kullanılan), hususî ve ticarî kayıklar olarak üç sınıfa ayırmak en kolay yol olarak görünmektedir. Tarih boyunca yolcu taşımacılığında kullanılan kayıklar ise kayık (dar anlamıyla), pereme, piyade, at kayığı, pazar kayığı, dolmacı kayığı, ateş kayığı, piyadenin küçük ve büyük cinsleri ve yağlı kayık olarak sıralanabilir. Bunun dışında, mavnalarla gereğinde yük dışında insan taşımacılığı da yapılabildiği bilinmektedir.

a) Pereme

16. asırda gemi ve kayıkların vasıflarına göre bir sıralamasını yapan ve dönemin alimlerinden olan Gelibolulu Mustafa Ali, bu sıralamayı yaparken 16. asır gemi ve kayıklarının sıralanması üzerine olduğu kadar dönemin ictimai tabakalarını da sıralayarak Osmanlı'da sosyal sınıflar yerine mesleklere göre bir yapılanmanın olduğuna dair kıymetli bilgiler vermektedir ki bu sıralama şöyle yapılmıştır. " Gemi çeşidinin başbuğları ve hepsi bir yere geldikleri zaman kafilbaşları, ünlü padişaha mahsus olan kayıktır. Onun vezirlerinin savaşçıları, beylerinin ve beylerbeyilerinin dövüşçüleri kadırgalar denen yelkeni doruda kullanan yörük ve üstün gemilerdir. Nitekim bunların başkadıları, maarif ve bilim kaynağı ahalisi barçalar ve kalyonlardır. Bunlar şeriatlerin ve yasaların bilimini ve uygulanmasını yüklenen gemilerdir. Ama bu bölüğün silahlı zaimleri ve sipah bölüğüne öncü olan alaybeyleri ve çeribaşları karamürsel denilen gemilerdir. Buna göre küçük kayıklar ve firkateler ve at gemileri denilen sefineler, bölük halkı, yeniçeri ve timar ehli dedikleri askerdir. Nitekim Boğazlar'da işleyen, yani iş gücü ve kazançla uğraşan gemicikler, çarşı ahalisi ve öteki rençberlerdir. Pereme ve sandallar ise reaya ve halkın aşağı tabakası yerinde türlü türlü adamlar demektir⁴⁵⁵."

Gelibolulu'nun biraz da denizden korkusundan olsa gerek, pek emniyetsiz bularak en aşağı sırayı verdiği ve Osmanlı döneminde Boğaz'da kullanılan en eski kayık cinsi olarak bilinen peremeler, gerçekten emniyetli olmayıp, yapıları itibarıyla bir tarafa fazla yük konduğunda kolayca devrilebilecek kayıklardır⁴⁵⁶.

1640 tarihinde peremelerin yilandili ve kaba pereme olarak çeşitlendiği görülmektedir. Yilandili peremeler dört ve altı kürekli olmaktadır. Kaba peremelerin dört ve altı kürekli vardır. Sadece pereme denilenlerin ise iki, dört ve altı kürekli

⁴⁵⁵ Gelibolulu Mustafa Ali, *Görgü ve Toplum Kuralları Üzerine Ziyafet Sofraları (Mevâidü'n-nefûs fi kavâidil-mecâlis)*, (haz. Orhan Şaik Gökay), İstanbul 1978, s. 188

⁴⁵⁶ Thevenot, a.g.e., s. 73, 74

olup, muhtemelen bunun farklı bir cins olmadığı düşünülebilir. Yine bu dönemde de peremelerin yanında ayrıca kayıklar bulunmaktadır ve iki, dört ve altı küreklidirler⁴⁵⁷.

16. asır sonlarında, peremelerin önceki yapılış tarzlarından farklı olarak uzun ve ensiz yapıldıkları, yeiken kullandıkları ve bu yüzden kazalara sebep oldukları bilinmektedir⁴⁵⁸. Ancak bütün yasaklamalara hatta bu şekilde pereme yapanların küreğe konulacakları uyarısına rağmen peremelerin boylarının daha uzun enlerinin ise daha dar tutulduğu kesindir. Peremecilerin, peremeleri uzun ve ensiz yapmaları ve uzun yıllar bu yapım tarzında direnmeleri, suyla teması az olan ve pek çok seyyahın da belirttiği gibi peremenin suyun üzerinde kayarcasına hızla ilerlemesini mümkün kılan bu yapılış şeklinin kol gücüne dayalı iş yapan peremeciler ve kayıkçılara büyük kolaylık sağlamasından kaynaklanması muhtemeldir. Bu peremelerin çok hızlı oldukları peremelerle kaçanlara kol kayıklarının yetişememesinden de anlaşılmaktadır. 1028 tarihinde böyle uzun bir pereme 1500 akçaya satılmıştır⁴⁵⁹.

Peremelerin 17. asır sonlarına kadar varolduğu tahmin olunmaktadır. 1696 tarihli kürekçi toplanmasına dair fermanda hâlâ kayıkçı, peremeci ve mavnacı esnafı olarak vasıflanılmaktadırlar ve piyadelerden de bahsedilmemektedir⁴⁶⁰.

Kayıkların istiaab haddi hususundaki bilgiler daha ziyade güvenli bir yolculuk için gerekli normal yolcu sayısı ile alakalı olup, istiaab hadlerinin bir hayli aşıldığı bu konuda mevcut şikayetlerden anlaşılmaktadır. Kayıklara alınacak yolcu sayısı, mesafeye, kayıkların kürek sayısına ve mevsime göre değişebilmektedir⁴⁶¹.

1640 tarihinde, kayıkların kürek sayılarına göre istiaab hadleri veya alacakları yolcu sayıları şu şekilde belirlenmiştir.

Kayıkların yalnız küreğine dört, dört ve altı küreğine sekiz kişiden fazla yolcu alınmayacaktır.

Üsküdar'ın altı kürek onbeş zira kayığına yaz aylarında otuz ve kışın iki kürek daha ilavesiyle yirmidört kişiden fazla alınmayacaktır.

⁴⁵⁷ Kütükoğlu, Mübahat S., Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri, İstanbul 1983, s. 268-287

⁴⁵⁸ BOA, MD. 35, s. 341, h. 869; MD. 51, s. 88, h. 272; MD. 58, s. 202, h. 530; MD. 62, s. 72, h. 158; MD. 67, s. 200, h. 490

⁴⁵⁹ İŞS, 1/4, s. 26, h. 179, B.R.1028/27 Mart-5 Nisan 1619, İstanbul mahkemesinde görülen davada satışa konu olan peremeden ilk bahsolunduğunda "iki (teñi ?) uzun mülk peremesini" ibaresinde iki gibi okunan ancak, önce bu şekilde kullanılmakla beraber daha sonraki cümlelerden bu peremenin bir adet olması gerektiği izlenimi edinilmektedir.

⁴⁶⁰ İŞS, 1/22, vr. 188b-1, 19 B.1107/23 Şubat 1696

⁴⁶¹ Kütükoğlu, M., 1640 Tarihli Narh Defteri, s. 282-285

Altı kürek onüç arşın kayığına yazın yirmibeş, kışın yirmiden fazla yolcu alınmayacaktır.

Dört kürek oniki arşın kayığına yazın ondört, kışın onikiden fazla yolcu alınmayacaktır.

Dört kürek dokuz arşın kayığına yalnız kürekde olursa yazın altı ve kışın beş kişiden fazla alınmayacaktır.

Boğaziçinde olan köylerin vakıf pazar kayıkları ise bundan önce aldıkları yolcunun üçde birini alarak kayığı fazla doldurmayacaklardır⁴⁶².

b) Piyade

Piyade kelimesine şimdilik en erken rastlanan tarih 1681 senesi olup bu tarihte kayıkların ücretlerine dair bir belgedeki sıralamada kayıklar, piyade, iki çifte, üç çifte, dört çifte ve beş çifte olarak sıralanmış ve burada piyade iki kürekli kayık anlamında kullanılmıştır⁴⁶³ ki iki kürekli olduğu için diğerlerinin arasında en az ücretle taşıma yapmaktadır. Ayrıca 17. asır sonları ile 18. asırda Fırat nehri üzerinde yapılan taşımacılıkta kullanılan kalite, sandal, açık-ı Tuna gibi vasıtalar arasında da piyade kayığı ismi geçmektedir ve bu piyadenin uzunluğu 13 ziradır⁴⁶⁴. 18. asırla birlikte rağbet bulan piyadeler son dönemlere kadar varlıklarını muhafaza etmişler, ancak sandalların çoğalmaya başlaması ve tercih olunmasıyla yavaş yavaş ortadan kalkmışlardır. 1910 tarihli bir nizamnamede " piyade tabir olunan yük kayıklarının ⁴⁶⁵" ibaresi geçmekte ve artık piyadelerin 19. asırdaki zerafet simgesi konumundan yük kayığı konumuna düştüğünü göstermektedir.

Bu kayıkların, baş ve kış tarafları oldukça uzundur ve zarif bir şekilde kavislenmektedir ve bu yüzden suya sadece bir noktada dokunuyormuş gibi görünmektedirler, çok hafif malzeme kullanılarak yapıp, kürekleri akgürgendendir. Deniz yüzeyinde çok az yer kapladıklarından çok hızlı gidebilmektedirler, ve taşınan yolcu sayısı genellikle bir veya iki olmaktadır⁴⁶⁶.

Piyadelerin ince, uzun ve çok narin olduğunu ve çabuk devrilebildiklerini ifade eden pek çok şey söylenmiştir. Bunlardan biri bu kayıkların, el kadar kalın, balık

⁴⁶² aynı yer

⁴⁶³ İŞS, 2/36, vr. 248b-252a, 25 Ra.1092/14 Nisan 1681

⁴⁶⁴ Orhonlu, Cengiz-İşksal, Turgut. " Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Diele ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat ", TD. 17-18, İstanbul 1963, s. 85, 86

⁴⁶⁵ Ergin, Osman Nuri, Mecelle-i Umur-ı Belediye, Dersaadet 1330, c. II, s. 650

⁴⁶⁶ Walsh, Robert, A Residence at Constantinople, During A Period Including The Commencement, Progress, and Termination of The Greek and Turkish Revolutions, London 1838, c. I, s. 237

biçiminde⁴⁶⁷ olduğu şeklindedir. 1844'de kayıklara alışık olmayanların, hatta biraz deneyimi olanların bile bu narin kayıklara girişte ve iki kişiden fazla binildiğinde oturmada zahmet çektiği ve limanı geçişin de riskli olduğu ve yolculuk esnasında vücudu hareket ettirmemek gerektiği söylenmektedir⁴⁶⁸.

Bununla birlikte, istisnasız olarak bütün yabancılar bu kayıkları pek beğenmekte ve her biri zerafetinden ve Saltanat kayığından, Limanda işleyen umumi kayıklara varıncaya kadar bütün kayıkların çok güzel olduğundan bahsetmektedir⁴⁶⁹. Ayrıca, bunların Avrupa'nın en hızlı giden kayıkları olduğu kanaati vardır⁴⁷⁰.

Kayıkların iskeleti, derinliği 1 inçten (2.54 cm) fazla olmayan bir omurgadan çıkan hafif meşe kirişlerden teşekkül eder. Kayık içten ve dıştan birbirine tam uyan ve böylece mükemmel bir düz zemin oluşturan ince akgürgen(kayın) ağacından parçalarla kaplanmıştır. Genellikle bir çiftelerin dış kısmı siyaha boyanıp diğerleri sadece yağlanıp, verniklenmiştir. İçerisi boyanmamıştır. Kayığın arkasında, hem hizmetçilerin oturmasına hemde dolap olarak kullanılmaya yarayan bir kısım bulunmaktadır⁴⁷¹.

Kürekler hiçbir zaman boyanmamakta, yuvarlak ve düz olmaktadır. Ancak elle tutulan yerden ucuna kadar eşit kalınlıkta değildir. Kürek palaları yassı olup gittikçe artan bir genişlikle balık kuyruğuna benzer bir şekil alarak son bulmaktadır⁴⁷².

18. asır sonlarında, hafif ve hızlı olan halk kayıkları iki yahut üç çiftedir ve hepsi de hemen hemen birbirine benzemektedir⁴⁷³.

19. asırda da kayıkların kürek sayıları ve büyüklükleri bölgelere göre farklılık göstermektedir. Tophane'nin batı tarafında limanda sefer yapanlar birkaç istisna dışında bir çiftedir. Zaten daha büyük kayıklar kalabalık yanaşma yerlerinde sıkıntıya sebep olacaktır. Tophane ve karşıda Bahçekapısı'nda olanlar çoğunlukla iki çiftedir. Üç çifte ise genellikle rütbeli özel şahıslara mahsustur ancak önceden konuşularak bu sınıf kayıklar hem Tophane hem de Galata'da kiralanabilmektedir. Üç kişiden fazla olan gruplarla Boğaz'a doğru veya Saray'ın tam güneyinde yer alan Fenerburnu'na bir yolculuk yapılmak istendiğinde bu kayıkların kullanılması zorunludur. Uygun havalarda Prenses Adaları'nı ziyaret için dört kürekli, omurgalı, dümenli ve dümencisi

⁴⁶⁷ Nerval, Gerard de, *Muhteşem İstanbul*, (çev. Refik Özdek), İstanbul 1974, s. 63

⁴⁶⁸ White, Charles, *Three Years in Constantinople or Domestic Manners of The Turks in 1844*, London 1846, c. I, s. 35

⁴⁶⁹ Pardoe, Miss, *The City of The Sultan*, London 1854, s. 228

⁴⁷⁰ Eton, W., *A Survey of The Turkish Empire*, London 1799, s. 229

⁴⁷¹ White, a.g.e., c. I, s. 37

⁴⁷² a.g.e., c. I, s. 38

⁴⁷³ D'ohsson, M. de M., *18. Yüzyıl Türkiye'sinde Örf ve Adetler*, (çev. Zehra Yüksel), trz., s. 124

olan daha büyük bir kayık kiralamak gerekmektedir. Sakin bir havada iki ya da üç kürekli kayıklarla seyahat güvenli ve hızlı olmakla birlikte etrafı karayla çevrili, ani rüzgar değişimlerine ve şiddetli fırtınalara açık bu denizde küçük kayıklar fazla güvenli olmamaktadır⁴⁷⁴.

Yolcu kayıklarına 18. asır sonlarında da 16. asırda peremecilerin kullandığı gibi yelken takılmakta, ancak yelken kayığın devrilmesini kolaylaştırdığından, her yıl pek çok kimse boğulmaktadır⁴⁷⁵.

19. asır ortalarında da havanın iyi olduğu durumlarda yelken kullanılabilmektedir. Yelken havanın iyi olmadığı durumlarda takılmamaktadır. Bu dönemde bazı kayıklara safra konulmadığı için zaten hafif ve ince olan kayık sert bir rüzgarın içine girerse devrilebilmektedir. Kayığın ince oluşu suyu yarmasına ve süratli gitmesine ancak kolayca da devrilmesine yol açmaktadır⁴⁷⁶. Ancak kayıkta yeterince yolcu ağırlığı olduğunda ve yolcuların rüzgar tarafına eğilerek hareketsizce durmaları şartıyla kayıkçılar çok sert havada bile yelken kullanabilmektedir⁴⁷⁷. Piyadelerin bazıları safra kullanmakta ve bu iş için büyük bir mermer parçası bulundurmakta ve içindikilerin tedbirsizce yer değiştirmesiyle bile devrilebilen ince ve zarif kayık böylece emniyete alınmaktadır. Bu ağırlığa rağmen kayıklar yine de son derece hızlı gitmektedir⁴⁷⁸.

Yelken kullanılmaması için tarih boyunca çıkarılan yasaklara rağmen, 1910 tarihinde çıkarılan nizamnamede yelken kullanılmasının yasaklanması kayıkçıların hâlâ yelken kullanmakta ısrar ettiklerini göstermektedir⁴⁷⁹.

Kayığın zeminine halı yayılmakta ve bu halının üzerine, kayığın dip kısmı tarafında minderler konmaktadır⁴⁸⁰. Kürekçiler koyun postu üzerine oturup, umumi kayıkların çoğunda yolcuların rahat etmesi için at kılı bir minder veya küçük bir halı parçası da bulundurulmaktadır⁴⁸¹. Yolcular kayığın dibinde bu halı üzerine bacaklarını toplayarak oturmaktadırlar⁴⁸². Bu kayıklarda daima bir testi su da

⁴⁷⁴ White, a.g.e., c. I, s. 36, 37

⁴⁷⁵ D'ohsson, a.g.e., s. 124

⁴⁷⁶ Larpent, George (James Porter), Turkey Its History and Progress from The Journals and Correspondence of Sir James Porter, London 1854, c. II, s. 403

⁴⁷⁷ Walsh, a.g.e., c. I, s. 239, 240

⁴⁷⁸ Eton, a.g.e., s. 229

⁴⁷⁹ Ergin, a.g.e., c. II, s. 650

⁴⁸⁰ White, a.g.e., c. II, s. 118

⁴⁸¹ a.g.e., c. I, s. 38

⁴⁸² Walsh, a.g.e., c. I, 239

bulunmaktadır⁴⁸³. Kayıklar sahildeki halkalara deri bir gaytanla bağlanmakta ve bu gaytan korumak amacıyla daima yağlanmaktadır⁴⁸⁴.

Piyadelerin son döneminde hususi olanlarına yalı piyadesi umumi olanlarına daha önceleri de söylenildiği gibi iskele piyadesi adı verilmektedir. Bunlar tek, iki ve üç çifte olarak ıhlamur ağacı kerestesinden imal edilip denize temas eden kısmına küherba yağı denilen ve Bebekte Mustafa isimli bir sanatkar tarafından formülü gizli olarak hazırlanan vernik sürülmektedir. Küpeştenin hemen altındaki boya tahtası ise arzu edilen renk ile boyanmaktadır. Küpeşte ile başüstü ise yine küherba verniği ile tıla edilip, kiçüstü düz renkli muşamma ile kapatılmaktadır. İhlamur iç astarları tabii halinde bırakılıp çiğ ve yağmurlardan korumak ve beneklenmesini önlemek için her gün keler ile temizlenmektedir. Keler kürek topaçları ve palalarının temizlenmesinde de kullanılmaktadır⁴⁸⁵.

Pereme ve kayıklardan günümüze bazı örnekler kalmış olup, Fransız Deniz Müzesi'nde sergilenen gemiler ve kayıklar arasında bir pereme ile 19. asırda İstanbul'da yapılmış mavun renkli bir piyade de yer almaktadır⁴⁸⁶.

c) Pazar kayıkları, mavna türü kayıklar ve diğerleri

Mavna genel olarak yük taşımacılığında kullanılan bir taşıttır. 17. asırda, sirke, limon suyu getiren ve at nakleden vasıtalarla mavna denmektedir⁴⁸⁷. Mavnaların tuğla mavnası gibi taşıdıkları yüke göre de isimlendirildikleri bilinmektedir. Pazar kayıkları her ne kadar mavna denilmese de büyüklükleri ve hantalılıkları sebebiyle bu grupta gibi görünmektedir.

İstanbul'da pek çok iskelede yük taşıyan mavnalar bulunmaktadır. Mesela 18. asırda İstanbul Ayazma ve Unkapanı, Galata Eski yağkapanı ve Üsküdar at iskelelerinde mavnacılar olup müstakil kethüdaları bulunmaktadır. Odunkapısı Çöplük iskelesi'nde bulunan kırk adet orta kayığı da mavnacılar zümresindendir⁴⁸⁸.

19. asırda, hususi ve umumi yolcu kayıklarının dışında mavna türü denilebilecek daha büyük ve hantal olan kayıklar vardır ve bazıları dört çifte olup

⁴⁸³ a.g.e., c. II, s. 5

⁴⁸⁴ a.g.e., c. I, 239

⁴⁸⁵ Vada, Abdürrahim Cabir, Boğaziçi Konuşuyor ve Kanlıca Tarihçesi, Yedigün Neşriyatı (1942), s. 49, 50

⁴⁸⁶ Şehsuvaroğlu, Haluk Y., Deniz Tarihimize Ait Makaleler, İstanbul 1965, s. 235-237

⁴⁸⁷ Kömürcüyan, Eremya Çelebi, İstanbul Tarihi, XVII. Asırda İstanbul, (terc. tahşiye, Hrand D. Andreasyan), İstanbul 1952, s. 15

⁴⁸⁸ BOA, Cev. Bld. 6018, 8 M.1179/27 Haziran 1765

Prences Adaları ve Boğaz köylerine seferler yapmaktadır. Bunların beş veya altı çifte olanlarına mavna denip, Üsküdar'la şehir arasında feribot olarak kullanılmaktadır. Hantallığı ve büyük olması sebebiyle bu türe dahil edilebilecek pazar kayıkları ise bulunabilen ilk belgeye göre Kanuni döneminde de kullanılmaktadır. 19. asırda da Haliç ve Boğaz köyleri ve Haliç arasında yolcular ve eşyalarını taşımaktadırlar⁴⁸⁹. Pazar kayıklarında kadınlar kayığın ortasına erkekler ise kıç tarafına olmak üzere ayrı ayrı oturmaktadırlar. Bu asırda pazar kayıkları deniz kıyısında oturup, daha alt sınıftan olanların düğün törenleri için sık sık kiralanmakta ve çiçekler, bayraklar ve mendiller ile süslenen ve ayrıca çalgı takımı tutulan kayıkla gelin götürülmektedir⁴⁹⁰.

Bu pazar kayıkları hem ücret hem de şekil olarak diğer kayıklardan çok farklıdır ve oldukça yavaş gitmektedir. İstanbul ve Büyükdere arasında işleyen birden fazla pazar kayığı bulunmaktadır. Bunlar yolcularını İstanbul'dan Boğaz'ın sonuna kadar adam başına 30 paraya taşımaktadır.

Pazar kayıklarının bir çoğu vakıf malı olup, geliriyle bir başka vakfedilmiş şeyin yaşamasını sağlamaktadır.

Kanuni devrinde, sabık Mısır beylerbeyisi İskender Paşa Kanlıcak'da yaptırdığı camiye bir pazar peremesi vakfetmiştir. Bu pazar peremesinin gelirinin kesilmemesi için de başka birisinin pereme olarak işletmemesi için hüküm verilmesini rica etmiştir⁴⁹¹.

1758 senesinde Müderris Mehmed Esad Efendi'nin babası sabık Anadolu Kadiaskeri Çelebi-zade müteveffa İsmail Asım, Bebek bahçesi iskelesinden İstanbul'a işlemek üzere kendi malından vakıf olarak bir pazar kayığı inşa ettirmiştir⁴⁹².

Beykoz pazar kayığı, İstanbul Demirkapı yakınında Nöbethane karşısında bulunan sabık bostancıbaşı Cezayirli Ahmed Paşa Camii şerifine vakfolunmuştur⁴⁹³.

Hamidiye vakfı tarafından Beylerbeyi iskelesi için bir pazar kayığı inşa ettirilmiştir⁴⁹⁴.

Pazar kayıklarının çoğunluğu vakıf olduğu gibi, yanaştıkları iskeleleri de vakıf olabilmektedir. Bu pazar kayıklarının yanaştığı iskelelerden biri de Zindankapısı

⁴⁸⁹ White, a.g.e., c. I, s. 53

⁴⁹⁰ a.g.e., c. I, s. 53, 54

⁴⁹¹ BOA, MD. 4, s. 116, h. 1180, 21 Za.967/13 Ağustos 1560

⁴⁹² BOA, İst. Ah. 5, s. 337, h. 1002, C L.1174/24 Mayıs-3 Haziran 1761; İst.Ah. 4, s. 172, h. 530, B.Ş.1170/30 Nisan-10 Mayıs.1757

⁴⁹³ BOA, Cev. Evkaf 25938, 9 Ra.1140/25 Ekim 1727

⁴⁹⁴ BOA, HH. 19519

haricinde Sebzebane bitişindeki iskeledir. Bu iskelenin 1742-43 yıllarındaki tamiri esnasında uzunca bir müddet Piriñ iskelesi yakınına yanaşmışlardır. Anadoluhisarı vakıf pazar kayığı ile Cezayirli Ahmed Paşa vakfından olan Beykoz pazar kayığının yanaştığı ve ağır yük çıkardığı Zindankapısı haricinde Sebzebane bitişindeki bu iskelenin tamiri de İskender Paşa vakfından olup iskele bitişinde bulunan üç adet manav dükkanının kirasıyla karşılanmaktadır⁴⁹⁵.

Sadece pazar kayıkları vakıf olmayıp, peremelerin çalışmadıkları zamanlarda yattıkları yerlerden bazıları da vakıf olabilmekte ve bu yerler bir takım şahıslara vakfa gelir olmak üzere kiralanabilmektedir. Ayazma iskelesi yakınındaki böyle bir vakıf pereme yeri senelik altmış akça mukataalıdır ve yeni evkaf defterine kaydı yüz elli akça icare-i muaccele ile yapılmıştır⁴⁹⁶.

Pazar kayıklarının yanaşacakları iskeleler ayrı olup, bazı kurallara bağlıdır. 1631 senesinde, Rumelihisarının vakıf pazar kayıklarına Hasır iskelesinde eskiden beri olmak üzere dört zira yer tayin olunmuştur. Bazı kimseler ihdas ettikleri kayıklarla pazar kayıklarının yanaştığı bu yerde yolcu aldıkları gibi bazıları da büyük sefinelerini bu yere yanaştırmaktadır. Yeni çıkan kayıklar pazar kayıkları dolmadan yolcu alıp hatta bu kayıklardan yolcu çıkarıp kendi kayıklarına bindirmektedirler. Bu durumun pazar kayıklarına ve dolayısıyla ait oldukları vakfa büyük zararı olmaktadır. Bu sebeple pazar kayıkları dolmadan küçük kayıkların iskeleye yanaşarak yolcu almaları ve büyük gemilerin de pazar kayıklarına ait yere yanaşmaları yasaklanmıştır⁴⁹⁷.

Üçü de vakıf olan, Beykoz, Kanlıca ve Anadoluhisarı pazar kayıkları 1824 yılında Zindankapısı haricindeki Yemiş iskelesi'ne yanařmaktadır⁴⁹⁸.

Pazar kayıkları vakıf mütevellilerince geliri vakıf için kullanılmak üzere iltizama verilmekte ve pazar kayığı çalıştırmak oldukça kârlı bir iş olduğundan zaman zaman reislerin rekabetine yol açmaktadır. 1727 senesinde cereyan eden bir olayda reis Mustafa ve reis Ali bin Tatar'ın refinden Beykoz pazar kayığı reisliğini elinde bulunduran Cebecilerden Ömer kendisinin vakfın icaresi olan altı kuruşu oniki kuruş olarak vermek ve yevmi dokuz akça ulufesinin hazine-mandesi mukabili reisliği tasarruf ettiğı halde eski reis Mustafa'nın hile ile reisliği tekrar ele geçirdiğini şikayet etmektedir. Kayıtlar incelendiğinde ahalinin Ömer'in deniz ilminde ve reislikde bilgisizliğinden pazar kayıklarına binmeye korktuklarını bildirdikleri ve onbeş senedir

⁴⁹⁵ BOA, İst.Ah. 4, s. 172, h. 530. B.Ş.1170/30 Nisan-10 Mayıs 1757

⁴⁹⁶ İŞS, 1/5, s. 19, h. 128-132. B.Ra.1029/14-24 Şubat 1620

⁴⁹⁷ BOA, MD, 85, s. 138, h. 308, 25 Za.1040/25 Haziran 1631

⁴⁹⁸ BOA, Cev. Bld. 839, 7 Ra.1240/30 Ekim 1824

reislik yapan Mustafa'nın reis olmasını istediklerinden Ömer'in ref olunarak tekrar Mustafa'nın reis olduğu anlaşılmıştır. Ömer'in arzuhalı bu tayinin usulsüz yapıldığı yolundadır. Pazar kayıklarına farklı zamanlarda tayin olunan bu reislerden ikisi cebeci sınıfına mensup olup ulufelerinin hazine-mandesi ve vakfa belli bir kira vermek üzere reisliği tasarruf edebilmektedirler⁴⁹⁹.

Boğaz'da oturanların pazar kayığı inşası için istekte bulunmaları, pazar kayığının Boğaziçi'nde ne denli önemli olduğunu göstermektedir. 1760 senesinde, Arnavudköy ve Kuruçeşme ahalisi arzuhal sunup, hergün İstanbul'a gelip gitmek için bir adet pazar kayığı inşasını istemektedirler.

Başlarında imam ve müezzin olmak üzere müslim ve gayr-i müslim ahaliden üç yüzden fazla kimseden her biri pazar kayığı inşasının lüzumunu ifade etmektedir. Bu köylerdeki kayıklar ince ve küçük olduklarından ve ahalinin büyük çoğunluğunun çalıştıkları yerler İstanbul'da bulunduğundan ya da geçimlerinin temini için İstanbul'a gidip gelmek zorunda olduklarından bilhassa kış aylarında ve rüzgarlı havalarda gidiş gelişleri güçleşmekte ve korktuklarından genellikle İstanbul'da han köşelerinde perişan olup aileleri merak ettiklerinden Kuruçeşme'deki bostancıların yemekleri için kurulan vakfa ilhak olunmak üzere her seher vakti ahaliden gidecekleri bindirip İstanbul'a götürüp saat ona kadar orada bekleyip tekrar bindirerek köylerine geri getirmek ve çocuk olanlardan ücret alınmamak üzere bir pazar kayığı inşasına ihtiyaçları olduğundan inşa izni istenmiş ve izin verilmiştir. 1761 senesinde, pazar kayıklarının bir çoğunun yanaştığı Piriçe iskelesine yanaşmak için Ayasofya-i kebir vakti mütevel-lisinin izni, yeni pazar kayığı inşası içinse kayıkçılar kethüdası ve ihtiyarlarının onayı gerekmektedir⁵⁰⁰.

Pazar kayıklarının son günlerinde, bunlar onüç metre uzunluğunda ve ikibuçuk metre genişliğinde, küreklerinden baş ve şaşırtma denilen en uzun küreği altıbuçuk metre uzunluğunda ve seksen kilo ağırlığındadır. En çok kazanç getirenleri ise Sarıyer, Beykoz, Yeniköy ve Kanlıca kayıklarıdır. Bu kayıklar altı hamlacı ve bir reis tarafından sevk ve idare olunmaktadır⁵⁰¹.

Boğaziçi'nde, pazar kayıkları dışında, yalılarda bulunanların alışveriş ettikleri, çok ağır hareket eden ve iki kürekçisi olan meyve kayıkları da bulunmaktadır⁵⁰².

⁴⁹⁹ BOA, Cev. Evkaf 25938, 9 Ra.1140/25 Ekim 1727

⁵⁰⁰ BOA, İst.Ah. 5, s. 337, h. 1002, C.L.1174/24 Mayıs-3 Haziran 1761

⁵⁰¹ Vada, a.g.e., s. 44-48

⁵⁰² Pardoe, a.g.e., s. 229

Bir başka kayık çeşidi ise mezbele kayığı olup, kayıkthane-i hassa'da bulunmakta ve Saraya ait çöpleri nakil işinde kullanılmaktadır. 1814 senesinde kayıkthane-i hassa'da bulunan böyle bir mezbele kayığı üç çifte bir piyadedir⁵⁰³. Ancak bu kayığı bazan Bostancıbaşının maiyeti devriye görevinde de kullanılmaktadır⁵⁰⁴.

19. asırda mevcut olup umumi gayelerle kullanılan kayık çeşitlerinden bazıları topluca, Üsküdar, Eyüp ve Kadıköy gibi yerlerden müşteri alıp İstanbul'a getiren dört çifte tek kürekli dolmuş kayığı, Boğaziçi köylerinden ve iskelelerinden sabahları müşteri alıp, dönüşte müşteri ile gidecek yük alan ve kış günleri yahlardan taşınırken ev eşyalarını yükleyen gayet kalın ve çifte kürekli pazar kayığı, Boğaziçinde pazar kayıklarının hareketinden sonra, İstanbul'a müşteri götürmek üzere iskeleye gelen dört tek kürekli geçici kayığı, yolcu taşımaya mahsus ateş kayığı ki bunlar yangınlarda kullanılırlardı, eşya, erzak, odun, hayvan, araba gibi yük taşıyan ikişer çift kürekli çok sağlam ve kalın, karnı geniş yapılmış, mavnalardan, arap mavnası, at mavnası, salapurya, içi teneke kaplı cephane mavnası, yelkenle seyreden, çoğunlukla odun, kömür ve soğan taşıyan Şile kayığı, bazan Boğaziçi'ne ve çoğunlukla Büyükkada'ya Heybeliada'ya ve buralardan ve diğer yakın adalardan İstanbul'a müşteri götüren gereğinde yelken açan, geniş karınlı ada yavrusu kayığı, yelken de kullanabilen balıkçılara mahsus alamana kayığı, balık kayığı, ağ kayığı, çırnık kayığıdır⁵⁰⁵.

3. Kayık yapıcılar ve kayık yapımı ile ilgili kurallar

Kayık yapım ve onarımıyla ilgili temel olarak kayık yapıcı, kürek yapıcı ve kalafateciler olmak üzere üç esnaf grubu vardır ve her grup müstakil olup diğerlerinin işini yapması yasaktır.

Galata ve tevabiinde olan piyade kayık yapıcı esnafının ayrıca kethüdası vardır. Bunlar filika ve sandal-ı hümayun ve Tersane-i Amire için gerekli sandalları ve diğer bütün piyade ve kayık çeşitlerini inşa ve gerekli olan küçük veya büyük bütün tamirat işlerini yapmaktadırlar. Kayık yapıcı esnafı müstakil bir esnaf grubu olup yaptıkları işlerin başka gruplarca yapılması nizamlarına aykırıdır. 1762 senesinde kalafatçıların da kayık yapım ve tamir işine karıştıkları görülmekle birlikte şikayet üzerine bu grubun kendi alanının dışına çıkması önlenmiştir⁵⁰⁶.

⁵⁰³ BOA, Cev. Bld. 1760, 18 L.1230/23 Eylül 1815

⁵⁰⁴ BOA, Cev. Saray 974, 15 Ş.1234/9 Haziran 1819

⁵⁰⁵ Abdülaziz Bey, Osmanlı Adet, Merasim ve Tabirleri. (haz. Kazım Arısan-Duygu Arısan Günay), İstanbul 1995, s. 241, 242

⁵⁰⁶ BOA, İst. Ah. 6, s. 217, h. 602, B.C.1176/18-27 Aralık 1762

Kayık yapımı ile ilgili mesleklerin icra yeri daha ziyade Galata bölgesidir. Galata eski asırlardan beri gemicilerin ve gemi, kayık alet edevatı satan veya yapan dükkanların en fazla bulunduğu bölgedir. Belgelerden kayık yapıcı esnafının da bu bölgede ve Tersane civarında yer aldığı ancak 1834 tarihinde Tersane'nin genişletilmesi için bölgenin yavaş yavaş boşaltılmaya başlandığı anlaşılmaktadır. Bütün İstanbul'daki kalafatçıların da çoğu burada yer almaktadır. Kürekçi esnafı içinde aynı geçerliliği belgelerde görmek mümkündür. Tersane'nin yakınlığı ve fetihden önce ve sonra buranın ticaret gemilerinin ana uğrağı olması, gemicilerin buradaki hanlarda kalması gibi sebepler Galata'nın ve civarındaki Kasımpaşa'nın denizcilik merkezi konumunun devamını sağlamıştır ki bu bugün bile geçerliliğini bir ölçüde korumaktadır.

1792 tarihinde İstanbul surları dahil ve haricindeki mahallerde sadece Balat civarındaki Arslan iskelesi yakınında bir kayık yapıcı dükkanı kayıtlı görünmektedir. Burada bir usta beş Alablılı kalfa, bir şakird, iki bıçkıcı çalışmaktadır ve hepsi müslimdir⁵⁰⁷. Aynı tarihte Galata'da piyade yapan kırkdört usta mevcuttur ve bunların hepsi müslimdir. Kethüdaları ayırdır. Diğer esnaf gibi birbirlerine kefil olmaktadırlar. Bahsi geçen kırkdört ustadan üçünün oymacı olduğu belirtilmiştir⁵⁰⁸.

23 Ekim 1834 (19 Ca.1250) tarihinde Tersanenin genişletilmesi için civarında yer alan dükkanların başka yerlere nakline başlanmıştır. Bunlardan Tersane-i Amire havuzlarına çok yakın olan yirmibir dükkandan on kayık yapıcıya Balatta bir yer verilmiş fakat buradaki onbir dükkan ve Meyyit iskelesi ile Azapkapısı arasında bulunan altmış adet kayıkthane, kayık yapıcı ve çeşitli sınıflardan dükkana yer bulunamamıştır. Ancak bunların da uygun yer bulunduğu nakolunacağı belirtilmektedir. On kayık yapıcı dükkanına önce yanmış olan Tüfenkhane arsasında bir yer verilmiş, ancak bu arsanın başkasına satılması gerektiğinden bunlar Ayvansaray'a nakledilmek istenmiş ancak buranın da bazı muhtaç kimselerin zararına olacağı sebebiyle uygun olmadığı anlaşılmış ve neticede Balat'ta bulunan ve Ayasofya-i Kebir vakfına ait arsa, kirası vakfa verilmek şartıyla on kayık yapıcıya tahsis olunmuştur. Bu on kayık yapıcıya daha önce Tüfenkhane arsasında yapmaya başladıkları ve tamamlanmamış binalarının inşa ve işçilik masrafları da verilmiştir. Kayık yapıcılara tahsis olunan arsada herkes aldığı yerin her yüz zira için vakfa aylık elli akçe kira verecektir. Bu arsa tabii olarak deniz kıyısındadır. Büyük iskelenin deniz tarafında odun anbarı ile keresteci ve eski selhane arasında bulunan iki taraftan denize varınca eni 10 zira, Çürük denilen mezbele mahalli ve bir taraftan bahsolunan keresteci

⁵⁰⁷ BOA, ADVN 834, s. 42

⁵⁰⁸ BOA, ADVN 832 s. 44

ve selhane tarafından uzunluğu kırkbeş zira ondokuz parmak ve enden altı zira yola bırakılan kısım ve bazen iskele meydanı ve bir taraftan odun anbarı tarafından denize varınca uzunluk olarak otuzdokuz zira ki toplam 1796 ziralık boş bir mahalde bulunmaktadır⁵⁰⁹.

Kayık yapıcılarının sayılarıyla alakalı yukarıda verilen bilgiler dışında şimdilik bir kayda rastlanılmamıştır. Ancak Evliya Çelebi 17. asırda İstanbul'da 700 kayık ve pereme marangozu bulunduğunu bildirmektedir⁵¹⁰ ki bunun da kayıkçı sayısında olduğu gibi biraz abartılı bir rakam olduğu düşünülebilir.

Kayık yapıcı esnafı sadece özel şahıslar için değil devlet için de kayık inşa edebilmektedir. 1843 senesinde devletin yedi adet tulumba kayığı inşasını talebi üzerine kayıkların maloluş fiyatlarını çıkarmışlardır⁵¹¹.

Son dönemlerde ise Ayvansaray ve İstinye'de sandal ve kayık yapanlar mevcuttur. Piyadelerden sonra sandalların dışında futa denilen piyade gibi tek, iki, üç çiftesi olan kayıklar yapılmıştır. Bunların meşhur ustası Corci'dir ve sanatı Mısırlı Halim Paşa'dan rica ederek onun Londra'dan getirttiği futayı tamamen parçalayıp aynısını yaparak öğrenmiş ve daha sonra onun futaları Londradan getirilenlere üstün tutulmuştur. Tabii olarak Corci ustayla birlikte futacılık da ölmüştür. Futaların masrafları da piyadeler ile hemen hemen aynıdır⁵¹². Ancak zamanla Futalar da ortadan kalkmış ve sadece sandalların yapımı devam etmiştir⁵¹³.

Kayık yapan ustaların mahareti yaptıkları kayığın sürati ve narinliğine göre değeri olurdu. Kayık yapımında, oymacılık ve nakkaşlık sanatından da istifade edilmektedir⁵¹⁴. 18. asırda ve bilhassa 19. asırda nakış ve oyma işleri Türklerden ziyade Rum ve Ermeni ustalarınca yapılmaktadır⁵¹⁵. Kayıklar ve yük taşımakta kullanılan diğer gemilerin Türklerce oldukça iyi yapıldığı ancak savaş gemilerinin ustaca yapılmadığına dair kanaatler bulunmaktadır⁵¹⁶.

Kayıkların şekil ve nizamlarına ait düzenlemeler başlıca üç esasa dayanmaktadır. Bunlardan biri sosyal tabakalaşmanın göstergesi olarak kayıkların tezyinatı, çifte sayısı ve cinsine ait olup, tamamen mevkilerin sıralanmasına uyulmasının

⁵⁰⁹ BOA, Cev. Bhr. 6773, 29 N.1250/29 Ocak 1835

⁵¹⁰ Evliya Çelebi, Seyahatname, Dersaadet 1314, c. I, s. 553

⁵¹¹ BOA, Cev. Bld. 5041, 17 R.1259/17 Mayıs 1843

⁵¹² Vada, a.g.e., s. 54, 55

⁵¹³ a.g.e., s. 57

⁵¹⁴ Şehsuvaroğlu, a.g.e., s. 228

⁵¹⁵ a.g.e., s. 230

⁵¹⁶ Thevenot, a.g.e., s. 175

sağlanması prensibini hedeflemektedir. Diğer esası kayıkların güvenilirliği ve emniyetli yolculuk yapılmasına dair düzenlemeler oluşturmaktadır. Sonuncusu ise, gedik sisteminin muhafazası için kayık yapımına belli tahditler getirilmesidir. Birinci esasa alakalı düzenlemeler, bu çalışmanın sosyal tabakalaşma açısından kayıklar ve kayıkçılar bahsinde işlenmiştir. Burada daha ziyade kayıkların yapımlarına müteallik hususlardan bahsedilecektir.

Gemi yapım ve onarımında kullanılan malzemelerin İstanbul'da azaldığı zamanlarda devlete ait olanların dışındakilerin bakımları geçici olarak durdurulmaktadır. 1595 senesinde yağ ve boya azaldığı için miri kadırgalar dışında kimseye gemilerini boyatma ve yağlatma izni verilmemesi kararlaştırılmıştır⁵¹⁷.

1751'de, İstanbul iskeleleri piyadelerinin reçine ile tila olunması gerekirken bir müddetden beri don yağı ile yağlanmalarının İstanbul'da don yağının azalmasına sebep olduğundan don yağının kullanılmayıp yine reçine ile tila olunmaları ve yaldızlanmamaları gerektiği söylenmektedir. Bu bilgidен, bu kayıkların sudan muhafaza için reçine ile yağlandıkları ve iskele piyadelerinin asıl olarak yaldızsız yapılması gerektiği ve daha önce de yaldızsız oldukları anlaşılmaktadır⁵¹⁸.

Kayık yapımı için bir nevi ruhsat alınması gerekmektedir. 1760 senesinde, pazar kayığına ihtiyacı olan Arnavudköy ve Kuruçeşme ahalisinin bu hususta oldukça teferruatlı olan dilekçeleri incelenmiş ve uygun bulunduğu için yapım ruhsatı verilmiştir⁵¹⁹.

Yine, Habbazan esnafı, Unkaparı ve Mısır tüccarı ile İstanbul Emtia gümrüğü sabık ve lahik eminlerinin, halkın sıkıntısını gidermek gayesiyle odun ve kömür taşımak için çenber denilen büyükçe kayıklar yaptırmalarına izin verilmiştir. Hatta bu kayıkların desteklenmesi için diğer kayıkların vermesi gereken verginin alınmaması gereği İstanbul Ağasına bildirilmiştir. Yalnız, bu kayıkların yılda bir defa bir yüklerini devlete parasıyla satmaları gerekmektedir⁵²⁰. Ayrıca bu çeşit sefinelerin özellikleri Liman defterlerinde kaydettirilmekte ve süvarisine sened-i bahri denilen bir belge verilmektedir⁵²¹.

Yapılacak kayığın özellikleri de kurallara tabidir. Mesela, Bostancıbaşı'nın oniki kürekli kayığına benzer bir kayık yapımına hiç kimseye izin verilmemektedir.

⁵¹⁷ BOA, MD. 73, s. 198, h. 460, 13 N.1003/22 Mayıs 1595

⁵¹⁸ Ahmet Refik, Hicri Onikinci Asırda İstanbul Hayatı, İstanbul 1930, s. 171, 172

⁵¹⁹ BOA, İst. Ah. 5, s. 307, h. 922, C.C.1173/8-17 Şubat 1760

⁵²⁰ BOA, Cev. Bld. 6004, 14.Ş.1235/27 Mayıs 1820

⁵²¹ BOA, Cev. İktisat. 1387, 24 Ra.1242/26 Ekim 1826

Böylece, bostancıbaşının kayığının diğer kayıklardan iki kat hızla gidişiyle suçluların kolayca ele geçirilmeleri mümkün olmaktadır⁵²².

Kayık yapımında gedik usulü esas olduğundan izin alınması gerekmekte ve gedik usulüne aykırı olarak yeni kayık inşasına bizzat kayıkçılar da itiraz etmektedir. 1754 senesinde geçen böyle bir olayda, Beykoz ve Umuryeri'nden çıkardıkları kireci nöbetle İstanbul'a taşıyan kireç kayıkçıları yeni bir kireç kayığı inşasını istemektedir⁵²³.

4. Kayık fiyatları

Yolcu kayıklarının fiyatları hususunda pek az bilgi bulunmakla birlikte diğer kayıkların fiyatları hakkında daha fazla bilgi bulunabilmektedir. Mukayese edilebilmesi gayesiyle bunların nisbeten küçük olanlarından bazılarının da fiyatları verilmiştir.

2 Haziran 1653 (16 B.1064)'de ticari bir gemi 45000 akçaya satılmıştır⁵²⁴.

25 Eylül 1724 (6 S.1137) tarihinde, sefine reisi Osman Reis Galata haricinde Kalafat yerinde bağlı, 16 zira uzunluğunda piyade denilen kayığı ve alatını altmışbir gün tamamına kadar bey'-i bi'l-vefa yoluyla 150 kuruşa Ahmet Çelebi'ye satmıştır⁵²⁵.

12 Ekim 1724 (23 M.1137)'de Kürkçükapısı dışındaki Kalafatyeri denilen mahalde bağlı 28 zira üç direkli denilen sefine ve içindeki üç adak kumana ve sandal ve direk aletlerinin yarı hissesi 650 kuruşa satılmıştır⁵²⁶.

25 Aralık 1724 (8 R.1137) tarihinde, sefine reisi Mustafa Reis Odunkapısı iskelesinde bağlı, 15 zira şayka denilen mükemmel sefinenin yarı hissesini 110 kuruşa diğer yarı hissesinin sahibi yine sefine reisi olan Ali Reis'e satmıştır⁵²⁷.

5 Eylül 1725 (27 Z.1137)'de İzmir limanında bağlı üç direkli denilen sefinenin altı hisseden iki hissesi bütün aletleriyle 216 kuruşa satılmıştır⁵²⁸.

⁵²² Eton, a.g.e., s. 230

⁵²³ BOA, İst. Ah. 3, s. 308, 313, h. 1136, 1153, A-C.Za.1167/20 Ağustos-18 Eylül 1754

⁵²⁴ İŞS, 7/1, vr. 109-3

⁵²⁵ İŞS, 7/124, vr. 15a-2

⁵²⁶ İŞS, 7/124, vr. 6b-2

⁵²⁷ İŞS, 7/124, vr. 57b-2

⁵²⁸ İŞS, 7/125, vr. 86a-1



17 Ekim 1725 (9 S.1138)'de Odunkapısı dışındaki iskele'de bağlı olan ve sandal denilen sefinenin dörtte bir hissesi mükemmel aletleriyle 20 kuruşa satılmıştır⁵²⁹.

21 Kasım 1804 (17 Ş.1219)'da kaçakçılık yaptıklarından el konulan iki piyadeden beş çifte olanı 300 kuruşa, dört çifte olanı ise eski olduğundan 55 kuruşa satılmıştır⁵³⁰.

20 Mart 1819 (23 Ca.1234)'de bir tulumba kayığının kârsız inşa masrafı 247,5 kuruştur⁵³¹.

1830'larda bir çifte bir kayığın fiyatı 1000 kuruş (10 paund)'tur⁵³².

1840'larda, tam döşeli, takriben 15-17 metre uzunluğunda ve iki metre genişliğindeki bir elçilik kayığı onbin kuruşa mal olmaktadır⁵³³.

17 Mayıs 1843 (17 R.1259) tarihinde yedi adet tulumba kayığının beş çiftesi 5000 kuruşa, yedi çifte ise 7118 kuruşa mal olmaktadır. Ancak Devlet adına inşası düşünülen bu kayıklar için ustalar indirim yaparak beş çiftelyi 4500 yedi çiftelyi ise 6000 kuruşa yapabileceklerini taahhüd etmektedirler⁵³⁴.

Son dönemde bir çifte piyadeler 30-45, iki çifteler 50-80, üç çifteler ise 90 ila 150 altına alınabilmektedir. Ancak bunların kürek, döşeme ve örtüsü için de ayrıca 10 ila 50 altın sarfı gerekmektedir⁵³⁵.

5. Kayıkların asırlara göre sayıları

Kayıkların sayılarının belgelerden tesbiti kayıkçı sayısının tesbitinden daha güç olmaktadır. Genellikle emniyet tedbirleri açısından kayıkçı esnafının kefilli yoklamaları yaptırıldığından bir çok belgede ayrıca kayık sayısı verilmemiştir. Fakat kayık sahibi sayısı ile kayık sayısının hemen hemen orantılı olması genel olarak mevcut kayık sayısını tesbite imkan vermektedir. Ancak kayık tasarrufu ile ilgili kısımda görüleceği gibi bazı kayık sahiplerinin birden fazla kayığa sahip olması ve bazen de bir kayığın birden fazla sahibi olması bu sayının kesin olmasını imkansız hale getirmektedir.

⁵²⁹ İŞS. 7/125, vr. 110b-3

⁵³⁰ BOA, Cev. Bld. 5881

⁵³¹ BOA, Cev. Bhr. 12729

⁵³² Slade, Turkey, c. I, s. 363

⁵³³ White, a.g.e., c. I, s. 41-43

⁵³⁴ BOA, Cev. Bld. 5041, 17 R.1259/17 Mayıs 1843

⁵³⁵ Vada, a.g.e., s. 51

Değerlendirilen belgelerin tümünde yolcu taşımacılığında kullanılmadığı anlaşılan kayık ve mavnalar toplam sayılara dahil edilmemiştir.

a) 1677 yılında İstanbul'da mevcut kayık sayısı⁵³⁶

		Sahipleri		Kayık sayısı			Çifte					
İSKELELER	Ma	Ask	Rea	Top.	Kay	Pe	2	3	4	5	6	
Samatya ve Davudpaşa		14	19	33	33							
Yenikapı			19	19	19							
Kumkapı	5	17	16	33	33							
Ahır ve Çatladıkapı		18	20	38	38		12		6	10		
Bahçekapı		27	44	71	65	6		6	5	6	5	
Bab-ı Şühud		8	33	41	30	11						
Ayazmakapı	19	3	15	18	18				4			
Cibali ve Unkaparı		30	56	86	78	8	3			3		
Fener ve Yenikapı		24	30	54	54							
Balat ve Ayvansaray		53	69	122	119	3						
Eyüp ve Defterdar		45	41	86	86			1		4		
Hasköy	13	11	71	82	75	7				1		
Kasımpaşa		42	140	182	180	2						
Azap	31	72	28	100	85	15						
Karaköy		54	51	105	105							
Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavudköy, İstavroz, Çengelköy		45	22	67	67		2	4	2			
Tophane, Fındıklı, Mehmedağa, Kireçkapı		109	100	209	209				4	7		
Kadıköy		5	15	20	20		20					
Toplam	68	577	789	1366	1314	52	37	11	21	31	5	

Ma: Mavna, Ask:Askeri, Rea:Reaya, Top:Toplam, Kay: Kayık, Pe: Pereme

Mavnalar kayık sayısına dahil edilmemiş bilgi olması için tabloya alınmıştır.

Kayık ve peremenin ayrı ayrı sütunlarda değerlendirilmesi belgenin orijinalinde de peremelerin kayıktan başka bir vasıta olarak değerlendirilmesindendir.

Kayık sahipleri askeri ve reaya olarak ayrı ayrı belirtilmiştir. Buna göre İstanbul iskelelerinde mevcut 1366 kayığın (genel anlamıyla) 577'sinin sahibi askeri, 789'unun sahibi ise reayadır.

Çiftelerin toplam kayık sayısı ile herhangi bir bağlantısı olmayıp bilgi vermek için değerlendirilmiştir. İki çifte ve üzeri kayık ve peremelerin toplamı 157'dir. Bundan da kayıkların büyük çoğunluğunun iki kürekli ya da bir çifte olduğu anlaşılmaktadır.

Evliya Çelebi'nin 17. asırda İstanbul'da bulunduğunu söylediği pereme sayısı 4613'tür⁵³⁷ ve kayıklar bu sayıya dahil değildir. 1677'deki toplam kayık sayısının 1366 olması bu rakamın oldukça yüksek tutulduğunu göstermektedir.

b) 1728 yılında İstanbul genelinde mevcut kayık sayısı

İŞS. 1/24

İSKELELER	Kayık sahipleri			Kayık Piyade
	G.m	Müs.	Top.	
Samatya isk.	4	34	38	38
Davudpaşa isk. (Samatya'ya bağlı)	-	11	11	11
Taşra Yenikapı	13	9	22	22
Kumkapı	25	22	47	47
Çatladıkapı	-	14	14	15
Ahırkapı	4	20	24	24
Kadıköy*	3	24	27	27
Bahçekapı isk. kayıkhaneleri	1	120	121	91
İstanbul Ağası isk. (Bahçekapı)	-	-	-	
Bahçekapısı iskele başında	-	18	18	18
Unkaparı	1	45	46	46
Cibali	-	47	47	47
Fener	24	29	53	53

⁵³⁷ Evliya Çelebi, a.g.e., c. I, s. 553

Ayakapı ve Yenikapı (Fener'e)	9	21	30	30
Defterdar	3	70	73	73
Balat	33	103	136	136
Eyüp	1	101	102	102
Hasköy-Sütlüce	79	121	200	225
Hasköy'de işleyen Tersane ve Karaağaç bahçesi bostancıları	-	20	20	20
Aynalıkavak	-	45	45	45
Kasımpaşa	-	114	114	114
Tersane mahzeni önünde işleyen	-	15	15	15
Tersane görevlileri kayıklarları	-	43	43	
Azapkapısı ve Meyyit iskelesi	-	169	169	169
Meyyit iskelesi Dolmacı kayıkları	-	6	6	6a
Küçük isk. (Azapkapısına tabi)	-	23	23	23
Kürkükapısı (Azapkapısına tabi)	-	90	90	90
Galata Balıkpazarı iskelesi	-	60	60	60
Karaköy iskelesi	10	55	65	65
Mumhane isk.(Karaköy'e tabi)	27	8	35	37
Kurşunlumahzen isk (Karaköy'e)	15	15	30	30
Tophane ve tabii olan Salıpazarı, Fındıklı, Karayalı ve Eğrikapı **	7	281	288	312
Beşiktaş ve tabii Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavudköy, Çengelköy ve İstavros isk.	42	117	159	159
Üsküdar Büyük iskele	1	297	298	298b
Salacak iskelesi (Üsküdar'a tabi)	-	16	16	16
Kuzguncuk (Üsküdar'a tabi)	19	-	19	19
İSTANBUL TOPLAM	321	2183	2504	2483

Kısaltmalar

G.m: gayr-i müslim, Müs:Müslim, Top.: Toplam, Kay.: Kayık, Piya.: Piyade

* Kadıköy iskelesinde iki şakird vardır.

** Tophane ve tabii isk.'de sekiz şakird vardır.

a. Dolmacı kayığı olup aslında piyade değildir.

b. Bu kayıtlardan 111'i Nevbet piyadesi, 133'ü Küçük piyade, 39'u at kayığı, 15'i ateş kayığıdır.

Bu tabloya balıkçı kayıkları, orta kayığı ve mavnalar dahil edilmemiştir. Yalnız Eminönü ve Üsküdar iskelelerinde bulunan at kayığı, at gemisi ya da at mavnası denilen ve mavna cinsine dahil edilebilecek olanlar ise daha ziyade atlı veya hafif eşyası olanları taşıdığı için bütün tablolarda kayıklar için de yer almaktadır. Diğer iskelelerde bulunan mavnaların yük dışında nadiren sadece yolcu taşıdığı bilindiğinden ve asıl kullanıldıkları alan ticari yük taşımacılığı olduğundan yazılmasından kaçınılmıştır⁵³⁸.

Ayrıca, 1777 senesinde İstanbul limanında ve Boğaz köylerinde, bütün çeşitleriyle 5700 özel ve umumi kayık olduğuna⁵³⁹ dair W. Eton'ın verdiği bilgi nisbeten makuldür.

c) 1792-1794 (1207-1209) tarihinde İstanbul sur kapıları iskelelerinde mevcut kayık sayısı⁵⁴⁰

İSKELELER	K.s	Kayıklar	
Bahçekapısı İsk. kayıkhaneler			
Soğanoğlu kayıkhanesi	21	7	2.Y
Seyyid Ali Reis kayıkhanesi	26	7	2.Y
İbrahim Reis kayıkhanesi	21	8	1.Y
Büyük iskele	36	14.O	8.K
İstanbul Ağası Tulumba iskelesi	26	14	
İstanbul Ağası iskelesi	26+7	12	
Selhane iskelesi	37	18.K	8.U
Eminönü iskelesi	66	21.A	
Eminönü iskelesi mavnacıları	16		2M
Emtia gümrüğü isk.	16	15	
Çardakönü isk.	12	12.O	
Hasır isk.	48	48	

⁵³⁸ 1728 yılında kullanılan mavnaların çeşitleri ve sayıları için bkz. İŞS, I/24, s. 111, 112

⁵³⁹ Eton, a.g.e., s. 288

⁵⁴⁰ BOA, ADVN 834

Odunkapı Tulumba isk.	55	?		
Unkaparı isk.	66	30		
Cibali isk.	53	42		
Cibali Yenikapısı isk.	30	?		
Fener isk.	59	50		
Balat isk.	108	101		
Samatya isk.	35	35		
Samatya isk. başdankaracıları	10	8		
Davudpaşa isk.	8	6		
Langa Yenikapısı isk.	48	32		
Langa Yenikapısı başdan karacı	12	12		
Kumkapı isk.	131	55		
Çatladıkapı isk.	14	4		
Ahırkapı isk.	89	38		
Toplam	1076	589	21	2

Kısaltmalar: K.s: Kayıkçı sayısı A: At kayığı, K: Kısa kayık, M: Mavna, O: Orta kayığı, U: Uzun kayık, Y: Yağlı kayık

Tek tek sayılarak tespit olunan kayık sayısı iki orta mavnası dahil 612 olarak bulunmuştur. Belgenin sonunda verilen toplam kayık sayısı ise 622'dir. Bütün tablolarda olduğu gibi bu tabloda da Eminönü ve Üsküdar dışındaki iskelelerde yolcu taşımadığı bilinen mavnalar toplam sayılara dahil edilmediğinden kayık sayısı 610 olarak düşünülmelidir.

Bu defterde kayıklardan sadece kayık olarak bahsolunup piyade kelimesinin kullanılmadığı fakat yağlı kayık, uzun, orta, kısa kayık kelimelerinin kullanıldığı görülmektedir. Ancak bu durum piyadenin varolmadığı anlamına gelmemektedir. Bu dönemde de mavna, orta kayığı, at kayığı bulunmaktadır. Kayıkların kaç çifte olduğu belirtilmemiştir.

d) 1802 senesinde İstanbul genelinde mevcut kayık sayısı

1802 sayımında her bir iskelede mevcut kayık sayısı hakkında bilgi verilmekle birlikte kayıkların cinsleri belirtilmediğinden bu kısımda tekrar olacağı kanaatiyle yazılmamıştır. Ancak 1802 tarihli kayıkçı sayısı ile ilgili tabloda kayıkların iskelelere

göre dağılımı bulunmaktadır. 1802 tarihinde İstanbul'da mevcut toplam kayık sayısı 4245'tir ve bunların 864'ü gayr-i müslimlere, 3381'i müslimlere aittir.

Bu bilgilere göre İstanbul'da 1677'de 1366, 1728'de 2483, 1802'de ise 4245 kayık bulunduğu gözlenmektedir.

B. İskeleler

Kayıkların yanaştığı iskeleler hakkında bu çalışmanın kayık yanaştırma problemleri ve diğer bazı kısımlarında münferid bilgiler bulunmakla birlikte kayıkların iskelelerle olan sıkı bağlantısı ve kayıkçıların bir nevi iş bekledikleri mekan olması sebebiyle iskeleler konusunun genel hatlarla da olsa işlenmesi gerekmektedir.

1. İskeleler, yapım, onarım ve çevre düzenlemesi

Tabii olarak, özellikle 19. asra kadar olan Osmanlı döneminde sahillerde rıhtımlar pek azdır. İskeleler ise hemen tamamen ahşap malzemeden yapılmaktadır. 1844 gözlemlerine göre iskeleler ahşap platformların denize doğru uzatılması şeklinde olup, bir taraftan (doğudakinden) bindirme, diğer taraftan (batıdakinden) indirme yapılan iki veya daha fazla kısma bölünmüştür. Bu düzenlemenin bozulmasını önlemek ve karışıklığa meydan vermemek için bazı tedbirler de alınmıştır. İskelelerin kenarlarında, dükkanların ve iş yerlerinin yanı sıra, bilhassa kayıkçıların ve hamalların gittiği kahveler bulunmaktadır⁵⁴¹.

İskelelerin yapım, onarım ve bakımları devlet, vakıflar ve halk tarafından yapılabilmektedir.

a) İskeleler, Devlet ve imtiyazlı şirketler

İskelelerin yapımında Mimarbaşı'nın rolü esastır. İskele yapımları için önce, Bostancıbaşı iskelelerin tamire muhtaç olanlarını bildirir bir müfredat defteriyle durumu arz etmekte ve Mimarbaşı Ağa bu yerlerin keşfini yaparak masrafını çıkarmaktadır. Daha sonra verilen emirle iskeleler yapılmakta ve gerekli para devlet hazinesinden ödenmektedir⁵⁴². Ancak, birinci keşif yapıp, tamir ve teccid işinin tamamlanmasından sonra ayrıca ikinci bir keşif yapıp yapılanlar tekrar tek tek

⁵⁴¹ White, a.g.e., c. 1, s. 33, 34

⁵⁴² BOA, Cev. Bld. 5816, 27 R.1198/20 Mart 1784; Cev. Bld. 1766, 1 Ra.1224/16 Nisan 1809

kontrol edilip, masrafları çıkarılmaktadır⁵⁴³. Bazan birinci keşiften sonra geçen süre içinde iskeleler iyice harap olduğundan keşfin tekrarı da gerekebilmektedir⁵⁴⁴.

Devlet tarafından yapılacak veya tamir olunacak iskelelerin bazı sebeplerle tamir ve yenilenmeleri mümkün olmaktadır. Bu sebeplerden biri iskelelerin ve kayıkhanelerin fırtına ve dalgalar sebebiyle hasar görmesi ve acilen tamir istemesidir. Dolmabahçe'deki kayıkhanelerin kapılarıyla rıhtımı ve civarındaki bazı iskeleler ile Hayreddin ve Beşiktaş iskelelerinin bazı yerleri fırtınadan harap olduğundan tamir ve yenilenmeleri yapılmıştır. Burada sandal-ı hümayun ve diğer piyadelerin bulunduğu kayıkhaneler yer almaktadır⁵⁴⁵. Yine, Eminönü'nde mavnacıların iskelesi harap durumda olduğundan hayvanların naklinde sakatlık çıktığı ve güzelce tamir ve yenilenmesi istenmiş ve tamirat 2280 kuruşa mal olmuştur⁵⁴⁶.

İskele yapım ve tamirlerinin bazılarının gerekçeleri ise, biniş-i hümayun olduğunda sandal-ı hümayun yanaşacak iskelelerin harabiyeti olarak gösterilmektedir⁵⁴⁷. 1758 senesinde Padişahın güzergahında olan Boğaziçi iskeleleri ile Sadabat, Alibeyköy ve sair mahallerdeki iskelelerin tamiri ile Ahırkapı ve Tersanebahçesine otluk iskelesi ve Fındıklı camii önüne bir iskele yapılması için gerekli odun ve kerestenin getirilmesine izin verilmiştir⁵⁴⁸. Bazı iskelelerin ise çok acilen yapıldığı görülmektedir. 1802 senesinde III. Selim'in Tersane'ye gideceği günün hemen öncesinde Bahçekapısı Vezir iskelesinin döşemeleri ile kırılan taban ve kirişleri gece çalışılarak çok kısa bir sürede acilen tamir olunmuştur. Sadrazamın gayreti Defterdar'a yazdığı emirden de anlaşılmaktadır⁵⁴⁹.

Genel olarak iskele tamirleri toplu halde yapılmakla birlikte münferiden tamiratlar da yapılmaktadır. 1782 senesinde, Ayazma iskelesinin tamirinden sonra Şemsipaşa kasrı önündeki iskelenin de tamire muhtaç olduğu görüldüğünden ayrıca

⁵⁴³ BOA, KK. 7143, 15 R.1236/20 Ocak 1821

⁵⁴⁴ BOA, Cev. Bld. 1274, 4 Ca.1221/20 Temmuz 1806

⁵⁴⁵ BOA, Cev. Bld. 5986, 19 N.1232/2 Ağustos 1817

⁵⁴⁶ BOA, Cev. Bld. 3452, 9 L.1249/19 Şubat 1834

⁵⁴⁷ BOA, Cev. Bld. 1640, 29 C.1217/27 Ekim 1802

⁵⁴⁸ BOA, İst. Ah. 4, s. 294, h. 873. A.Ş.1171/10-19 Nisan 1758

⁵⁴⁹ BOA, Cev. Bhr. 7954, Defterdar Efendi'ye hitaben Sadaret'ten yazılan 11 L.1216/14 Şubat 1802 tarihli emir, "İzzetlû Defterdâr Efendi, Bağçekapısı hâricinde Vezir iskelesi demekle ma'rûf iskelenin ba'dı mahalleri harâb ve sefineye süvârda şu'ûbet derkâr ve bi-mennihi Te'âlâ yarınki gün sa'âdet üzere biniş tarikiyle Tersâne-i 'Âmire'ye 'azîmet olunmak müşâhâh olmagla imdi işbu emr-i 'âlî tarafınızda vurûdunda der'akab Mi'mâr-ı Hâşşa Aga'yı hudûruñuza celb ve ma'îyyetine tarafınızdan mu'temed adem ta'yini ve iskele-i merkûmeye irsâl ve muhtâc-ı ta'mir olan mahalleri hemen ta'mire mübâşeret ve bu gün tekmiline ikdâm eylemelerini gereği gibi tenbih ve te'kid ederek tekmil ve tanzimine mübâderet ve haberini Bâb-ı 'Âli'ye tesyire himmet eyleyesiz deyu buyruldu."

tamiri yapılmıştır⁵⁵⁰. 1812 senesinde de Kalyoncular kışlası önündeki Kasımpaşa ve Meyyit iskelelerinin yenilenmesi istenmiş ve Mimar Ağa tarafından iskeleler yenilenerek maliyeti 2048 kuruş olmuştur⁵⁵¹.

Bazı iskele tamirleri ise ahalinin müracaatları üzerine devlet tarafından yaptırılmaktadır. 1824 yılında Beykoz, Kanlıca ve Anadoluhisarı pazar kayıklarının yanaştığı Zindankapısı haricindeki Yemiş iskelesi'nin tamir olunması için bu köyler ahalisi adına birer kişi, bu iskelenin tamamen harap olduğunu ve özellikle kadınların inip binmede çok güçlük çektiklerini belirttikleri bir arzuhal vermiştir. Bunun üzerine durum Hassa mimarbaşıya havale olunmuş ve iskelenin üzerinin sürekli yüklü olması ve yerinin derinliği sebebiyle zemine doğru kaydığından yeniden yapılması gerektiği ve maliyetinin 7541 kuruş olacağı bildirilmiştir⁵⁵². Üç adet pazar kayığı ile Eyüp piyadelerinin yanaştığı Zindankapısı haricindeki kuruyemişçi dükkanları bitişiğindeki iskeleler yangında tahrip olduğundan 1820 senesinde devlet tarafından yaptırılmış ve 5002,5 kuruşa mal olmuştur⁵⁵³.

1567 tarihli bir hükümde, Üsküdar iskelesinin hanlar önündeki taşları tamire muhtaç olduğundan tamir edilerek bu sebeple hanlar ve iskeleden bir şey alınmaması ve bu çeşit tamire muhtaç yerlerin geciktirilmeden tamir olunmasına dair Kaptanpaşa'ya hüküm yazılmıştır⁵⁵⁴.

İskelelerin bazılarının yapımı hususi gayelere dayanmaktadır. III. Selim döneminde, Üsküdar civarında Öküz limanı denilen mahalde zahire anbarları yapılacağından bu anbarların önündeki sahile bir rıhtım ile sekiz on geminin yanaşabileceği büyüklükte tamamı taşdan bir iskele yapımına karar verilmiştir⁵⁵⁵.

Devlet tarafından tamir ve yenilenen iskelelerin masraf toplamlarını gösteren pek çok belge bulunmaktadır. Örnek olarak, 1784 senesinde toplam 45 iskelesinin keşif neticesi masrafı 846185 akça ve 21 köprünün keşif neticesi ise 477089 akça olmak üzere toplamı 11027 kuruş 34 akçadır⁵⁵⁶. 1820 senesinde devlet tarafından tamir olunan küçük ve büyük 52 iskele ise 34515 kuruşa mal olmuştur⁵⁵⁷.

⁵⁵⁰ BOA, Cev. Bld. 5995, 13 B.1196/24 Haziran 1782

⁵⁵¹ BOA, Cev. Bld. 1918, 27 B.1227/6 Ağustos 1812

⁵⁵² BOA, Cev. Bld. 839, 7 Ra.1240/30 Ekim 1824

⁵⁵³ BOA, Cev. Bld. 2903, 23 C.1235/7 Nisan 1820

⁵⁵⁴ BOA, MD. 7, s. 175, h. 466, 22 Ca.975/24 Kasım 1567

⁵⁵⁵ BOA, HH. 9905, (1211/1796-97), Belgede bu anbarların niteliğine dair tafsilatlı bilgiler mevcuttur.

⁵⁵⁶ BOA, Cev. Bld. 5816, 27 R.1198/20 Mart 1784

⁵⁵⁷ BOA, KK. 7143, 15 R.1236/20 Ocak 1821

Bununla birlikte devlet, vakıflara ait olan iskeleleri vakıfların tamir etmesini istemekte ve bu gibi tamirlerden kaçınmaktadır. 1782 senesinde Şemsipaşa Camii önündeki iskele'nin tamiri istendiğinde, Vaniköyü iskelesinin vakıf tarafından tamir olunacağı örnek gösterilmiştir⁵⁵⁸.

İskeleler dışında devlet, sahillerle ilgili tedbirler de almaktadır. Örneğin, yalıların önündeki yolların bazıları umumun kullanımına açıktır ve buralara bina yapımı devlet tarafından yasaklanmıştır⁵⁵⁹.

İskelelerin yapımı hususunda önemli bir değişiklik Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla gerçekleşmiştir. Ortaklarının pek çoğunun devletin ileri gelenlerinden olması sebebiyle yarı resmi bir hüviyet taşıdığı söylenebilecek bu şirket vapurlarının yanaşacağı iskeleler ve bekleme salonlarını da yapacaktır⁵⁶⁰.

İstanbul sahilleri açısından çok önemli bir değişiklik 10 Kasım 1890 (27 Rebiülevvel 1308) tarihinde Dersaadet Rıhtımları İmtiyazı'nın verilmesidir. Bu imtiyaz, Sirkeci vapur iskelesi hudud dışında kalmak üzere buradan Unkapanı köprüsüne, Galata tarafında ise Tophane meydanı hudud dışında olarak buradan Unkapanı köprüsünün Azapkapı tarafına kadar olan kısımlarda sahillere rıhtım, dok ve gerekli binalar ve yolların yapımını içermektedir. Bunun karşılığında rıhtımlara yanaşan her türlü vapur ve gemiden belli bir ücret alınacaktır⁵⁶¹. Deniz vasıtalarının çeşitlerine göre alınacak palamar resmi ve diğer rıhtım resimleri de teferruatıyla şartnamede yer almaktadır⁵⁶². Bunların arasında mavnalar bulunmakla birlikte tabii olarak kayıklar yoktur. Dersaadet rıhtımları imtiyazına dair şartname'nin üçüncü maddesi kayıkçıları da ilgilendirmektedir. Bu maddeye göre bu tarihte mevcut olduğu gibi kayıkların serbestçe yanaşabilmeleri için kayık iskeleleri inşa olunacak, ve iskelelerin sayı ve mevkileri Nafia Nezareti'ne sunulacak haritalarda gösterilecektir⁵⁶³.

⁵⁵⁸ BOA, Cev. Bld. 5995, 13 B.1196/24 Haziran 1782

⁵⁵⁹ BOA, İst. Ah. 4, s. 81, h. 246; s. 80, h. 243, B.B.1169/10-20 Nisan 1756

⁵⁶⁰ Ergin, a.g.e., c. III, s. 18. Şirket-i Hayriye'nin kuruluşuna izin veren Evasıt-ı Ra.1267 tarihli ferman, " zıkr olunan Şirket-i Hayriyye'nin ol vechile tertib ve teşkiliyle iktidâ eden vapurların celb ve tedârik etdirilmesi ve yapılacak iskele ve mevkîflerin dahî hüsn-i şüretle binâ ve inşâsı ve Boğaziçi'ne vapur işledilmek husûsunun ber-vech-i muharrer münhasıran şirket-i mezkûreye mahsûs olmak ve ileride a'dâ-yı şirket taraflarından istid'â vukû' bulduğu hâlde temdid kılınmak üzere yirmibeş sene müddet-i imtiyâz tahşîs kılınması ... "; 29 Ekim 1888 (23 Safer 1306) tarihinde Şirketin imtiyaz hakkının uzatılması dolayısıyla düzenlenen nizamnamenin üçüncü maddesinde Şirket Üsküdar, Kabataş, Sirkeci iskelesi arasında eskiden olduğu gibi araba vapuru işletmeyi ve lüzumuna göre Büyükdere ve Hünkâr iskelelerinde araba vapuruna göre iskele yapmayı taahhüd etmektedir, a.g.e., s. 30

⁵⁶¹ a.g.e., c. III, s. 595-604

⁵⁶² a.g.e., s. 620, 621, 634

⁵⁶³ a.g.e., s. 605

Kayıkcıların hukuki ve sosyal düzenlerinde olduğu gibi Tanzimat zihniyetinin Türkiye'ye pek çok alanda çok değişik bir çehre verdiği, sahillerde yapılacak değişikliklerde de görülmektedir. Bu kısımda iskelelerin tarih boyunca yapımları ile Tanzimat sonrasının mukayesesi zihniyet değişiminin de bir açıdan göstergesidir.

b) İskeleler ve vakıflar

İskelelerin bulunduğu yerlerin bir çoğu, en azından surkapıları iskeleleri Ayasofya-i kebir vakfına aittir. İstanbul sur kapıları itibariyle, Bahçekapısından Yedikuleye kadar tamamı, ve Bahçekapısından Odunkapısına kadar büyük miktarda fetihden beri Ayasofya vakfına aittir. Ayrıca Bahçekapısı iskelesi yakınında bulunan sadrazam sandalcılarına ait yer terbian otuzüç zira ve buradaki kayıkçılar loncasının bulunduğu alan ise elli iki ziradır⁵⁶⁴.

Geliri vakıflara ait olan iskeleler ise yine ait oldukları vakıflarca tamir olunmaktadırlar. 1762 senesinde Samatyakapısı iskelesini tamir edecekleri bahanesiyle ahaliden para toplayan bazı kimselerin şikayet edilmeleri üzerine, bu iskele Ayasofya vakfından olduğundan, yanaşan gemilerin verecekleri resimlerin vakfın gelirleri dahilinde bulunup, tamir ve yenilenmesi işlerinin de ahaliden veya gemi reislerinden ayrıca para talep edilmeden vakıf tarafından yapılması gerektiğinden vakıf dışından kimselerin müdahaleleri yasaklanmıştır⁵⁶⁵. Bazan vakıf mütevellilerinin iskelelere yanaşan kayık ve gemilerden aldıkları resimlerin dışında da para aldıkları görülmekle birlikte genellikle şikayet üzerine tekrar muayyen olan vergilerin alınması ve diğerlerinin yasaklanması yoluna gidilmektedir ki bu vergilerin hemen hemen tamamı ticaret eşyası ve çeşitli ihtiyaç maddelerinden alınmaktadır⁵⁶⁶.

Anadoluhisarı vakıf pazar kayığı ile Cezayirli Ahmed Paşa vakfından olan Beykoz pazar kayığının yanaştığı ve ağır yük çıkardığı Zindankapısı haricinde Sebze hane bitişiğindeki iskelenin tamiri İskender Paşa vakfından olup iskele bitişiğinde bulunan üç adet manav dükkanının kirasıyla karşılanmaktadır. İskele tamiri oldukça masraflı olduğundan ve pazar kayıklarının ağır yük çıkarması sebebiyle iskele harap olduğundan vakıf mütevellisi dükkanların kirasının tamiri karşılamadığından bahisle pazar kayıklarının yanaşmasını istememektedir⁵⁶⁷.

⁵⁶⁴ BOA, İst. Ah. 6, s. 67, h. 185, A.R.1175/30 Ekim-8 Kasım 1761

⁵⁶⁵ BOA, İst. Ah. 6, s. 153, h. 437, C.Z.1175/12-22 Temmuz 1762; Cev. Bld. 4931, 25 Z.1175/17 Temmuz 1762

⁵⁶⁶ BOA, İst. Ah. 6, s. 287, h. 830, C.S.1177/30 Ağustos-8 Eylül 1763

⁵⁶⁷ BOA, İst. Ah. 4, s. 172, h. 530, B.Ş.1170/30 Nisan-10 Mayıs 1757

Bazı şahısların kendilerine ait arsaları umumi yol ve iskele yaparak vakfettikleri de görülmektedir⁵⁶⁸.

c) İskeleler ve halk

1568 tarihli bir hükümde, Karadeniz'e gidip gelen reislerin Boğaz'daki iskeleler bozulduğundan ve gemilerin çekilmesi icap ettiğinden bu iskelelerin beş on kişiyi taşımayıp adamlarının denize düşüp bazılarının boğulduğuna dair arzuhal verdikleri ve daha önce Tophane'den Yenihisar'a kadar olan mahallerde deniz kenarında bahçe ve evleri olanların veya bu yerleri tasarruflarında bulunduranların iskeleler bina etmesine dair hüküm verildiği ve eski iskelelerin tamir olunmayıp kullanıla kullanıla bozulduğundan bahs olunmaktadır. Eski hüküm uygulanarak Tophane'den Yenihisar'a kadar deniz kenarında evleri ve bahçeleri olanlar bunların önüne mümkün olduğunca geniş ve sağlam iskeleler bina edeceklerdir. Muhtemelen bu iskeleler akıntı ve rüzgara karşı gemileri ve kayıkları çeken yedekçilerin yürümesi için yaptırılmaktadır. Buna göre bu iskelelerin umumi iskeleler arasında değerlendirilmemesi makul görünse bile özel şahısların da başkalarının istifadesine açık iskeleler yaptırdıkları ya da yaptırtmak zorunda olabilecekleri sonucu çıkarılabilir⁵⁶⁹.

İskelelerin bazılarını yöre ahalisi kendi rızalarıyla tamir etmektedir. 1752-53 senesinde Kuzguncuk ahalisi mevcut iskelelerinin yeterli olduğu ve gerekli tamirleri kendilerinin yapacağını yeni iskele yapılmasını giren çıkanın kontrolünü güçleştireceğinden istemediklerini belirtmektedirler. Bu hususda 1762 senesinde de tekrar müracaatları bulunmaktadır⁵⁷⁰.

Bazan yöre halkının da sahil düzenlemelerinde kendi aralarında para topladıkları görülmektedir. 1805 senesinde, Arnavudköy sakinleri, Dereağızı denilen mevkide Bayezid Camii vakfından senelik yüz akçalık mukataalı boş arsanın köylerinde yangın çıktığında kendileri ve eşyaları için bir sığınma mahalli olduğunu ve fetihden beri kimseye havale olunmadığı halde bazı kimselerin kayık çektirip, kalafat ettirmeğe, odun kömür yıkıp uzun süre bırakmağa ve bazan biriktirdikleri süprüntü dağ gibi olduğundan buralarda bazı kötü niyetli kimseler saklanarak gelen geçene saldırdıklarını ve ayrıca Boğaz'da fırtına çıktığında bu tarafa yanaşan kayık ve gemilerin halat bağlayacak yer bulamadıklarını şikayet etmektedir. Bu süprüntünün denize itilerek sığ olan mahalline rıhtım ve uygun bir yerine de küçük bir taş iskele

⁵⁶⁸ BOA. HH. 14872, (1215/1800-1), "Kethüda Mustafa Ağa'nın bina ve vakf ettiği Fındıklı'daki iskele"

⁵⁶⁹ BOA. MD. 7, s. 926, h. 2541, 5.C.976/25 Kasım 1568

⁵⁷⁰ BOA, Cev. Bld. 633, 6 Ra.1176/25 Eylül 1762

yaptırmak için ikibin kuruş toplamışlardır. Bu paralarının boşa gitmemesi için yaptıracakları yerde uzun süre odun kömür ve kum bırakılmasının yasaklanmasını istemektedirler⁵⁷¹.

d) İskelelerin çevre temizliği

Gemi ve kayıkların rahatça yanaşabilmesi için iskele civarlarının temiz tutulması gereğine dair farklı zamanlarda çeşitli düzenlemeler yapılmıştır.

1585 mayısında Langa ve Kumkapısından bazı mahallelerin imam ve müezzinleri ile sakinlerinden kalabalık bir grup kadiya giderek oturdukları mahallere ve denize süprüntü dökülmemesini istemektedirler. Bu civarın halkı önceleri süprüntülerini Ayasofya evkafından boş bir yere dökmetedirler. Bu yerin başka türlü kullanılması gerektiğinde Odun iskelesine götürerek orada denize boşaltmaya başlamışlardır. Bu arada fermanla Langa civarında yeni bir kapı açtırıldığından ve burada iskele olması için ahalinin süprüntülerini bu yeni açılan kapı önüne dökmesine izin verilmiştir. O andan bu tarihe kadar süprüntüler hisar duvarlarına kadar her yeri kaplamış ve o kadar fazlaşmıştır ki artık bazı kötü niyetli kimseler bu süprüntülerin üzerine çıkarak müslümanların evlerinin içine bakabilmektedir. Ayrıca bu süprüntülerin iskeleyi çevirmesinden dolayı yaz günlerinde gemiler yanaşamamakta ve kışın fırtına ile bu süprüntülerin Kumkapıya sürüklenmesi ve limanı doldurması bu limana girişi de güçleştirmektedir. Bu sebeplerle bundan böyle bu cıvara süprüntü dökülmesi yasaklanmış ve süprüntülerin eskiden olduğu gibi Odun iskelesine nakil ile oradan dökülmesine karar verilmiştir⁵⁷², ancak bu hüküm devlete ait mezbeleleri kapsamamaktadır⁵⁷³. Yalnız bu süprüntüler mezbele kayıkları vasıtasıyla açık denize boşaltılmakta ve bu iş için kayıkhane-i hassa'da bir mezbele kayığı bulunmaktadır⁵⁷⁴. Belirtilmesi gereken bir husus, bugünün insanının yaşadığı ve hemen hemen dönüştürülemeyen ve uzun asırlarca yok olmayan pek çok ürünün kullanıldığı çağın, çevre koruması için çok ciddi tedbirler alınmasını gerektirdiği açıktır. Ancak eski asırlardaki süprüntülerin de teknolojik seviye ile paralel olarak katkılı veya plastik maddeler içermemesinden ve kısa sürede çürüyebilir oluşundan dolayı denizi uzun süreli kirletmemesi sebebiyle asırlarca denize süprüntü atılmasına rağmen herhangi bir daimi kirlilik söz konusu olmamıştır. Deniz kirliliği ile ilgili bütün şikayetler

⁵⁷¹ BOA, Cev. Bld. 4049, 18 N.1220/10 Aralık 1805

⁵⁷² BOA, MD. 58, s. 9, h. 29 Ca.993/Mayıs 1585

⁵⁷³ BOA, MD. 58, s. 212, h. 551

⁵⁷⁴ BOA, Cev. Bld. 1760, 18 L.1230/23 Eylül 1815

süprüntülerin çoğaldığı zamanlara aittir ve geçicidir. Bu sebeple çevreciliğin de göreceli bir kavram olduğu görülmektedir.

2. İskelelerin fonksiyonel çeşitliliği

İskeleler çeşitli gayelere göre çeşitli ayınlara tabi tutulmaktadır. Bazı iskeleler sadece yolcu inip-binmesine mahsus olduğu gibi bazıları da taş, gübre yükleme ve boşaltma mahalli olarak kullanılmaktadır⁵⁷⁵. Bununla birlikte, bu kuralın ihlal edildiğine dair farklı tarihli belgeler bulunmaktadır. Tesbit olunabildiği kadarıyla 18. asırdan beri Ortaköy'de iki iskele olup, Selhane iskelesi taş, odun, kömür ve fışkı kayığı gibi kayıkların, Koyun iskelesi ise sadece yolcu taşıyan piyadelerin yaşayabildikleri iskelelerdir. Buna rağmen taş ve fışkı kayıklarının da Koyun iskelesine yanaştıkları ve yüklerini dar sokaklardan geçirerek taşıdıkları, ahalinin yoldan geçmekte zorluk çekip, kokudan rahatsız oldukları, ayrıca şiddetli havalarda kadınların bulunduğu piyadelerin iskelede diğer yük kayıklarının bulunmasından dolayı yaşayamadıkları ve bu iskeleye yanaşan yük kayıklarında bazılarının içki içtikleri ve bu durumlardan kadın ve çocukların rahatsızlıklarından bahseden ahalinin istekleri dikkate alınarak piyade kayıklara mahsus olan Koyun iskelesine diğer kayıkların yanaşmaları yasaklanmıştır. Bu hususda 1756, 1781 ve 1790 tarihlerinde de hükümler yazılmakla birlikte yük kayıklarının zaman içinde bu kuralı tekrar çiğnedikleri görülmektedir. Nitekim 1826 tarihinde de ahali aynı hususda şikayetlerini içeren bir arzuhal vermiş ve tekrar hüküm yazılmıştır⁵⁷⁶.

İskelelerin bulundukları yerin özelliği sebebiyle de sadece yolcu taşıyan kayıkların veya piyadelerin yaşayabilmesine izin verilenleri vardır. Langa Yenikapısı'nda Yenimahalle civarındaki Hamam iskelesine de hamam yakınında olup kadınların çoklukla bulundukları mahal olması sebepleriyle ahalinin isteği üzerine piyadeden başka küçük ve büyük bütün kayıkların yanaşmaları yasaklanmıştır⁵⁷⁷.

Yine, her iskeleye hangi kayık veya gemilerin yanaşacağı bellidir ve bu düzene uyulması için uyarılar yapılmaktadır. Bu kurallar kayıkçılar için olduğu kadar bütün diğer deniz vasıtaları için de geçerlidir. Mesela buğday gemileri Unkapanı'na, pirinç ve arpa gemileri İhtisap iskelesine yaşayabilir⁵⁷⁸. Ancak bazı özel durumlarda devlet gemilerin yaşayabildiği iskeleleri değiştirebilir veya kısıtlama getirebilir. Nitekim, İstanbul'daki meyve kıtlığını önlemek için meyve gemilerinin Üsküdar, Tophane,

⁵⁷⁵ BOA, İst. Ah. 4. s. 51, h. 133, C.Ra.1169/24 Aralık 1755-3 Ocak 1756

⁵⁷⁶ BOA, Cev. Bld. 2137, 8.R.1242/9 Kasım 1826, Cev. Bld. 2271, 7 Ca.1242/7 Aralık 1826

⁵⁷⁷ a.g.b.

⁵⁷⁸ BOA, MD. 71, s. 66, h. 137, 4 S.1002/4 Ekim 1593

Galata ve Eyüp iskelelerine yanaşmayıp doğrudan Muhtesib iskelesine yanaşmalarına dair bir belge bulunmaktadır⁵⁷⁹.

Kayıkların, piyadelerin, mavnaların ,diğer deniz ticaret vasıtalarının yüklerine göre belirlenmiş iskelelere yanaşmalarına dikkat edilmekte ve kuralın işlerliği sağlanmaktadır. 1777 tarihli bir belgeye göre Karadeniz'den kereste getiren sefinelerin Çöplük iskelesine yanaşmadıkları şikayet neticesi anlaşıldığından iskelelerine yanaşmaları tenbih olunmuştur⁵⁸⁰.

3. Çeşitli asırlarda ana iskeleler ve deniz trafiğinin yoğun olduğu hatlar

Kayıkların yolcu veya yük indirmek veya almak maksadıyla yanaştıkları pek çok iskele bulunmaktadır. İskelesi olan yerler ayrıca nüfus yoğunluğu ve ticaret hacminin de fazla olduğu yerlerdir. Tarih boyunca iç hat iskeleleri denilebilecek deniz trafiğinin ana noktalarını ve dolayısıyla ana trafik hatlarını ise genel olarak Eminönü-Üsküdar, Eminönü-Galata (Karaköy), Eminönü-Mudanya hatları oluşturmaktadır. Gelibolu ve İzmit güzergahı da uzak iskeleler arasında yer alan ancak kayıklarla gidilen hatlar arasında bulunmaktadır⁵⁸¹. Kayıkçıların tümünü ilgilendiren bir konuda kethüdaların isimleri ve iskelelerinin sayıldığı bir belgeden⁵⁸² de iskelelerin önem sırasını tesbit etmek mümkündür. Buna göre 18. asır ortalarında Eyüp, Defterdar, Fener, Hasköy, Aynalıkavak, Kasımpaşa, Azapkapısı, Balıkpazarı, Karaköy, Tophane, Beşiktaş, Yenikapı, Cibalikapısı, Kapan-ı dakik, Bahçekapı, Ahırkapı, Çatladıkapı, Kumkapı, Yenikapı(Langa), Samatya, Üsküdar, Kadıköy iskeleleri ana iskelelerdir. Deniz taşımacılığının ana hatları bu iskeleler arasında olup günümüzde de olduğu gibi bazılarında çok yoğun olarak onaltıncı asırdan son zamanlara kadar devam etmiştir. Boğaz'a pazar kayıkları dışında da kayıkların çalıştığı bilinmekle beraber bilhassa Trakya tarafında Ortaköy, Anadolu tarafında ise İstavros veya Beylerbeyi'nden sonra Kavaklara doğru iki tarafda yer alan iskelelere gidiş pazar kayıkları dışındaki kayıklarla pahalı ve tehlikeli oluşundan ikinci derecede işlek hatları oluşturmaktadır. Yerleşim yoğunluğunun olmayışının da bu iskelelerin bulunduğu hatların ikinci dereceden oluşunun sebeplerinden birini teşkil ettiği muhakkaktır ki 1970'li yıllarda bile bu bölgeler yerleşim yoğunluğunun az olduğu yerlerdir.

⁵⁷⁹ BOA, MD. 71, s. 163, h. 323, s. 164, h. 325

⁵⁸⁰ BOA, Cev. Bld. 7264, 1191/1777

⁵⁸¹ Kütükoğlu, 1640 Tarihli Narh Defteri, s. 286

⁵⁸² BOA, İst. Ah. 4, s. 170, 171, h. 524, A.Ş.1170/21-30 Nisan 1757

Kayıkçıların sayımlarında kullanılan iskeleler diğer asırlarda İstanbul'da mevcut iskeleler hakkında da bilgi vermektedir. Ancak iskelelerin küçük ve büyük hemen hepsinin yer alması ve iskelelerin çokluğunu göstermesi sebebiyle 1815 senesine ait bir bostancı sicilinin ilgili kısımları alınarak, iskeleler dışında kayıkhaneler ve yer belirtici bazı unsurlar da dahil olunmuştur. Ayrıca bu sicilden İstanbul iskelelerinin sahillerdeki sıralanışını da takip etmek mümkündür.

1815 yılında, İstanbul sahillerindeki iskeleler, kayıkhaneler, kayık yapıcı dükkanları⁵⁸³

Yalı Kasrı

Sadrazam kayıkhanesi

Kol kayığı

Beylik mavnacılar koğuşu

Sandalcıyan-ı sadr-i ali koğuşu

Seyyit Mehmet, Seyyit Memiş, Seyyid Emin'in üç göz kayıkhanesi

İstanbul Ağası iskelesi

Bursa ve Mudanya kayıkları iskelesi

Silahşör Süleyman Ağanın kayıkçı odaları

Ortaköy ve Beşiktaş iskelesi

Tophane ve Balıkpazarı iskeleleri

Karaköy iskelesi

Hasköy iskelesi

Başyasakçıya mahsus oda ve kayıkhanesi

Duhan gümrüğü önü iskelesi

Hasır iskelesi

Çardak iskelesi

Yemiş iskelesi

Tulumba iskelesi

Ayazmakapısı iskelesi

Tekfurdağı iskelesi

Kapan-ı dakik iskelesi

Emin Ağazade kayıkhanesi ve odası

Ellialtı ortasının iradı yahudhane ve kayıkhanesi

Miskçibaşı oğlu Merkado yahudi kayıkhanesi

Efenc dellah Yako yahudinin hane ve kayıkhanesi

Basmacılar kethüdası karısının iradı yahudhane ve kayıkhanesi

Balıkhanesi iskelesi

Tüfenkhane iskelesi

Cibali iskelesi ve kayıkçıların Lonca yeri

Çuhacı Yorgi oğlu hanesi ve kayıkhanesi

⁵⁸³ Kayra, Cahit-Üyepazarcı, Erol. İkinci Mahmut'un İstanbul'u, Bostancıbaşı Sicilleri, İstanbul 1992, s. 93-156; (Ayrıca bkz., Koçu, İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul 1963, c. VI, s. 2982-2995; İstanbul Üniv. Ktp. nr. 8830)

Ayakapı iskelesi
Bab-ı cedid iskelesi
 Aralık iskelesi
Fener iskelesi
 Üç göz kayıkthane
 Nazif Efendi varisleri iradı yedi göz kayıkthane
 Emin Ağa kayıkhanesi
 Kilise iradı üç göz kayıkthane
Balat iskelesi
 Esmâ Sultan iradı han ve kayıkthane arsası
Hasköy iskelesi
 Kayıkthane
 Taşcılar iskelesi
Arslan iskelesi
 Kuruçeşmeli Hüseyin'in hane ve kayıkhanesi
 Merhum Hüseyin'in kalafat meydanı
 Portakal oğlu İbrahim'in kayık yapıcı dükkânı
 Zuemadan Nuri Ağa iradı beş göz kayıkthane
 Hatice Hatun iradı kayık yapıcı dükkânı
Ayvansaray iskelesi
 Bezcibaşı Salih Efendi yalı ve kayıkhanesi
 Yavedut iskelesi
 Baltacızade kayıkhanesi
 Çamur iskelesi
 Sabık Eyüp Mollası Üryanizade iradı onaltı göz kayıkthane
Defterdar iskelesi
 Ve iki göz kayıkhanesi
 Balçık iskelesi
 Yusuf Efendi kayıkhanesi
Evüp Ensari iskelesi
 Zuemadan Mehmet Ağa kayıkhanesi
 Musa Hasekî'nin hane ve kayıkhanesi
 Cebehane katibi Mustafa Efendi'nin hane ve kayıkhanesi
 Merhum Valide Sultan vakfından kayıkthane
 Yalı hamamı iskelesi ve kayıkthane
 Bahariye Kasr-ı Hümayunu
 Karaağaç Kasr-ı Hümayunu arsası
 On göz şalope kayıkhanesi
Sütlüce iskelesi
 Murad Mollazade Efendi kayıkhanesi
 Humbaracı Mustafa kayıkhanesi
 Humbaracıyan kışlası ve iskele
Halıcıoğlu iskelesi
 Mekkizade Efendi kayıkhanesi

Kalafatçı Ali dükkânı
 Buzhane iskelesi
 Tevfik Haseki kayıkhanesi
 Debbâğzade iradı yahudhane ve kayıkhanesi
 Aydoslu Süleyman Ağa halilesi iradı yahudhane ve kayıkhanesi
 Kanca Alizadenin Balıkçı odası ve kayıkhanesi
 Hatib Efendi kayıkhanesi
 Kayıkhanesi arsası
 Mustafa Ağa'nın bir göz kayıkhanesi
Piripaşa iskelesi
 Abdülbaki Efendi kayıkhanesi
 Kalafatyeri
 Hamam iskelesi
 Sivasi Ali kayıkhanesi
 Salhane iskelesi
 Salamon yahudi hane ve kayıkhanesi
 Beylerbeyi hamamcısı iradı yahudhane ve kayıkhanesi
Hasköy iskelesi
 Ali Molla kayıkhanesi
 Tersane Amire Kaptanı kayıkhanesi
 Aralık iskelesi
Aynalıkavak sarayı arsası
 Tersane mühimmat anbarları
 Sefine yapılan meydan
 Kereste anbarı ve mühimmat mahzeni
 Donanma gemileri
 Tersane Divanhanesi
 Filika-i hümayun çekilen kayıkhanesi
 Tersane kethüdası dairesi ve iskelesi
 Kalyoncular kışlası ve Hasanpaşa Camii
Kasımpaşa iskelesi
 Hasanpaşa Camii iradı beş göz kayıkhanesi
 Zahirî anbarları
 İki göz mühimmat mahzeni
 Tersane büyük havuzu
 Demirhane
 Cedid kalyoncu kışlası
 Meyyit iskelesi
 Osman Kaptan'ın kayıkhanesi
 Cerrah Hacı Mustafa dükkânı ve kayıkhanesi
 Oturakçı Hacı Süleyman kayıkhanesi
 Kayık yapıcı Hacı Mehmed dükkânı ve kayıkhanesi
 Yahya Ağa kayıkhanesi
 Ömer Ağa kayıkhanesi

Azapkapı iskelesi
 Funda iskelesi
 Uzun Mustafa kayıkhanesi ve marangoz dükkânı
 Şeyh Ali Efendi iradı kayıkhanesi
 Özoğlu Osman iradı kayıkhanesi
 Mustafa Ağa iradı kayıkhanesi
 Kalafat yeri
 Seyyid Ali Paşa Camii
Kürkçükapısı iskelesi
Atik yağkapanı iskelesi
 Galata zindanı mahalli
Galata Balıkpazarı iskelesi
Karaköykapısı iskelesi
 Cami
 Gümrük kayıkçılarının oturdukları oda
 Galata gümrüğü
 Mizan kapısı
 Kurşunlumahzen, kasr-ı hümayun
Kurşunlumahzen iskelesi
 Mustafapaşa Camii
 Liman Ağası odası
 Galata naibine mahsus ihtisab odası
 Kahveci Ali iradı yahudhane ve kayıkhanesi
 Feyzi Bey iradı kayıkhanesi
 Hanımoğlu zımmının hanesi ve altında kayıkhanesi
Mumhane iskelesi
 Eğri kapı iskelesi
 Kireçkapısı iskelesi
 Debbaghane iskelesi
 Koga yahudi hanesi ve altında kayıkhanesi
 Sirkeci iskelesi
 Kürekçi dükkânları
Tophane iskelesi
 Kılıç Ali Paşa Camii
 Tophane kebir iskelesi
 Çavuşbaşı iskelesi
 Arabacıyan-ı dergah-ı ali kışlası
 Suhte limanı ve kayıkhanesi
 Kazgani Ahmed Ağa balıkçı odası
 Musahib-i şehriyari Arif Ağa iradı iradı kayıkhanesi
 Aralık iskelesi
 Yusuf Ağa mescidi
 Aralık iskelesi
Salıpazarı iskelesi

Aralık iskelesi
 Süleyman Ağa kayıkhanesi
 Hamallar iskelesi
 Kalafat yeri
Fındıklı iskelesi
 Fındıklının iskelesi
 Fındıklı Camii
 Aralık iskelesi
Kabataş
 Sandal-ı hümayun kayıkhanesi
 Karaabalı iskelesi
 Piyadeler kayıkhanesi
Dolmabahçe iskelesi
 Beşiktaş sarayı
 Hayreddin Paşa medresesi ve camii ve iskele
Beşiktaş iskelesi
 Hayreddin Paşa türbesi ve Mehmed Efendi mescidi
 Marangoz Mustafa dükkânı
 Kalafatçı dükkânı
 Yağlıkçı Hacı İbiş yalısı ve kayıkhanesi
 Nimet Hanım yalısı ve kayıkhanesi
 Haraccıbaşı iskelesi
 Aralık iskele
 Kılıç Ali Paşa iskelesi
 Çırağan sarayı
 Mabeyn-i Hümayun
 Yahya Efendi deresi ve iskelesi
 Şaban Halife Camii
 Duhan bezirganı Ömer Ağa hanesi kayıkhanesi
 Melek Mehmet Paşazade Kadri Bey yalısı ve kayıkhanesi
 Aralık iskele
 Koyun salhanesi ve Murnane
Ortaköy iskelesi
 Mehmed Kethüda Camii
 Ocak İmamı-zade hanes ve üç göz kayıkhanesi
 Koyun iskelesi
 Darbhaneçi Yorgaki zimmi hane ve kayıkhanesi
 Sarraf Agobyan zimmi hane ve kayıkhanesi
 Ortaköy Bostancı Ocağı
 Defterdar İbrahim Efendi Camii
 Aralık iskelesi
 Karaca Boyar'ın iki göz kayıkhanesi
Kuruçeşme iskelesi
 Avramaço yahudi kayıkhanesi

Aralık iskelesi
 Yahudilerin irad kayıkhanesi
 Kuruçeşme Bostancı Ocağı
 Ocağın altında bir kahve ve kayıkhanesi
 Aralık iskele
 Kuyuncubaşı iskelesi
 Çorlulu Ali Paşa yalısı ve kayıkhanesi
 Hanım Sultan iradı kayıkhaneler
Arnavudkaryesi iskelesi
 Aralık iskele
 Kayıkçı Yorgaki hanesi ve dükkânı
 Dereağzı iskelesi
 Biniş-i hümayun yeri
 Bebek Bostancı Ocağı
Bebek Kasrı
 Üçüncü Ahmet Camii ve çeşmesi ve iskelesi
 Kayalar
 Durmuş Dede türbesi ve mescidi
Rumeli ortahisarı kalesi
 Aralık iskele
 Rumelihisarı Camii, önü iskele
 Hisar mektebi, hamam ve iskele
 Kevakibzade kayıkhanesi
 Aralık iskele
 Mekkizade sebili, çeşme ve iskele
 Şeytan Akıntısı
 Çerkezbeyzade Rahmi Bey kayıkhanesi
Baltalimanı
 Kalcıbaşı Simyon hane ve kayıkhanesi
 Keresteci dükkânı önü iskele
Mirgunoğlu iskelesi
 Sultan Abdulhamid Camii
 Tokmakburnu
İstinye körfezi
 El-Hac Ahmed Efendi kayıkhaneleri
 Abdurrahman Ağa yalı ve kayıkhanesi
 Çarşı iskelesi
 Kalafat yeri meydanı
 Mezarburnu
Yeniköy sınırı
 Sabık Yeniçeri Efendisi Numan Efendi'nin dokuz adet kayıkhanesi
 Pazar kayığı iskelesi
 Çarşı iskelesi
 Ekmekçi iskelesi

Koyun salhanesi ve kayıkthane
Yeniköy iskelesi
 Menkeçizade Ali Molla kayıkhanesi
 Diğer Ekmekçi iskelesi
 Subaşı kolluğu
 Aralık iskelesi
 İskele ve kereste meydanı
 Dimitraki hane ve kayıkhanesi
 Mirgun hatibi Ali Efendi iradı kayıkthane
 Aralık iskele
 Simitçi iskelesi ve meydan
 Hekim Tanaşaki kızları hanesi ve kayıkhanesi
 Aralık iskelesi
 Aralık iskele
 Sandalcı İstırafı hane ve kayıkhanesi
 Köybaşı iskelesi
 Ayazma ve *Tarabya* sınırı
 Tarabya Mescidi
 Köprübaşı iskelesi
 Yasakçı kolluğu
 Bagos hane ve beş adet kayıkhanesi
 Keşeli Camii
 Cerrah Mahmud Efendi Camii
 Mahmud Kethüda Camii
 Bölükbaşı hanesi ve kayıkhanesi
 Yukarı mahalle iskelesi
 Mezarlıkburnu
Sarıyer sınırı
 Ahmed kayıkhanesi
 Hamam iskelesi
 Ali Molla yalı ve kayıkhanesi
 Abdi Bey kerimesi yalı ve kayıkhanesi
 Pazar kayığı limanı
 Hacı Mehmed kayıkhanesi
 Tosyalı Mehmed Ağa kayıkhanesi
 Ali Kethüda Camii
Sarıyer iskelesi
 Yenimahalle sınırı
 Kayıkthane
 Kışla Camii
Rumelikavağı Hisarı sınırı
 Fununi Mustafa Reis kayıkhanesi
 Kayıkthane
 Rumelikavak Hisarı kalesi

Feyzullahzade Ahmed hanesi ve kayıkhanesi
 Top tabyası
 Bostancı kışlası
Anadolukavağı Kalesi
 Mustafa kayıkhanesi
 Çarşı ve kahve iskelesi
 Ali Reis kayıkhanesi
 Hacı Alizade kayıkhanesi
Yuşaburnu tabyası
 Kayıkthane
 Umuryeri
 Hünkar iskelesi
 Kayıkhaneler
Yalı karyesi iskelesi
 Hacı Çelebi yalısı ve kayıkthane
 İsmail Ağa yalısı ve kayıkthane
 Kılıç dalyan yeri ve balıkçıların odası
 Hafızade yalısı ve kayıkthane
 Emir Osman yalısı ve kayıkhanesi
Beykoz mahkemesi ve kireç kayığı limanı
 İskele
 Hüseyin Reis kayıkhanesi
 İsmail Ağa köşkü ve kayıkhanesi
İncirkaryesi Camii
 İskele
Paşabahçesi
 Cami
Çubuklubahçesi
 Çakalburnu
 Aralık iskele
 Diğer aralık iskele
 İsmail'in kayıkhanesi
 Vakıf aralık iskele
 Salhane-i ganem ve iskelesi
 Iskender Paşa Camii
Kanlıca iskelesi ve pazar kayığı limanı
 Nakibü'l-eşraf kayıkhanesi
 Aralık iskelesi
 Diğer aralık iskele
 Bahariye körfezi ve iskelesi
 Çınarlı çeşmesi ve iskele
 Hamam iskelesi
 Kefeli iskelesi
Anadolu ortahisarı sınırı

Göksu Camii
 Göksu deresi
Kandilli iskelesi
 Kandilli akıntısı
 Dolapaltı mahalli
 Vani Efendi Camii
 Aralık iskele
Çengelkaryesi iskelesi
 Havuz iskelesi
 Sultan Abdulhamid Camii (Beylerbeyi'nde)
 İskele
 Aralık iskelesi
 İstavroz Camii
Kuzguncuk iskelesi
 Sarraf Manol hane ve kayıkhanesi
 Öküz Limanı
 Hamdullah Efendi kayıkhanesi
 Çukur denilen kayıkhanesi
 Sabık Çavuşbaşı Ali Bey'in kayıkhanesi
 Pabucubüyükzade Efendi'nin yahısı ve kayıkhanesi
 Balıkçı odası
Üsküdar Büyük iskelesi
 Debbağ Mustafa Ağa kayıkhanesi
 Debbağ Mahmud Ağa kayıkhanesi
 Onbir göz kayıkhanesi
Bataban iskelesi
 El-Hac Hafız'ın kayıkhanesi
 Dokuz göz kayıkhanesi
 Şemsi Paşa Camii
Ayazma iskelesi
Salacak iskelesi
 Selimiye Camii
Haydarpaşa iskelesi

Bu sicildeki bilgilere göre, İstanbul Ağası iskelesinden Eyüp iskelesine kadar 33 iskele, Sütluçe'den Tophane iskelesine 24, Tophane'den Rumelikavağına 56 ve Anadolu kavağından Haydarpaşa iskelesine 29 iskele bulunmaktadır. Bu sicilde yer alan 142 iskeleye, sicilde bulunmayan Marmara tarafındaki Ahırkapı, Çatladıkapı, Kumkapı, Yenikapı, Davudpaşa ve Samatya ana iskeleleri dahil olunursa 1815 senesinde İstanbul'da mevcut küçük ve büyük bütün iskelelerin adedinin yaklaşık olarak 148 olduğu görülür. Ayrıca bu sicildeki bilgilere göre 202 adet de kayıkhanesi bulunmaktadır.

Tarih boyunca İstanbul sahillerinin kıyı düzenlemeleri ya da denizin dolması gibi sebeplerle aynı sınırları muhafaza etmediği bilinmektedir. Bundan dolayı Osmanlı döneminde mevcut kayık iskelelerinden bir kısmının yeri de denizin doldurulması sebebiyle kaybolmuştur. Mesela, 1838'de Balat'ın önünde küçük bir yarımada vardır ve bu yarımada'nın bir tarafında dar bir boğazdan içeri girilen bir mahal bulunmaktadır. Bu dönemde burada bulunan kayık iskelelerinden biri Haliç'in doğusundaki bütün iskelelere ve Kadıköy, Üsküdar ve Boğaz'a giden iki, üç ve dört çifte kayıklara, diğeri Hasköy'e ve diğeri ise Halıcıoğlu'na dolmuş yapan tek çifte kayıklara aittir⁵⁸⁴. Bu alanın dolmasıyla oluşan burunda 1918 senesinde ise, bir vapur iskelesi ve burnun doğusundaki girintide bir kayık iskelesi bulunmaktadır⁵⁸⁵.

⁵⁸⁴ Koçu, İst. Ans., c. IV, s. 1974, İstanbul 1960

⁵⁸⁵ Necib, İstanbul Rehberi, İstanbul 1334/1918, pafta 1

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAYIK VE KAYIKÇILARIN SOSYAL YAPIDAKİ YERİ, ÖNEMİ VE FONKSİYONEL DEĞİŞİM SÜRECİ

A. Kayıklar ve kayıkçıların fonksiyonel açıdan, İstanbul sosyal hayatındaki yeri ve önemi

1. İstanbul'da deniz ulaşımının önemi ve sebepleri

Kayığın ve kayıkçıların İstanbul hayatında çok önemli bir yer tutmalarını hazırlayan bir takım sebepler bulunmaktadır. Bu sebeplerin başında, coğrafi açıdan İstanbul'un araları denizle kesilen üç ana bölgeye ayrılması gelmektedir. Fetihden, neredeyse günümüze kadar bu ana bölgeler sırasıyla İstanbul sur içi bölgesi, Galata, Üsküdar olarak sıralanabilir.

Diğer bir sebep, deniz ulaşımının kara ulaşımına göre daha kısa sürelerde ve daha kolay oluşu ve kara yollarının azlığıdır.

Bir başka sebep yerleşim birimlerinin farklı özellikler göstermesidir. Nüfus yoğunlaşması bir kenara her bölgenin kendine mahsus bazı özellikleri bulunmakta ve hayatın idamesi için her bölgeye ulaşılması gerekmektedir. Mesela, sarayın suriçinde bulunuşu, Üsküdar'ın Anadolu'dan karayoluyla gelen tüccarın ve Anadolu'ya gidecek olanların bir ana durağı konumunda olması gibi.

a) Şehrin coğrafi konumu ve bölgelerin farklı özellikler göstermesi

Fetihden önce, Bizans zamanında İstanbul daha ziyade suriçinde sıkışık kalmıştır. Sur dışında iskan yoktur. Fetihden sonra ise Bizans zamanında meskun olmayan pek çok yerde yeni mahalleler oluşmuştur. Bunlardan, sur batısındaki boş arazide Eyüp'e doğru sekiz mahalle birden kısa bir sürede teşekkül etmiştir. Galata tarafı meskun ve kabalık bir yer olmakla birlikte burada da Türk mahalleri kurulmuştur. Bunun dışında şehir yayılarak Tophane'de, Fındıklı'da ve Rumeli sahilinde de yeni iskan bölgeleri ve mahalleler teşekkül etmiştir. Bu imar o kadar hızlı

bir surette olmuştur ki daha 1459'da İstanbul, Eyüp, Galata ve Üsküdar kadılıkları Molla Hüsrev'in şahsında bir kadılıkta toplanmıştır⁵⁸⁶.

Böylece 15. asır sonlarından başlayarak İstanbul yerleşim alanlarını coğrafi şartlara uygun olarak, surlar dahilinde kalan ve gerçekte de İstanbul olarak isimlendirilen bölge ile Galata tarafı, Haliç kısmı, Üsküdar, Kadıköy ve Boğaziçi köyleri oluşturmaktadır. Ulaşımın en yoğun olduğu hatları ise doğal olarak idari mekanizmanın işleticilerinin bulunduğu Saray ve civarına yakın iskeleler ile yoğun ticaret hacmine sahip Bahçekapısı'ndan Unkapanı'na kadar olan mevkiilerdeki iskeleler ve Galata bölgesi iskeleleri oluşturmaktadır. 17. asırda, Bahçekapıdan Unkapanına kadar olan sahil adalardan, Akdeniz'den ve İzmitten sürekli olarak gelen gemilerle daima doludur. Hemen hemen bütün iskeleler oldukça hareketli olup, daima eşya ve mal bulunmaktadır, ayrıca mal alımları için de iskelelere gelinmektedir. İskelelerin devamlı bir kalabalık halinde ve çok hareketli olduğu da İstanbul tarihiyle alakalı pek çok eserde göze çarpmaktadır. Bu iskelelerde çok sayıda kayık işlemektedir. Doğal olarak Bahçekapısı ve civarı ana iskele konumundadır ve burada hem Haliç'deki iskelelere hem de Boğaz'a işleyen kayıkların işledikleri iskelelere göre ayrı ayrı iskeleler bulunmaktadır. 17. asırda da diğer asırlarda olduğu gibi, Bahçekapısı civarındaki iskelelerin sıralanışı gidilecek mahallere göre ayrı ayrıdır. Meydan iskelesi denilen ve saraya odun getiren kayıkların bulunduğu iskelenin ilerisinde Üsküdar'a ve Bursa sahillerine işleyen kayıklar, daha ilerde Galata'dan Tophane'ye kadar olan mahallere işleyen kayıkların bulunduğu iskeleler yer alır. İstanbul Balıkpazarı'nda üç iskele olup birinden karşı yakaya sefer yapan kayıklar diğerlerinden de köylere giden kayıklar işlemektedir. Daha ilerde Hasköy'e ve Balat'a ve sonra Mihaliç, Bandırma ve İzmir'e sefer yapan kayıkların yanaştığı yerler vardır⁵⁸⁷. Bu asırda en büyük iskelenin Tophane iskelesi olduğu söylenmektedir⁵⁸⁸. 16. asır sonlarında da Tophane iskelesinin su üzerinden en önemli geçiş yolu olduğu, Türkiye'ye yolculuğuna 1595'te başlayan İngiliz seyyahı Moryson'un eserinde belirtilmektedir⁵⁸⁹. 18 ve 19. asırlar için de durum hemen hemen aynıdır. Şehirde sürekli bir dolaşım olduğuna ve Bahçekapısı iskelelerinin işlekliğine bir başka örnek de Galata'da hanlar, pazar ve bedesten olmasına rağmen buranın halkının büyük

⁵⁸⁶ Ayverdi, Ekrem Hakkı, *Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri, Şehrin İskanı ve Nüfusu*, Ankara 1958, s. 4, 5

⁵⁸⁷ Kömürcüyan, Eremya Çelebi, *İstanbul Tarihi, XVII. Asırda İstanbul*, (terc. tahşiye, Hrand D. Andreasyan), İstanbul 1952, s. 16

⁵⁸⁸ Kömürcüyan, a.g.e., s. 43

⁵⁸⁹ Reyhanlı, Tülay, *İngiliz Gezginlerine Göre XVI. Yüzyılda İstanbul'da Hayat*, Ankara 1983, s. 27,

alışverişlerini yine İstanbul'da yapmakta oluşlarıdır⁵⁹⁰. Üsküdar'lıların da İstanbul'a gelip gitmeye şiddetle ihtiyaçları olduğu belgelerdeki ibarelerden anlaşılmaktadır⁵⁹¹. 1173 senesinde Arnavudköy ve Kuruçeşme ahalisinin büyük çoğunluğunun çalıştığı yerin İstanbul'da olduğunu ve her gün gelip gitmek zorunda olduklarını belirterek pazar kayığı inşasına izin istemeleri de İstanbul merkeziyle civarı arasında zorunlu ulaşımın gerekliliğini göstermektedir⁵⁹².

Şehrin en hareketli bölgeleri ulaşımın yoğun olarak sağlandığı deniz kenarları olmaktadır. Bu bölgeler, özellikle Galata bölgesi fetihden önce de aynı konumdadır. Bilindiği gibi Galata, eskiden beri Cenevizlilerin ikamet ettikleri ve deniz ticaretinin yoğun olduğu bir yerdi. 1551 yılında da bu durum aynıdır ve İstanbul ile Galata arasındaki en kolay ulaşım vasıtası ise yine peremelerdir⁵⁹³. Galata bölgesinin ticari merkez olma özelliği yanında, Kanuni'den beri farklı milletlerden bir çok insanların bulunduğu bir diplomatik merkez olduğu da söylenebilir⁵⁹⁴. Meyhaneler ve Tersane'nin eskiden beri burada olması da hareketliliğin diğer sebepleri arasında yer almaktadır⁵⁹⁵. Coğrafi ve fiziki konumun zorunlu bir neticesi olarak ticari faaliyetler daha ziyade bu bölgelerde yer almaktadır. İstanbul iskelelerinin en kalabalık ve en büyüklerinin Tophane ve Bahçekapısı iskeleleri ya da Tophane ve Haliç liman girişi iskeleleri olduğu gravür ve resimlerden de açıkça anlaşılmaktadır⁵⁹⁶. Eyüp semtinin ise, İstanbullular için ayrı bir yeri bulunmaktadır. Eyüp Sultan Camiine özellikle cuma namazlarını kılmak için İstanbul'un en uzak semtlerinden gelinmektedir. Üsküdar ve Boğaz gibi deniz aşırı yerlerden ise pek çok pazar kayığı bu günlerde Eyüp'e yolcu taşımaktadır. Sadece cuma namazları için değil adaklar ve pek çok dini sebeplerle halk buraya akın etmektedir. Ayrıca Osmanlı kadınının buluşma yerlerinden biri de türbe

⁵⁹⁰ Incicyan, P. Ğ., 18. Asırda İstanbul, (terc. Hrand D. Andreasyan), İstanbul 1976, s. 102

⁵⁹¹ BOA. Cev. Bld. 6428, 1225/1810, "... Üsküdâr ahâlisiniñ ricâl ve nisvânı beher yevm İstanbul'a murûr ve 'ubûra eşedd-i ihtiyâc ile muhtâc olduklarından Üsküdâr Büyük iskelesiyle Balâbân iskelesiniñ kayıkçıları ez-kadîm yedlerinde mevcûd emr-i 'âlî mantûkları üzere İstanbul'da Eminöñü nâm mahalde vâki' Mudânya kayıklarının yatdığı mahalden İstanbul Agası iskelesi ittishâlîne gelince müşterilerini ve yüklerini çıkarub ve ba'dehu yine mahall-i mezkûrelerden müşteri ve yüklerini alub ... "

⁵⁹² BOA. Ist. Ah. 5, s. 307, h. 922, C.C.1173/8-17 Şubat 1760

⁵⁹³ Nicolay, Nicolas de, The Nauigations into Turkie, London 1585, faksimile yayını, Amsterdam 1968, s. 46b

⁵⁹⁴ Nicolay, a.g.e., s. 65a

⁵⁹⁵ Reyhanlı, a.g.e., s. 43

⁵⁹⁶ Arslan, Necla, Gravür ve Seyahatnameler'de İstanbul, İstanbul 1992, s. 48-54, 18.yy. sonu ile 19. yy. da yazılmış ve çizilmiş, gravürler ve pek çok seyahatname taranarak hazırlanan bu eserde ayrıca, kayıklar ve iskelelerin durumuyla ilgili çok canlı ve bir hayli malumat veren görüntüler bulunmaktadır. Bu eserden başka iskeleler ve özellikle kayıklarla ilgili görüntülerin toplandığı bir başka eser Çelik Gülersoy'un Kayıklar isimli kitabıdır. Bu iki kitaptaki görüntüler, ve özellikle kayıklar için Çelik Gülersoy'un kitabı, oldukça tatmin edicidir.

bahçesidir. Eyüp bostanları da alışverişe gelen hanımların rağbet ettiği yerlerdendir ve yine kayıklarla gelinmektedir⁵⁹⁷.

19. asır sonlarında da köprülere rağmen Haliç liman girişinin deniz trafiği yoğunluğu sürmektedir⁵⁹⁸. Askeri tesislerin ve kışlaların olduğu bölgeler de iskeleleri hareketlendirmektedir. Bunun dışında, şehrin şimdi olduğu gibi her bölgesinin farklı özelliklere sahip olması talebin de buna göre belirmesini sağlamaktadır. Kayık ile gidilen iskelelerden bir kısmını mesire yerlerine yakın olanlar oluşturmaktadır. Onaltıncı asırdan bu yana bu amaçla kayıklar kiralandığı görülmekle beraber asıl ulaşım resmi veya gayr-i resmi ihtiyaçların karşılanması ve üretilenlerin bölgelere dağıtılması gibi amaçlarda yoğunlaşmaktadır. Ticari gayeler, resmi işlerin takibi, dini veya gezinti amaçlı ziyaretler için kayık o dönem İstanbulusunun vazgeçemeyeceği bir ulaşım aracıdır. Nitekim eski usulde yapılmadığından devrilmesi çok kolay olan peremelere halkın binemediği ve bu yüzden işlerinin aksadığına dair şikayetleri mevcuttur.

b) Nüfus ve bölgelere göre dağılımı

İstanbul'un fethinden sonra Fatih Anadolu ve çeşitli yerlerden Türkleri getirerek şehirde iskan etmiştir. Fetihden önce İstanbul nüfusunun yetmişbin olduğu tahmin olunmaktadır⁵⁹⁹. Fatih devri sonlarında ise İstanbul surları dahilinde 145-150 bin, Eyüp ve Galata 22-25 bin diğer yerler 18-20 bin kişi olarak tahmin olunmuştur. Buna göre tüm İstanbul nüfusu bu tarihlerde 185-195 bin kişidir⁶⁰⁰. Kanuni döneminde şehre bol su getirilmesi nüfusun artışı da sağlayan etkenlerdendir. Önceleri ihtiyaç olan bu nüfus 18. asırla birlikte fazlalaşmıştır. Nüfusun Sarayın bulunduğu yer ile Galata ve Üsküdar arasında yoğunlaştığı, diğer yerlerinse⁶⁰¹ özellikle Boğaziçi'nin 19. asır ortalarına kadar nisbeten pek meskun olmadığı bilinmektedir. Hatta 16. asırda Boğaz'ı İstanbul dışında başka bir bölge gibi mütalaa edenler bulunmaktadır⁶⁰².

⁵⁹⁷ Alp, Münevver, "Eski Eyüp Sultan", Türk Folklor Araştırmaları, Kasım 1963, s. 3231-3235/ Eski İstanbul'da Gündelik Hayat. (haz. İ. Gündoğdu Kayaoglu-Ersu Pekin), İstanbul 1992, s. 120-137

⁵⁹⁸ Grosvenor, Edwin A., Constantinople, Boston 1895, c. I, s. 77, 78

⁵⁹⁹ Ayverdi, a.g.e., s. 70, 71

⁶⁰⁰ a.g.e., s. 82

⁶⁰¹ Thevenot, a.g.e., s. 76, Bu eserde, İstanbul'un civar ve sayfiye yerlerinin 17. asırda pek kalabalık olmadığına dair bilgi verilmiştir.

⁶⁰² İŞS, 6/27, vr. 76b-1, 4 Ra.972/10 Ekim 1564, Maltepe'den Anadoluhisarına ve Rumeli yakasında Beşiktaşdan Yenihisara kadar olan yerlerde sahil köyleri ahalisi kendi işleri için İstanbul'a gidip geri döndüklerinde Pençik emini piyade akçası olarak adam başına birer akça almaktadır. Pençik Emini yapılan sorgulamasında kendisinden önce mütezim olanların da

İstanbul'un nüfusu üzerine çok değişik tahminler ve hesaplamalar yapılmakla birlikte, kesinliğini iddia etmek güç görünmektedir. Bununla birlikte şehrin her dönemde dünyanın büyük şehirleri arasında yer aldığı kesindir. Bu nüfus tahminlerinden bazıları fikir verilmek üzere alınmıştır.

18. asırda İncicyan, İstanbul'un nüfusunu değirmenlere dağıtılan buğdaya göre hesaplamaktadır. Buna göre İstanbul ile Karadeniz ağzına kadar olan kısımların nüfusunun bir milyondan az olamayacağı iddia edilmektedir⁶⁰³.

Dönemin yazarlarından W. Eton, James Porter'ın tercümanlardan aldığı bilgilere güvenerek nüfus hakkında yanlış bilgi verdiğini ve 18. asır sonlarında İstanbul nüfusunun 300 000'den fazla olamayacağını bir takım hesaplamalar yaparak ileri sürmüştür. Bu hesaplamalarda tüketilen et ve ekmek miktarları, evlerin yapısı ve yaşayan insan sayısı, vebadan ölenlerin sayılarının mukayesesi gibi unsurları ölçüt olarak kullanmıştır ki oldukça makul görünmektedir⁶⁰⁴.

1799'da İstanbul nüfusunun kesinlikle 400 000'i aşmayacağı ve bu nüfusun büyük bir kısmının da şehrin banliyölerinde bulunduğu tahminler arasındadır⁶⁰⁵.

1837'de İstanbul nüfusu kasaba ve köyleriyle birlikte takriben 953000'dir⁶⁰⁶.

Bu tarihten sonra İstanbul suriçi bölgesi, Boğaziçi, Haliç, Üsküdar ve Kadıköy'ün nüfusu.

1844'de erkek nüfus 193692 kişidir.

1856'da erkek nüfus 236092

1882'de toplam nüfus 381376

1885'te toplam nüfus 873561

1914'te ise toplam nüfus 909798 kişidir⁶⁰⁷.

1844 ve 1856 nüfus sayımlarında sadece yetişkin erkekler sayıldığından kadınlar ve çocuklarla bu sayıların iki katına çıkabilmesi mümkündür. Ayrıca

İstanbul'a devlet işi için miri sandal ve peremelerle gidip gelenlerden piyade akçası almayıp kendi işi için gidip dönenlerden alındığını söyler ve bundan böyle piyade akçası alınması tamamen yasaklanır.

⁶⁰³ İncicyan, a.g.e., s. 18

⁶⁰⁴ Eton, a.g.e., s. 281-288

⁶⁰⁵ Wittman, William. Travels in Turkey, Asia-Minor, Syria and Across The Desert into Egypt. London 1803, s. 15

⁶⁰⁶ Slade, Turkey, c. I. s. 403

⁶⁰⁷ Shaw, Stanford J., " The Population of İstanbul in The Nineteenth Century ", TD. 32. İstanbul 1979, s. 408

savaşlar, veba vs. sebepler nüfusun azalmasına yol açabileceği gibi büyük göçler de nüfusun ani artışına sebep olabilmektedir.

İstanbul'un bölgeleri açısından yoğunluk sırasını tesbit ederek kayıkçıların yapı içindeki fonksiyonel önemlerini vurgulamak gayesiyle ve İstanbul'un bölgelere göre nüfus yoğunluğunun kayıkçıların sayısı ile orantılı olması gerektiği düşünülerek, her asırda iskeleler bölgelere ayrılmış ve bir sıralaması yapılmıştır. Ancak bazı bölgelerin nüfus yoğunluğu olmamasına rağmen ticari hacminin fazla olmasının kayıkçı sayısının fazla olmasını gerektirmesi bu tahmin şeklinin eksik tarafıdır. Yine de bölgelere göre nüfus yoğunluğunun bir ölçüde de olsa tesbit edilmesi kayıkların İstanbul için ne derece önem taşıdığını ortaya koymaktadır. Ayrıca bu verilerden, kesin olarak dönemlere göre hangi iskelelerin işlek olduğu açıkça görülmektedir. Yine, kaynaklarda nüfus yoğunluğu ve iskelelerin işlekliliğine dair muhtelif bilgiler bulunmakla birlikte doğrudan belgelere dayalı verilerin kullanılması da konuya farklı bir bakış açısı getirebilir.

1. bölge, Ahırkapı-Samatya arası
2. bölge, Bahçekapısı-Balat, Ayvansaray arası
3. bölge, Eyüp-Defterdar, Hasköy-Sütlüce, Aynalıkavak'a kadar olan kısımla
4. bölge, Aynalıkavak-Karaköy arası (bu iskeleler dahil)
5. bölge, Karaköy haric, Beşiktaş'a kadar olan kısımlar
6. bölge, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavudköy, İstavros, Beylerbeyi, Çengelköy
7. bölge, Kadıköy
8. bölge, Kuzguncuk-Salacak arası
9. bölge, Bebek-Rumelikavağı arası
10. bölge, Kandilli-Anadolukavağı arası

1677 senesi⁶⁰⁸ 1728⁶⁰⁹ 1751-1752⁶¹⁰ 1792-94⁶¹¹ 1802⁶¹²

Bölge	Sayı	Bölge	Sayı	Bölge	Sayı	Bölge	Sayı	Bölge	Sayı
2	351	4	830	2	865	2	729	4	1206
4	307	8	748	4	671	4	583	5	855
5	201	2	653	5	587	8	570	2	853

⁶⁰⁸ BOA, KK. 7425

⁶⁰⁹ İŞS, 1/24, s. 97-112

⁶¹⁰ BOA, KK. 7438; D.BŞM. 3182, 3183

⁶¹¹ BOA, A.DVN 832, 833, 834, 881; D. BŞM. 41569, 41581

⁶¹² Belediye Ktp., Muallim Cevdet Yazmaları, B. 8

3	161	3	583	3	467	6	483	8	808
1	119	5	441	6	424	5	461	3	665
6	61	1	230	1	409	9	402	9	660
7	18	6	189			1	347	6	651
		7	58			10	189	10	371
						3	118	1	325
						7	85	7	106

Tabloya göre, 17. ve 18. asır ile 18. asır sonunda İstanbul'un en yoğun ya da en hareketli bölgesi Bahçekapısı-Balat arasındaki bölgedir. İkinci sırada Galata-Tophane yer almaktadır. Ancak, 1728 senesindeki sayımda bu sıra Tersane'nin bulunduğu yer ile Karaköy'e kadar olan kısmın birinci sırayı alması ve sonra Üsküdar, daha sonra Bahçekapı-Balat bölgesinin gelmesi ile bozulmuş görülmektedir. Tablodaki tüm verilerin mukayese ve tahlil edilmesi ise 19. asır başına kadar Bahçekapı-Balat bölgesinin birinci sırayı alması gerektiğini göstermektedir. İkinci sırayı Galata-Tophane kısmı almaktadır ve bunda Tersanenin bu bölgede yer almasının etken olduğu açıktır. 19. asırda ise Galata-Tophane bölgesi birinci sıraya yerleşmiştir. Dikkat edildiğinde bu üç bölge arasında küçük farklar olduğu görülür. Bu sebeple, netice olarak, bu asırlarda en yoğun bölgelerin Bahçekapı-Balat bölgesi, Galata-Tophane kısmı ve Üsküdar bölgesi olduğu ortaya çıkmaktadır. Yoğunluğun en az olduğu bölgelerin başında ise Kadıköy, Ahırkapı-Samatya istikameti ve Boğaziçi gelmektedir. Boğaziçi'nde iskeleler arası mesafe düşünüldüğünde nüfusunun diğer bölgelere göre ne kadar az olduğunu özellikle 1802 tarihli belge açıkça göstermektedir. Bu tablodaki verileri diğer tarihi bilgiler de desteklemektedir. Evliya Çelebi ve Eremya Çelebi'nin tüm bölgeler için açık sayılar vermemiş olsalar da bölgeleri tasvirleri bu verileri destekleyici mahiyettedir. Bu hususta bölgelere ayırmadan, her iskelenin ayrı ayrı işlekliğini ve yoğunluğunu tesbit mümkün ve daha sağlıklı olmakla birlikte burada asıl olan, şehrin denizle bölünmüş oldukça işlek bölgeleri bulunduğunu belgesel olarak tesbit ile kayıkçıların sosyal yapı içinde ne denli önemli olduklarını vurgulamak olduğundan bundan kaçınılmıştır.

19. asır sonlarında da, yukarıdaki tablodan elde edilen bilgilere göre tesbit edilen bölgelerin en yoğun yerleşim alanları olma özelliklerini muhafaza ettikleri görülmektedir.

1882 ve 1885 senelerinde bölgelere göre İstanbul nüfusunun dağılımı⁶¹³

Bölgeler/ Seneler	1882	1885
Bayezit	74049	151963
Fatih	59790	114545
Cerrahpaşa	63833	123037
Beşiktaş ve Rumelihisarına kadar Boğaziçi	28780	70607
Yeniköy ve Boğazın daha yukarıları	8648	13850
Beyoğlu (Pera) ve Dolmabahçe	81562	237293
Büyükdere, Dolmabahçe'den Haliç'e Boğaziçi ve Haliç	8052	14645
Kanlıca ve daha yukarıları	9972	29158
Üsküdar	39912	95667
Kadıköy	6778	22796
Toplam	381.376	873.561

1885'de nüfusun bir hayli artmış olması Rus savaşından sonra büyük ölçüde göç hareketleri olmasından kaynaklanmıştır. Bu sebeple bu konudaki mukayeseler için 1882 senesi sonuçları esas alınmalıdır. Bu tabloya göre, nüfus yoğunluğuna birinci derecede sahip bölgenin İstanbul suriçi ve ikinci olarak da Üsküdar bölgeleri olduğu görülmektedir. Boğaz'ın ise hala tam meskun olmadığı anlaşılmaktadır. Beyoğlu ve Dolmabahçe'nin nüfusunun belki de büyük kısmını Tophane'nin oluşturması muhtemeldir.

c) Deniz ulaşımının rahat ve hızlı oluşu

Osmanlı yollarının oldukça dar olması⁶¹⁴ ulaşımı güçleştiren diğer bir husustur. Ana yolların bile özel mülkiyet uzantılarıyla daralmalarına göz yumulmuştur. Hatta Divanyolu'nun bile zaman zaman üç metreye kadar daraldığı olmuştur. Yan sokakların genişlikleri ise genellikle ikibuçuk üç metre olup, bazı sokak arsalarının yarım metreye kadar bile indiği olmaktadır⁶¹⁵. Ancak 1828'den itibaren İhtisab Nezareti tarafından yol yapımı hususunda ciddi girişimler başlamıştır. Daha

⁶¹³ Shaw, a.g.m., s. 408-410

⁶¹⁴ Reyhanlı, a.g.e., s. 40

⁶¹⁵ Kayra, Cahit, Eski İstanbul'un Eski Haritaları, İstanbul 1990, s. 61

sonra 1831'de Ebniye-i Hassa Müdürlüğü teşkil edilmiştir⁶¹⁶ ki bu imar faaliyetlerine daha merkezi ve etkili bir yaklaşımın göstergesidir. Haliç köprülerinin yapımının çok geç tarihli olması da karayolu ulaşımının pek önemsenmediğini hissettirmektedir. Bu önem vermeyişde kayıkların Liman içi seferlerde yeterli ve etkin oluşlarının da önemli bir payı olsa gerektir.

Kayığın tercih edilme sebeplerinden bir diğeri karayolculuklarına göre son dönemlere kadar daha rahat ve daha hızlı ulaşım imkanı sağlamasından kaynaklanmaktadır. Onaltıncı asır meşhurlarından olan ve "Eğer yola çıkmaya kalkarsan yarar attan ayrı düşme. Sakın denize girme, deniz yolculuğuna çıkma, kendini bir belaya uğratma⁶¹⁷" diyen ve deniz yolculuklarını hiç sevmeyen anlaşılan Gelibolulu Mustafa Ali bile, bütün bu tehlikelere rağmen karayolculuğunun zahmet ve sıkıntılarından kaçıp, kolay olur diye gemiye bindiğini söylüyor. Ayrıca ister istemez beş defa İstanbul Halicinde gemiye bindiğini iki seferinde de tehlike atlattığını bildiriyor⁶¹⁸.

Bunun dışında kayığın kara yoluna göre kullanışlı ve hızlı bir araç olduğuna dair pek çok başka gözlemler bulunmaktadır.

17. asır seyyahlarından Thevenot Sarayburnu'ndan Yedikule'ye yürüyerek 1.45 saatte varmış ve buradan üç kişinin kürek çektiği bir kayığa binerek aynı noktaya 1 saatte gelmiştir⁶¹⁹. Yine aynı seyyaha göre Boğaz'ın sonuna üç dört saatte varılmaktadır⁶²⁰.

1843'de Galata'dan İstanbul Balıkpazarına geçiş on dakikadan fazla sürmemektedir⁶²¹.

Akıntı yönünde gitmek kaydıyla Büyükdere ile Pera arası kayıkla bir buçuk saat sürmektedir⁶²².

⁶¹⁶ Orhonlu, Cengiz, " Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımçılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler ", Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, I, Edebiyat Fakültesi Basımevi 1972, s. 108, 109

⁶¹⁷ Ali, Gelibolulu Mustafa, Görgü ve Toplum Kuralları Üzerine Ziyafet Sofraları (Mevaidün-nefâis fi kavâidil-mecâlis), (haz. Orhan Şaik Gökyay), İstanbul 1978, s. 154

⁶¹⁸ a.g.e., s. 216, 217

⁶¹⁹ Thevenot, Jan, 1655-1656'da Türkiye, (çev. Nuray Yıldız), İstanbul 1978, s. 58

⁶²⁰ a.g.e., s. 77

⁶²¹ Nerval, Gerard de, Muhteşem İstanbul, (çev. Refik Özdek), İstanbul 1974, s. 17

⁶²² Slade, Adolphus, Records of Travels in Turkey, Greece and of A Cruise in The Black Sea with The Capitan Pasha, in The Years 1829, 1830 and 1831, London 1832, c. I, s. 145

Yaz aylarında Tarabya'ya ulaşmanın en iyi yolunun kayıkla gitmek olduğu ancak kışın atla gitmenin daha akıllıca olduğu görüşler arasındadır⁶²³.

18. asır sonunda Boğaz'da bulunan köylere kara yoluyla hemen hemen ulaşılamamaktadır ve bu yerlere gidebilecek araba yoktur. Zaten İstanbullular kayığı sadece işleri için değil zevk için de kullanmakta ve deniz yoluyla seyahatten büyük zevk almaktadırlar. Yüksek mevkide olanların da kendi kayıkları olup, hemen hemen hiç arabaya binmemektedirler⁶²⁴.

Kayığın avantajları ve kullanımının yaygınlığı hususunda Robert Walsh da diğer seyyahlarla aynı kanaatleri paylaşmaktadır. "Dört tekerlekli öküzler tarafından çekilen arabaların mal taşımada kullanılan adı olanları ve hanımların bir yerden diğer yere yolculuğu için kullanılan daha iyi işlenmiş olanları mevcuttur. En iyi şartlarda bile bunların yaylanmadan hareket etmeleri oldukça rahatsızlık vermektedir. Şehirde kesilmiş taş blokların birleştirilmesiyle oluşan zemine, kırık alanda ise engebeli patikalara yol denilmektedir ve bu yollarda hareket son derece çekilmez olmaktadır ve bu yollar belli seviyede olanlar tarafından hiç kullanılmamaktadır. Ancak Boğaz bu insanların hislerine ve alışkanlıklarına tam olarak uygun bir nakil vasıtasına sahiptir. Kayıklar o şekilde inşa edilirler ki sadece bir oturak yeri değil ayrıca bir yatak ya da divan hizmeti de sunabilirler. Bu gibiler kayığın dibine serilen halı ve kış kısmındaki minder üzerine rahat bir şekilde uzanır ve çubuğunu içer. Hafif kayığın içinde sarığı, cübbesi, şalvarı, terlikleriyle uzanmış seviyeli bir Türkten daha mükemmel bir keyif yapan resmi tasavvur etmek imkansızdır ve cam gibi akıntı yüzeyi boyunca gidiyorken tıpkı bir balığın derisi gibi görünür. Bu kolay seyahat sebebiyle Boğazın kıyı kısımlarına kesif olarak yerleşilmiştir ve buralarda o insanların istifadesi için suyun üzeri kayıklarla kaplıdır⁶²⁵.

Kayığın avantajlarından o dönemde bütün Osmanlı topraklarında nehirler de dahil olmak üzere mümkün olduğunca istifade edilmektedir.

Ayrıca, deniz ve nehirlerin sadece İstanbul için değil, diğer bölgeler için de önemi bulunmaktadır. Nitekim bu yolların mümkün olduğunca kullanıldığı görülmektedir. İstanbul'a getirilecek malların bir kısmı Tunca ve Meriç nehirlerinde sal denilen vasıtalarla yüklenerek İnöz'e getirilmektedir. Hatta burada bu eşyaların yüklenmesi ve tanzimi işlerini idare eden bir salcılar kethüdalığı mevcuttur⁶²⁶.

⁶²³ Slade, A., Turkey, Greece and Malta, London 1837, c. II, s. 226

⁶²⁴ Eton, W., A Survey of The Turkish Empire, London 1799, s. 228

⁶²⁵ Walsh, Robert, A Residence at Constantinople, During A Period Including The Commencement, Progress, and Termination of The Greek and Turkish Revolutions, London 1838, c. I, s. 269

⁶²⁶ BOA, Cev. Bld. 3218, 29 Ra.1237/24 Aralık 1821

2. Kayığın sosyal hayatın işlerliğini sağlayan çok fonksiyonlu bir araç oluşu

İstanbul için kayık ve kayıkçılar sadece normal ulaşım için değil belki de hayatın hemen bütünü için önem teşkil etmektedir. Asırlar boyunca kayık yolcu, yük taşıyıp hayatın devamlılığını sağladığı gibi yangınlarda tulumbaları taşımış, gereğinde asker nakliyatında kullanılmıştır. Osmanlı döneminde sosyal mevkilerin de göstergesi olmuş, toplantılarda, ev gezmelerinde kıra gidişlerde, tenezzühlerde en seçkin vasıta olarak kullanılmıştır.

a) Sosyal tabakalanmayı gösterişi açısından, kayıkla ilgili teşrifat kuralları ve düzenlemeler

Kayık ve kayıkçıların Osmanlı sosyal hayatında çok önemli bir yere sahip olduğu bu husustaki düzenlemelerden de anlaşılmaktadır.

Kayıkların şekil ve nizamlarına ait düzenlemelere Osmanlı toplumunda titizlikle uyulurdu. Bu teşrifat kuralları daha ziyade devlet adamlarıyla ilgili görünse de halkın uyması gerekli bir takım kuralları da ihtiva etmekteydi. Kayıkların çifte sayısı, şekli ve tefrişi kişilerin sosyal mevkilerine göre farklılıklar arz etmekteydi. Bu sebeple sosyal tabakalar açısından kayıkla ilgili teşrifat kuralları ve bunun uygulanışı önemli görünmektedir.

Tabii olarak Osmanlı Devleti'nde en yüksek mevkide yer alan padişahların kayıkları bütün kayıklar içinde en yüksek itibara sahip olanlarıydı. Saltanat kayıkları konusunda hem daha fazla çalışma hem de pek çok malzeme bulunmakla birlikte geneli ifade etmediği için ayrıntılara girilmeden sadece Osmanlı sosyal hayatında çok önemli bir yere sahip olması sebebiyle kısaca bilgi verilmesi yeterli olacaktır.

Saltanat kayıklarının çekildiği en eski yerlerden biri Yalı köşkünde yer almaktadır. 17. asırda hükümdar buraya sık sık hava almağa gelmekte ve denizde gezinmek istediği zaman da saltanat kayığına buradan binerek denize açılmaktadır⁶²⁷. Bostancıbaşı bahçelerde ve denizdeki gezintilerinde hükümdara refakat edip bindiği kayığın dümenini tutmaktadır⁶²⁸. Hükümdar denizde gezintiye çıktığı zaman, daima yanında az kişi bulunmaktadır. Saltanat kayığı Galata'nın karşısındaki sahilde bulunan sarayın yakınına getirilir ve hükümdar burada kayığa binerek ya Üsküdar'a ya da Karadeniz'e gezmeğe giderdi. Bu saltanat kayığı gösterişli, yaldızlı, çok sayıda fakat sahte taşlarla süslüdür. Bu kayığın her iki tarafında her biri poturlarının veya

⁶²⁷ Thevenot, a.g.e., s. 65

⁶²⁸ a.g.e., s. 70

donlarının üzerine bir gömlek giymiş olan iki bostancı tarafından çekilen yirmidört küreği bulunmaktadır. Bostancıların, başlarına giydikleri serpuşlar yarım karış yüksekliğinde ve bütün bostancıları gibi lâl rengindedir. Sağda kürek çekenler, hepsi bostancıbaşığa namzet müslümanlaştırılmış hiristiyan çocukları, solda kürek çekenler ise bu göreve asla gelemeyecek olan çoğunlukla Anadolulu Türk çocuklarıdır. Onların saraydan ayrılırken elde edebildikleri en büyük tazminat günde iyi bir para olan seksen kuruş idi. O halde sağda olanlar bostancıbaşı görevinden sonra yeniçeri ağası veya paşa veyahut eyalet valisi olabiliyorlardı. Eğer bostancılardan biri kürek çekerken küreği kırarsa hükümdar ona bulunduğu mevkie göre kuvvetinin karşılığı olarak ya bir avuç akça veya altın verirdi. Sultan Süleyman zamanında bunlara üç altın veriliyordu. Bununla beraber onların kürekleri kırması kuvvetleri ile değil fakat daha ziyade hile ile olmaktadır. Hükümdar kayığa binmeden küreği biraz kırarlar, sonra da kürek çekerken bu kürekler kolaylıkla kırılmaktadır⁶²⁹. 19. asır ortalarında ise saray kayıkçıları, kendisi de hamlacıların en tecrübeli, iyi tavırlı ve atletik olanlarının arasından seçilen ve dümeni tutan reis tarafından seçilmektedir⁶³⁰.

Padişahın deniz gezintilerinin belki de umum açısından önemli olan tarafı saltanat kayığının etrafındaki kayıkların denizdeki diğer kayıkları uzaklaştırmak için görevli oluşlarıdır. Denizde padişaha rastlayan kayıklardaki insanlar, hükümdarı hürmetle selamlayıp, sesleri çıktığında bağırarak padişaha saadet dilerler⁶³¹. Padişahların harem halkı ile birlikte sayfiyeye gitmelerine göç, bir günlük gezintiye gitmelerine biniş, hiç bir merasim yapılmadan bir kaç kişiyle birlikte sıradan kayıklarla yapılan gezintiye ise tebdil binişi denir⁶³². Padişahların bu deniz gezintileri her zaman büyük bir debdebe içinde yapılmaktadır. Bir yerden hareketlerinde toplar atılarak padişahın ayrılışı haber verilmektedir⁶³³. Padişahın bu gösterişli kayık alayı halkın günlük hayatın monotonluğundan kurtulmasını sağlayan muazzam bir gösteridir.

Saltanat kayıklarının kürekçileri tabii olarak bütün diğer kayıkların kürekçilerinden fazladır. Ancak saltanat kayıklarının çifte adedi hakkında farklı kaynaklarda farklı bilgiler bulunmaktadır. Michel Baudier'e göre bu kayık her birinde üç adam oturan onaltı sıralıdır⁶³⁴. İnciyan'a göre 18. asırda onüç çifte olup,

⁶²⁹ a.g.e., s. 151, 152

⁶³⁰ White, Charles. *Three Years in Constantinople or Domestic Manners of The Turks in 1844*. London 1846. c. I. s. 48

⁶³¹ Kömürcüyan, a.g.e., s. 141

⁶³² a.g.e., s. 142

⁶³³ Pardoe, Miss. *The City of The Sultan*. London 1854. 229

⁶³⁴ Kömürcüyan, a.g.e., s. 141

kürekçileri kırmızı serpuş giyerler, orta yerdeki iki kürekçi ise beyaz giyinmiştir⁶³⁵. 19. asırda, Saltanat kayıklarının uzunlukları takriben 78 ayak olup, yanyana oturan 24 kişi kürek çeker⁶³⁶. Bu kürekçilerin her biri bol bahşişler dışında aylık 150 kuruş ücret alır. Sayıları üç yüz kadar olup bir kısmı Yalıköşkü yanındaki kayıkhanelerde bir kısmı da kışlalarda kalır⁶³⁷. 1845-46 (1262) senesinde Saltanat-ı hümayun'a mahsus dört adet büyük kayıkda görevli zabıtların aylık tayinatları bulunmaktadır ve bu tarihte tayinatlarına zam yapılmıştır ki bunlar aylık olarak verilen un, çerviş yağı⁶³⁸, nohut, soğan, tuz, zeytinyağı, mum ve sabundur⁶³⁹.

Saltanat kayıklarının tefrişi, yapısı ve kürek adedi, köşklü oluşları üzerine pek çok başka bilgiler mevcuttur ve bu sebeplerle bütün gravür, resim ve tablolarla ilk bakışta göze çarpmaktadır. Ancak tüm bilgilerin ortak tarafı padişaha mahsus olan bu kayıkların ne tezyinat ne de kürek sayısı ve yapısı gibi teknik aksamından diğer hiç bir kayığın üstün olamayacağıdır. Ayrıca bu husustaki kurallar sıkıca denetlenmektedir. Saltanat kayıkları uzunluğu, kürekçi sayısı, süslemesi, köşkü gibi ayırıcı özellikleri ile de hemen belli olmaktadır. Eski zamanlarda sadrazam da sayvanlı kayıklara binebilir ve yirmiiki⁶⁴⁰ kürekçisi olurdu. Sultan Mahmud'un vezareti kaldırmasıyla bu gelenek kalktı ve Abdülmecid zamanında da eski halini almadı. Kayıkta köşk bulunması sadece padişaha mahsus olup buna aykırı davranışlara şiddetle mukabele edilirdi. Onsekizinci asırda Fransız elçisinin kayığına böyle bir sayeban yaptırması ciddi diplomatik gerginliklere sebep olmuştur⁶⁴¹.

Resmi kayıkların inşası Tersane Emîni Efendinin gözetiminde Tersane'de yapılmaktadır⁶⁴². Saray ve diğer yüksek rütbeli görevlilerin kayıklarının yapım ve onarımları hazineye büyük masraflar çıkarmaktaydı. Mesela, 16. asırda yeni yapılan hassa kayıklarda pullar ve kafes topları için gümüş kullanılması adettir⁶⁴³. Ayrıca, padişahın sandalına ve hassa kayıklara mahsus Yalı köşkü önündeki kayıkhanenin ve diğer resmi kayıkhanelerin eskiyen kısımları zaman zaman yenilenmektedir. Ayrıca

⁶³⁵ a.g.e., s. 142

⁶³⁶ White, a.g.e., c. I, s. 48

⁶³⁷ a.g.e., c. I, s. 49

⁶³⁸ Sade yağ ile sığır yağının karışık olduğu yağ. (Şemseddin Sami, " Çerviş ", Kamus-ı Türki, Dersaadet 1317, s. 510)

⁶³⁹ BOA, Cev. Saray 970

⁶⁴⁰ 18. asrın sonlarında Sadrazamlar yeşil çuhadan bir tente ile kapalı oniki çifte kayığa binebilmektedir (D'ohsson, 18. Yüzyıl Türkiyesinde Örf ve Adetler, (çev. Zerrhan Yüksel), trz., s. 124).

⁶⁴¹ White, a.g.e., c. I, s. 47

⁶⁴² BOA, HH. 13755, 14156

⁶⁴³ BOA, MD. 7, s. 979, b. 2712, 17 B.976/5 Ocak 1569

III. Selim döneminde Yalıköşkü önündeki kayıkhanenin ıskara ve filenklerinin yenilenmesi için gerekli masrafın 2519 kuruşa çıkacağı Mimar Ağa vasıtasıyla tesbit olunmuştur⁶⁴⁴. Bazı görevlilerin kayıkçılarının sayısı ve günlük ücretleri de bu konuya ışık tutmaktadır. 1828 senesinde Kaptanpaşa'nın 51, Tersane-i Amire Eminî'nin 30, Tersane-i Amire Kethüdasının ise 40 kayıkçısı olup bu 121 kayıkçının bir günlük ücreti toplam 2046 akçadır⁶⁴⁵. Bununla beraber masrafların kısılması için bir takım tedbirler de alınmaktadır. Bu tedbirlerden biri yapılacak veya tamir olunacak her kayık için bizzat padişah'tan izin alınması gerekliliğidir ki, bu konuda pek çok belge bulunmakta ve tedbirlerin ciddi şekilde uygulandığını göstermektedir. 1812 senesinde, Darüssaade ağasına ait üç adet piyadenin yeniden inşasını Bostancıbaşı bildirmekle birlikte, tecdid işinin ancak padişaha arz edilerek mümkün olduğu belirtilmiştir⁶⁴⁶. III. Selim ve II. Mahmud zamanlarında görülen bu uygulamada kayıkların yapılış yıllarına dikkat edilmiş ve belli süre geçmeden yenilenmesine izin verilmemiştir. Bu süre dört sene olup acilen tamir veya yenilenme gerektiren kayıklar için müracaat olunabilmekte ve kayığın yapılış tarihi mutlaka Tersane'den öğrenilip, kayıkçı ustalarının muayenesi neticesi yenilenip yenilenmeyeceğine karar verilmektedir⁶⁴⁷. Ancak Hasbahçeler'de bulunan Hassa kayıklar ile hademelerin kayıklarının üç senede bir yenileneceğine dair 1778 tarihli bir belge bulunmaktadır⁶⁴⁸. Bu belgede bulunan 26 Nisan 1775 (24 S 1189) tarihli derkenar kaydından bu uygulamanın daha evvelki tarihlerden beri devam ettiği anlaşılmaktadır. 1793-94 (1208) senesinde, Mirahur-ı evvel Ağa ve Kapıcılar kethüdasının birer adet yedi çifte piyadeleri olup bunların yenilenmesini istemektedirler. Kayıtlarda bu iki piyadenin 1791-92 (1206) senesinde yapıldığı ve yenilenmeleri için iki sene zaman olduğu tesbit olunarak Padişaha arz olunmuş ve hemen yenilenmeleri kabul edilmeyip vakti geldiğinde yenilenmeleri için hatt-ı hümayun yazılmıştır⁶⁴⁹. Vakti gelen kayıklar ise yenilenmektedir. Sekbanbaşı Ağa kendisine tahsis olunan sandalın altı sene önce yapıldığı, çok eskidiği ve tamirinin mümkün olmadığından bahisle yenilenmesini istemektedir. Kaydı çıkarıldığında bu sandalın yedi çifte piyadesiyle beraber 1784-85 (1199)'da yapıldığı anlaşıldığından ve Sadrazam kendi sandalının da eskidiğini ve sandalcılarının her sandala binişinde bunu ifade ettiklerini ve bu sandalında 1784-85 (1199) senesinde yenilendiğini ifade ettiğinden her iki sandalında yenilenmesine izin

⁶⁴⁴ BOA, HH. 10929, (1214/1799-1800)

⁶⁴⁵ BOA, Cev. Bhr. 8191, 4 B.1244/10 Ocak 1829

⁶⁴⁶ BOA, HH. 14156, 23 R.1227/6 Mayıs 1812

⁶⁴⁷ BOA, Cev. Saray 974, 15 Ş.1234/9 Haziran 1819

⁶⁴⁸ BOA, Cev. Saray 7764, 22 S.1192/22 Mart 1778

⁶⁴⁹ BOA, HH. 10.923, (1208/1793-94)

verilmiştir⁶⁵⁰. Yine, padişahın ikinci imamına tahsis edilmiş olan üç çifte piyade sekiz sene önce yapıldığından eskimiş ve Enderun-ı hümayun'a ait kayıklardan olmakla bütün takımlarıyla yeniden yapılmasına izin verilmiştir⁶⁵¹.

Ancak, bu kaideye her zaman riayet olunamayıp, süre dolmadan da kayıkların binmeye elverişli olmaması, tamir kabul etmeyecek kadar eskimiş olması, fırtına ve sair sebeplerle ağır hasar görmesi gibi sebeplerle yenilenmelerine izin verildiği görülmektedir. 1812 yılında, Defterdar Efendi tarafından, yenilenmesi istenen dört çifte bir piyadenin yenilenme müddeti dolmamakla birlikte fırtınadan ağır hasar görerek binilemez durumda olduğundan, yenilenmesinin uygun olacağına dair görüş bildirilmiştir⁶⁵². Aynı sene, Sekbanbaşının sandal ve piyadesinin yenilenme tarihine göre müddeti dolmamakla birlikte binmeye elverişli olmadığı anlaşıldığından yenilenmesi için izin istenmiştir⁶⁵³. Karakulak Ağa da kendisine tahsis olunan dört çifte kayığın yenilenmesini istemiş, bu kayığın 1787-88 (1202) senesinde yapıldığı kaydı çıkarılıp iki sene geçmesi gerektiği belirtilmekle beraber padişah yeniden yapılması için izin vermiştir⁶⁵⁴. 1790-91 (1205) senesinde, Telhisiye mahsus olan beş çifte piyade eskidiğinden yenilenmesi istenmiş ve bu piyadenin Haziran 1788'de yapıldığı belirtilerek padişaha durum arz olunmuştur. Padişahın buna kendi hattıyla yazdığı cevap çok enteresandır. "Kaimmakam Paşa, Kalyon indiği gün Kağıdhane'den gelir iken telhis ile geliyor idi gördüm gayetde bir fena kayıktır şanı devletime layık değildir tecdid yapıla ⁶⁵⁵." Kayıklar için alınan tasarruf tedbirleri sadece devlet görevlilerinin kayıklarına yönelik değildir. 1814 senesinde Saraya ait olan mezbele kayığının tamiri veya yenilenmesi için de izin alındığı ve Usta Süleyman'ın raporuyla yenilenmesine karar verildiği görülmektedir⁶⁵⁶. Bu mezbele kayığının asıl maksadı dışında Bostancıbaşılar ile bostancıların sahillerde devriye olarak gezmelerinde de kullanıldığı anlaşılmaktadır. Hatta bir seferinde Fenerbahçe önünde kayaya oturduğu ve bu sebeple tamirinin mümkün olmadığı ve diğer kayıklar gibi olmayıp bostancıbaşının maiyyetine acilen gerektiği ve bu sebeple yenilenmesini Bostancıbaşı İbrahim Ağa arz etmektedir⁶⁵⁷. Devlete ait kayıkların Tersane'de yapıldığı ve iki sene içinde yıprandıkları gözönüne alınırsa pek de sağlam

⁶⁵⁰ BOA, HH. 11327, (1205/1790-91)

⁶⁵¹ BOA, HH. 14986, (1210/1795-96)

⁶⁵² BOA, HH. 13755, 20 R.1227/3 Mayıs 1812

⁶⁵³ BOA, HH. 13671, 3 R.1227/16 Nisan 1812

⁶⁵⁴ BOA, HH. 10.664, (1204/1789-90)

⁶⁵⁵ BOA, HH. 10653, (1205-1790-91)

⁶⁵⁶ BOA, Cev. Bld. 1760, 18 L.1230/23 Eylül 1815

⁶⁵⁷ BOA, Cev. Saray 974, 15 Ş.1234/9 Haziran 1819

yapılmadıkları anlaşılır. Nitekim bu hususta 9 Kasım 1815 (6 Za 1230)'da Tersane'nin kayıkların sağlam yapılmasına dair dikkati çekilmiştir⁶⁵⁸. Ayrıca kayıkhaneye-i hassa'da bulunan kayıklar ve kayıkhaneye'nin kızakları için her sene Tersane-i Amire'de, Mahzen-i çöpten muayyen miktar kayıklık ve küreklik ağaç verilmekte ve bu işle de Bostancıbaşı ilgilenmektedir⁶⁵⁹.

Devlet için başka bir gider kapısı da bu kayıkların çekildiği kayıkhanelerdir. Pek çok yerde devlete ait kayıkhaneler bulunmaktadır. Bunlardan biri padişahın filika ve piyadesinin bulunduğu Tersane-i Amire'deki kayıkhanedir⁶⁶⁰. 1775 senesinde Beşiktaş'ta Taş iskele yakınında olan ve Mirahur-ı evvel, Hazine-dar, Çukadar ve Haseki Ağaların piyadelerinin çekildiği kayıkhanenin teccid ve tamiri 1282,5 kuruş mal olmuştur⁶⁶¹. Piyadelerin çekildiği bu iki göz kayıkhaneye dışında Dolmabahçe'de sandal-ı hümayun ve diğer sandalların çekildiği iki göz bir kayıkhaneye daha vardır⁶⁶². Ekim 1785'de bu civardaki kayıkhaneler tamir görmüştür⁶⁶³. Söğütözü'de ise miri şalopeler için bir kayıkhaneye yapılmış ve muhafaza için de bekçi konulmuştur⁶⁶⁴. Ancak kısa bir süre sonra bu kayıkhanenin de çatısında onarım gerekmiştir⁶⁶⁵. Bununla birlikte dönemine göre zorunlu vasıtalar olan kayıklar ve kayıkhaneler için daha fazla tasarruf imkanı da yoktur. Devlet mümkün olduğunca yenilemekten kaçınmakta ve tamiri cihetini tercih etmektedir. Nitekim bu kayıkhanenin bozulan kiremitlerin yenilenmesi yerine yerlerinin değiştirilmesi tercih olunmuştur.

Başka bir tasarruf tedbiri olarak, 1858 Eylülünde alınan bir kararla beş çiftelere binilmek terkedilip Sadrazam ve vükela üçer çiftelere binmişlerdir. O zamanlar kazaskerler ile rütbe-i bala sahiplerine kadar dörder çifteye binmekteydiler. Bu defa rütbe-i bala sahiplerine kadar üç çifteye ondan aşağısına iki çifteye binmesine karar verildiğine dair zaptiyye ve diğer makamlara tezkireler gönderilmiş, fakat daha sonra Abdülmecid muzayakanın beş çiftelerden kaynaklanmadığını söyleyerek bu kararı iptal ettiğinden yine beş çiftelere binilmiştir⁶⁶⁶. Ayrıca, II. Mahmud'un saltanatının sonlarına kadar beş çifteli kayıklarda çift kürekçi adeti varken, Abdülmecid'in tahta çıkışıyla bir hamlacı iki küreği çekmeğe başlamış, küreklerdeki yaldız boya

⁶⁵⁸ BOA, Cev. Bld. 1891, 27 S.1231/28 Ocak 1816

⁶⁵⁹ BOA, Cev. Bhr. 11568, 4 M.1201/27 Ekim 1786

⁶⁶⁰ BOA, Cev. Bhr. 11032, 22 C.1196/4 Haziran 1782; Cev. Bhr. 11013

⁶⁶¹ BOA, Cev. Bld. 4448, 21 C.1189/19 Ağustos 1775

⁶⁶² BOA, D.BŞM 41833, 1 Ca.1230/11 Nisan 1815

⁶⁶³ BOA, Cev. Saray 7479

⁶⁶⁴ BOA, Cev. Bhr. 10230, 13 B.1210/23 Ocak 1796

⁶⁶⁵ BOA, Cev. Bhr. 7883, 25 S.1212/19 Ağustos 1797

⁶⁶⁶ Cevdet Paşa, Tezakir, 13-20. (yay. Cavid Baysun), Ankara 1986, s. 60, 61

kaldırılmış, reislerin giydikleri sırmalı, kılabledanlı elbiseler yalnız saray kayıkçılarına mahsus bir imtiyaz olarak bırakılmıştır⁶⁶⁷.

18. asır sonlarında kayıkların dışını beyaza boyatmak, sadece devlet büyüklerine tanınan bir imtiyazdır⁶⁶⁸.

1840'larda da kayıklar sosyal mevkilere göre belli özelliklere sahiptir. Umumi olarak kullanılan kayıklardan daha büyük ve daha az ince olan, sarı veya beyaz dar bir hatla çevrelenen dış kısmı siyaha boyalı, dümeni kavisli ve omurgası sathi kayıklar, imtiyazlı ve yüksek rütbeli şahıslar için yapılmıştır. Küreklerin sayısı ile alakalı eskiden beri olan düzenlemeler yine olup, denetlenmektedir⁶⁶⁹.

Resmi kayıkların ve yüksek tabakadan olanların kayıklarının tefrişi de farklıdır. Bu kayıkların zeminine halılar ve minderler yayılmıştır. Rütbeli kişi tekbaşına kürekçilerin karşısına, başlıca maiyyetide ona yüzleri dönük vaziyette otururlar. Kayığın arka kısmına yayılan halı üzerine ise, kayığa binen önemli bir bölümün paşasıysa reis ve iki çavuş, değilse bir Çukadar veya Çubukçu yerleşir⁶⁷⁰.

Kaptanpaşanın kayığının yaz aylarında, kayığın başından sonuna kadar üzerlerinde kırlangıç kuyruğuna benzeyen koyu kırmızı bayraklar bulunan uzun çubuklara takılı keten bir örtü ile gölgelenmesi yapılır. Dışı yeşil, içi beyaz olup zengin bir şekilde altın hatlarla süslenmiştir. Yeşil kayıklara binmek ayrıcalığı sadece Kaptanpaşa'ya ait olduğundan denizde kolayca tanınabilir. Kaptanpaşa'nın kayığını onun sancak kaptanı, ondört kürekli ve benzer şekilde boyanmış ve süslenmiş bir kayıkla takip eder. Ancak Halil Paşa göreve getirildiğinde kayığını kırmızıya boyatmış ve bu durum kadim geleneklere aykırı olduğundan hoş karşılanmamıştır. Bazı zamanlarda üzerinde hilal ve yıldız yerine Hz. Ali'nin kılıcı işlenmiş koyu kırmızı Büyük Amirallik bayrağı takılır⁶⁷¹.

Elçilik kayıkları da bir takım protokol kaidelerine uymak zorundadır. Yabancı elçiliklerin devlet kayıkları aynı formda olmakla beraber, yüksek itibara sahip Türklerin kayıklarından biraz daha büyüktürler. En büyüğünün uzunluğu elli ile elli altı ayak(takriben 15-17 metre), en fazla genişliği de takriben altı ayak(1.82 cm)dir. Bunlarda da minderler ve oturma yerleri olup, milli bayrakları bayrak direğinin dümenciye engel olmaması için ön kısımda yer alır. Diplomatik kayıkların kürekleri

⁶⁶⁷ Abdülaziz Bey, Osmanlı Adet, Merasim ve Tabirleri. (haz. Kazım Arısan-Duygu Arısan Günay), İstanbul 1995, s. 243, 244

⁶⁶⁸ Dohsson, M. de M., 18. Yüzyıl Türkiyesinde Örf ve Adetler, (çev. Zerhan Yüksel), trz., s. 123

⁶⁶⁹ White, a.g.e., c. I, s. 39

⁶⁷⁰ a.g.e., c. I, s. 39, 40

⁶⁷¹ a.g.e., c. I, s. 40

ve kornişleri genellikle milli renkleriyle, siyah veya beyaz olan gövdeleri ise altın arabeskle süslenmiş geniş bir bordür ile boyanmıştır. Yaz aylarında yüksek rütbeli kimseler şehirdeki konaklarından Boğaz'daki yalılarına taşınmaktadır. Padişah da Çırağan veya Beylerbeyi sarayına gider. Diplomatik görevliler de Pera'dan Tarabya ve Büyükdere'ye geçerler. Osmanlı nazırlarına ulaşmanın yolu da deniz vasıtasıyla olur⁶⁷².

19. asır sonlarındaki gözlemlerini kaleme almış olan Abdülaziz Bey de kayıkları mevkileri gösterecek şekilde sıralamıştır. Buna göre, süfera kayıkları beş çifte olup, dışı beyaz boyalı ve kenarına sarı zih çekilmiştir. Efendiden olan vükela ile mazül vükela, ulema sınıfından kazaskerler ve ikinci dereceden sayılan rüsumat nazırı, defter emini gibi şahıslara mahsus kayıklar üç çiftedir ve dışı siyahtır. Ulemadan kazaskerlerin bindiği üç çiftelerin iç oymalarına yıldız vurulmayıp, oturma yerlerinin iki yanı oldukça yüksektir. Bu kayığın başı diğerleri gibi sivri yapılmayıp, yuvarlak, yani baltabaş biçimindedir. Üçüncü dereceden sayılan müsteşar, amedci, beylikçi efendilerin bindikleri kayıklar, iki çifte teker kürekli ve dışı siyaha boyalı kibar kayıklarındır⁶⁷³.

Şahısların itibar ve rütbelerini belirleyen bu farklılıklara tam olarak dikkat edilmektedir. Farklı gözetleme noktalarındaki nöbetçiler böylece şahısların mevkiini teşhis ettiklerinden geçişlerinde gerekli olanı yaparlardı⁶⁷⁴.

1840'larda, Sadrazam, Şeyhülislam ve müşir rütbeli tüm nazırlar on çifte, görevde oldukları sürece ferik gibi ikinci dereceden paşalar, Anadolu ve Rumeli kazaskerleri, İstanbul, Galata ve Üsküdar Efendileri, Hekimbaşı ve bunlara eş seviyedeki diğer memurlar sekiz çifte, şayet üst düzey bir görevi yoksa Liva ve daha alt düzeydeki memurlar ise ancak üç çifte kayıklara binebilmektedir⁶⁷⁵. Geleneklere göre fevkaleda elçiler on çifte, orta elçiler ise sekiz çifte veya yedi çifte kullanma hakkına sahiptirler. Orta elçilik temsilcileri ise masraflarını karşılayabilecek durumdalarsa aynı kürek sayısına sahip kayıklara binebilirler. Maslahatgüzarlar ise beş çifteye kadar kullanma hakkına sahip olmakla birlikte genellikle üç çifte kayıkları tercih ederler⁶⁷⁶.

⁶⁷² a.g.e., c. I, s. 41-43

⁶⁷³ Abdülaziz Bey, a.g.e., s. 241

⁶⁷⁴ White, a.g.e., c. I, s. 39

⁶⁷⁵ aynı yer.

⁶⁷⁶ a.g.e., c. I, s. 41

18. asır sonlarında, Bostancıbaşı'nın şaşırtıcı bir hızla giden oniki kürekli bir kayığı vardır⁶⁷⁷. 18. asır sonu ile 19. asır başlarında, Kapudane'nin beş çifte, Patrone'nin dört çifte, Riyale'nin üç çifte ve Liman reisi'nin dört çifte piyadesi bulunmaktadır⁶⁷⁸. Bu yıllarda, Çukadar-ı Şehriyari Ağa yedi çifte piyade⁶⁷⁹, Haseki Ağa yedi çifte piyade⁶⁸⁰, Mirahur-ı evvel Ağa yedi çifte piyade⁶⁸¹, Kapıcılar kethüdası yedi çifte piyade⁶⁸², Sekbanbaşı Ağa sandal ve yedi çifte piyade⁶⁸³, Telhisi beş çifte piyade⁶⁸⁴, Defterdar Efendi dört çifte piyade⁶⁸⁵, Karakulak Ağa dört çifte kayık⁶⁸⁶ ve Padişahın ikinci imamı üç çifte piyade⁶⁸⁷'ye binebilmektedir. Kayıkhane-hassada bulunan bir sandal ile mezbele kayığı da Hane-i hassa ağalarına mahsus olarak gösterilmektedir⁶⁸⁸.

II. Mahmut döneminde, Karadeniz Boğazı Nazırları, mıntıkalarının teftişini yaptıkları yedi çifte piyade⁶⁸⁹, Sadaret Mektupçuları resmi günlerde beş çifte yağlı piyade⁶⁹⁰, Padişahın birinci imamı beş çifte piyade⁶⁹¹, Kaptanpaşa'nın yedi çifte⁶⁹², Hassa Bostancı Odabaşısı Ağa beş çifte kayık⁶⁹³, Haseki Ağa yedi çifte bir kayığa⁶⁹⁴, binebilmekte ve Darüssaade Ağası'nın muhtelif kürek adedinde beş adet kayığı bulunmaktadır⁶⁹⁵. Kaptanpaşanın Telhisci Ağa'larının ise beşer çifte piyadeleri bulunmaktadır⁶⁹⁶.

⁶⁷⁷ Eton, a.g.e., s. 230

⁶⁷⁸ BOA. HH. 10065 (1204/1789-90)

⁶⁷⁹ BOA. Cev. Saray 974, 15 Ş.1234/9 Haziran 1819

⁶⁸⁰ BOA. Cev. Saray 986, 27 M.1208/4 Eylül 1793

⁶⁸¹ BOA. HH. 10.923 (1208/1793-94)

⁶⁸² a.g.b.

⁶⁸³ BOA. HH. 11327 (1205/1790-91)

⁶⁸⁴ BOA. HH. 10653 (1205/1790-91)

⁶⁸⁵ BOA. HH. 13755, 20 R.1227/3 Mayıs 1812

⁶⁸⁶ BOA. HH. 10664. (1204/1789-90)

⁶⁸⁷ BOA. HH. 14986, (1210/1795-96)

⁶⁸⁸ BOA. Cev. Saray 974, 15 Ş.1234/9 Haziran 1819

⁶⁸⁹ Şehsuvaroğlu, Haluk Y., Deniz Tarihimize Ait Makaleler, İstanbul 1965, s. 228

⁶⁹⁰ aynı yer.

⁶⁹¹ aynı yer.

⁶⁹² Şehsuvaroğlu, a.g.e., s. 228; Pardoe, a.g.e., s. 229; White Kaptanpaşa'nın kayığının onsekiz kürekli yani dokuz çifte olduğunu belirtir (White, a.g.e., c. I, s. 40).

⁶⁹³ Şehsuvaroğlu, a.g.e., s. 228

⁶⁹⁴ aynı yer

⁶⁹⁵ a.g.e., s. 230

⁶⁹⁶ a.g.e., s. 230

1858 Eylülünden önceki tarihlerde kazaskerler ile rütbe-i bala sahiplerine kadar dörder çifte, ondan aşağısı üçer çifte kayığa binmektedir⁶⁹⁷. Bu tarihten sonra da vezirler beş, bâlâlar dört, ûlâ evveli üç, ûlâ sânis ve mütemeyyizlerin iki çifte kayıklara binmeleri teşrifat usulündendir. Ayrıca Vükela vapurlarının tahsisinden önce, Mülkiyede bile bulunsa vekillik makamında bulunan vezirlerin maiyyetlerinde bir yaver ve ikişer de çavuş bulundurması gerekliydi⁶⁹⁸.

Kayıkların şekil ve kürek sayısındaki farklılaşma, görevlilerin hanımlarına da yansımaktadır. Vezirlerin hanımları üç çifte harem kayığına, vezirlerin haremeleri dışındaki kübera haremeleri iki çifteye, memur hanımları ise bir çifteye binebilmektedir.⁶⁹⁹

Denizde uyulması gereken kurallar arasında Sarayburnuna fazla yaklaşılmaması da yer almaktadır. Sultan İbrahim zamanında Sarayburnu denilen yer civarından geçen kayıklar uyarılmaktadır. Sultan İbrahim bu yerde eğlenirken yanındaki Habeş hadımağaları denizi seyrederek geçen gemilere dikkat ederlerdi. Durumun farkında olmayarak geçen kayıkları yağlık mahramalar açarak ikaz ederler, yakından geçenlere de taş atarlardı. Bu sebeple kayıklar uzaktan geçmek zorunda kalırlardı⁷⁰⁰. Yine, Sultanlar saray bahçesinde gezindiklerinde surun yüksekliğine rağmen denizden geçenler dörtyüz adımdan fazla yaklaştırılmazdı. İşlerine gitmeleri için oradan geçmeleri gerekenleri nöbetçi bir tüfek atışıyla uyarırdı ve böylece onlarda denizde büyük bir tur atmak zorunda kalırlardı⁷⁰¹.

Denizde uyulması gerekli başka bir kural kayıklarda sarayın önünden geçerken şemsiyeleri kapatma zorunluluğudur. 1840'larda bile normalde şemsiye kullanılmasına rağmen, hangi mevkide olursa olsun herkesin, Saray'ın önünden geçerken padişahın sarayda bulunması ihtimaliyle bir saygı göstergesi olarak şemsiyelerini kapatmaları gerekmektedir. Eski modaya bağlı olanlar ise güneşten korunmak için yelpaze veya buna benzer bir şey kullanırlar⁷⁰².

Kayıkların hangi cinsine kimlerin binebileceğine dair zaman zaman uyarılar da yapılmaktadır. 18. asır sonlarında çıkarılan böyle bir hatt-ı hümayuna göre, bundan

697 Cevdet Paşa, Tezâkir, 13-20. s. 60, 61

698 Ali Rıza Bey, Balıkhane Nazırı, Bir Zamanlar İstanbul, (haz. Niyazi Ahmet Banoğlu), trz., s. 178

699 Abdülaziz Bey, a.g.e., s. 244

700 Kömürcüyan, a.g.e., s. 9

701 Thevenot, a.g.e., s. 68

702 White, a.g.e., c. I. s. 38

böyle kadınlar yağlı kayıklara binmeyecek ve bu emre aykırı olarak yağlı kayıklara kadınları bindiren kayıkçılar şiddetli şekilde cezalandırılacaktır⁷⁰³.

18. asırda umumi hatlarda çalışan ve iskele kayığı denilen kayıkların hiyerarşinin ve alışılmış olanın aksine iç ve dışlarının yaldızla süslendiği görülmüş, yaldız sürülmesi yasaklanmış ve yaldızlı kayıkların sadece devlete mahsus olup iskele piyade kayıklarının yaldızsız olması ve bu nevi kayıkların yaldızlarının kazınip, yeni inşa olunacak iskele kayıklarının ise yaldızlanmaması hususunun kayık inşa edenler ile nakkaşlarına tenbih olunmasına ve devlet adamlarına ait kayıkların dahi aşırı şekilde yaldızlanmamalarına dair Yeniçeriağası ve Bostancıbaşı'ya 1751 senesinde hüküm yazılmıştır⁷⁰⁴.

Gayr-i müslimlerin müslüman halktan ayırtedilebilmesi için özellikle kıyafet konusunda zaman zaman çeşitli hükümler çıkmıştır. Kayıklar hususunda da 1756-57 tarihli bir hükümle gayr-i müslimlerden ellerinde emr-i şerif olmayanların üç çifte kayığa binmesi yasaklanmıştır⁷⁰⁵. Ancak bu neviden yasaklamaların zaman zaman yapılması bu hususların ihlal edildiğini de göstermektedir. Müslüman ve gayr-i müslimlerin birlikte yaşamaları, herkesin hukukuna göre yargılandığı bir ortamın sağlanması bu çeşit farklılıkları zorunlu kılmaktadır. Nitekim gayr-i müslimlerin rahatça içki içebildikleri ve kendi meşreplerine uygun yaşadıkları malumdur. Bu nevi düzenlemelerin daha ziyade büyük çoğunluğu oluşturan müslüman kesimin denetimini kolaylaştırmak gayesi güttüğü ve iki tarafın da bu durumdan memnun oldukları görülmektedir. Sokak ve mesleki hayatta yanyana olan müslüman ve azınlıkların ikamet konusunda ayrı yerlerde yaşamayı istemeleri de devletin denetimini kolaylaştırmaktadır. Böylece azınlıklar kendilerini müslüman kitlesi içinde kaybolmuş olarak hissetmemekte dinlerini ve ayinlerini birlikte uygulayabilmektedirler; kente yeni gelenler daha eskiden yerleşmiş olanlara kolayca katılmakta ve bir cemaatin içinde kendilerine ait adet ve gelenekleri bulmaktadırlar⁷⁰⁶. Bu neviden küçük farklılıklar Osmanlı'nın bu karmaşık yapıyı asırlar boyu adilane yönetmesine imkan vermiştir.

Kayıkların tefrişinde de çeşitli kurallara riayet olunurdu. 1840'larda, adet olarak kayıkların kış tarafında hizmetçilerin oturduğu kısım üzerine yayılan halılar genellikle bir, iki veya üç çifte kayıklar için hazırlanmaktadır. Halı satıcıları böylece müşteriler tarafından ihtiyaç duyulan ve her sınıfta orantılı olarak uzunluk ve genişliği artan halı

⁷⁰³ BOA, HH. 9735, (1204/1789-90)

⁷⁰⁴ Ahmet Refik, *Hicri Onikinci Asırda İstanbul Hayatı*, İstanbul 1930, s. 171, 172

⁷⁰⁵ a.g.e., s. 182, 183

⁷⁰⁶ Mantran, Robert, XVI. ve XVII. Yüzyılda İstanbul'da Gündelik Hayat, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İstanbul 1991, s. 49

ebatlarını ayırdedebilmektedir. Kıç halısı olmayan bir kayık tamamen çıplak sayılmaktadır⁷⁰⁷. Kayığın arkasında, hem hizmetçilerin oturmasına hemde dolap olarak kullanılmaya yarayan bir kısım bulunmaktadır. Efendiler veya yolcular kayığın zeminindeki halılara veya minderlere otururlar. Arkadaki kısa bölmenin üzerine de bir halı yayılır ve üst tabakadan hanımlar kayığa bindiklerinde minderlerin üzerine, kenarları üstünlük işareti olarak kayığın yan kısımlarından sarkan, altın rengi püsküllü, koyu kırmızı veya koyu mavi bir ihram (yün örtü) yayılır. Daha yüksek sınıflardan olan hanımlara genellikle bir hizmetçi veya bir lala refakat eder ve bunlar arkadaki bölmenin üzerinde bağdaş kurarak oturup, hanımlarını güneş veya rüzgardan tuttukları şemsiye ile korurlar⁷⁰⁸. 19. asır ortalarından sonra, ekabirin kayıklarının döşemeleri kırmızı kadifeden veya atlastan, kenarları sırma ve kılabledan dikili, ipleri kırmızı ipek gaytandan olur, inerken binerken kayığın reisi ucu kayığa bağlı ipek bir gaytanla kayığı tutar. Kayıkların dışı genellikle siyah olup, beyaz boya yalnızca sefirler ve saray kayıklarına mahsustur⁷⁰⁹. Vezirlerin hanımlarının kayıklarının arkasına etrafı sarı-beyaz sırma saçaklı, al, fes, mor, mavi veya lacivert renkli, dört ucuna kendi renginde çukadan uzun püsküller dikili ihram serilmektedir. Kayığın döşemesinin de mutlaka ihram renginde olması gerekmekte ve aynı renk ihramla tekrar tekrar çıkmak ayıp sayılmaktadır. Vezirlerin haremeleri dışındaki kübera haremeleri ve memur hanımları kayığın arkasına ihram serememektedir. Ayrıca kübera ve memur hanımları bir vezir hanımına rastlarsa, kürekçiler küreklerini sudan çıkararak, yüksekte tutup, bu şekilde selama dururlardı. Sahilhanesi olan yerlere ziyarete gidildiğinde ziyaret kısa bile olsa kayığın mutlaka kayıkhaneye çekilmesi teşrifat gereğidir. Yine, hanımların kayıklara binişte ayrıca sarı sahtiyandan yapılan ve sadece kayığa binmek için yapılmış, kayık pabucu denilen kenarlı ayakkabıları bulunmakta ve kayığa binip inmekte de bir takım kaidelere uymaktaydılar⁷¹⁰. Hususi kayığı olmayan ailelerin bile seyirler için kayık kiralandığında kullanılmak üzere, zarif ve değerli kumaştan bir kayık takımı, al renkli ehram, gümüş ve armudi seyir aynası bulunmaktadır. Kayık döşemeleri, üç parmak kalınlığında kenarları çifte fitilli bir tane pamuk şilte ve çifte fitilli üç yastıktan oluşurdu. Al ehram kayığın kıç üstüne serilir bunun saçakları kayığın iki tarafından denize doğru sarkardı. Bu ehram kır yerinde alta da serilirdi⁷¹¹.

⁷⁰⁷ White, a.g.e., c. II, 120

⁷⁰⁸ a.g.e., c. I, s. 37

⁷⁰⁹ Abdülaziz Bey, a.g.e., s. 243

⁷¹⁰ a.g.e., s. 244, 245

⁷¹¹ Ali Rıza Bey, a.g.e., s. 200, 206

b) Kayığın eğlence hayatındaki önemi ve İstanbul'da kayık sefaları

İstanbul sosyal hayatında deniz donanmaları, binişler, donanmanın ayrılışı, mesire yerlerine gitme, mehtap seyirleri, yalılara gidiş gelişler çok önemli yer tutmakta ve bütün bunlarda kayıkların ve kayıkçıların da önemli fonksiyonları bulunmaktadır. Osmanlı dönemi İstanbul'unun bir araya gelmesi, eğlenmesi için bir çok vesileler bulunmaktadır. Padişahlar adına yapılan kutlamalar bunlardan biridir. Seyyid Vehbi'nin Surname'sinde anlattığına göre, 1720'de, III. Ahmed'in oğullarının sünnet düğününde Haliçte büyük deniz şenlikleri yapılmıştır⁷¹². 1809 Ağustos'unda II. Mahmud'un bir kızı dünyaya gelmiş, bu sebeple Saray, Beşiktaş ve diğer yerlerde evler kandillerle süslenerek denizde de kutlamalar yapılmıştır. Ancak, üçüncü gece bazı kadınların kayıklarda rezaletler yaptıklarını Padişahın da görmesi sonucu eğlenceler yasaklanmıştır⁷¹³. Padişahın Edirne'de bulunduğu sırada yapılan bir bayram kutlamasında bile kayıklar yine başrolü işgal etmektedir. II. Mustafa döneminde Edirne'de bir bayram kutlamasında padişah huzurunda kayıkla ilgili bir gösteri yapılmıştır. Müverrih Fındıklılı Mehmed Ağa olayı eserinde şöyle tasvir eder; " Eski saray baltacılarından biri, nakışlarla süslü üç çifte kürekli bir kayık yapmıştı. Ancak karada yüzecek olan bu kayığın alt tahtasını çıkarmış oraya tekerlekler yerleştirmişti. Kayığın kürekçileri ise yerde yürümekte, yürürken kürek çekmekteydiler. Kürekçilerin ayaklarını göstermemek için kayığın dışına yağlıkmış gibi yerlere kadar uzanan beyaz bir kumaş örtülmüştü. Öteki donanımlara gelince yeke, dümen, direk, seren ve yelken hepsi tastamamdı. Bunu hazırlayan baltacı dümene geçmiş, üç bostancıyı da küreklere oturtmuştu. Kayığın baş ve iç kasaralarına konan toplar salvo atışları yaparken, ardına aldığı kendi bölük erleriyle meydanın ortasında ilerleyen kayık, padişahın önüne geldiği sırada onu selamladı, ondan sonra denizdeymiş gibi, rüzgar önüne gemiler örneği ileri geri sağa sola volta vurarak geniş meydanda dolaştı. Bu gösteri seyredenleri hayran bırakmış, padişah fazlasıyla memnun olmuştu. Baltacıya gösterisinden ötürü bolca bahşiş verdikten sonra, atam Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethi sırasında gemilerini karadan yürüterek Okmeydanından Kağıthane'ye oradan da denize indirdiğini ve böylece şehri almak işinin kolaylaşmış olduğunu tarih kitaplarında okumuştum. Bu işin nasıl olduğunu bir türlü çözemiyordum. Şimdi durumu gözlerimle gördüm diyerek bana döndü ve Allahu

⁷¹² Koçu, Reşat Ekrem. İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul 1966, c. VIII, s. 4435

⁷¹³ Yayla İmamı, Vaka-i Cedid. Yayla İmamı Tarihi, (haz. Yavuz Senemoğlu, trz, s. 115

seversen bu gösteriyi kitabına bir güzelce yaz dedi. Ben de onun dileği gereğince olayı buraya olduğu gibi kaydettim⁷¹⁴. "

Zaferler sebebiyle de kutlamalar yapılmaktadır. 7 Kasım 1553'de İran'a karşı kazanılan zafer haberinden haberdar edilen Venedik elçisi kutlamalara Galata ile İstanbul arasında kayık yarışı tertip ederek iştirak etmiştir⁷¹⁵.

Düğünlerde de kayıkların kullanıldığı görülür. Deniz kıyısında oturup, daha alt sınıftan olanların düğün törenleri için sık sık pazar kayıkları kiralanı ve gelini gideceği yere bunlarla götürürler. Bu kayıklar çiçekler, bayraklar ve mendillerle süslenir. Rum veya çingene müzisyenler kayığın baş kısmında ahenksiz ve hoyrat havalar çalıp daha da ahenksiz tonlarda şarkılar söylerler. Kadınlar ayrı bir bölümde hareketsiz ve sessizce otururlar, erkekler başlarını dışa çevirmiş alışılmış ciddiyetleriyle sigaralarını içerler⁷¹⁶.

17. asırda Cibali Yenikapısı'nda sandallarla dolu bir iskele bulunup, Fatih ve Yavuz Selim halkı buraya gelmektedir. Konak ve bahçe sahibi okumuş efendiler, denizde sandal gezintileri yapmak için buraya inmektedir⁷¹⁷.

Evliya Çelebi seyahatnamesinde İstanbul mesire yerleri hakkında teferruatlı bilgiler bulunmaktadır. Çelebi, bu mesire yerlerinden Eyüp önündeki adalar için " Ahbablar her cuma günü kayıklarla Eyüp Sultan önündeki cezirelere girip herkes nilgun futalarla şenaverlik ederler. Sonra cezirenin çemenzarında oturup ıyş u nuş ile gam-ı dünyayı feramuş ederler⁷¹⁸ " demektedir.

Kayık her şartta, halkın bir araya gelmesine vesile olan bir araçtır. 1799'da Büyükdereliler eğlenmek için akşamları ya kıyıda yürüyüş yapmakta ya da kayıklarla köyün önünde ileri geri gidip gelerek gezinmektedirler⁷¹⁹.

1840'larda İstanbul'da alışveriş çoğalmış, esnaf zengin olmuş ve Mehmed Ali Paşa hanedanından İstanbul'a gelen beyler ve hanımlar İstanbul'da bol para harcamaya başlamışlardır. Mısırlı hanımların Avrupai kıyafetler giyip ve alafranga adetlere uymaları Saray kadınlarına da sirayet etmiştir. Mısırlılar yüksek fiyatlarla sahilhaneler ve sair akarat almışlar ve bu sebeple İstanbul'da emlak fiyatları

⁷¹⁴ Silahtar Fındıklılı Mehmed Ağa, Nusretname, (sad. İsmet Parmaksızoglu), İstanbul 1966, c. II, fasikül I, s. 51, 52

⁷¹⁵ Hans Dernschwam, İstanbul ve Anadolu'ya Seyahat Günlüğü, (çev. Yaşar Önen), Ankara 1992, s. 132-133.

⁷¹⁶ White, a.g.e., c. I, s. 53, 54

⁷¹⁷ Kömürcüyan, a.g.e., s. 19

⁷¹⁸ Evliya Çelebi, Seyahatname, Dersaadet 1314, c. I, s. 398, 399

⁷¹⁹ Wittman, a.g.e., s. 23

yükselmiştir. Yaz aylarında Boğaziçi ve diğer seyir yerleri tamamen dolmaktadır. Ancak devlet giderlerinin aşırı derecede artması 1851 senesinde Maliye'yi telaşa düşürmüş ve tasarruf için planlar yapılmıştır⁷²⁰.

Boğaz gezintileri dönemin modalardan olup elçilik görevlilerinin de bu akşam gezintilerine çok düşkün olduğu görülmekte ve yemeklerden sonra bazan Boğaz'da kayık gezintileri düzenlenmektedir⁷²¹.

İstanbuluları bir araya getiren vesilelerden biri de özellikle 19. asırda moda haline gelen mehtap seyirleridir. Hatta, Cevdet Paşa bu husus da kendisinin de bu mehtap seyirlerine katıldığını ifade edip " Mâdem ki her şeyin doğrusunu söylemek iltizam olundu, artık kendi halimi de olduğu gibice arz etmeliyim. Kulları daima Bâb-ı Âli'ce lâyiha ve mazbata vesaire kaleme almakla meşgul olduğum halde, fazla kalan evkatımı da telif-i kütüb-i resaille hasrederdim. Bununla beraber İstanbul'da zevk u safa rüzgarları esmeye başlayınca kulları da bütün bütün haric kalmadım. Şairlikten fariğ olmuş iken Gümüş-Servi mazmunuyla şiir söyleyerek yine şairlere ve bazan mehtapçılara karışmaktan geru durmadım" demekte ve Sultan III. Ahmed'den beri mutad olan Kağıthane seyrinin bu dönemde ziyade rağbet bulunduğunu da belirtmektedir⁷²².

Mehtap seyirleri ve mesirelere kayıklarla gidiş ve yapılan hazırlıklar, eğlenceler üzerine özellikle Abdülaziz Bey'in eserinde çok teferruatlı bilgiler bulunmaktadır⁷²³. Tabii olarak, özellikle usulüne uygun mehtap seyirleri dönemin yüksek seviyedeki şahıslarınca yapılabilmektedir. Ancak mesire yerlerine aynı tarzda olmasa da daha orta tabaka insanların da gitmesi adettir.

Mesire yerlerinin en meşhurlarından biri Kağıthane'de bulunmaktadır. III. Ahmed dönemi Kağıthane'nin en çok rağbet gördüğü ve imar edildiği devir olmuş, ancak bu ihtişam Patrona isyanıyla kesintiye uğramış ve buradaki köşkler ve bahçeler isyancılar tarafından tahrip edilmiştir. III. Selim ve II. Mahmud dönemlerinde burası tekrar mamur haline kavuşmuştur⁷²⁴. Bu mesire yerlerine İstanbul halkı o kadar çok rağbet göstermektedir ki neticede buralarda düzenin sağlanması için 1861'de bir de tenbihname çıkarılması gerekmiştir⁷²⁵.

⁷²⁰ Cevdet Paşa, Tezakir, I-12, s. 20, 21

⁷²¹ Neave, Dorina L., Eski İstanbul'da Hayat, (çev. Osman Öndeş), İstanbul 1978, s. 167

⁷²² Cevdet Paşa, Maruzat, (haz. Yusuf Halaçoğlu), İstanbul 1980, s. 9

⁷²³ Abdülaziz Bey, a.g.e., s. 287-299

⁷²⁴ Kömürcüyan, a.g.e., s. 210

⁷²⁵ Ali Rıza Bey, a.g.e., s. 218-220

Kağıthane eğlencelerini E. A. Grosvenor da uzun uzadıya tasvir etmektedir. Bu tasvirlerden bazı kısımlar alınmıştır. "Burada yaz aylarında her cuma günü Haliçe akan ve hemen hemen hareketsiz nehirlerin kıyıları boyunca uzanan taze yeşil düzlükler Osmanlı hanımlarının çok sevdikleri bir mesire yeridir. Biri diğerinin kenarını sıyrıp geçen ve içindekileri karaya çıkaran hafif kayıklar suyun yüzünü kaplamaktadır. Çimenden hahıların ya da aşırı itaatli hizmetkarlar tarafından serilen hasırların çok süslü gölgeliklerinde binlerce hanım oturur. Burada kalabalık bir hizmetkar topluluğu tarafından çevrilmiş vakur bir halde yalnız oturan bazı hanımlar da vardır. Eşit derecede olanların samimi ve teklifsiz dostlukları içinde olan gruplar vardır. Çok azı fasılasız gevezelik eder. Fakat çoğu hislerini belli etmeden tefekkür halindedir. Onlar sadece dinlenme ve sakinliğe dikkat ederler ve eğlence ve oyun aramazlar, sadece ev dışındaki gayretsiz mevcudiyetin varlığından tatmin olurlar. ... Ancak şerbet, dondurma ve Doğu tatlılarının satıcıları satıkları şeyler için hazır bir pazar bulurlar. Bu sakin manzarayı ancak çocukların sürekli hareketleri değiştirir. Güneşin batışına bir saat kala bu hareketsiz, kaygısız ve mutlu topluluk ani bir canlılıkla kayıklarına binip evlerine gitmek için acele eder⁷²⁶."

Ali Rıza Bey'in Kağıthane gözlemleri ise şöyledir. "Bilhassa ilkbaharlarda Kâğıthane'ye gitmek için kayık tercih olunurdu. Kâğıthane sefalarına düşkün olanlar ikişer, üçer çifte narin ve hafif kayıklar yaptırır ve bu kayıkların zarif ve hızlı olmasına dikkat ederlerdi. Hususi kayığı olmayanlar bir kaç gün önceden bazı iskelelerden kayık kiralarlardı. Zenginler yemeklerini ayrı kayıklarla taşıtırlar, orta halliler ise kayıkların kış altına yerleştirirlerdi. Kayıklarda da oturmanın belli bir adabı vardı ⁷²⁷Kayıkhaneye dönüşleri de eğlenceli olmaktadır. Ecnebler sandallarla sefaret memurları elçi kayıklarıyla dönüşü seyre gelirlerdi. Süslenmiş olan bu kayıklarda, her sınıf kendi meşrebine göre şarkılar söyler kayık kıçlarında oyunlar oynanırdı. Kayıklar bazan yarış ederlerdi. Ancak Kâğıthane'ye gidemeyen civar yerlerin kadın ve çocukları Fener ve Cibali iskelesinin çoğunlukla pis ve mezbelelik olan meydanında toplanır ve burada satılan bayağı yiyecekleri alıp yiyerek dönüşü seyrederlerdi⁷²⁸."

Dönemin meşhur toplantı yerlerinden bir diğeri olan Göksu'yu, 1881-1907 yılları arasında İstanbul'da bulunan Dorina L. Neave şöyle tasvir etmektedir. "Türk adetlerince, harem kadınlarına uygun görülen pek az eğlence arasındaki mistik yaz gezintilerinden biri, cuma günleri Göksu'da yapılan kayık sefalarıydı. Burası, çok

⁷²⁶ Grosvenor, a.g.e., c. 1, s. 85-89

⁷²⁷ Ali Rıza Bey, a.g.e., s. 201

⁷²⁸ a.g.e., s. 208, 209

moda bir toplanma yeri idi ve yabancılara, kendilerine yakışan milli kıyafetleri ve yaşmakları esrarengiz Çerkez güzelliklerini saklayıp, ahu bakışlı gözlerini açıkta bırakan örtüler içinde, Şark kadınlarını yakından görmek fırsatını verirdi. Bol beyaz pantolonlu, beyaz gömlekli ve üzerlerinde zengin işlemeli zuhaf askeri üniformaları, başlarında al fesleri olan, iki ya da daha fazla kürekçinin ahenkle yürüttüğü kayıklarda, bir içim su denilecek kadar güzellikte hanımlar bir aşağı bir yukarı gezilerini sürdürürlerdi.

Türk erkekleri ise ince, oymalı hafif kayıkları ile, cesaret edebildikleri kadar yaklaşarak, hanımların kayıklarını takip ederlerdi. Derede kayıkların sayısı artınca, o zaman yandaki kayıkları el ile iterek ilerlemek mümkün olunca, herhangi bir erkeğin hanımlarla konuşmasını önlemek için, zabtiyeler gözlerini dört açarlardı. Ama yine de cuma gezilerinde Göksu'da romantik pek çok aşk maceraları sürer giderdi. Öyleki, hanımların kayıklarının yanından geçerken erkeklerin eldivenli ellere aşk pusulaları vermeye çalıştıkları görülürdü. Eğer prenslerden biri yüksek mevkiinden cesaret alıp, örtülü güzellerden birine çok aşırı ilgi gösterirse, suçluyu ihbar etmekten çekinen zabtiyeler, herkesin gitmesi anlamına gelen, her kayığın dereden uzaklaşmasını emrederler ve çok ateşli bir aşık ya da hayranı yüzünden, bir sürü masum insan cezalandırılıp, evlerine dönmek zorunda bırakılırdı. Burada, orta sınıftan olan insanlar kenarda piknik yapmaktadırlar⁷²⁹. Dorina L. Neave Türk arkadaşlarından biri vasıtasıyla Türk kıyafetleri giyerek kendisi de Göksu'ya gitmiştir. Türk hanım arkadaşlarının kayığı mavi kadife elbiseli, kırmızı fesli üç kürekçi tarafından götürülmektedir ve kayığın içi süslü yastıklarla kaplanmıştır. Burada Prens Celaleddin, Piyer Loti, İngiliz elçilik görevlisi, Fransız muhafız gemisi subayıyla karşılaşırılar.

Kayık, sıradan insanlar dışındakilerin çok amaçlı ve özellikle eğlence amacıyla kullandıkları bir vasıta dır. Bu sebeple Boğaz'da yalıları bulunanların çok sayıda kayıkları bulunurdu. İstanbul'un ileri gelenlerinin yalılarında bulunan yalı sandalı ile mehtap gezintileri yapılırdı. Yalılarda bulunan kik sandallar süratli tekneler olup yarışlarda kullanılırdı. Bunun başka bir cinsi olan baltabaş sandalı ise keyif için binilen, yelken açılarak gezilen, ambarı geniş, güvertesi düz bir kotraydı⁷³⁰. 19. asır sonlarında, iyi sürat yapması için yüksek mevkiideki insanlar çok oynak, ince ve uzun futa denilen tipe benzeyen yarış kayıkları da kullanılmaktaydılar. Bu kayıklara, sadece iki kürekçi ve bir yolcu binebilmekteydi. Bu ailelerin bu yarış kayıkları dışında geniş

⁷²⁹ Neave, a.g.e., s. 139-142

⁷³⁰ Abdülaziz Bey, a.g.e., s. 241

oturaklı aile kayıkları da bulunmaktaydı⁷³¹. 20. asır başlarında artık motorbotlar da kullanılmaktadır⁷³².

Bu gezintilerin belkide en önemli tarafı, böyle mesire yerlerinin, yalılara gidiş gelişlerin genel olarak kapalı bir hayat sürdürülen Osmanlı toplumunda insanları bir araya getirerek, sosyal ilişkilerin güçlenmesini sağlaması ya da hazırlayıcı bir fonksiyon ifa etmesidir. Osmanlı döneminde özellikle kadınların yegane eğlenceleri birbirlerine misafir gitmek, Boğaziçi'nde kayıkla gezmek, sıkıca örtünüp, araba gezintilerine çıkmak, İstanbul ve Beyoğlu çarşılarında alışveriş yapmaktı⁷³³. Bu eğlence yerlerindeki gruplar, özellikle kayıkla gelenler, yüksek mevkiden veya aydın kesimden insanlardan oluşmaktadır. Nitekim Prens Celaleddin, Piyer Loti, İngiliz elçilik görevlisi, Fransız muhafız gemisi subayı Göksu'da bulunanlar arasındadır. Ancak sınıf ve kültür farklılaşmaları yoğun olmadığından, diğer kesimlerden insanlar da aynı atmosferde değişik de olsa eğlenebilmektedir. Özellikle süslenerek, donatılmış kayıklar zenginliğin ve mevkiin göstergesi olmaktadır. Bu gezintileri dönemin modası olarak nitelemek de mümkündür.

c) Kayığın yolcu taşıma dışındaki diğer fonksiyonları

Kayıkçıların İstanbul hayatında yolcu taşıma dışında bir takım başka fonksiyonları da bulunmaktadır. Bu fonksiyonlardan biri yangın tulumbalarının, tulumbacıların taşınmasıdır. Bir diğeri askeri nakliyatda da veya padişahın eşyalarının bir saraydan diğerine taşınmasında kullanılmalarıdır. Geceleri çıkabilecek acil durumlar için nöbet bekleyen kayıkçılar da bulunmaktadır.

Eminönü'nde bekleyen iki aded miri at kayıkları göç-i hümayunda padişah atları için arpa ve ot taşıyıp, maiyetlerini temin için de yolcu ve yük taşımaktadırlar. Bu iskelede, karşı sahillerde çıkabilecek yangınlara at ve sair levazımatı, götürmek için gece ve gündüz nöbet beklemektedirler. İki at kayığının görevlilerinin mevcudu onikidir⁷³⁴. Bu kayıkların adet olarak senede iki defa kalafat, tamir ve gerekli olan diğer masrafları devlet tarafından karşılanmaktadır⁷³⁵.

⁷³¹ Neave, a.g.e., s. 165

⁷³² a.g.e., s. 171

⁷³³ a.g.e., s. 58

⁷³⁴ İst. Ah. 3. s. 146, 147. h. 555, B.R.1165/26 Şubat-7 Mart 1752, İst. Ah. 5, s. 175. h. 533. A.Cu.1173/21-30 Aralık 1759: Atik Şikayet Defteri 110, s. 20, 139. C.M.1139/17-27 Eylül 1726, C.Ra.1139/15-25 Kasım 1726: İŞS, 1/24, vr. 67b-1, 25 Ra.1139/20 Kasım 1726

⁷³⁵ BOA, Cev. Bld. 3191, 27 M.1223/25 Mart 1808

Bahçekapısı kayıkçılarının yangınlarda kayık verdikleri halbuki burada bulunan Üsküdar kayıkçılarının bundan kaçındıklarına dair şikayetlerinden bu iskelede bulunan kayıkların da gereğinde yangın hizmetinde kullanıldığı anlaşılmaktadır⁷³⁶.

Hasır iskelesinde bulunan piyade kayıkçıları da Ağakapısından kalelere gidecek yeniçerilerin nakli, göç-i hümayun ve sair mühimmat nakli ve çıkabilecek yangınlar, için gece ve gündüz nöbet kayıkları bulundurmaktadır⁷³⁷.

1786 tarihindeki bir kayda göre Bahçekapısı'nda bulunan kayıkçılar yangın vukuunda kayıklarını indirip hazır edeceklerine söz vermişler ve kethüdaları da bunlara kefil olmuştur. Bu tarihte Sermimarın ikiyüz miktarı neccarın deniz aşırı yangınlara gidebilmek için mahsus kayıkları olması isteğine kimseye mahsus kayık olmadığı ancak İstanbul Ağası iskelesinde tulumbalar için iki adet ateş kayığı bekletildiği cevabı verilmiştir⁷³⁸.

Yeniçeri ocağından tulumbacıbaşı dönemin bir nevi itfaiye amiriydi. 19. asır başlarında Tulumbacıbaşının deniz aşırı yangınlara müdahalesi için üç çifte bir piyadesi vardır⁷³⁹. Bu piyadenin yeniden yapılması için Aralık 1813'de 400 kuruş ödenmesi için hazine tezkiresi alınmıştır. Bu kayık 631 kuruşa mal olmuş ancak Tersanece devlet için yapıldığından mutad olduğu üzere 231 kuruş tenzil ile 400 kuruş ödenmesi gerekmiştir⁷⁴⁰. Daha önceki inşası ise 1809'dadır. Tulumbacıbaşının piyadesinde üç kayıkçı çalışmakta ve maaşlarını aylık kırkar kuruş olmak üzere üç ayda bir⁷⁴¹, bazanda dört ayda bir⁷⁴² almaktadırlar.

18. asır sonlarında, Yeniçeri ocağı tulumbacıları iaşeleri ve tulumbalarının senelik bakımlarını karşılamak üzere sahillerde gerekli yerlere iskara koymak kazık çakmak işini gedik olarak üzerlerinde bulundurmaktadırlar ve sayıları ikiyüzü aşmaktadır⁷⁴³.

Yangınlar için ayrıca Çardak iskelesinde de gece gündüz iki adet ateş kayığı bulundurulmaktadır⁷⁴⁴. Bunların sekiz adet kürekçisi olup, yevmiyeleri kırkar

⁷³⁶ BOA, Cev. Bld. 887, 16 Ra.1209/9 Ekim 1794

⁷³⁷ BOA, Cev. Bld. 6293, 28 N.1179/10 Mart 1766

⁷³⁸ BOA, Cev. Bld.7395, 2 R.1200/2 Şubat 1786

⁷³⁹ BOA, Cev. Bld. 585, 7 M.1226/1 Şubat 1811

⁷⁴⁰ BOA, Cev. Bld. 1891, 27 S.1231/28 Ocak 1816

⁷⁴¹ BOA, Cev. Bld. 1649, 15 R.1226/9 Mayıs 1811

⁷⁴² BOA, Cev. Bld. 306, 23 L.1233/26 Ağustos 1818

⁷⁴³ BOA, Cev. Bld. 251, 11 N.1186/26.Kasım-6 Aralık 1772. (Daha önce, 8 Za.1182/16 Mart 1769 tarihinde bu hususta kadılıklara ferman yazılmıştır.)

⁷⁴⁴ BOA, Cev. Bld. 1527, 5 Ş.1225/

akçadır⁷⁴⁵. Bunlar maaşlarını tulumacıbaşının üç çifte yangın piyadesi kayıkçıları gibi üç aylık olarak değil her ay almaktadır⁷⁴⁶. Çardak iskelesindeki bu kayıklardan Üsküdar ateş kayıkları olarak da bahsedilmektedir⁷⁴⁷.

Ancak bu kayıklarla yangınlara gerektiği gibi müdahale olunamadığı anlaşıldığından, Boğaziçi'nde çıkabilecek yangınlara amele ve neccar yetiştirmek üzere bundan önce yangınlarda kullanılan Unkapanı'ndaki mavnaların kullanımından, bunlarla yangın mahalline varmak bir kaç saat aldığından vazgeçilerek, Tersane'de üç adet tulumba kayığı yaptırılmıştır. Fakat, Unkapanı civarında kayıkthane mahalleri pahalı olduğundan Cibali'de vakıf bir arsanın satın alınarak kayıkların burada beklemeleri kararlaştırılmıştır⁷⁴⁸. Burada daha sonra bir göz kayıkthane ve kayıkthane üzerine de nöbetçilerin beklemesi için oda yapılmıştır⁷⁴⁹.

Bu tulumba kayıklarının yapımı tamamlandığından masraflarının hazineden karşılanarak Tersane'ye ödenmesi istenen diğer bir belgeden de tulumba kayıklarından önce Boğaziçi'nde çıkabilecek yangınlara gönderilen amelenin bindirildikleri mavnalara Mimar Ağa vasıtasıyla ücret ödendiği anlaşılmaktadır. Bu tulumba kayıklarından her biri, 7,5 kuruş baş ve kış masrafı ile ikiyüzkırk kuruş inşa ücreti olmak üzere 247,5 kuruşa mal olmuştur⁷⁵⁰.

1841 senesinde ise Hasköy tarafında tulumba kayıkları çekilen bir kayıkthane bulunmaktadır⁷⁵¹.

1843 tarihinde de yedi adet tulumba kayığı yapılması kararlaştırılmış⁷⁵² ve kayık yapıcı ustalardan maliyetine dair bilgi istenmiştir. Buna göre beş çifte 5000 kuruşa, yedi çifte ise 7118 kuruşa mal olmaktadır⁷⁵³.

1845 tarihli bir belgeden ise Bahçekapısı'nda dönüşümlü olarak yangınlar için bekleyen Üsküdar iskelesinin dört çifteleri neferatının kalması için burada odalar bulunduğu anlaşılmakta ve odaların kirası ve kayıkçıların ücretleri de devlet tarafından karşılanmaktadır⁷⁵⁴.

⁷⁴⁵ BOA, Cev. Bld. 5732, 1 N.1220/23 Kasım 1805

⁷⁴⁶ BOA, Cev. Bld. 112, 6 B.1227/16 Temmuz 1812; Cev. Bld. 2983, 15 Z.1236/13 Eylül 1821; Cev. Bld. 3781, 8 Za.1237/27 Temmuz 1822

⁷⁴⁷ BOA, Cev. Bld. 2135, 10 N.1241/18 Nisan 1826

⁷⁴⁸ BOA, Cev. Bld. 3809, 15 B.1234/10 Mayıs 1819

⁷⁴⁹ BOA, Cev. Bld. 4276, 21 N.1236/22 Haziran 1821

⁷⁵⁰ BOA, Cev. Bhr. 12729, 23 Ca.1234/20 Mart 1819

⁷⁵¹ BOA, Cev. Bld. 4293, 2 N.1257/18 Ekim 1841

⁷⁵² BOA, Cev. Bld. 5041, 17 R.1259/17 Mayıs 1843

⁷⁵³ a.g.b.

⁷⁵⁴ BOA, Cev. Bld. 6422

Kayıkcılar münferiden çeşitli yangın sandıklarında da görev almaktadırlar. Davudpaşa iskelesinde bulunan sandığın altı neferinin ikisi Davudpaşa iskelesinin bekâr kayıkçıları olup, bunlar geceleri erkekler hamamının peykelerinde yatmakta ve hatta içlerinde soyunup dellaklık edenler de olmaktadır⁷⁵⁵.

Sivil kayıklar gereğinde asker nakli, padişahın eşyasının nakli gibi hizmetler için devlet tarafından kiralanmaktadır. III. Ahmed'in 5 Nisan 1725 (21 Receb 1137) tarihinde Saray-ı cedid'ten Eyüp'deki saraya naklolunan eşyaları için tutulan 270 adet mavna ve orta kayıklarına her sefer için kırkar akça olmak üzere toplam 10800 akça ücret verilmiştir⁷⁵⁶. 19 Nisan 1725 (5 Şaban 1137) günü ise Eyüp'den Beşiktaş Çırağan Sarayına nakil için 220 adet mavna ve orta kayığı kiralanıp yine her bir sefer için kırkar akça ücret verilmiştir⁷⁵⁷.

Mavna ve orta kayıkçıları, 1724-25 senesinde Anadolu'ya geçmeye memur olan Safagiray Kalgay Sultan ile Nureddin Sultanın beşerbinden toplam on bin askerini Büyükdere iskelesinden Yoros kazası Hünkar iskelesine getirmişler ve her bir kayık ve mavna için ikişer kuruş almışlardır⁷⁵⁸.

1784 yılında, İstanbul'dan Anapa kalesi muhafazası için götürülecek yüzseksenbeş yeniçerinin Boğaziçinde bekleyen sefineye taşınması için otuz adet ateş kayığı kiralanmıştır. Bu kayıkların ücreti 60 kuruş tutup 25 kuruş tenzil ile 35 kuruş verilmiştir. Bu tip bir taşıma işi 1777 yılında da yapılmış ve 73 adet ateş kayığı kiralanıp ücretleri 146 kuruş tutmuştur. Devlet burada da bir indirme yaparak 100 kuruş ödemiştir⁷⁵⁹.

Yine, her sene göç-i hümayunda Divan-ı Hümayun çavuşlarının getirilip götürülmesi için üç çifte bir piyade sivil kayıkçılardan temin edilmektedir⁷⁶⁰.

Özellikle, göç-i hümayunlarda sivil kayıklardan piyadeler, orta kayıkları ve ateş kayıkları sıklıkla ücreti karşılığında tutulmaktadır⁷⁶¹. Padişahın sık sık çeşitli saraylarda ikamet için eşyasıyla birlikte taşınması kayıkçılar için ayrı bir kazanç kapısı oluşturmaktadır.

⁷⁵⁵ Koçu, İst. Ans., İstanbul 1966, c. VIII, s. 4300

⁷⁵⁶ İŞS, 7/125, vr. 3a-1, 22 B.1137/6 Nisan 1725

⁷⁵⁷ a.g.b., vr. 14b-3, 16 Ş.1137/30 Nisan 1725

⁷⁵⁸ a.g.b., vr. 97b-1, 14 M.1138/22 Eylül 1725

⁷⁵⁹ BOA, Cev. Askeri 49328, 3 C.1198/24 Nisan.1784

⁷⁶⁰ BOA, Cev. Bhr. 8770, 12 N.1241/20 Nisan 1826

⁷⁶¹ BOA, D.BŞM. 41266, 1181/1767-68

Kayıkların kara ordusu hizmetinde kullanıldığı da görülmektedir. 1800 senesinde İstanbul Halicinde bulunan ve Latin yelken açar denilen kayıklar ordunun gittiği yerlerin civarındaki sahillerde bulunmak üzere devlet tarafından ücretleri verilerek kiralanmıştır⁷⁶².

Kayıkçıların denizci bulunamayan olağanüstü durumlarda donanmaya alınmalarına da çalışılmıştır. 1820'lerde Rum isyanları sebebiyle meydana gelen böyle bir olayda kendisi de kayıkçılıktan gelme olan Kaptanpaşa kayıkçıların donanmaya alınmasını teklif etmiştir. Ancak kayıkçılar, bu teşebbüsün İstanbul, Pera, Üsküdar ve Boğaz kıyıları arasında yegane nakil vasıtası olan kayıkların azalmasına yol açarak çok önemli olan hayati münasebetleri durduracağını ileri sürüp, yönetimi kızdırmadan bu isteği reddetme cesaretini göstermişlerdir⁷⁶³.

Kayıklar ev nakliyatında da kullanılıp, ekim soğuklarıyla birlikte ev eşyasıyla yüklü kayık dizileri İstanbul'a devamlı eşya naklede lerdi⁷⁶⁴.

Kayıklar eskiden bir nevi seyyar bakkalık hizmeti de görmektedirler. Bunlar, limanı dolduran ve çeşitli yabancı bayraklar çekmiş gemiler arasında bir çifte, iki çifte kayıklarla dolaşır ve her nevi bakkaliye eşyası satarlardı⁷⁶⁵. Sahilde oturanlar özellikle yalıdakiler ise meyve dolu mavnalardan son derece ucuza meyve sebze ve balık satın alabilmektedir⁷⁶⁶.

B. Kayık ve kayıkçıların önemlerini kaybetmelerini hazırlayan sebepler ve sonuçları

Kayıkçıların önemlerini kaybetmelerini hazırlayan sebeplerin başında özellikle Tanzimat anlayışı etkili olmuştur. Osmanlı'da başlangıçtan beri bu denli büyük değişim neredeyse hiç olmamış ve Tanzimat zihniyeti zamanla bütün müesseselere işlemiştir.

1) Köprülerin yapılması

Tanzimat sonrası faaliyetler içinde değerlendirilebilecek köprü yapımları Haliç kayıkçılarını bir ölçüde de olsa etkilemiştir. Bu köprülerden ilki, Haliç'te Fatih'in yaptırdığı geçici köprü sayılmazsa 1836'da Unkapanı ile Azapkapısı arasında II.

⁷⁶² BOA, Cev. Bhr. 9265, 14 M.1215/7 Haziran 1800

⁷⁶³ Walsh, a.g.e., c. 1, s. 380

⁷⁶⁴ Neave, a.g.e., s. 120, 121

⁷⁶⁵ Koçu, İst. Ans., İstanbul 1966, c. VIII, s. 4412

⁷⁶⁶ Neave, a.g.e., s. 160

Mahmud tarafından yaptırılmıştır⁷⁶⁷. Köprü bir kaç kez yenilenmiştir. Bu köprünün yapılmasının zarureti ve getireceği faydalardan bahseden bir belgeye göre, köprü Tersane-i Amire'de tamamlanmış ve 20. Kasım'da yerine konulmuş ancak o gün kimsenin geçmesine izin verilmeyip ertesi gün II. Mahmud'un köprüden geçişiyle halkın geçişine müsaade edilmiştir. Bu köprünün yapıldığı yerin iki tarafında iskelelerin pek çok olması ve kayıkçıların bu dönemde bir çoğunun acemi olması sebebiyle bazan kayıklar birbirine çarpmakta ve mahallin derinliği sebebiyle boğulanlar olmaktadır. Yine fırtına olduğunda karşı tarafa geçmek imkansız hale gelmekte ve burada gemilerin de çok olması sebebiyle bu havalarda gemilerin arasından çıkan kayıklar birbirlerine çarpmaktadır. Bu sebeple havanın bozuk olduğu zamanlarda kayıkçılar karşıya geçmekten kaçınmakta ya da fazla ücret istemektedir. Bu sebeplerle köprünün yapımı halkın pek çok menfaatine olmuştur⁷⁶⁸. 1862/1863 (1279)'de de bu Karaköy köprüsü yeniden yapılmış ve eskisi Unkapanı'na konulmuştur. Aynı sene içinde Ayvansaray ile Hasköy arasına bir köprü yapılmış ise de on gün sonra yanmıştır⁷⁶⁹.

2) Vapurların çalışmaya başlaması ve sonuçları

Kayıkçıların önemlerini kaybetmelerini hazırlayan en önemli sebep ise vapurların çalışmaya başlamasıdır. İstanbul'a ilk buharlı gemi 1828 yılında gelmiştir. Swift ismini taşıyan ve Kaptan Kelly'nin kumandasında olan bu vapur padişah için satın alınmıştı. II. Mahmud İstanbulluların Buğ gemisi dedikleri bu vapurla Adalara, Çekmeceye kadar deniz gezintileri yapmaktaydı. 1831'de II. Mahmud bu vapurla Gelibolu'ya da gitmiştir⁷⁷⁰. II. Mahmud Tersane'de buharlı gemi yapımını da desteklemiş ve bu işler için genellikle İngiliz'lerden istifade edilmiştir⁷⁷¹. İstanbul tersanesinde buharlı gemi inşasına 1838 yılında başlanmakla birlikte daha önce İngiltere'den Tersane için vapurlar satın alınmıştır⁷⁷².

⁷⁶⁷ İlk köprünün II. Mahmud tarafından yaptırıldığı çoğunlukla kabul edilmekle birlikte, burada daha önce de köprü yapılmış olması mümkündür. Nitekim 1794 tarihli bir belgede Eminönü'ndeki kayıkçıların yer ihtilafından bahsedilirken eski bir tahta köprüden bahs olunmaktadır. Ancak devamlı olarak köprülerin bulunduğu dönemin II. Mahmud'la başladığını söylemek mümkündür. (bkz. BOA, Cev. Bld. 887, 16 Ra 1209/9 Ekim 1794)

⁷⁶⁸ Şeyh Mehmed Murad en-Nakşebendi, Tarih, Millet Ktp., Ali Emiri nr. 15, vr. 13b, 14a

⁷⁶⁹ Boğaziçi Şirket-i Hayriye Tarihçe, Salname, Ahmet Ihsan ve Şürekası Matbaacılık Osmanlı Şirketi 1330, s. 74, 75

⁷⁷⁰ Şehsuvaroğlu, a.g.e., s. 265

⁷⁷¹ a.g.e., s. 259

⁷⁷² a.g.e., s. 232

Boğaziçi, Şirket-i Hayriye kuruluncaya kadar yolculuk vasıtalarının sürat, kolaylık ve emniyet açısından tam yeterli olmayışı sebebiyle vapurların ortaya çıkışıyla kazandığı rağbete tabii olarak sahip değildi. Lütü tarihinde anlatıldığına göre, eskiden Rumeli tarafında Yeniköy, Anadolu tarafında Kanlıca'nın üst tarafları ahalinin tamamen bilmediği yerlerdi. Özellikle Kavakları gören pek azdı. Hatta bazı kimseler Beykoz ve Kadıköy taraflarında sürgün edilerek ikamet edenler bulunmaktaydı. Ancak Boğaz'da eğlence ve mesire yerleri eskiden beri bulunmaktadır. Ayrıca farklı devirlerde para ve zaman sahibi olan şahıslar Boğaz'da eğlencelere katılırlardı. Yine vekillerin ve meşhur şahısların Boğaz'da yalıları ve köşkları bulunmaktaydı. Bunlar Sultan Abdülmecid devrine kadar çekti ve diğer çifteli kayıklarla buralara gidip gelmekteydiler. Ancak Boğaz'a işleyen kayıkların yetersizliği ve orta halli olan ahalî ve her gün işine gidip gelmek zorunda olanlar için buralarda oturmak mümkün değildi. Buraların asıl ahalisi ise balıkçılık ve kayıkçılıkla uğraşan kimselerdi. Tanzimatla hayata bakışın değişmesi ve Kırım harbi sırasında alınan borcun ülkede yalancı bir refah ortaya çıkarması Boğaziçi'ne de rağbeti arttırmıştır. Boğaz'a olan eğilimin farkına varan ecnebler buralara iki ecnebi vapur işletmeye başlamışlardır⁷⁷³. İngilizler ve Rusların Boğaziçi'nde işlettikleri vapurlara mukabil hükümet de 1844 yılında Fevaid-i Osmaniye ismi altında çalışan Tersane'den iki vapuru yolcu taşıma işine vermiştir. 1849 yılında Fevaid-i Osmaniye idaresinin altı vapuru olup, Selanik, İzmir, İzmit ve Boğaziçi'nin bazı yerlerine çalışmaktadırlar. Boğaziçi'nde bu ilk vapurların görülmesiyle pazar kayıkları seferleri ortadan kalkmağa ve piyadeler, üç çifteler, beş çifteler de yavaş yavaş azalmağa başlamıştır. Bu vapurlar yaz mevsimlerinde ve kalabalık olan mahallere sefer yapmaktayken Üsküdar ahalisinin itirazı üzerine 1845'de buraya kışları da vapur çalışmaya başlamıştır. 1851 yılında ise Üsküdar'a günde dörder defa olarak iki vapur işletilmekteydi. Bu vapurlarda yolcu ücreti yirmibeş para olup, çocuklardan onar para alınmaktaydı. Ancak kayık seferlerinin hâlâ yapılmakta oluşu, vapurların yazları تنها olmasına kışın ise haddinden fazla kalabalık oluşuna sebep oluyordu. Bu yüzden kışları havanın sert olduğu zamanlarda beşer sefer yapılması kararlaştırıldı. Arnavudköy ve Ortaköylülerin isteğiyle buralara da vapur seferleri yapılmaya başlandı. 1849'da Boğaziçi'nin bazı iskelelerine bir İngiliz, bir Rus ve bir Osmanlı vapuru sefer yapmaktadır ve aralarındaki rekabet bazan aralarında yarışlar yapılmasına da sebep olmaktadır. Yine, 1849 yılına kadar şehir hattında çalışan vapurlara kadınlar alınmazken bu tarihten sonra ayrı bir bölümde seyahat etmeleri kaydıyla kadınların da vapurlara alınmasına başlanmıştır.

⁷⁷³ Şirket-i Hayriye Tarihçe, s. 1, 2

Bu Boğaziçi'ne çalışacak olan vapurun seyrine dair 1 Mayıs 1851-29 C 1267 tarihli ve 445 numaralı Takvim-i Vekayi'de bir ilan çıkmıştır. Bu ilana göre vapur akşam üzeri saat onbir sularında İstanbul'dan hareket edip uğrayacağı mahallere uğrayıp geceyi İstinye'de geçirecek oradan sabah aynı yolla İstanbul'a gelecektir. İsteyenler aylık olarak ücret ödeyebilecektir⁷⁷⁴. Bu vapurun çalışmaya başlaması Boğaziçi'ne işleyecek vapurlar için bir şirket kurma fikrini oluşturmuştur⁷⁷⁵. 2 Muharrem 1267 tarihli ve 436 numaralı Takvim-i Vekayi'de çıkan mazbata Şirket-i Hayriye'nin kuruluş gayesi ve ulaşımın önceki hali hakkında bilgi vermektedir. Bu mazbatanın kayıkçılar için önemli olan kısımları alınmıştır.

Boğaziçi'ne gelip gidenlere kolaylık ve emniyet dayanağı olmak için Tersane-i Amire'den vapurlar tahsisıyla Boğaziçi'ne ve Adalara işlettirilmekte ise de yaz mevsimlerinde bahsolunan yerlerde bulunan ve kış mevsimlerinde Boğaziçi'nde kalan halkın çokluğuna göre işletilmekte olan vapurların sayısı yeterli olmadığından ve bu yolla sabah ve akşam yalnız bir vakitte vapur bulunabilip bu vakitte ise herkesin işini ayarlayamayacağı özellikle memuriyette bulunan şahıslara İstanbul'dan hareket eden vapurun hiç faydası olmayacağı cihetle çok kimse zarureten yine kayıklarla gidip gelmeğe mecbur olmaktadır⁷⁷⁶.

Eğer herkes vapurlarda daha çok kolaylık ve işine yararlık bulursa müşterisi bir kaç kat daha artacaktır.

Boğaziçi'ne işleyen vapurların sayısının artışı ile meydana gelecek kolaylık Boğaziçinin gidilemediğinden boş kalan yerlerinin dahi mamur olmasına yol açabilecektir.

Kışın Boğaziçi'ne gidip gelmekte kolaylık olursa pek çok kimse kışı da Boğaz'da geçirecektir. Böylece altı ayda bir taşınmaktan ve Boğaz'da yalnızca yalısı olanlarsa kışın İstanbul'da kira köşelerinde sürünmekten veya bir çok paralar sarfederek ayrıca İstanbul'da bir konak almaktan kurtulacaklardır.

Vapurların çoğalmasıyla halkın bu yolda harcadığı paralarını başka yerlerde değerlendirme imkanları oluşacaktır.

Bu şirketle büyük bir gelir elde edilecek ve bu da umumun faydasına olacaktır.

Bu iş kayıkçı esnafının kârına zarar veriyor gibi görünüyor ise de onlar dahi Boğaziçi iskelelerinde tabii olarak yolcu taşıyacak ve Boğaz'ın nüfusunun artışı

⁷⁷⁴ a.g.e., s. 2

⁷⁷⁵ a.g.e., s. 3

⁷⁷⁶ a.g.e., s. 5

onların da işlerinin artmasına yol açacaktır. Bu esnafın bazıları önceki kadar iş bulamayacak olurlarsa onların da başka bir işe yerleştirilecekleri şüphesizdir. Boğaz'ın asıl yerli kayıkçıları nasıl olsa iş bulup, şimdiki gibi kayıkçı çokluğuna gerek kalmadığında Anadolu'dan kayıkçılık için gelenlere ihtiyaç olmayıp ve bunlar iş bulamayacaklarından, İstanbul'a gelemeyip asıl meslekleri olan ziraatle uğraşacaklar ve yine geçimlerini ziraatle sağlayacaklardır. Böylece, İstanbul'a gelip kayıkçılık öğrenene kadar sebep oldukları tehlikeler de önlenecektir.

Vapurlar iskelelere yanaşamadıklarından yolcular kayık ve sandallarla girip çıkmakta ve bu durum müşkilatlı ve tehlikeli olmakta ve yine uğrak yerlerindeki iskelelerin yolcuları yağmurda yaşıda beklemekte, ya da kahve köşelerinde kalmakta ve bu da vapur yerine kayığın tercih olunmasına sebep olmaktadır. Bu sebeple vapurların yanaşabileceği muntazam iskeleler ve bekleme salonları yapılacaktır⁷⁷⁷.

Netice olarak şirketin kurulmasına 14 Ra 1267 tarihli bir fermanla ruhsat verilmiştir. Daha sonra Şirket, Londra'ya sekiz vapur sipariş etmiş, bunlardan dördü bir yıl sonra gelerek işe başlamıştır⁷⁷⁸.

Vapur sayısını hızla artıran şirket vapurların uğradığı iskele ve sefer sayısını da ihtiyaca göre zamanla arttırmıştır. 1859'da Salacak ve Ayazma iskelelerine de, Üsküdar'ın Boğaz'ın en kalabalık bölgesi olması ve Salacak ile Ayazma halkının buradaki iskeleye gelip gitmesinin güçlüğü gözönüne alınarak her gün vapur işletilmesine başlanmıştır⁷⁷⁹.

Şirketin imtiyazının uzatıldığı 22 Nisan 1873 (23 Safer 1290) tarihli fermanla askerler ile askeri mektepler, rüşdiye ve sanayi mektebi öğrencilerine indirimli yolculuk hakkı tanınmış ve yine bu fermanla bütün iskelelerde kadın ve erkekler için ayrı ayrı salonlar yapılarak müşterilerin yağmur ve güneşten korunmaları ve kışları bu salonların içine soba kurularak ısıtılması, Karaköy köprüsünün iki tarafındaki iskelelere aynı ayarda saatlar konulması, vapurlarda yolculardan alınacak ücretlerin tarifelerle ilanı ve yolcuları rahatsız edebilecek yüklerin vapurlara alınmaması hususları belirtilmiştir. Ayrıca şirket, gelirinin yüzde beşini Belediye'ye vergi olarak verecektir⁷⁸⁰. Bu hususlarla, vapurlarla taşınacak eşya hakkında şirketin 30 Aralık 1872 (selh-i Şevval 1289) tarihli nizamnamesinin 37, 38, 39, 40, 41, 42 ve 45. maddelerinde malumat verilmiştir⁷⁸¹.

⁷⁷⁷ a.g.e., s. 6, 7

⁷⁷⁸ a.g.e., s. 8

⁷⁷⁹ Şehsuvaroğlu, a.g.e., s. 260

⁷⁸⁰ Ergin, a.g.e., c. III, s. 19, 20

⁷⁸¹ a.g.e., s. 27, 28

Şirketin nizamnamelerinde yer alan hususlara dikkat edilirse halkın, dönemine göre en rahat şekilde yolculuk yapabilmesi için gerekli bütün şartların yerine getirilmeye çalışıldığı görülür. Bekleme salonları yapılması, müşteriye rahatsız edecek eşyanın vapura alınmaması, indirimli yolculuk hakkı tanınması bunlardandır. İlginç bir yaklaşımda vapurlarda, bu nizamnamenin 43. ve 46. maddelerinde yer alan ve müşterilerin şikayet ve memnuniyetlerini belirtecekleri bir açık defter ile müşterinin rahatını gözetecek ve bir uygunsuzluk olduğunda önleyecek okur yazar bir memur bulundurulmasıdır. 44. maddeyle Üsküdar'a daimi olarak işletildiği gibi Tophane, Kabataş ve Beşiktaş iskelelerine de müstakil bir vapur işletilme kararı alınmıştır. Hizmet sektöründe, şirket yaklaşımıyla yolcuların emniyet ve rahatlığını esas alan bu zihniyetle, vapurların makine gücü hesaba katılmasa bile kayıkçı esnafının klasik zihniyetle mücadele edebilmesi hiç bir şekilde mümkün değildi. Nitekim vapur sayılarının ve seferlerinin hızla artışı kayıkçıları dar bir alanda çalışmaya itmiştir.

Vapurlarda emniyet ve konforun sağlanması için yapılanlara örnek olmak üzere 29 Ekim 1888 (23 Safer 1306) tarihinde Şirketin imtiyaz hakkının uzatılması dolayısıyla düzenlenen nizamnamenin yolcuların rahatlığı ve vapurların düzeniyle ilgili üçüncü bölümünün maddelerinden bazıları kısaltılmış ve sadeleştirilmiş olarak aşağıda yer almaktadır.

19. madde: Gerek köprüde ve gerek iskelelerde vapurlara uzatılan iskeleler mümkün olduğunca geniş ve etrafı parmaklıklı olacaktır.

20. madde: Köprü, Üsküdar, Boğaziçi, Harem ve Salacak iskelelerinde erkek ve kadınlar için ayrı ayrı olarak uygun şekilde ve yeterli genişlikte bekleme salonları (mekkifler) yapılacak ve her salonda kış günlerinde sobalar bulundurulacağı gibi icabına göre tefriş dahi edilecektir.

21. madde: Köprünün iki başında birer adet büyük saat ile iskeleler ve vapurlarda da yolcuların görebileceği şekilde saatler konulacaktır.

22. madde: Köprü ve iskelelerde vapur biletlerinin satıldığı bilet yerleri bulunacaktır.

23. madde: Vapurlarda birinci ve ikinci mevkiler bulunacak ve her iki mevkîye de kanapeler konulacaktır. Birinci mevkideki kanapeler kırdan yapılmış kumaştan ve yolcuların rahat edebileceği kadar geniş ve yüksek olacaktır. Bundan sonra yeniden yaptırılacak vapurların bazıları iki katlı ve köşklü olacak ve merdivenleri geniş ve kolaylıkla inip çıkmaya elverişli olacaktır.

24. madde: Kadınlar için de iki mevki bulunup, birinci mevkiler döşeli olup, özel kamaralar dahi olacaktır. Ayrıca bunlar için oturulan yerin yakınında uygun tuvaletler olacaktır.

25. madde: Vapurların büyük ve küçük kamaralarının kaç kişi alacağı kapılarında yazılı olacaktır.

26. madde: Kamaralar kış günlerinde onbeş dereceden fazla olmamak üzere ısıtılacak ve yeteri kadar lambalar konulacaktır.

Bu kısımda ayrıca, kamaraların temiz tutulması, havalandırılması, temiz olmayan eşyaların alınmaması, tuvaletlerin temizliği, uygun fiyatla yiyecek ve içecek satılması, yanıcı maddelerin vapurlara alınmaması gibi maddeler de yer almaktadır⁷⁸².

Sonra vapurlarda indirimli yolculuklar da başlamış ve 1869'da rüşdiye öğrencilerinin, 1876'da Rusumat memurlarının, 1895'te ise mülazimden binbaşıya kadar olan subayların sivil ücretin yarısını vererek indirimli yolculuk yapmaları sağlanmıştır⁷⁸³.

Zamanla vapurlar artık pek çok kimsenin tercih ettiği bir ulaşım vasıtası olmakla birlikte kayıklardan birden vazgeçilmesi mümkün olmamıştır. Özellikle Boğaziçi'nde kayıklar, kayıkla gezmek, halka karışmamak kibarlık ve mümtazlık alameti sayıldığından bazı kesimlerce tamamen bırakılamamıştır⁷⁸⁴. Vükela için ayrı bir vapur tahsis⁷⁸⁵ bu sebeple olmalıdır. Resmi ziyaretler ve merasimlerde de vapurlara binmek usule aykırı görülmektedir. Bu yüzden Padişahlar, Boğaziçi'ndeki camilere gidişte hemen tamamen yine saltanat kayıklarını kullanmışlardır⁷⁸⁶. Ancak II. Abdülhamid kayık tenezzühlerine çıkmadığından bu devirde Boğaz'da ve Haliç'te saltanat kayıkları görülmemektedir. Yine bu devirde Boğaz ve Haliç'te geceleri belli bir saatten sonra kayıkla dolaşmak yasaklanmıştır⁷⁸⁷.

⁷⁸² a.g.e., s. 35, 38

⁷⁸³ Şehsuvaroğlu, a.g.e., s. 260, 261

⁷⁸⁴ a.g.e., s. 265

⁷⁸⁵ a.g.e., s. 269

⁷⁸⁶ a.g.e., s. 266

⁷⁸⁷ a.g.e., s. 230, 231

Şirketin kuruluşu kayıkçıları olduğu kadar İstanbul hayatını da etkilemiş, Şirket-i Hayriye vapurlarının Boğaziçi'ne işlemeye başlaması sahilhanelerin kıymetini artırmış ve Boğaziçi daha çok rağbet görmeye başlamıştır⁷⁸⁸.

19. asır deniz ulaşımı denilince akla ilk gelen Şirket-i Hayriye olmakla birlikte, başka oluşumlar bulunduğunu da belirtmek gerekir. Mesela, Haliç içinde de vapur işletmek için imtiyazlar verilmiştir. Galata köprüsü'nden Kağıthane'ye kadar İstanbul Haliç'inde vapur işletme imtiyazının 1 Eylül 1856 (1 Muharrem 1273) tarihinden başlayan ve Mahmud Celaleddin Paşa'ya intikal eden yirmi senelik müddetin on sene daha uzatıldığı 30 Aralık 1872 (Selh-i Şevval 1289) tarihli Haliç köprü içi vapurlarının imtiyaz şartlarındaki maddelerden anlaşılmaktadır⁷⁸⁹. 16 Zilkade 1327 tarihinde Haliç vapurları imtiyazı Cemile Sultan'a aittir⁷⁹⁰ ve kısa süre sonra oluşturulan şirkete imtiyaz hakkını devretmiştir⁷⁹¹. Şirketin adı, faaliyetleri ve sair hususların bulunduğu nizamname ve şartnamelerinde oldukça teferruatlı malumat bulunmaktadır⁷⁹². Bu nevi teşekküller önce devlet tarafından ortaya konulmuş daha sonra özel şahısların gayretiyle yükselmişlerdir. Nitekim, Sultan Abdülmecid zamanında Hazine-i Hassa tarafından bir vapur idaresi oluşturulmuş ve Sultan Abdülaziz zamanında da bu gelenek devam ettirilerek kuruluşu İdare-i Aziziye adı verilmiştir. Ancak hem Fevaid-i Osmaniye hem de Şirket-i Aziziye Abdülhamid zamanında İdare-i Mahsusa adı altında toplanmıştır. İdare-i mahsusa ise daha sonra feshedilerek, 10 Eylül 1910 (28 Ağustos 1326) tarihinde Bahriye Nezaretine bağlı. Seyr-i Sefain İdaresi kurulmuştur. Seyr-i Sefain İdaresi'nin 24 Ağustos 1914 (15 Şevval 1332) tarihli nizamnamesinde, idarenin kuruluş gayesinin ilga edilmiş İdare-i mahsusa'nın bütün haklarına ve imtiyazına sahip olmak üzere, askeri nakliyatın yerine getirilmesi, Şirket-i Hayriye ile Haliç Vapur Şirketi'nin imtiyazları dahilindeki sahalar dışında kalan yerlerde İdare-i mahsusa'dan devren vapur işletmek, Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait olan yerlerden başka Marmara'da bulunan bütün uzak ve yakın iskele ve mevkilere vapur işletmek, İstanbul'a Akdeniz, Karadeniz ve diğer yerlerden gelecek gemilere klavuz vermek ve hem Osmanlı Devleti hem de yabancı devletler arasında yolcu, eşya ve saire nakletmek olduğu belirtilmiştir⁷⁹³.

⁷⁸⁸ Cevdet Paşa, Tezakir, I-12. (yay. Cavid Baysun), Ankara 1986, s. 20, 21

⁷⁸⁹ Ergin, a.g.e., c. III, s. 68.

⁷⁹⁰ a.g.e., s. 70

⁷⁹¹ a.g.e., s. 79

⁷⁹² a.g.e., s. 68-132

⁷⁹³ a.g.e., s. 133-136

Vapurların ortaya çıktığı ilk zamanlarda bir çok çarpışmalara, kazalara rastlanmış ve müteaddid seyrüsefer nizamnameleri çıkarılmıştır⁷⁹⁴. Bu kazalardan birinde damad-ı şehriyari Ali Galip Paşa vefat etmiştir. Damad-ı şehriyari Ali Galip Paşa 28 Ekim 1858'de Büyükdere'den üç çifte kayığa biner ve havanın mağmum ve kayıkçıların sarhoş olması sebebiyle Yeniköy'ün üst tarafında bulunan tabya hizasında kayık bir İngiliz vapuruna çarparak devrilir. Bu kazada yirmiyedi yaşındaki Paşa, hamlacısı ve bir uşağı ölmüş diğerleri ve kayıkçılar kurtulmuştur⁷⁹⁵. Bununla birlikte Şirket-i Hayriye vapurlarının kaptanlarının gemilerini büyük bir ustalıkla kullandıkları kanaati hakimdir ve İngiliz deniz subayları da şirket kaptanlarının maharetini takdir etmektedir⁷⁹⁶.

Vapurların ortaya çıkışı kayıkçıların eski önemlerini tabii olarak kaybetmelerine ve fakirleşmelerine sebep olmuş⁷⁹⁷ ancak büyük tepkilere yol açmamıştır. Kayıkçıların çok fazla sayıda bir esnaf grubu oluşturmalarına rağmen vapurların çalışmaya başlamasına büyük tepkiler gösterilmemesinin bazı sebepleri bulunmaktadır. Tarihi seyir içinde, II. Mahmud'un saltanatı boyunca İstanbul asayişini sert tedbirlerle sağlaması ve nihayetinde yeniceşirliği ilgası ve bir çoğu askeri gruplara kayıtlı olan kayıkçıların ve diğer esnafın Anadolu'ya sürülmesi ve ocağın ilgasından sonra esnafa yeniden nizam verilmesi ve bu arada kayıkçıların büyük ölçüde barındıkları bekar odaları ve hanlar hakkında alınan sıkı tedbirler ve kayıkçıların da ana kaynağını oluşturan Anadolu'dan İstanbul'a geçişlerin oldukça ciddi şekilde denetime tabi tutulması kayıkçı esnafının direnç gücünü azaltmıştır.

Bu sebepler dışında Şirket-i Hayriyenin bir süreç neticesi kurulması da kayıkçıların ani olarak etkilenmelerini azaltmıştır. Ayrıca, Şirket-i Hayriye'nin kuruluş gayesine bakıldığında hedeflenen ana ulaşım hattının Boğaziçi'nde olduğu görülür. Zaten kayıkların işlediği en kalabalık hatları Boğaz'ın uzak köyleri oluşturmamaktaydı.

Haliç içi ulaşım da kayığın yanaşma kolaylığı, saate bağlı olmaması gibi sebeplerle uzunca bir süre yine kayıkçılar tarafından yapılmıştır. Hatta bu bölgeye yaz aylarında Boğaziçi'ni de dahil etmek mümkündür. Bu ve başka bir takım sebepler kayıkçılık mesleğinin yavaş bir değişim süreciyle rağbetten düşmesini hazırlamış ve büyük bir sosyal problem teşkil etmemiştir.

⁷⁹⁴ Şehsuvaroğlu, a.g.e., s. 230, 269

⁷⁹⁵ Cevdet Paşa, Tezakir, 13-20, (yay. Cavid Baysun), Ankara 1986, s. 69, 70

⁷⁹⁶ Neave, a.g.e., s. 53

⁷⁹⁷ Belediye Ktp., Muallim Cevdet Evrakı, nr. 1915, s. 17

SONUÇ

Osmanlı asırlarının sosyal yapı ve sosyal değişme açısından onaltıncı asır sonlarından ondokuzuncu asır başlarına kadar çok hızlı bir değişme göstermediği kayıkçı esnafının yapısal değişme sürecinden de anlaşılmaktadır.

Yine Osmanlı toplumunda, sosyal yapının bazı unsurlarının tesbiti için mesleki teşekküllerin ve ilişkilerinin incelenmesinin yapıyı tanıma açısından zorunlu ve faydalı bir usul olduğu görülmektedir.

Konunun incelenmesinden kayıkçı esnafının sosyal yapı içinde çok önemli bir yeri olduğu ve bu özelliğini ondokuzuncu asır ortalarına kadar devam ettirdiği ortaya çıkmıştır. Kayıkçıların önemlerini kaybetmelerini hazırlayan sebeplerin başında vapurların çalışmaya başlaması gösterilmekle birlikte asıl sebebi dünyaya yeni bir bakış getirme çabaları ve asrın genel değişimine Osmanlı'nın artık duyarsız kalamaması oluşturmaktadır. Ayrıca Osmanlı ekonomik gücünün önceki asırlara nisbetle zayıflaması, refah seviyesindeki farklılaşmanın hayat tarzını etkilemesi ve doğunun kendine has olan dünyaya bakış tarzındaki nisbi değişimler doğal olarak kayıkçıları da etkilemiştir.

Bugünkü şartlara dikkat edilirse nüfus yoğunluğunun sürekli ve artan ölçüde devam etmesi halinde ve hiç artmasa bile mevcut durumun da problemleri devam ettireceği açıktır. Mukayese gerekirse, Osmanlı asırlarında pek fazla olmayan karayolu, o günün nüfusuyla bugünün nüfusunun ihtiyaçları gözönüne alınırsa daha yeterli olmaktaydı. Buna rağmen Osmanlı'da yolcu taşımacılığının bütün yükünü deniz yolları nakliyatı kaldırmaktaydı. Günümüzde ise önemi tartışılmaz olan deniz yoluyla yolcu ve yük nakliyatından yeterince istifade edilememektedir. Bilindiği gibi, yirminci asrın ortalarına yani kara nakil vasıtalarının ve karayollarının yaygınlaşmasına kadar deniz yolları hem yolcu hem de yük taşımacılığının vazgeçilmez unsuru olup, daha güvenli, daha ucuz ve kara yoluna nisbeten daha hızlıydı. Ancak günümüzde de teknolojik donanım ile bu durumun devamı mümkün olabilir. Özellikle trafik probleminin yoğun olarak yaşandığı ve ne kadar çok kara yolu yapılsa ve başka trafik tedbirleri alınsa bile problemin çözümünün son derece zor olduğu İstanbul'da deniz yoluyla problemin halli ya da asgariye indirilmesi mümkün görünmektedir.

Deniz yollarıyla yolcu taşımacılığının başlıbaşına bir müessese olarak ele alınıp farklı dönemlerde tesbitinin bugün için pek çok başka faydaları olabilir. Ancak tarih boyutunun incelendiği sosyolojik çalışmaların teknolojik yapılanma ile de desteklenmesi gerekmektedir.

Türkiye'nin sosyal yapısının tarihi süreç içindeki dönemlerinin incelenerek sosyal değişimin tesbiti, yeni yapılanmaların daha sağlam bir zemine oturmasına imkân verebilir ve sosyologlar sosyal değişimin yönlerini bir ölçüde önceden müsbet olarak kanallize edebilirler.

BİBLİYOGRAFYA

A- ARŞİV VESİKALARI

1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

a) Atık Şikayet Defterleri

70, 79, 110

b) Bab-ı Asaî Divan Kalemî (A.DVN)

831, 832, 833, 834, 863, 864, 865, 867, 868, 869, 870, 881, 893, 899

c) Bab-ı Defteri, Başmuhasabe Defterleri (D.BŞM)

3182, 3183, 41266, 41413, 41569, 41581, 41833

d) Cevdet Tasnifi:

Askerî, nr. 49328

Bahriye, nr. 6773, 7883, 7954, 8191, 8561, 8725, 8770, 8837, 9058,
9229, 9265, 9613, 9829, 10230, 10639, 11032, 11156, 11323,
11568, 12013, 12402, 12729

Belediye, nr. 112, 251, 306, 529, 585, 633, 814, 833, 839, 887, 919,
1007, 1142, 1219, 1274, 1308, 1443, 1527, 1640, 1649, 1691,
1760, 1766, 1891, 1918, 1980, 2135, 2137, 2271, 2364, 2425,
2428, 2511, 2580, 2737, 2903, 2918, 2983, 3191, 3218, 3411,
3452, 3455, 3754, 3781, 3809, 3980, 4049, 4276, 4293, 4328,
4360, 4406, 4448, 4572, 4931, 5041, 5145, 5581, 5732, 5755,
5816, 5881, 5896, 5944, 5986, 5995, 6004, 6018, 6107, 6293,
6422, 6428, 6461, 6498, 6569, 6639, 7000, 7064, 7264, 7395

Evkaf, nr. 25938

İktisat, nr. 618, 1387

Saray, nr. 974, 986, 7479, 7764

e) Hatt-ı Humâyûn Tasnifi (HH)

9905, 9735, 10065, 10653, 10664, 10923, 10929, 11327, 13671,
13755, 14156, 14872, 14986, 19259, 19464, 19506, 19519,
24051, 27301

f) İstanbul Ahkam Defterleri

1, 2, 3, 4, 5, 6,

g) Kamil Kepeci Tasnifi

7143, 7425, 7438

h) Mühimme Defterleri

3, 4, 6, 7, 35, 51, 58, 62, 67, 69, 71, 73, 85, 88

2. İstanbul Müftülüğü Şer'î Siciller Arşivi

1 numaralı İstanbul Kadılığı Sicilleri

1, 3, 4, 5, 11, 19, 22, 24, 201, 213

2 numaralı İstanbul Bab Mahkemesi Sicilleri

3, 5, 16, 17, 19, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 32, 35, 36, 37, 39, 47, 56, 67, 135

6 numaralı Üsküdar Kadılığı Sicilleri

9, 13, 15, 26, 27, 31, 87, 142

7 numaralı Ahi Çelebi mahkemesi sicilleri

1, 124, 125

14 numaralı Galata mahkemesi sicilleri

306

3. İstanbul Belediye Kütüphanesi

Muallim Cevdet Yazmaları, nr. B. 8

Muallim Cevdet Evrakı, nr.1915

Belediye yazmaları, nr. B. 9

B- ESERLER (Kaynak, araştırma ve incelemeler)ABDÜLAZİZ BEY, *Osmanlı Adet, Merasim ve Tabirleri*, (haz. Kazım Arısan-Duygu Arısan Günay), İstanbul 1995AHMED Cevdet Paşa, *Tezâkir*, 1-12, 13-20, (yay. Cavid Baysun), Ankara 1986_____, *Maruzat*, (haz. Yusuf Halaçoğlu), İstanbul 1980_____, *Tarih*, Dersaadet 1309, c. IX, X, XI, XIIAHMET Refik, *Hicri Onbirinci Asırda İstanbul Hayatı*, İstanbul 1931_____, *Hicri Onikinci Asırda İstanbul Hayatı*, İstanbul 1930

- AINSWORTH, William Francis, *Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea and Armenia*, London M.DCCC.XLII, c. I
- AKTEPE, Münir, "XVIII. Asrın İlk Yarısında İstanbul'un Nüfus Meselesine Dair Bazı Vesikalar", *TD*. 13, Eylül 1958, s. 1-30
- , "İstanbul Fenerbahçesi Hakkında Bazı Bilgiler ", *TD*. 32, İstanbul 1979. s. 349-372
- ÂLÎ, Gelibolulu Mustafa, *Görgü ve Toplum Kuralları Üzerine Ziyafet Sofraları (Mevalidü'n-nefâis fi kavâidi'l-mecâlis)*, (haz. Orhan Şaik Gökyay), İstanbul 1978
- ALÎ RIZA BEY, *Balıkhane Nazırı, Bir Zamanlar İstanbul*, (haz. Niyazi Ahmet Banoğlu), trz.
- ALP, Münevver, "Eski Eyüp Sultan". *Türk Folklor Araştırmaları*, Kasım 1963, s. 3231-3235
- ARON, Raymond, *Sınıf Mücadelesi* (çev. Erol Güngör), Ankara 1973
- ARSLAN, Necla, *Gravür ve Seyahatnameler'de İstanbul*, İstanbul 1992
- AYVERDİ, Ekrem Hakkı, *Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri, Şehrin İskanı ve Nüfusu*, Ankara 1958
- BİLGİSEVEN, Amiran Kurtkan, *Genel Sosyoloji*, İstanbul 1986
- BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara 1992
- BUSBECG, Ogier Ghiselin De, *Türkiye'yi Böyle Gördüm*, (haz. Aysel Kurutluoğlu), trz.
- COLTON, Walter, *Land and Lee in The Bosphorus and Aegean*, Newyork 1860
- DEFTERDAR SARI MEHMED PAŞA, *Zühde-i Vekayiat*, (haz. Abdülkadir Özcan), Ankara 1995
- DERNSCHWAM, Hans, *İstanbul ve Anadolu'ya Seyahat Günlüğü*, (çev. Yaşar Önen), Ankara 1992
- D'OHSSON, M. de M., *18. Yüzyıl Türkiyesinde Örf ve Adetler*, (çev. Zerrhan Yüksel), trz.
- ERGİN, Osman Nuri, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, c. I, Tarih-i Teşkilat-ı Belediye. 1338, c. II, Kavanin, Nizamât ve Talimat-ı Belediye, Dersaadet 1330. c. III, İmtiyazat ve Mukavelat-ı Belediye, Dersaadet 1330

ERKAL, Mustafa, *Sosyoloji (Toplumbilimi)*, İstanbul 1991

———, "Tarihçilerin ve Sosyologların Kaçınımları Gereken Bazı Metod Hataları", *Tarih ve Sosyoloji Semineri, 28-29 Mayıs 1990, Bildiriler*, İstanbul 1991, s. 17-27

ERTUĞ, Zeynep Tarım, *Osmanlı Devleti'nde XVI. Y.Y. Cülus ve Cenaze Törenleri*, (yayınlanmamış doktora tezi), İstanbul 1995,

ETON, W., *A Survey of The Turkish Empire*, London 1799

EVLIYA ÇELEBİ, *Seyahatname*, Dersaadet 1314, c. 1

GROSVENOR, Edwin A., *Constantinople*, Boston 1895, c. I

GÜLERSOY, Çelik, *Kayıklar*, İstanbul 1983

HAKVAR, Zekai, " Balat Kayık İskeleleri ve Sandalcıları ", *İstanbul Ansiklopedisi*, (neşr. Reşat Ekrem Koçu), İstanbul 1960, c. IV, s. 1972,

İNCİCYAN, P. Ğ, *18. Asırda İstanbul*, (terc. Hrand D. Andreasyan), İstanbul 1976

KARAMURSAL, Ziya, *Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler*, Ankara 1989

KAYAOĞLU, İ. Gündag-PEKİN, Ersu, *Eski İstanbul'da Gündelik Hayat*, İstanbul 1992

KAYRA, Cahit, *Eski İstanbul'un Eski Haritaları*, İstanbul 1990

KAYRA, Cahit-ÜYEPAZARCI, Erol, *İkinci Mahmut'un İstanbul'u, Bostancıbaşı Sicilleri*, İstanbul 1992

KOÇİ BEY, *Koçi Bey Risalesi*, (sad. Zuhuri Danışman), Ankara 1985

KOÇU, Reşat Ekrem, *İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul, c. II, 1959; c. III, IV, 1960; c. VI, 1963, c. VIII, 1966; c. IX, 1968; c. X, 1971; c. XI, 1973

KÖMÜRCÜYAN, Eremya Çelebi, *İstanbul Tarihi, XVII. Asırda İstanbul*, (terc. Hrand D. Andreasyan), İstanbul 1952

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri*, İstanbul 1983

———, "1009 (1600) Tarihli Narh Defterine Göre İstanbul'da Çeşitli Eşya ve Hizmet Fiyatları", *TED*, 9, İstanbul 1978, s. 1-85

———, "1624 Sikke Tashihinin Ardından Hazırlanan Narh Defterleri", *TD*, XXXIV, İstanbul 1984, s. 123-182

———, "Osmanlı Esnafında Oto-kontrol Müessesesi", *Ahilik ve Esnaf*, İstanbul 1986, s. 55-76

- LARPENT, George, (James Porter), *Turkey, Its History and Progress from The Journals and Correspondence of Sir James Porter*, London 1854, c. II
- MANTRAN, Robert, *16. ve 17. yy'da İstanbul'da Gündelik Hayat*, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İstanbul 1991
- MEHMED Süreyya, *Sicill-i Osmani*, İstanbul 1311, c. II
- MÜNECCİMBAŞI Ahmed Dede, *Tarih*, İstanbul 1285 , c. III
- NEAVE, Dorina L., *Eski İstanbul'da Hayat*, (çev. Osman Öndeş), İstanbul 1978
- NERVAL, Gerard de, *Muhteşem İstanbul*, (çev. Refik Özdek), İstanbul 1974
- NECİB, *İstanbul Rehberi*, İstanbul 1334/1918, 1. pafta
- NİCOLAY, Nicolas de, *The Navigations into Turkie*, London 1585, faksimile yayını, Amsterdam 1968
- ORHONLU, Cengiz, "Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği ", *TED*. 21, İstanbul 1966, s. 109-134
- , "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler", *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*. I, Edebiyat Fakültesi Basımevi 1972, s. 93-138
- Orhonlu, Cengiz-İşıksal, Turgut, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *TD*. 17-18, İstanbul 1963, s. 77-102
- ÖKSÜZ, Enis, "Ahilik Müessesesinin Sosyal Gelişimdeki Yeri ve Önemi", *Sosyoloji Konferansları*, Yirmidördüncü kitap. İÜ. İktisat Fak. Metodoloji ve Sosyoloji Araştırma Merkezi, İstanbul 1993, s. 27-33
- PAKALIN, Mehmet Z., *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul 1983, c. I
- PARDOE, Miss, *The City of The Sultan*, London 1854
- REYHANLI, Tülay, *İngiliz Gezgincilerine Göre XVI. Yüzyılda İstanbul'da Hayat*, Ankara 1983
- RICAUT, *Türklerin Siyasi Düsturları*, (haz. M. Reşat Uzmen), trz.
- SELÂNİKİ Mustafa Efendi, *Tarih-i Selaniki*, (haz. Mehmet İpşirli), İstanbul 1989
- SERTOĞLU, Midhat, *Osmanlı Tarih Lugati*, İstanbul 1986
- SHAW, Stanford J., "The Population of İstanbul in The Nineteenth Century", *TD*. 32, İstanbul 1979, s. 403-414

SİLAHTAR Fındıklılı Mehmet Ağa, *Nusretname*, (sad. İsmet Parmaksızoğlu), c. II, fasikül I, İstanbul 1966

SLADE, Adolphus, *Turkey, Greece and Malta*, London 1837, c. I, II

———, *Records of Travels in Turkey, Greece and of A Cruise in The Black Sea with The Capitan Pasha, in The Years 1829, 1830 and 1831*, London 1832, c. I, II

ŞANİZADE Mehmed Ataullah Efendi, *Tarih*, c. I, İstanbul 1284 (1867). c. II, İstanbul 1290 (1873), c. III, İstanbul 1291 (1874)

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y., *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul 1965

ŞEMDANİ-ZADE Fındıklılı Süleyman Efendi, *Şemdani-zâde Fındıklılı Süleyman Efendi Tarihi. Mür'it-tevârih II.B*, (yay. Münir Aktepe), İstanbul 1980

ŞEMSEDDİN Sami, *Kamus-i Türki*. Dersaadet 1317

ŞEYH Mehmed Murad en-Nakşibendi, *Tarih*, Millet Ktp., Ali Emiri nr. 15

ŞİRKET-İ HAYRİYE. *Tarihçe, Salname*, Ahmed İhsan ve Şürekası Matbaacılık Osmanlı Şirketi 1330

THEVENOT, Jan, *1655-1656'da Türkiye*, (çev. Nuray Yıldız), İstanbul 1978

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1984

VADA, Abdurrahim Cabir, *Boğaziçi Konuşuyor ve Kanlıca Tarihçesi*. (1942)

UNAT, Faik Reşit, *Hicri Tarihleri Miladi Tarihe Çevirme Klavuzu*, Ankara 1984

WALSH, Robert, *A Residence at Constantinople. During A Period Including The Commencement, Progress, and Termination of The Greek and Turkish Revolutions*, London 1838, c. I, II

WHITE, Charles, *Three Years in Constantinople or Domestic Manners of The Turks in 1844*, London 1846, c. I, II, III

WITTMAN, William, *Travels in Turkey, Asia-Minor, Syria and Across The Desert into Egypt*, London 1803

YAYLA İmamı, *Vaka-i Cedid, Yayla İmamı Tarihi*, (haz. Yavuz Senemoğlu), trz.



Handwritten Ottoman Turkish text, likely a list or record, with several lines crossed out by diagonal lines. The text is written in a cursive script (Rika script) and includes various names and dates. A large 'X' is drawn across the middle of the page, crossing out the central portion of the text.

Handwritten Ottoman Turkish text, likely a continuation of the list or record. The text is written in a cursive script (Rika script) and includes various names and dates. The text is written in a cursive script (Rika script) and includes various names and dates.



۱۰۰
 ۱۰۱
 ۱۰۲
 ۱۰۳
 ۱۰۴
 ۱۰۵
 ۱۰۶
 ۱۰۷
 ۱۰۸
 ۱۰۹
 ۱۱۰
 ۱۱۱
 ۱۱۲
 ۱۱۳
 ۱۱۴
 ۱۱۵
 ۱۱۶
 ۱۱۷
 ۱۱۸
 ۱۱۹
 ۱۲۰
 ۱۲۱
 ۱۲۲
 ۱۲۳
 ۱۲۴
 ۱۲۵
 ۱۲۶
 ۱۲۷
 ۱۲۸
 ۱۲۹
 ۱۳۰
 ۱۳۱
 ۱۳۲
 ۱۳۳
 ۱۳۴
 ۱۳۵
 ۱۳۶
 ۱۳۷
 ۱۳۸
 ۱۳۹
 ۱۴۰
 ۱۴۱
 ۱۴۲
 ۱۴۳
 ۱۴۴
 ۱۴۵
 ۱۴۶
 ۱۴۷
 ۱۴۸
 ۱۴۹
 ۱۵۰
 ۱۵۱
 ۱۵۲
 ۱۵۳
 ۱۵۴
 ۱۵۵
 ۱۵۶
 ۱۵۷
 ۱۵۸
 ۱۵۹
 ۱۶۰
 ۱۶۱
 ۱۶۲
 ۱۶۳
 ۱۶۴
 ۱۶۵
 ۱۶۶
 ۱۶۷
 ۱۶۸
 ۱۶۹
 ۱۷۰
 ۱۷۱
 ۱۷۲
 ۱۷۳
 ۱۷۴
 ۱۷۵
 ۱۷۶
 ۱۷۷
 ۱۷۸
 ۱۷۹
 ۱۸۰
 ۱۸۱
 ۱۸۲
 ۱۸۳
 ۱۸۴
 ۱۸۵
 ۱۸۶
 ۱۸۷
 ۱۸۸
 ۱۸۹
 ۱۹۰
 ۱۹۱
 ۱۹۲
 ۱۹۳
 ۱۹۴
 ۱۹۵
 ۱۹۶
 ۱۹۷
 ۱۹۸
 ۱۹۹
 ۲۰۰
 ۲۰۱
 ۲۰۲
 ۲۰۳
 ۲۰۴
 ۲۰۵
 ۲۰۶
 ۲۰۷
 ۲۰۸
 ۲۰۹
 ۲۱۰
 ۲۱۱
 ۲۱۲
 ۲۱۳
 ۲۱۴
 ۲۱۵
 ۲۱۶
 ۲۱۷
 ۲۱۸
 ۲۱۹
 ۲۲۰
 ۲۲۱
 ۲۲۲
 ۲۲۳
 ۲۲۴
 ۲۲۵
 ۲۲۶
 ۲۲۷
 ۲۲۸
 ۲۲۹
 ۲۳۰
 ۲۳۱
 ۲۳۲
 ۲۳۳
 ۲۳۴
 ۲۳۵
 ۲۳۶
 ۲۳۷
 ۲۳۸
 ۲۳۹
 ۲۴۰
 ۲۴۱
 ۲۴۲
 ۲۴۳
 ۲۴۴
 ۲۴۵
 ۲۴۶
 ۲۴۷
 ۲۴۸
 ۲۴۹
 ۲۵۰
 ۲۵۱
 ۲۵۲
 ۲۵۳
 ۲۵۴
 ۲۵۵
 ۲۵۶
 ۲۵۷
 ۲۵۸
 ۲۵۹
 ۲۶۰
 ۲۶۱
 ۲۶۲
 ۲۶۳
 ۲۶۴
 ۲۶۵
 ۲۶۶
 ۲۶۷
 ۲۶۸
 ۲۶۹
 ۲۷۰
 ۲۷۱
 ۲۷۲
 ۲۷۳
 ۲۷۴
 ۲۷۵
 ۲۷۶
 ۲۷۷
 ۲۷۸
 ۲۷۹
 ۲۸۰
 ۲۸۱
 ۲۸۲
 ۲۸۳
 ۲۸۴
 ۲۸۵
 ۲۸۶
 ۲۸۷
 ۲۸۸
 ۲۸۹
 ۲۹۰
 ۲۹۱
 ۲۹۲
 ۲۹۳
 ۲۹۴
 ۲۹۵
 ۲۹۶
 ۲۹۷
 ۲۹۸
 ۲۹۹
 ۳۰۰
 ۳۰۱
 ۳۰۲
 ۳۰۳
 ۳۰۴
 ۳۰۵
 ۳۰۶
 ۳۰۷
 ۳۰۸
 ۳۰۹
 ۳۱۰
 ۳۱۱
 ۳۱۲
 ۳۱۳
 ۳۱۴
 ۳۱۵
 ۳۱۶
 ۳۱۷
 ۳۱۸
 ۳۱۹
 ۳۲۰
 ۳۲۱
 ۳۲۲
 ۳۲۳
 ۳۲۴
 ۳۲۵
 ۳۲۶
 ۳۲۷
 ۳۲۸
 ۳۲۹
 ۳۳۰
 ۳۳۱
 ۳۳۲
 ۳۳۳
 ۳۳۴
 ۳۳۵
 ۳۳۶
 ۳۳۷
 ۳۳۸
 ۳۳۹
 ۳۴۰
 ۳۴۱
 ۳۴۲
 ۳۴۳
 ۳۴۴
 ۳۴۵
 ۳۴۶
 ۳۴۷
 ۳۴۸
 ۳۴۹
 ۳۵۰
 ۳۵۱
 ۳۵۲
 ۳۵۳
 ۳۵۴
 ۳۵۵
 ۳۵۶
 ۳۵۷
 ۳۵۸
 ۳۵۹
 ۳۶۰
 ۳۶۱
 ۳۶۲
 ۳۶۳
 ۳۶۴
 ۳۶۵
 ۳۶۶
 ۳۶۷
 ۳۶۸
 ۳۶۹
 ۳۷۰
 ۳۷۱
 ۳۷۲
 ۳۷۳
 ۳۷۴
 ۳۷۵
 ۳۷۶
 ۳۷۷
 ۳۷۸
 ۳۷۹
 ۳۸۰
 ۳۸۱
 ۳۸۲
 ۳۸۳
 ۳۸۴
 ۳۸۵
 ۳۸۶
 ۳۸۷
 ۳۸۸
 ۳۸۹
 ۳۹۰
 ۳۹۱
 ۳۹۲
 ۳۹۳
 ۳۹۴
 ۳۹۵
 ۳۹۶
 ۳۹۷
 ۳۹۸
 ۳۹۹
 ۴۰۰
 ۴۰۱
 ۴۰۲
 ۴۰۳
 ۴۰۴
 ۴۰۵
 ۴۰۶
 ۴۰۷
 ۴۰۸
 ۴۰۹
 ۴۱۰
 ۴۱۱
 ۴۱۲
 ۴۱۳
 ۴۱۴
 ۴۱۵
 ۴۱۶
 ۴۱۷
 ۴۱۸
 ۴۱۹
 ۴۲۰
 ۴۲۱
 ۴۲۲
 ۴۲۳
 ۴۲۴
 ۴۲۵
 ۴۲۶
 ۴۲۷
 ۴۲۸
 ۴۲۹
 ۴۳۰
 ۴۳۱
 ۴۳۲
 ۴۳۳
 ۴۳۴
 ۴۳۵
 ۴۳۶
 ۴۳۷
 ۴۳۸
 ۴۳۹
 ۴۴۰
 ۴۴۱
 ۴۴۲
 ۴۴۳
 ۴۴۴
 ۴۴۵
 ۴۴۶
 ۴۴۷
 ۴۴۸
 ۴۴۹
 ۴۵۰
 ۴۵۱
 ۴۵۲
 ۴۵۳
 ۴۵۴
 ۴۵۵
 ۴۵۶
 ۴۵۷
 ۴۵۸
 ۴۵۹
 ۴۶۰
 ۴۶۱
 ۴۶۲
 ۴۶۳
 ۴۶۴
 ۴۶۵
 ۴۶۶
 ۴۶۷
 ۴۶۸
 ۴۶۹
 ۴۷۰
 ۴۷۱

موسم

[illegible]

5. Başkethüdalık ve umumi düzene dair,
BOA, Cev. Bld. 6498, 12.Ş. 1196/23. Temmuz 1782

درین کتب هجری و فروع هجری جاریست بر بدین در کتب هجری و فروع هجری
 در کتب هجری و فروع هجری و فروع هجری و فروع هجری و فروع هجری و فروع هجری
 در کتب هجری و فروع هجری و فروع هجری و فروع هجری و فروع هجری و فروع هجری
 در کتب هجری و فروع هجری و فروع هجری و فروع هجری و فروع هجری و فروع هجری

بسم الله الرحمن الرحيم
الحمد لله رب العالمين
والصلاة والسلام على سيدنا محمد
الطاهر المنيّر
آل بيته الطيبين الطاهرين
والمؤمنين الأبرار

حسن رضا خان

[illegible]

2

مجلس فضائل حضرت
 ۱

[illegible][illegible]

مجلس روحانی
عینی

بین عین و باطن حال فنون کشفه لایزال و غیره در روز و نوبت
نوبت و غیره بین عین و باطن و غیره لایزال و غیره در روز و نوبت
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره

و غیره

در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره

و غیره

در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره

در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره

در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره
در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره در کمال و غیره



BSV

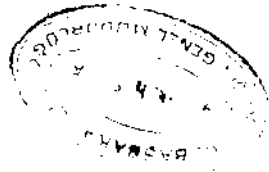


Handwritten signature and stamp in Ottoman Turkish script.

معروضه ایرواست علی لر بود که
 شهزاده وقفند مال تب و بندک و قبال دعایا الرندن استانبول کمرک اسکله سی قریزه واقع اسکله در خیاب
 و با در جان کتورن قراء مذکور رعایا لری اسکله دار قایق لری ایله بعد الترافیع من بعد اسکله قایق لری
 اولو اسکله یه قایق لری طهر نه خیاب و قبا و با در جان قایق لری نیاشیموب و او که کوفه جیلر فر
 و در میوب رعایا ی فر بود ک قایق لری اسکله دار قایق لری اسکله سی ایله استانبول اغاسی اسکله سی مابینده
 اولو جوبلک اسکله سنه نیاشوب حصول لری اولی خلد بیع انک اوزن دافیلر اولوب و وجو اوزن
 بنلری توفیق و قطع نزاع ابدل ک لری حضوره عالی برینه اعلم اولدی فرمان منزه الی و مرکه



خواجه نصیر الدین اوردو
لن بونکاس نظر و اوردو
۱۹

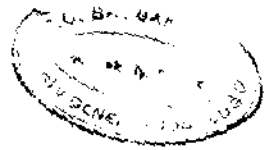


خواجه نصیر الدین اوردو
لن بونکاس نظر و اوردو
۱۹

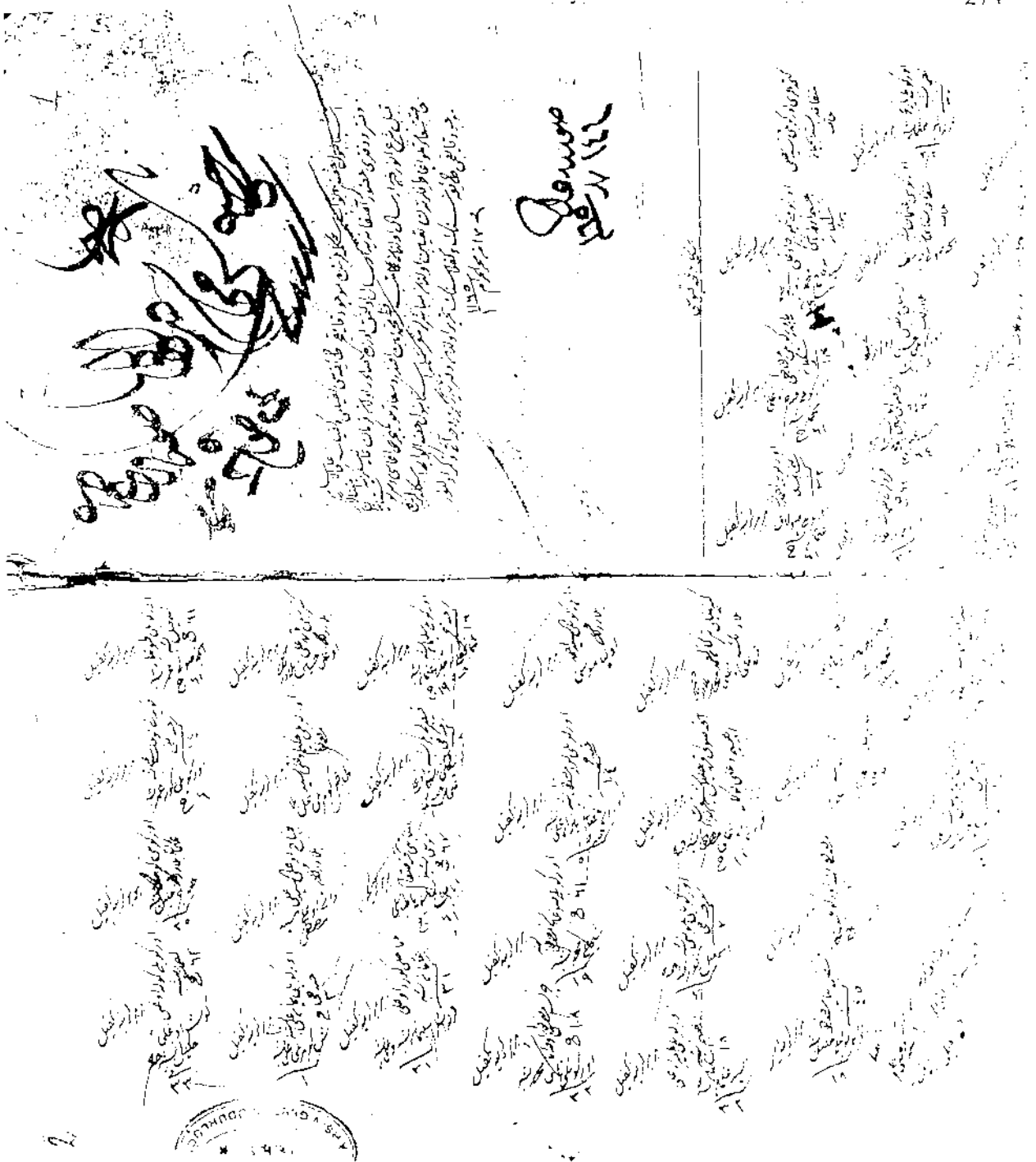
خواجه نصیر الدین اوردو
لن بونکاس نظر و اوردو
۱۹

نصفه یک
نصفه دو
نصفه سه
نصفه چهار
نصفه پنج
نصفه شش
نصفه هفت
نصفه هشت
نصفه نه
نصفه ده

نصفه یک
نصفه دو
نصفه سه
نصفه چهار
نصفه پنج
نصفه شش
نصفه هفت
نصفه هشت
نصفه نه
نصفه ده



1. Eminönü civarındaki İstanbul Ağası iskelesi kayıkçıları ile Üsküdar kayıkçılarının yer anlaşmazlığı, BOA, Cev. Bld. 6428, 30.M.1225/7 Mart 1810



اون اولوق اكي آدم الله زنده، عيمل ائمه يلد

باشقه كيدن براونور غدا التي في اكي اونور غدا

طفر اوليخ اوج اونور غدا اون اكي افي وئيله

اون اولوق كوند برين في زياده و سويله ايلسلام

اون اولوق كوند برين في زياده و سويله ايلسلام

ايشاك طاش طوشيندا ادم باشنده بر افي يه

سكرد اولوق زياده الميه باشقه كيدن ياكين

كور كه درت افي حفته كور كه التي افي التي كور

كور افي و سويله اوزنده كه يور يور زياده وئيله

اون اولوق كوند برين في زياده و سويله ايلسلام

روم ايل حصار ي طوشنده ادم باشنده اكي

باشقه كيدن براونور غدا اون اكي افي اكي افي

اون اكي افي اوج اونور غدا كور كي درت افي

بازار قايقور ياك غيري يور يور و سويله ايلسلام

اون اولوق كوند برين في زياده و سويله ايلسلام

استنبه به باشقه طوشين اكي اونور غدا كور كي

اكي افي اوج اونور غدا اونور غدا و سويله ايلسلام

اذن بوقلرو بوقلرو و افي افي افي افي افي افي

اكي افي افي افي افي افي افي افي افي افي افي

اكي افي افي افي افي افي افي افي افي افي افي

اكي افي افي افي افي افي افي افي افي افي افي

اكي افي افي افي افي افي افي افي افي افي افي

اونور سكر ادم الله اون سكر افي به اولوق حفته

اونور سكر باشقه كيدن اونور افي افي افي افي

اونور سكر باشقه كيدن اونور افي افي افي افي

اونور سكر باشقه كيدن اونور افي افي افي افي

اونور سكر باشقه كيدن اونور افي افي افي افي

اونور سكر باشقه كيدن اونور افي افي افي افي

اونور سكر باشقه كيدن اونور افي افي افي افي

اونور سكر باشقه كيدن اونور افي افي افي افي

اونور سكر باشقه كيدن اونور افي افي افي افي

اونور سكر باشقه كيدن اونور افي افي افي افي

اونور سكر باشقه كيدن اونور افي افي افي افي

اونور سكر باشقه كيدن اونور افي افي افي افي

و انچه در این
 سوره نبی صلی الله علیه و آله
 و انچه در این
 سوره نبی صلی الله علیه و آله

و انچه در این
 سوره نبی صلی الله علیه و آله
 و انچه در این
 سوره نبی صلی الله علیه و آله

و انچه در این
 سوره نبی صلی الله علیه و آله
 و انچه در این
 سوره نبی صلی الله علیه و آله

و انچه در این
 سوره نبی صلی الله علیه و آله
 و انچه در این
 سوره نبی صلی الله علیه و آله

[illegible]

دارالرشق الحکومتیہ مدرسہ فقہان و شیعہ
 جامعہ امجدیہ سنیہ یونیورسٹی
 میرٹھ، اتر پردیش
 ۲۰۲۰

[illegible]

۱۰۰
 ۱۰۱
 ۱۰۲
 ۱۰۳
 ۱۰۴
 ۱۰۵
 ۱۰۶
 ۱۰۷
 ۱۰۸
 ۱۰۹
 ۱۱۰
 ۱۱۱
 ۱۱۲
 ۱۱۳
 ۱۱۴
 ۱۱۵
 ۱۱۶
 ۱۱۷
 ۱۱۸
 ۱۱۹
 ۱۲۰
 ۱۲۱
 ۱۲۲
 ۱۲۳
 ۱۲۴
 ۱۲۵
 ۱۲۶
 ۱۲۷
 ۱۲۸
 ۱۲۹
 ۱۳۰
 ۱۳۱
 ۱۳۲
 ۱۳۳
 ۱۳۴
 ۱۳۵
 ۱۳۶
 ۱۳۷
 ۱۳۸
 ۱۳۹
 ۱۴۰
 ۱۴۱
 ۱۴۲
 ۱۴۳
 ۱۴۴
 ۱۴۵
 ۱۴۶
 ۱۴۷
 ۱۴۸
 ۱۴۹
 ۱۵۰
 ۱۵۱
 ۱۵۲
 ۱۵۳
 ۱۵۴
 ۱۵۵
 ۱۵۶
 ۱۵۷
 ۱۵۸
 ۱۵۹
 ۱۶۰
 ۱۶۱
 ۱۶۲
 ۱۶۳
 ۱۶۴
 ۱۶۵
 ۱۶۶
 ۱۶۷
 ۱۶۸
 ۱۶۹
 ۱۷۰
 ۱۷۱
 ۱۷۲
 ۱۷۳
 ۱۷۴
 ۱۷۵
 ۱۷۶
 ۱۷۷
 ۱۷۸
 ۱۷۹
 ۱۸۰
 ۱۸۱
 ۱۸۲
 ۱۸۳
 ۱۸۴
 ۱۸۵
 ۱۸۶
 ۱۸۷
 ۱۸۸
 ۱۸۹
 ۱۹۰
 ۱۹۱
 ۱۹۲
 ۱۹۳
 ۱۹۴
 ۱۹۵
 ۱۹۶
 ۱۹۷
 ۱۹۸
 ۱۹۹
 ۲۰۰
 ۲۰۱
 ۲۰۲
 ۲۰۳
 ۲۰۴
 ۲۰۵
 ۲۰۶
 ۲۰۷
 ۲۰۸
 ۲۰۹
 ۲۱۰
 ۲۱۱
 ۲۱۲
 ۲۱۳
 ۲۱۴
 ۲۱۵
 ۲۱۶
 ۲۱۷
 ۲۱۸
 ۲۱۹
 ۲۲۰
 ۲۲۱
 ۲۲۲
 ۲۲۳
 ۲۲۴
 ۲۲۵
 ۲۲۶
 ۲۲۷
 ۲۲۸
 ۲۲۹
 ۲۳۰
 ۲۳۱
 ۲۳۲
 ۲۳۳
 ۲۳۴
 ۲۳۵
 ۲۳۶
 ۲۳۷
 ۲۳۸
 ۲۳۹
 ۲۴۰
 ۲۴۱
 ۲۴۲
 ۲۴۳
 ۲۴۴
 ۲۴۵
 ۲۴۶
 ۲۴۷
 ۲۴۸
 ۲۴۹
 ۲۵۰
 ۲۵۱
 ۲۵۲
 ۲۵۳
 ۲۵۴
 ۲۵۵
 ۲۵۶
 ۲۵۷
 ۲۵۸
 ۲۵۹
 ۲۶۰
 ۲۶۱
 ۲۶۲
 ۲۶۳
 ۲۶۴
 ۲۶۵
 ۲۶۶
 ۲۶۷
 ۲۶۸
 ۲۶۹
 ۲۷۰
 ۲۷۱
 ۲۷۲
 ۲۷۳
 ۲۷۴
 ۲۷۵
 ۲۷۶
 ۲۷۷
 ۲۷۸
 ۲۷۹
 ۲۸۰
 ۲۸۱
 ۲۸۲
 ۲۸۳
 ۲۸۴
 ۲۸۵
 ۲۸۶
 ۲۸۷
 ۲۸۸
 ۲۸۹
 ۲۹۰
 ۲۹۱
 ۲۹۲
 ۲۹۳
 ۲۹۴
 ۲۹۵
 ۲۹۶
 ۲۹۷
 ۲۹۸
 ۲۹۹
 ۳۰۰
 ۳۰۱
 ۳۰۲
 ۳۰۳
 ۳۰۴
 ۳۰۵
 ۳۰۶
 ۳۰۷
 ۳۰۸
 ۳۰۹
 ۳۱۰
 ۳۱۱
 ۳۱۲
 ۳۱۳
 ۳۱۴
 ۳۱۵
 ۳۱۶
 ۳۱۷
 ۳۱۸
 ۳۱۹
 ۳۲۰
 ۳۲۱
 ۳۲۲
 ۳۲۳
 ۳۲۴
 ۳۲۵
 ۳۲۶
 ۳۲۷
 ۳۲۸
 ۳۲۹
 ۳۳۰
 ۳۳۱
 ۳۳۲
 ۳۳۳
 ۳۳۴
 ۳۳۵
 ۳۳۶
 ۳۳۷
 ۳۳۸
 ۳۳۹
 ۳۴۰
 ۳۴۱
 ۳۴۲
 ۳۴۳
 ۳۴۴
 ۳۴۵
 ۳۴۶
 ۳۴۷
 ۳۴۸
 ۳۴۹
 ۳۵۰
 ۳۵۱
 ۳۵۲
 ۳۵۳
 ۳۵۴
 ۳۵۵
 ۳۵۶
 ۳۵۷
 ۳۵۸
 ۳۵۹
 ۳۶۰
 ۳۶۱
 ۳۶۲
 ۳۶۳
 ۳۶۴
 ۳۶۵
 ۳۶۶
 ۳۶۷
 ۳۶۸
 ۳۶۹
 ۳۷۰
 ۳۷۱
 ۳۷۲
 ۳۷۳
 ۳۷۴
 ۳۷۵
 ۳۷۶
 ۳۷۷
 ۳۷۸
 ۳۷۹
 ۳۸۰
 ۳۸۱
 ۳۸۲
 ۳۸۳
 ۳۸۴
 ۳۸۵
 ۳۸۶
 ۳۸۷
 ۳۸۸
 ۳۸۹
 ۳۹۰
 ۳۹۱
 ۳۹۲
 ۳۹۳
 ۳۹۴
 ۳۹۵
 ۳۹۶
 ۳۹۷
 ۳۹۸
 ۳۹۹
 ۴۰۰
 ۴۰۱
 ۴۰۲
 ۴۰۳
 ۴۰۴
 ۴۰۵
 ۴۰۶
 ۴۰۷
 ۴۰۸
 ۴۰۹
 ۴۱۰
 ۴۱۱
 ۴۱۲
 ۴۱۳
 ۴۱۴
 ۴۱۵
 ۴۱۶
 ۴۱۷
 ۴۱۸
 ۴۱۹
 ۴۲۰
 ۴۲۱
 ۴۲۲
 ۴۲۳
 ۴۲۴
 ۴۲۵
 ۴۲۶
 ۴۲۷
 ۴۲۸
 ۴۲۹
 ۴۳۰
 ۴۳۱
 ۴۳۲
 ۴۳۳
 ۴۳۴
 ۴۳۵
 ۴۳۶
 ۴۳۷
 ۴۳۸
 ۴۳۹
 ۴۴۰
 ۴۴۱
 ۴۴۲
 ۴۴۳
 ۴۴۴
 ۴۴۵
 ۴۴۶
 ۴۴۷
 ۴۴۸
 ۴۴۹
 ۴۵۰
 ۴۵۱
 ۴۵۲
 ۴۵۳
 ۴۵۴
 ۴۵۵
 ۴۵۶
 ۴۵۷
 ۴۵۸
 ۴۵۹
 ۴۶۰
 ۴۶۱
 ۴۶۲
 ۴۶۳
 ۴۶۴
 ۴۶۵
 ۴۶۶
 ۴۶۷
 ۴۶۸
 ۴۶۹
 ۴۷۰
 ۴۷۱

۱- کتب: مذکور در آیه و ترجمه معنی: یا در اینجا
 که نشسته می و نشسته بر طریقه نشسته و نشسته
 ایضا نشسته بر طریقه نشسته و نشسته
 مذکور در آیه و ترجمه معنی: یا در اینجا
 معنی: نشسته

۱۰۰
 ۱۰۱
 ۱۰۲
 ۱۰۳
 ۱۰۴
 ۱۰۵
 ۱۰۶
 ۱۰۷
 ۱۰۸
 ۱۰۹
 ۱۱۰
 ۱۱۱
 ۱۱۲
 ۱۱۳
 ۱۱۴
 ۱۱۵
 ۱۱۶
 ۱۱۷
 ۱۱۸
 ۱۱۹
 ۱۲۰
 ۱۲۱
 ۱۲۲
 ۱۲۳
 ۱۲۴
 ۱۲۵
 ۱۲۶
 ۱۲۷
 ۱۲۸
 ۱۲۹
 ۱۳۰
 ۱۳۱
 ۱۳۲
 ۱۳۳
 ۱۳۴
 ۱۳۵
 ۱۳۶
 ۱۳۷
 ۱۳۸
 ۱۳۹
 ۱۴۰
 ۱۴۱
 ۱۴۲
 ۱۴۳
 ۱۴۴
 ۱۴۵
 ۱۴۶
 ۱۴۷
 ۱۴۸
 ۱۴۹
 ۱۵۰
 ۱۵۱
 ۱۵۲
 ۱۵۳
 ۱۵۴
 ۱۵۵
 ۱۵۶
 ۱۵۷
 ۱۵۸
 ۱۵۹
 ۱۶۰
 ۱۶۱
 ۱۶۲
 ۱۶۳
 ۱۶۴
 ۱۶۵
 ۱۶۶
 ۱۶۷
 ۱۶۸
 ۱۶۹
 ۱۷۰
 ۱۷۱
 ۱۷۲
 ۱۷۳
 ۱۷۴
 ۱۷۵
 ۱۷۶
 ۱۷۷
 ۱۷۸
 ۱۷۹
 ۱۸۰
 ۱۸۱
 ۱۸۲
 ۱۸۳
 ۱۸۴
 ۱۸۵
 ۱۸۶
 ۱۸۷
 ۱۸۸
 ۱۸۹
 ۱۹۰
 ۱۹۱
 ۱۹۲
 ۱۹۳
 ۱۹۴
 ۱۹۵
 ۱۹۶
 ۱۹۷
 ۱۹۸
 ۱۹۹
 ۲۰۰

۹۹۰
 ذکر اور آیت سے احکامات مستخرج ہیں کہ
 یہ وہ شخص ہے جس نے عموماً اس
 دو دفعہ کے بعد اس کو فراموش کیا

میرزا
 میرزا

۱۰۰

[illegible][illegible]

۱. مجلس اول
 ۲. مجلس دوم
 ۳. مجلس سوم
 ۴. مجلس چهارم
 ۵. مجلس پنجم
 ۶. مجلس ششم
 ۷. مجلس هفتم
 ۸. مجلس هشتم
 ۹. مجلس نهم
 ۱۰. مجلس دهم

۱۹
 ۱۹۰۰
 ۱۹۰۰

بسم الله الرحمن الرحيم
الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد
النبى المصطفى وآله الطيبين الطاهرين أجمعين

اسمہ: مذکورہ تفصیل و تاریخہ
(۲) مذکورہ سیما را سیما
سیما
سیما
۶

[illegible]

در سال اول از هر یک از این اشیاء
مقداری را برداشته و در آن مقدار
از هر یک از این اشیاء

bitmesi

n yenilenme ve tamirlerinin

فصل بیستم اما آنکه می دوزینه برای
نام سندن گرفته و می باشد بدو
دو شده تجدید

$\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$

بیمه بر قمار و قسود اطرافه لایله
تجدید

طبرانی	طبرانی	طبرانی
۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۹۵	۹۵	۹۵

لا غبار ده دستارها بر این اسفند که دور شده ایانه
نقصان ندهد و در شمع

۹

میرزا محمد قزوینی حکیم و عالم
طیاب و سواک صاحبان فرزند میرزا
قزوینی صاحب فرزند میرزا
محمد علی صاحب فرزند میرزا

و اما جن فلک را سکه مثل او کرده
سوی ماه بنویسد و اطرافش را
نور

مذکورہ ذیل رقمیں سندھ میں فروغ دینے کے
اعمال کے لئے صرف کی جتنی تیار رہت

$$\begin{array}{r} 16 \\ 4150 \end{array}$$
 حرمینا اسکے نتائج اور کثرت و ہر کوئی کہنے لگا کہ
 کرتی و مضامین تشریح و تفسیر غمہ سیرک و دشت
 و دشت و تفرق و تفرق و تفرق و تفرق و تفرق و تفرق

۱۱ مبلغ ۲۹
 ۸ مبلغ ۲۹
 ۲۹
 ۶۶۲۹۰

تمام ناشده اموال و حقوق معسر
 و بدهی و کسب و کار و غیره

22. $\frac{19}{19}$

۱- سید محمد علی
 ۲- سید محمد علی
 ۳- سید محمد علی
 ۴- سید محمد علی
 ۵- سید محمد علی
 ۶- سید محمد علی
 ۷- سید محمد علی
 ۸- سید محمد علی
 ۹- سید محمد علی
 ۱۰- سید محمد علی

کتابخانه خان و ده خندان اسکندریه او در دست احاطه نموده اند
نصفاً در میان دو نیمه و نیمه معتمدان و استادان
تا به ۱۰۰۰
۱۰۰۰
۱۰۰۰

فیه و تصدیق طایفه و تفسیر صواب
او شریعه

۱	۲
۳	۴
۵	۶
۷	۸
۹	۱۰
۱۱	۱۲
۱۳	۱۴
۱۵	۱۶
۱۷	۱۸
۱۹	۲۰
۲۱	۲۲
۲۳	۲۴
۲۵	۲۶
۲۷	۲۸
۲۹	۳۰
۳۱	۳۲
۳۳	۳۴
۳۵	۳۶
۳۷	۳۸
۳۹	۴۰
۴۱	۴۲
۴۳	۴۴
۴۵	۴۶
۴۷	۴۸
۴۹	۵۰
۵۱	۵۲
۵۳	۵۴
۵۵	۵۶
۵۷	۵۸
۵۹	۶۰
۶۱	۶۲
۶۳	۶۴
۶۵	۶۶
۶۷	۶۸
۶۹	۷۰
۷۱	۷۲
۷۳	۷۴
۷۵	۷۶
۷۷	۷۸
۷۹	۸۰
۸۱	۸۲
۸۳	۸۴
۸۵	۸۶
۸۷	۸۸
۸۹	۹۰
۹۱	۹۲
۹۳	۹۴
۹۵	۹۶
۹۷	۹۸
۹۹	۱۰۰

شکله محمودی (و کفرانه) سزاوارست
که عام را در آن نفس دانا نه

تفاوت حاصله در میان این دو مقدار

[illegible]

شماره: ۳۳۳۳۳۳۳۳

مجموعه شش جلدی از آثار
میرزا فتحعلی خاندان
و امیر خاندان
مجموعه شش جلدی از آثار
میرزا فتحعلی خاندان
و امیر خاندان

مسئله: فرض کنید که $\frac{1}{x} = \frac{1}{y} + \frac{1}{z}$ و $\frac{1}{y} = \frac{1}{x} + \frac{1}{z}$ و $\frac{1}{z} = \frac{1}{x} + \frac{1}{y}$ را داشته باشیم. نشان دهید که x, y, z هر سه عدد صحیح هستند.

32 Istanbul
sebebi
BOA,

بادشاه

شوقلو کرمانلو مهابلو قدرند دلی نعمت افندم
 کور و دم عایت از فنا قاضی
 کلیدین کلیدین کلیدین
 تلمیذ اندکی را کلید ابدی
 بنا نهادن بنا نهادن بنا نهادن

حال تخفیف جاکری محمد اغا قوللری تقیم اینجی بر قطعه عرضحالنده سوار اولدجی بن حیفنه قایق مردود
 فنا پذیر اولوب بخبره محتاج اولدین بایلم بخبر اولمسن استعا اید و فرزند افری قوللریه حواله اولدوقده
 بومقول قایقلان بخبریک تادینجی دوت سنه مردود ایتدیجی ماولکه خبره قابل اولم بخبر اولمغانق و دیک ایملر
 عرضواستبدان اولمزن بخبر ایدر طامان شروطن ایدوکی و سالف الذکر تخفیفجه مخصوص اولوب حیفنه قایق
 اکیچیک ای سنه سی رمضانده بخبر اولدجی در قار اولدین افری سوی اینده قونری بر قلم تفریل بیان ایتمک عرض
 مرقوم برابر معروض عینه شاهازی قلمند منقوله مهابلو قدرند بودوقده امروزان شوقلو کرمانلو مهابلو قدرند
 دلی نعمت افندم بادشاهم حفرلر نیکدر



نیم دوزیم
 بویض صوفی اصناف کئی آری موزید یکجائی اظہار میں صورت قوی لہ زور دراز فقر سلفست اور کج بولہ وہ بولہ بولہ بی ادب ملک اتھاری ضابطہ
 زور دہائ موی لہ زور جہل و اظہار و راسخ افالی ایکس

توکلو کر اسکو مہانو قدرلو دلختم ادر
 تخت الفلم و باجہ قوی و فائدہ و قید سمند زده بعض اول و تختی مقولاری بی او بار کست و کذا و بیه کیچر و ده پشت و تفنک انوف
 و بعض کوزری کسید کز لک او کز بنه جعوب افه لری فاکم شلو حرکت جساد لری و اصل مع هما یونندی اولوب بوندلک کتیری
 جمال و قابلی و کیکه جی و ساز اصناف کر و هندن اولری محقق اولد حسیله یکجائی اغاسه باض او زینه سک بوردی باورده و اصناف کتیری
 جلب و هرب اصناف کز و اجازده سوز و کله سوب بومقوله کاد و مکرو هر سلوک ایدلری اصناف اصولی تربیه ایدوب تربیه قبول ایجا لری
 ایجا لری طرود ایدرک چس صورت و ربط املری تنیه ایشی امر باض او زینه مہانیزه صدور اولان خط هما بولہ توکمقورده ملوک اندلری
 منطوق منبئی حرف بحرف و هیده اذعان حکا کرانم اولد و موشجہ در حال اقتضای ایدر تنیہات و تالکینی حاوی یکجائی اغاسی قولی خط با
 باض او زینه بوردی کتیری املغه بوزن بولہ و می او سکو نامہ اور حرکت جساد ایدر لک اجاری لادیمه تربیه لریه مزیر اعتنا
 و دقتہ تجویز تصور و تنیه جی عاظم عالیاری بوردورده اوردوزالہ توکلو کر اسکو مہانو قدرلو
 دلختم ادر بادشاهم حذر کند

34. Tahtakale, Bahçekapısı ve Unkapanı semtlerinde kayıkçı, hamal ve kileci gibi esnaftan bazılarının asayiş bozucu hareketlerinin önlenmesine Yeniçeri Ağası ve esnaf kethüdalarının dikkat etmesine dair II. Mahmud'un hattı ve sadrazamın konuyla ilgili takrirı, BOA, HH. 19506



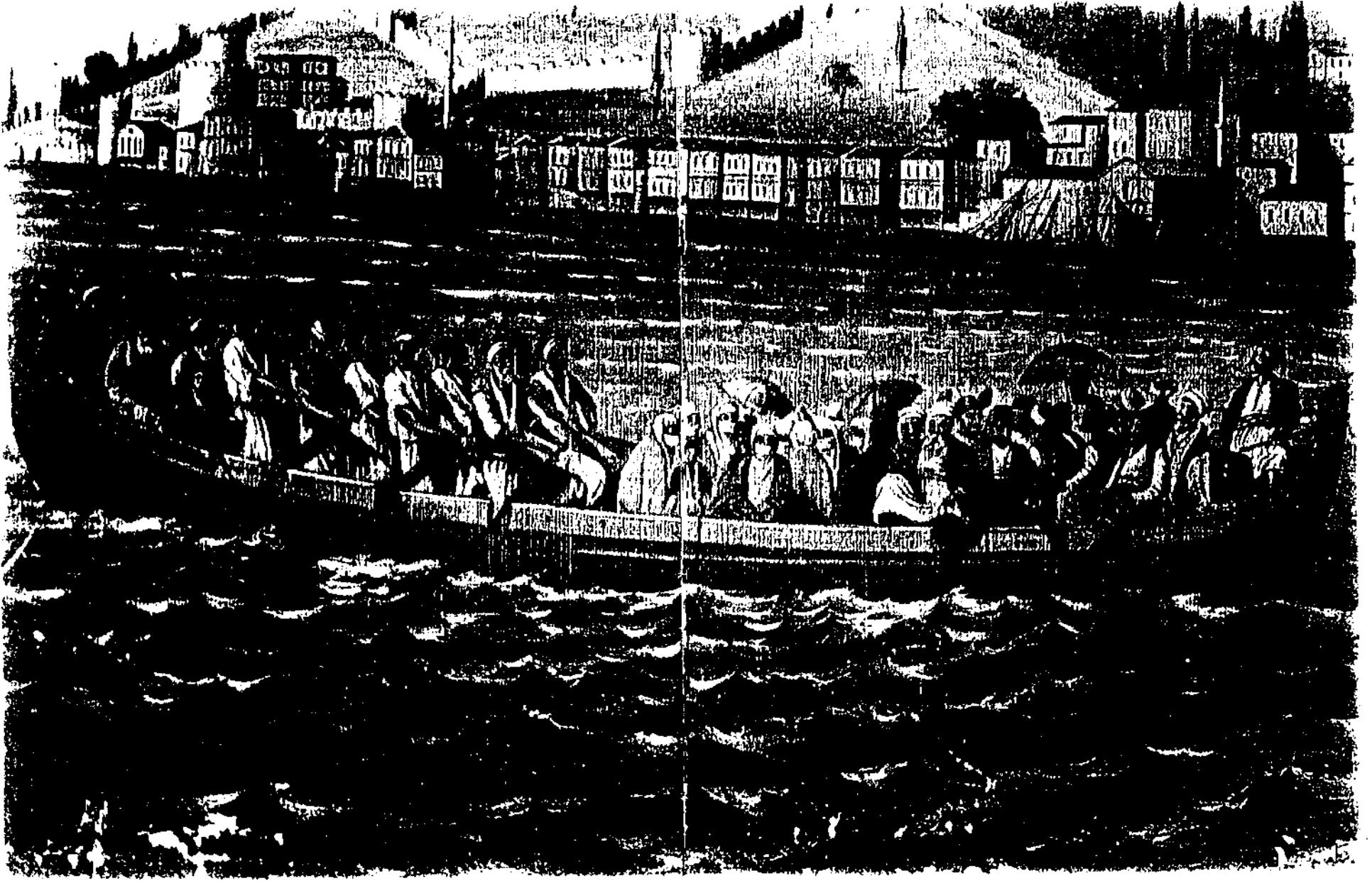


Tophane, (Camille Rogier, *La Turquie, Moeurs...*, Necla Arslan, *Gravür ve Seyahatnamelerde İstanbul*, s. 53)



İki çift, iskele piyadesine binen kadınlar

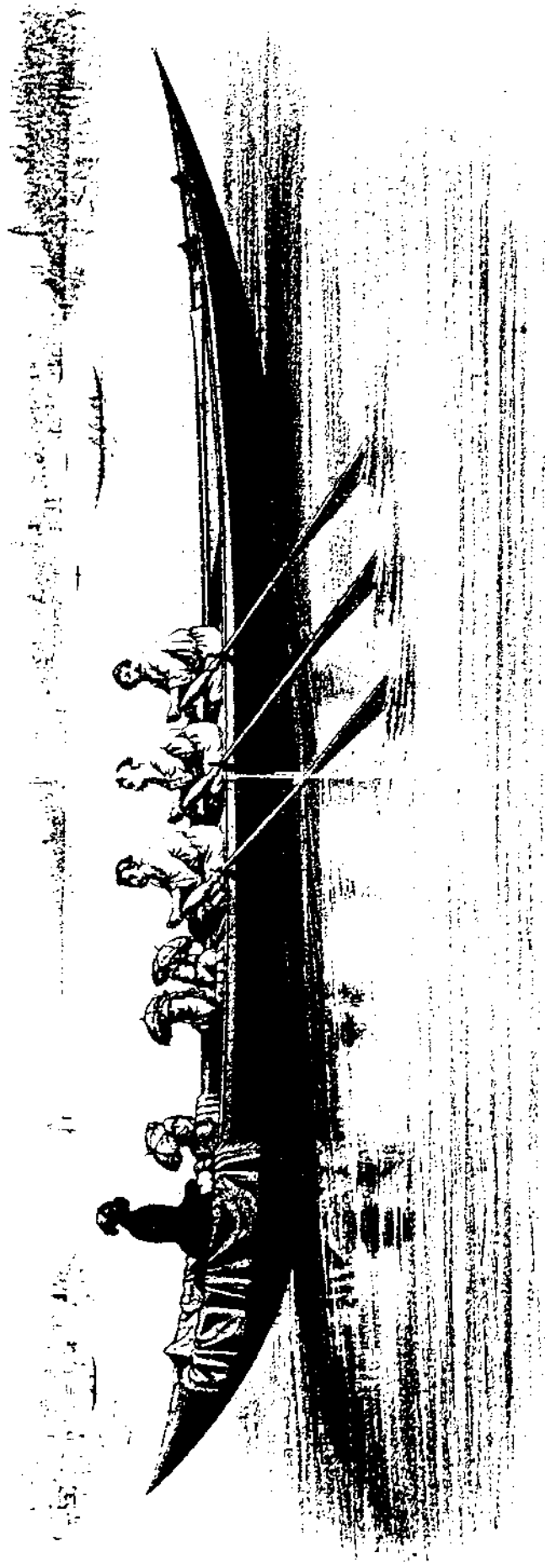
(Dolmabahçe Sarayı, Hünkar Hamamı girişinde bulunan Zonaro'nun yağlıboya tablosu. Haliç'te bir iskele, Gülersoy, Kayıklar, s. 186, 187)



Üç çifte kürekli bir pazar kayığı, (Brindesi albümünden yapılan primitiv Türk tablolarından: Rumelihisarı açıkları, Çelik Gülersoy, Kayıklar, s. 154, 155)



Son dönemde kayıkçılar. (Çelik Gülersoy, Kayıklar, s. 185)



Üç çift, hususi piyade, (Brindesi, Çelik Gülersoy, Kayıklar, s. 104, 105)

ÖZET

Osmanlı dönemi deniz yolları taşımacılığını ticari mal nakliyle, yolcu taşımacılığı olarak başlıca iki kısımda incelemek mümkündür. Uzun mesafelerde sadece yolcu taşınmasından ziyade eşya ve mal ile birlikte yolcu taşındığı ancak kısa mesafelerde yolcu taşınmasının daha sistemli olduğu görülmektedir. Kayıkçılar tarafından yapılan bu seferler İstanbul iskeleleri, Mudanya, İzmit, Gelibolu hatlarında yapılmaktadır. Ancak yoğun ulaşım hatları İstanbul, Haliç ve Boğaz'da yer almaktadır. Uzun mesafelerde kullanılan vasıtalar ile kısa mesafelerde kullanılan vasıtalar da farklıdır.

İstanbul, devlet merkezi olması itibarıyla bürokratik, kültürel, dini, ticari ve diplomatik faaliyetlerin bütün Osmanlı sınırları içinde en yoğun olarak yaşandığı şehirdir. Tabii olarak nüfus yoğunluğu açısından da dünya şehirleri arasında hep ön sıralarda yer almaktadır. Şehrin başkent oluşu bizzat Osmanlı döneminde de ona ayrıcalık tanınmasını sağlamıştır. Tarihi dönemlerde de iş imkânlarının fazla oluşu sebebiyle sürekli göç alan ve rağbet gören bir şehir olup, ana ulaşım yolu ise denizdir. Nüfusun araları denizle ayrılan ve her biri farklı özellikler gösteren bölgelerde bulunuşu deniz yolunu ve dolayısıyla kayıkları kullanmayı zorunlu kılmıştır. Kayıkçıların Osmanlı meslek kuruluşları arasındaki müstesna yeri de bu zorunluluktan kaynaklanmaktadır.

Osmanlı meslek kuruluşlarının idari, hukuki ve sosyal yapısı, genel olarak Ahilik geleneğine dayanmaktadır. Ancak bazı unsurlar zaman içinde değişime uğramıştır. Kayıkçılar da diğer esnaf teşekkülleri gibi idari açıdan hiyerarşik bir sisteme tabidir. Esnafın kadi, muhtesib, bostancıbaşı gibi resmî denetleyicileri dışında kethüdaları, yiğitbaşları ve ihtiyarları bulunmakta ve düzenin uygulanması bu kişilerce sağlanmaktadır. Kayıkçı esnafı diğer gruplardan farklı olarak pek çok bölgeye dağıldığından kethüda sayıları da oldukça fazladır. Yine diğer esnafın idari sıralamasında görülen yiğitbaşlara rastlanmamakta ve kethüdadan sonra bölükbaşlar veya genellikle ihtiyarlar yer almaktadır. Bütün iskele kethüdalarının amiri olarak ise başkethüda bulunmaktadır. Başkethüda, mesleğe yeni girişler, esnafın kefile bağlanması, verginin toplanarak devlete teslimi, narh tesbit ve uygulanışı, kethüda tayinleri gibi düzenin devamı için gerekli idari ve hukuki bütün hususlarda yetkilidir. Kethüdalar ise başında bulundukları iskelenin kayıkçılarının her türlü idari ve hukuki işlerinden sorumlu olup, kayıkçıların devletle olan ilişkilerinde başkethüdadan sonra aracı konumundadır. Bazı iskeleler ise kethüda vekillerince yönetilmektedir. Kethüdalarından sonra yer alan ihtiyarlar, bir çeşit danışma mercii olup, alınan kararlarda söz sahibidir ki kethüda tayinlerinde ihtiyar heyetinden olmak bir avantajdır.

Kayıkçı olabilmek için bir ustanın yanında belli bir dönem çalışıp, meslekte mahareti ispatlamak ve buna dair kefiller bulmak gerekmektedir.

Osmanlı meslek kuruluşlarının diğerlerinde olduğu gibi gedik ve kefalet sistemi aynen kayıkçılarda da bulunmaktadır. Gedik sisteminde her işin belli bir istihkakı olup, bundan fazla arttırmak kurallara aykırıdır. Bunun gibi her iskelenin belli sayıda

ması şekillerinde olmaktadır. Kayık işletmeciliğinin oldukça kârlı bir iş olması kayıkçılık mesleğinden olmayan bir çok kimsenin de ticari anlamda sadece yan gelir kaynağı olarak kayık işletmeciliği yapması sonucunu doğurmuştur. Bunlar arasında, üst düzey bürokratlar ve askerler ve kadınlar da yer almaktadır.

Kayıkçıların kökenleri, ikamet yerlerinin bilinmesi yaşantıları hakkında da ipuçları vermektedir. Kayıkçılar daha çok Anadolu'dan gelenlerden oluşmaktadır. İstanbul'un sürekli iş potansiyeli diğer bir kısım esnafın olduğu gibi kayıkçı çıraklarının da asıl kaynağını oluşturmaktadır. Bunlar İstanbul'da genel olarak bekar odalarında, hanlarda, kahvelerde, hamam küllüklerinde barınmakta ve mümkün olduğunca çok para biriktirerek bir müddet sonra memleketlerine geri dönmektedirler.

Kayıkçılık kârlı bir meslek olmakla birlikte oldukça meşakkatlidir. Kayıkçılar, İstanbul'un konumu itibarıyla daima iş bulabilmektedir. Ancak kazançları tabiat şartlarına da bağlıdır. Fırtınalı havalarda, pereme ve piyade gibi uzun, ince ve kolay devrilebilen kayıkları kullanmak oldukça zordur. Bu sebeple kayıkçıların nadiren de olsa işsiz kalabildikleri görülmektedir.

Kayıkçılardan bir çoğunun askeri sınıflardan birine kayıtlı olması Osmanlı askeri teşkilatına olduğu kadar esnaf nizamına da zarar vermiştir. Bu sebeple, Yeniçeri Ocağı'nın bozulup, sosyal yapıda çok derin izler bırakan tedhiş hareketlerini artırdıkları ve artık zabtedilemez duruma geldikleri 18. asır sonlarından Ocağın ilgasına kadar geçen devrede, tabii olarak ocakdan esameli Yeniçeri taslaklarından olan kayıkçıların da nizamların bozulmuştur. Devletin, yeniçerilerin ıslahı yolundaki tedbirlerinden kayıkçıların da etkilendikleri görülmektedir. Özellikle 1826'da Ocağın ilgasıyla önemli miktarda kayıkçı Anadolu'ya sürülmüştür. Kayıkçıların diğer gruplara göre bir hayli kalabalık ve içlerinden bir çoğunun askeri olması ve endişe veren bir grup teşkil etmesi bunun başlıca sebeplerini oluşturmaktadır. İlk olarak 1826'dan sonra ciddi ölçüde zarar gören kayıkçılar, vapurların gelişi ve köprülerin yapılmasıyla eski ehemmiyetlerini kaybetmişler.

Böylece asırlarca Osmanlı toplumunda çok etkin bir yere sahip olan kayıkçılar 19. asır ortalarından itibaren yerlerini yavaş yavaş makinelerle bırakmışlardır. Ancak geçiş hızının düşük olması ve vapurlarla birlikte bir müddet daha kayıkların taşımacılıkta kullanılması, vapurların çalışmaya başlamasına kayıkçıların sosyal bir problem oluşturabilecek kadar tepkileri olmaması sonucunu doğurmuştur.

20. asırla birlikte motorlu vasıtaların çoğalması kürekli kayık devrini tamamen kapatmıştır. Bugün, Haliç'te küçük motorlu kayıklar yine karşıdan karşıya yolcu taşımaktadır. Ancak artık tarihi konumları kaybolan kayıkçılar mesleklerin ehemmiyete göre yapılabilecek bir sıralamasında en alt seviyelerde yer almaktadır.