

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YENİÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

EGE DENİZİ'NDEN İSTANBUL'DAKİ DEVLET
KURUMLARINA YÖNELİK DENİZ
TAŞIMACILIĞI (1700-1750)

ŞEYMA BIYIKLI

2501171062

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. YUSUF ALPEREN AYDIN

İSTANBUL-2020

ÖZ

EGE DENİZİ'NDEN İSTANBUL'DAKİ DEVLET KURUMLARINA YÖNELİK DENİZ TAŞIMACILIĞI (1700-1750)

ŞEYMA BIYIKLI

İstanbul'un Osmanlı Devleti'nin başkenti olmasının ardından, devletin önemli idarî ve askerî kurumları burada tesis edildi. Çeşitli faaliyet alanlarına sahip bu kurumların işleyişlerini ve üretimlerini sürdürebilmeleri için birçok malzemeye ihtiyaç duyulmaktaydı. Dolayısıyla bu malzemelerin ilgili üretim bölgelerinden tedarik edilip İstanbul'a ulaştırılması her zaman önemli ve öncelikli hususlardan biri olmuştur. Tedarik edilen malzemelerin nakliyesi daha hızlı ve daha ucuz olması gibi bazı avantajları nedeniyle pek çok zaman deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir. Osmanlı Devleti, deniz nakliyesinde donanma gemileriyle birlikte sivil gemileri de kullanmıştır. Sivil gemi sahiplerine hizmetleri karşılığında *navlun* adı verilen bir taşıma ücreti ödenmiştir. Nakliye süreci ihtiyaç duyulan malzemelerin üretim bölgelerinden tedarik edilmesi, malzemeyi taşıyacak geminin kiralanması ve malzemenin İstanbul'a ulaştırılarak ilgili kurumlara nakledilmesi gibi çeşitli aşamaları kapsamaktaydı. Teferruatlı bir organizasyona bağlı olan bu tür bir nakliye işinde pek çok kişi görevlendirilmiş, nakliyenin sorunsuz şekilde gerçekleştirilebilmesi için itina gösterilmiştir. Sivil gemilerin nakliyede kullanılmasıyla hem mîrî hizmetlerin yerine getirilmesi sağlanmış hem de ülkede denizciliğin sürekliliği ve gelişimine katkıda bulunulmuştur.

Anahtar kelimeler: Osmanlı Deniz Taşımacılığı, Ege Denizi, navlun ücreti

ABSTRACT

SEA TRANSPORTATION FROM THE AEGEAN SEA TO STATE INSTITUTIONS IN İSTANBUL (1700-1750)

ŞEYMA BIYIKLI

After Istanbul became the capital of the Ottoman Empire, important administrative and military institutions of the state were established here. These institutions which have various fields of activity, needed many materials in order to continue their activities and productions. The supply of these materials from the production sites and their transportation to İstanbul has always been one of the essential issues. Mainly sea route used for the transportation of the materials, due to the some advantages such as being fast and cheap. The Ottoman Empire used civil ships with naval ships in transportation. It paid a freight payment which is called as *navlun* to the owner of the civil ships for the services. The transportation process has various stages like supplying the needed materials from the production sites, charter the ship for transporting the material to İstanbul and transferring it to the related institutions. Many people have been assigned to this kind of transportation affiliated with an exhaustive organization and attentively make the transportation preparedly. Using of civil ships in transportation provided state services also contributed to the development of maritime in the country.

Keywords: Ottoman Sea Transportation, Aegean Sea, freight payment

ÖN SÖZ

Bu tez çalışması, 18. yüzyılın ilk yarısında sivil gemilerle Ege'den İstanbul'daki devlet kurumlarına yönelik gerçekleştirilen deniz nakliyesini konu edinmektedir. Sivil gemilerle yapılan bu tür bir nakliye işi, nakliyeyi gerçekleştiren gemi reislerinden ürünün temin edildiği bölgelerdeki üreticiye kadar pek çok kişinin yer aldığı geniş bir organizasyona bağlıdır. Dolayısıyla farklı ticari sektörlerle etkileşim içinde olan bir yapıya sahiptir. Bununla beraber ülke içi deniz taşımacılığının her daim devletin siyasî, askerî, ekonomik durumundan etkilenen yapısı da konuya farklı boyutlar kazandırmaktadır. Böyle kapsamlı bir konunun bütün veçheleriyle ortaya konulmaya çalışılması yüksek lisans tezi olarak tasarlanmış bir çalışmanın sınırlarını aşacak ölçüdedir. Bu sebeple çalışmada temas edilen hususlar konuya giriş oluşturacak mahiyettedir. Bununla birlikte Osmanlı sivil denizciliği üzerine yapılmış çalışmaların çok az sayıda olması da bazı meselelerin çözümlenmesini ve bulguların daha geniş çerçevede incelenmesini güçleştirmiştir. Çalışmada, Osmanlı sivil denizciliğine dair geçmişten arta kalan bazı izlerle yeni bilgiler ortaya konulmaya çalışılmış ve denizciliği ilgilendiren böyle önemli bir konu mümkün mertebe yeniden inşa edilmeye çalışılmıştır. Her bir başlık altında değerlendirilen hususlar yeni sorularla farklı çalışmalara zemin oluşturabilecek imkâna sahiptir. Böylelikle çalışma, Osmanlı Denizcilik Tarihi çalışmaları arasında kendisine pek az yer bulabilmiş Sivil Denizcilik Tarihi konusuna katkı sağlayacak ve yeni çalışmalar için yol gösterici olabilecektir.

Giriş, üç bölüm ve sonuçtan oluşan çalışmanın birinci bölümünde ilk olarak, başkent olma olgusu incelenmeye ve bu bağlamda devlet kurumlarının başkent İstanbul'da teşekkülünün sebepleri anlaşılmaya çalışılmıştır. Ardından bu kurumlara gerekli malzemeleri sağlayan bölgelerden biri olan Ege'nin öncelikle coğrafi yapısının bir tanıtımı yapılmıştır. Coğrafyanın kendine özgü şartlarının bölge halkının deniz taşımacılığı faaliyetlerine etkisi ile bunu nasıl şekillendirdiğine değinilmiştir.

İkinci bölümde, konuya dair arşiv malzemesi üzerinden sivil gemilerle Ege'den İstanbul'a yönelik gerçekleştirilen deniz nakliyesi organizasyonunun içeriği ele alınmıştır. Öncelikli olarak malzemelerin sivil gemilerle naklinin ne şekilde

gerçekleştğine yer verilip, ardından taşınan malzemeler ve gemicilere ödenen navlun ücretleri gibi konular incelenmiştir.

Üçüncü bölümde, nakliyyeyi gerçekleştiren ve sivil deniz taşımacılığının ana unsurunu oluşturan gemi sahipleri ile gemi reislerine dair bazı hususlardan bahsedilip, ardından bu kimselerin deniz taşımacılığında kullandıkları gemiler anlatılmıştır.

Tez çalışmamın son halini almasında bazı kişilerin teşekkürü hak eden önemli katkı ve destekleri oldu. Bu konuyu çalışmama vesile olan ve yol göstericiliği ile çalışmamı yönlendiren tez hocam Doç. Dr. Yusuf Alperen AYDIN'a teşekkür ederim. Ayrıca bu süreçte manevi desteğini hep hissettiğim arkadaşım Sümeyye HAVUZ'a, kendileriyle uzun bir mesai geçirdiğim ve çalışma konum üzerine fikir teatisinde bulunduğum Seda AKTAŞ, Nermin GENÇ ve Şenay ÖKSÜZ'e, maddi ve manevi desteklerinden ötürü aileme teşekkür ederim. Çalışmam sırasında vaktimin büyük bir kısmını geçirdiğim Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nin tüm çalışanlarına da yardımsever yaklaşımlarından dolayı müteşekkirim.

İstanbul 2020

Şeyma BIYIKLI

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	ii
ABSTRACT	iii
ÖN SÖZ.....	iv
HARİTA VE TABLOLAR LİSTELERİ	ix
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xi
GİRİŞ....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

BAŞKENT İSTANBUL’UN GEREKSİNİMLERİ ve EGE DENİZİ ÜZERİNE

1.1. Bir İmparatorluk Başkenti Olarak İstanbul	7
1.2. İmparatorluk Başkentinde Bulunan Devlet Kurumları Ve İhtiyaçlarının Karşılanması.....	10
1.3. Ege Denizi Coğrafyası.....	13
1.3.1. Coğrafi Yapı.....	13
1.3.1.1. Adalar	15
1.3.1.2. Kıyılar	16
1.3.2. Biyolojik Şartlar ve Doğal Kaynaklar	17
1.4. Ege Denizi’nde Deniz Seyrinin İçerdiği Koşullar.....	18
1.4.1. Rüzgârlar	18
1.4.2. Rotalar	20
1.4.3. Korsanlar	22
1.4.4. Limanlar	24

İKİNCİ BÖLÜM

EGE DENİZİ’NDEN İSTANBUL’A YÖNELİK SİVİL DENİZ TAŞIMACILIĞI

2.1. Sivil Gemiler ile Deniz Nakliyesi.....	29
2.2. Navlun (Nakliye Ücreti)	34
2.2.1. Nakliye Ücretini Etkileyen Faktörler	35

2.2.2. Ödeme Yöntemleri.....	39
2.3. Taşınan Malzemeler	40
2.3.1. Çam Odunu	42
2.3.2. Hububat.....	43
2.3.3. Peksimet.....	47
2.3.4. Kalafat Malzemeleri	48
2.3.4.1. Katran	49
2.3.4.2. Reçine	50
2.3.4.3. Zift	51
2.3.5. Maden ve Askerî Mühimmât.....	52
2.3.5.1. Maden.....	53
2.3.5.2. Askerî Mühimmat.....	54

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİCİLER VE SİVİL DENİZCİLİKTE KULLANILAN GEMİLER

3.1. Gemi Sahipleri ve Gemi Reisleri.....	59
3.1.1. Memleketleri ve İkamet Yerleri	62
3.1.2. Unvanları ve Lakapları.....	64
3.1.3. Aile Adları	67
3.1.4. Gemi Mülkiyeti ve Ortaklık İlişkileri.....	69
3.1.5. Deniz Nakliyesi Harici Faaliyet Alanları.....	77
3.1.6. Sermaye Birikimleri	80
3.2. Sivil Denizcilikte Kullanılan Gemiler.....	83
3.2.1. Kalyon.....	85
3.2.2. Çekeleve.....	86
3.2.3. Şehtiye.....	86
3.2.4. Şayka.....	87
3.2.5. Üç Direkli	87
3.2.6. Volik.....	88
3.2.7. Çenber	89
3.2.8. Kayık.....	89
KAYNAKÇA	93

EKLER.....	110
-------------------	------------



HARİTA VE TABLOLAR LİSTELERİ

HARİTA LİSTESİ

Harita 1: Osmanlı döneminde Ege (Adalar) Denizi	14
--	----



TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: 1162/1749 senesinde çeşitli iskelelerden İstanbul'a nakliye için kiralanan gemilere ödenen navlun miktarları.....	35
Tablo 2: Boğazhisarı'ndan İstanbul'a çam odunu nakleden gemilere ödenen navlunun yıllara göre değişimi.....	37
Tablo 3: Çeşitli iskelelerden kiralanan gemilere hububat nakli için ödenen navlunun yıllara göre değişimi.....	46
Tablo 4: 1130/1718 senesinde Golos'ta pişirilerek tüccar gemileri ile İstanbul'a getirilen peksimetin miktarı	48
Tablo 5: 1700-1750 yılları arasında Ege Denizi'nde faaliyet gösteren gemi sahibi ve gemi reislerinin ortaklık ilişkileri.....	72
Tablo 6: 1700-1750 yılları arasında Ege'den İstanbul'a yapılan deniz nakliyesinde süvari bulunan bazı gemiler	76
Tablo 7: 1700-1750 yılları arasında Ege Denizi'nde faaliyet gösteren bazı sivil gemilerin taşıdıkları yük miktarı	84

KISALTMALAR LİSTESİ

A.DVNSMHM.d	:Bab-1 Asafl Mühimme Defterleri
a.g.e.	:Adı geçen eser
a.g.m.	:Adı geçen makale
a.g.t.	:Adı geçen tez
AE	:Alî Emîrî
B.	:Receb
B.D.A.G.M.Y.	:Başbakanlık Devlet Arřivleri Genel M¼d¼rl¼ę¼ Yayınları
bkz.	:Bakınız
BOA	:Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi
C.	:Cemâziyelâhir
c.	:Cilt
Ca.	:Cemâziyelevvel
ev.	:eviren
DİA	:T¼rkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
ed.	:Edit¼r
g¼s. yer.	:G¼sterilen yer
h.	:H¼k¼m
haz.	:Hazırlayan
İE	:İbn¼lemin

kg.	:Kilogram
L.	:Şevval
M.	:Muharrem
MAD	:Maliyeden Müdevver Defterler
N.	:Ramazan
R.	:Rebiülâhir
Ra.	:Rebiülevvel
S.	:Safer
s.	:Sayfa
Ş.	:Şaban
vr.	:Varak
Z.	:Zilhicce
Za.	:Zilkade

GİRİŞ

Son yıllarda Osmanlı Tarihi üzerine üretilen literatür içerisinde toplumun sivil kesimini konu edinen çalışmalar kendisine daha fazla yer bulmaya başlamıştır. Bu tür çalışmalar “sıradan” insanın da tarihsel süreçte belirleyici, etkili ve önemli bir role sahip olduğunun kavranmasını sağlamıştır. Osmanlı Denizcilik Tarihi’nin önemli bir yönünü oluşturan Sivil Denizcilik Tarihi’nin ise bu anlamda biraz ihmal edilmiş olduğu görülmektedir. Sahip olduğu çetin terminoloji, bunun uzantısı olarak arşiv malzemesini okuma güçlüğü gibi Osmanlı denizciliği üzerine çalışmayı zorlaştıran bazı unsurlar bulunmaktadır. Buna ilaveten devlet bürokrasisinin tuttuğu kayıtların toplumun sivil kesiminin tarihini yazma konusunda çok daha sınırlı ve dağınık verilere sahip olması bu ihmalin önemli bir sebebi olmalıdır. Ancak yeni kaynak gruplarının kullanımı mevcut imkânların sınırlarını daha fazla esnetebilmeyi sağlamıştır. Bu tez çalışmasıyla da daha önce kullanılmamış bazı arşiv malzemeleri üzerinden navlun karşılığı kiralanan sivil gemilerle İstanbul’daki devlet kurumlarına yönelik gerçekleştirilen deniz nakliyesi organizasyonunun incelenmesi hedeflenmektedir. Sivil gemilerle gerçekleştirilen nakliye organizasyonunun incelenmesi ile sivil denizcilik açısından önemli bir konumda olan gemi sahipleri ve gemi reislerinin tespit edililip, nakliye ağını ören bu kişilerin yeniden görünür kılınması Osmanlı denizciliğinin sivil yönüne de ışık tutabilecektir.

Öncelikli olarak Osmanlı sivil denizciliğine katkı niteliğinde olan bu tez çalışmasının, ele aldığı konunun bağlamına ilişkin olarak Osmanlı deniz taşımacılığı çalışmaları içerisinde hangi çerçeveye oturtulacağı ve literatürdeki yerinin tespit edilmesi gerekmektedir. Osmanlı deniz taşımacılığı iki yönden ele alınabilir. Biri devletin çeşitli ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak devlet bünyesinde çalışan kaptanların donanma gemileriyle gerçekleştirdiği ve “miri taşımacılık” kategorisinde değerlendirebileceğimiz deniz nakliyesidir. Diğeri ise toplumda gemi sahibi kişilerin ticari amaçları doğrultusunda gerçekleştirdiği ve “sivil taşımacılık” olarak adlandırılacak deniz nakliyesidir. Bu durumda bir yönüyle devletle ilintili olup bir yönüyle de sivil unsurları içerisinde barındıran bir nakliye organizasyonu Osmanlı deniz taşımacılığı çalışmaları içerisinde tam olarak nereye yerleştirilmelidir? Bu

çalışmada, miri hizmetleri yerine getirmek üzere kiralanan sivil gemilerin nakliye organizasyonu “sivil deniz taşımacılığı” kapsamında ele alınmıştır. Konunun bu kapsama dâhil edilmesinde ve sivil taşımacılık adı altında incelenmesinde nakliyeyi yapan gemilerin devlete ait olmaması, nakliyeyi gerçekleştiren kişilerin de devlet görevlileri değil, sivil gemi reisleri olması dikkate alınan noktalar olmuştur.

Literatürde Osmanlı sivil gemilerinin navlun karşılığı iâşe ve ikmâl amacıyla kullanılmasına dair araştırmaları içeren bazı çalışmalar mevcuttur. Yine doğrudan sivil denizcilik konusunu ele almamasına rağmen bu konuya değinen ve konuyla ilgili önemli bilgiler içeren başka çalışmalar da vardır. Bu anlamda Yusuf Alperen Aydın’ın *Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, isimli kitabında “Deniz Ticaretinde Kalyonlar” başlıklı kısım devletin kalyon sahibi tüccara verdiği destek konusunda dikkate değer bilgiler içermektedir.¹ Yine Gelina Harlaftis ve Sophia Laiou’nun Osmanlı tebaası Rum gemicilere dair çeşitli değerlendirmeler içeren, Osmanlı bandırası altındaki Rumların Akdeniz’de deniz ticareti konusunda yükselişleri ile buradaki ticarete yönelik Osmanlı devlet politikalarını konu edinen makalesi bu çalışmalar arasında zikredilebilir.² Bu tür çalışmalar dışında müstakil olarak Osmanlı sivil denizciliğini ele alan çalışmaların sayısı ise oldukça az sayıdadır. Ayrıca söz konusu çalışmalar bu tezin kapsadığı zaman dilimi ve coğrafyaya da uzaktır.³ Ekseriyetle Karadeniz coğrafyasını ele alan bu

¹ Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, İstanbul 2011.

² Gelina Harlaftis, Sophia Laiou, “Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820: The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet”, **Networks of Power in Modern Greece**, London 2008, p. 1-44.

³ Navlun konusunu ve sivil deniz taşımacılığını ele alan başlıca çalışmalar arasında şunlar yer almaktadır: Kerim İlker Bulunur, “16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri”, **History Studies International Journal of History**, c. 6, sayı: 3, Samsun 2014, s. 89-102; Ümrân Karadeniz, “XVII-XVIII Yüzyıllarda Karadeniz’de Osmanlı Deniz Taşımacılığı”, **Asos Journal: The Journal of Academic Social Science**, sayı: 57, 2017, s. 466-483; Necmettin Aygün, “XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı”, **OTAM**, sayı: 23, Ankara (2008-2010), s. 53-84; Sadık Müfit Bilge, “15-18. Yüzyıllarda İstanbul ve Kafkasya İskeleleri Arasında Deniz Ticareti: Tacirler, Gemiler, Köylüler”, **Osmanlı İstanbulu III**, ed. F. Emecen, E. Safa Gürkan, İstanbul 2015, s. 53-90; Fethi Gedikli, “XV. ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Deniz Taşımacılığına Dair Bazı Hukuki Terimler ve Düzenlemeler”, **Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları**, sayı: 1, İstanbul 2006, s. 41-64.

Çalışmaların bölgesel sınırlılığında Ege coğrafiyasının bazı kendine has özelliklerinin önemli bir etkisi bulunmalıdır.

Bu coğrafiyanın karakteristik özelliklerinden biri dağların denize göre uzanış şeklidir. Dağların denize göre uzanış şekline bağılı olarak denizin etrafını çevreleyen yüksek dağ sıralarının bulunmaması deniz etkisinin iç kısımlara kadar girebilmesini sağılamış ve bu durum yerleşim alanlarının dağılımı üzerinde etkili olmuştur. Aynı coğrafi etkiden dolayı Karadeniz’de daha çok kıyı bölgelerinde toplanan yerleşim alanları Ege’de iç kısımlara dağılmıştır. Bu durum zamanla Karadeniz’de depolama olanakları gelişmiş, yerleşim alanlarının varlığı ile rüzgâra karşı koruma sağılayan, daha korunaklı ve daha fazla sayıda liman kentinin gelişmesini sağılamıştır. Bu durumun önemli bir sebebi de Karadeniz’in Osmanlı i denizi haline gelmesi ile uluslararası ticaretin Akdeniz’e kaymasıdır. Karadeniz sahillerinin tamamının Osmanlı hâkimiyeti altına alınması ile 15. yüzyıl sonları, 16. yüzyıl başlarından itibaren buradaki limanlar sadece i ticarete hizmet etmeye başlamış ve Karadeniz kapalı deniz statüsünü 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam ettirmiştir. İstanbul’a ihtiyaç duyduğı malzemeleri sağılama noktasında Varna, zi, Kefe gibi limanlar önem kazanmış, bu coğrafiya sağıladığı kaynaklarla adeta İstanbul’un art bölgesi haline gelmiştir. Elbette bir bölgeden tedarik edilen malzemenin nakli konusunda yaşanan yoğunlukta o bölgenin üretim kapasitesi de etkili olmaktadır. Karadeniz bu anlamda Ege’ye nazaran doğıal kaynaklar açısından çok daha zengin bir coğrafiyadır. Ege adaları ise tarımsal üretim açısından elverişsiz bir durumda olup bölge halkına bile yeterli besin kaynağı sağılayabilecek verimliliğe sahip değildi. Osmanlı Devleti “sengistan” olarak tanımladığı adaların bu durumundan ötürü adalarda yaşayan halka bazı vergi muafiyetleri bile tanımıştı.⁴ Bu gibi sebeplerle ülke içi deniz taşımacılığında, özellikle de İstanbul’un ihtiyaçlarının karşılanması hususunda Karadeniz limanları Ege limanlarından daha yoğun bir deniz trafiğine sahne olmuştur.

Bahsi geçen etkenler literatürde Osmanlı sivil deniz taşımacılığı üzerine ele alınmış çalışmaların belirli bir bölgede yoğunlaşmasına da bir açıklama getirebilir. Bir bölgede herhangi bir nedenden ötürü hareketliliğın ve etkileşimin fazla olduğı

⁴ Feridun Emecen, “Ege Adaları’nda Mali Yapı”, **Ege Adaları’nın İdari, Mali ve Sosyal Yapısı**, ed. İ. Bostan, Ankara 2003, s. 57.

durumlarda genellikle meselenin ardında bıraktığı iz de daha fazla olmaktadır. Bu izlerin muhafaza edildiği tarihsel malzeme araştırmacının daha kapsamlı ve teferruatlı bir bilgi bütünlüğüne ulaşabilmesini sağlamaktadır. Dolayısıyla konuyla ilgili mevcut kaynaklardan bilgi üretme, bilgiyi çözümleme, süreci takip edebilme ve değişimleri inceleme konusunda araştırmacıya daha geniş bir imkân tanımaktadır.

Her ne kadar Ege kıyı ve adalarında yaşayan yerel halkın antik döneme uzanan bir denizcilik geleneğine sahip olduğu yapılan çalışmalar ile biliniyor olsa da bir şekilde devlete temas etmeyen sivil denizcilik faaliyetleri devlet arşivi kayıtlarında kendisine yeterince yer bulamamıştır. Bu sebeple kendi ihtiyaçlarını karşılama noktasında belki de Karadeniz'den daha yoğun bir nakliye trafiğinin söz konusu olduğu Ege Denizi, daha ziyade devletin talepleri doğrultusunda gerçekleştirilen sivil deniz taşımacılığını konu edinen çalışmalarda daha kısıtlı bir alan kapsamaktadır.

Ancak Ege coğrafyasının tamamı besin kaynağı ve çeşitli ham maddeler açısından yetersiz bir durumda değildi. Hatta kıyı bölgelerinde yer alan bazı limanlar en az Karadeniz limanları kadar sıklıkla kullanılmaktaydı. Bu nedenle Ege coğrafyasında deniz nakliyesi konusunu adalar ve kıyılar açısından iki ayrı şekilde ele almak daha doğru olacaktır. Sengistan olarak tanımlanan adalar başkente ürün sağlama hususunda daha sınırlı doğal kaynaklara sahipken Yunan ana karasının doğu kıyılarının zengin bir tarım art bölgesi bulunmaktaydı ve bu bölge gerektiğinde hem İstanbul'un hem de Karadeniz'in hububat ihtiyacını karşılayabilecek üretim potansiyeline sahipti. Bu açıdan Ege Denizi, başkent için ürün sağlama konusunda Karadeniz'den daha geri planda kalmış görünse de incelenmeye değer bir konumda olduğu aşîkârdır ve konuyu Ege özelinde ele alabilmeye imkân sağlayacak bir veri bütünü oluşturabilmek mümkündür.

Esasında konunun bu coğrafya temel alınarak incelenmesindeki amaç akademik literatürde Ege'deki sivil denizcilik konusuna nispeten daha az değinilmiş olmasının yanı sıra sivil gemilerin bu nakliye trafiğindeki yoğunluğunu kısmi de olsa tespit edebilmeye yöneliktir. Bunun için öncelikli olarak belirli bir coğrafya ve zaman dilimi esas alınarak nakliyede yer alan gemilerin ve nakliyeye dair ulaşılabilen diğer bilgilerin bir dökümünü oluşturma'nın sivil denizcilik çalışmalarına nitelikli bir katkı

sağlayacağı umulmaktadır. Bu çalışma ile birlikte konuya dair yapılacak diğer çalışmalar ülke içi deniz taşımacılığı konusunu tam olarak kavrayabilmek açısından anlamlı bir bütünün parçaları olacaktır.

Çalışmanın Kaynakları

Osmanlı denizciliğini ilgilendiren herhangi bir çalışmada doğal olarak arşiv malzemesinden istifade edilmelidir. Bu çalışmanın birincil kaynaklarını da Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nde muhafaza edilen belge ve defterler teşkil etmektedir. Özellikle *Maliyeden Müdevver Defterler* tasnifi içerisinde bulunan ve *Kuyûd-ı Mühimmât* adı verilen defter serisi çalışmanın ana arşiv malzemesini oluşturmaktadır. *Kuyûd-ı Mühimmât Defterleri*, Başmuhasebe Kalemine bağlı bir büro tarafından tutulmaktaydı. Her sene için tutulmuş bu defterler yaklaşık 200 yıllık bir dönemi kapsamaktadır. Tam olarak hangi amaçla tutulduğu bilinmemekle birlikte muhtevasında pek çok farklı alanda bilgiler yer almaktadır.⁵ 1698'de iki cilt halinde tanzim edilmeye başlanan defterlerin ilk bölümünde Başmuhasebe'yi ilgilendiren tezkire kayıtları farklı başlıklar altında yer alırken diğer bölümünde Osmanlı devlet kurumlarına ait kayıtlara yer verilmiştir. Kurumlara ait kayıtlar Cebhane-i Âmire, Tophâne-i Âmire, Tersane-i Âmire gibi başlıklar altında toplanmıştır.⁶ Kurumlara ait başlıklar altında yer alan kayıtlardan bu tez çalışması için önemli veriler sağlanmış ve bir envanter oluşturabilmek mümkün olmuştur. *Kuyûd-ı Mühimmât Defterleri* dışında arşiv malzemesi olarak defter katalogları arasından *Mühimme Defterleri*, belge katalogları içinden ise Cevdet (Bahriye, Belediye), Alî Emiri (I. Mahmud, II. Ahmed, I. Ahmed, II. Mustafa), ve İbnülemin (Maliye, Dâhiliye) tasniflerinden yararlanılmıştır. Bunlarla birlikte ilgili dönemi konu edinen birincil kaynaklar ile literatürde konuyla ilgili bilgilere yer veren çalışmalardan da istifade edilmiştir.

⁵ İdris Bostan, "Kuyûd-ı Mühimmât Defterlerinin Osmanlı Teşkilât Tarihi Bakımından Önemi", **Osmanlı-Türk Diplomatîği Semineri (30-31 Mayıs 1994)**, İstanbul 1995, s. 145-146.

⁶ Bostan, .a.g.m., s. 147.

BİRİNCİ BÖLÜM

BAŞKENT İSTANBUL’UN GEREKSİNİMLERİ ve EGE DENİZİ ÜZERİNE

Şehir, barındırdığı toplumun kültür ve medeniyetini yansıtan bir ayna gibidir. Tarih boyunca şehirler medeniyet merkezleri olmuştur. Şehrin bir diğer hususiyeti de tarihi aksettirmesidir. Çünkü şehir bir toplumun tarih boyunca meydana getirdiği tüm birikimi içerisinde barındırır. Bu halleriyle şehirler âdeta bir nevi “açık hava müzesi” gibidir.¹

Şehirler içerisinde başkent şehirleri ayrı bir öneme sahiptir. Başkent şehirleri diğer şehirlerin liderliğini üstlenerek devletin idarî, ekonomik ve kültürel merkezi olmuştur. Böylelikle iktidarın gücünün sağlamlaştırılmasını sağlamıştır. Ayrıca devletin prestijini gösteren önemli bir yer olması onu ayrıcalıklı bir konuma getirmiştir. Peki, bir şehrin başkent olmasını sağlayan nedir?

Bir şehrin imparatorluk başkenti olarak seçilmesinde coğrafi konumu, ekonomik potansiyeli ve tarihi geçmişi gibi etkenler belirleyici olmaktadır. Yeterli miktarda su bulunması, ekilebilir toprakları ve uygun iklim koşulları ile insan yaşamına elverişli olması başkent olan şehirlerde öne çıkan coğrafi özelliklerdendir. Şehrin coğrafi konumunun ana ticaret güzergâhlarının kavşak noktasında bulunması, hem kara hem deniz yoluyla ulaşım kolaylığı, gelişmiş limanlara sahip olması oldukça önem arz etmektedir. Çünkü başkent olan şehrin imparatorluğun yönetim merkezini oluşturması dolayısıyla idarî ve askerî yapılar burada tesis edilmektedir. Bu sebeple şehirdeki bu kurumların faaliyetlerini sürdürebilmesi için mal akışının kolay bir şekilde gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu da iyi bir ulaşım ağının oluşturulmasıyla mümkün olmaktadır ve daha ziyade denize bağımlıdır. Ayrıca başkent şehirlerinin

¹ Refik Turan, “Türk Tarihi Seyrinde Başkentler ve Osmanlı Devleti’nin Doğusunda Şehirler, Devletler ve Başkentler”, VII. Osmanlı Sempozyumu Bildirileri, Bilecik 1992, s. 979-980.

sunduğu ticari olanaklar ve sahip olduğu dinamik ekonomik yapı şehre yerleşen nüfusu artırmaktadır. Bu nüfusun iaşesinin sağlanması için de aynı durum söz konusudur.

Başkent olan şehirlerin sahip olduğu tarihi geçmiş de dikkat çekicidir. Genellikle bu şehirler geçmişinde farklı medeniyetlere ev sahipliğı yapmıştır. Farklı unsurların şekillendirdiğı yapısı ile kültür ve medeniyet merkezi haline gelmişlerdir. Tarih boyunca Babil, Atina, Kartaca ve Roma gibi bazı başkent şehirlerinin sahip oldukları kültür ve zenginlikle bir devlete kimlik kazandıracak mertebelere eriştikleri görülür.²

Tüm bunlara bakıldığında coğrafi konumu, doğal zenginlikleri ve tarihi geçmişıyle İstanbul da bir imparatorluk başkenti olabilecek zemine sahipti ve sanki bunun için tasarlanmış gibiydi.

1.1. Bir İmparatorluk Başkenti Olarak İstanbul

İstanbul, üç tarafı denizle çevrili üçgenimsi bir yarımadaının ucunda bulunuyordu. Kuzeyinde yaklaşık bir kilometre genişliğinde Haliç limanı uzanıyordu. Doğusunda Asya ve Avrupa'yı ayıran Boğaziçi, güneyde Karadeniz'le Ege'yi buluşturan Marmara Denizi yer alıyordu. Bulunduğu konum imparatorluğun her köşesindeki zenginliğı kendi bünyesinde toplamasını kolaylaştırıyordu.³ Denizin hayat verdiğı bu şehir, surları, sarayları, cami ve kiliseleriyle iki denizin ortasında büyük bir geminin teknesi gibi yükselmekteydi.⁴ Bu durum şüphesiz şehre gelen yabancı seyyahların da dikkatini çekiyordu. 18. yüzyıl başında İstanbul'a gelen Fransız doğa bilimci Tournefort yazdığı seyahatnamede, bulunduğu konum itibarıyla İstanbul'un dünyanın en güzel ve en avantajlı yeri olduğunu söyler. Dünyanın her yanından gelen zenginliklerin şehre girişini sağladığı için Çanakkale ve İstanbul boğazlarını

² Refik Turan, **a.g.m.**, s. 980.

³ Philip Mansel, **Konstantiniyye: Dünyanın Arzuladığı Şehir 1453-1924**, çev. Şerif Erol, İstanbul 2008, s. 3.

⁴ Doğan Kuban, **İstanbul Bir Kent Tarihi: Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul**, çev. Zeynep Rona, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010, s. 5.

İstanbul'un kapılarına, burada esen yıldız ve kible rüzgârlarını da boğazlara giriş çıkışı sağladığı için kapıların anahtarlarına benzetir.⁵

İstanbul şehrinin sahip olduğu en önemli özelliklerden biri doğal bir limanın varlığıdır. Haliç gibi önemli bir limana sahip bulunması deniz ticaretini geliştirerek bunu şehrin başlıca faaliyetlerinden biri haline getirmiştir. Haliç, şiddetli rüzgârlara maruz kalmayan korunaklı yapısıyla güvenli bir limandır. Ayrıca kıyı derinliğinin fazla olması büyük gemilerin bile rahatlıkla kıyıya yanaşıp mallarını boşaltabilmesini sağlamaktadır.⁶

Deniz ulaşımı için avantaj sağlayan önemli özelliklerinden biri de İstanbul Boğazı'nın yıl boyunca şiddetli bir rüzgâr altında kalmamasıdır. Yalnızca Arnavutköy ile Kandilli arasındaki mesafe bunun haricindedir. Bunun dışında kalan yerlerde en küçük gemiler bile rahatlıkla boğazı geçebilmektedir. Boğaz, rüzgârı ve akıntılarıyla hiçbir zaman gemicilere aşlamayacak bir engel oluşturmamıştır.⁷

Elverişli konumunu borçlu olduğu bir diğer husus da şehre karadan ulaşma olanağıdır. Makedonya ve Trakya'dan şehrin eteklerine kadar uzanan ovalık yollar büyük dağ engellerini aşmayı gerektirmeden kolay bir ulaşım sağlar. Trakya'nın tahıl yönünden zengin iâşe kaynağına her zaman ihtiyaç duyan İstanbul için bu durum oldukça önemlidir.⁸

Yalnızca İstanbul'a değil, Anadolu'ya ulaşımında da aynı elverişli koşullar bulunmaktadır. Anadolu tarafına geçmek için özellikle Üsküdar en iyi hareket noktalarından birisidir. Burada, kıyıdan hemen sonra karşılaşılan dik yamaçlı tepeler ya da aşılması gereken vadiler bulunmaz.⁹

Bu özellikleriyle şehir, hem Bizans hem de Osmanlı hâkimiyeti döneminde başkent olarak seçilmesinin tesadüf olmadığını göstermektedir.

⁵ Joseph De Tournafort, **Tournafort Seyahatnamesi**, c. 2, ed. Stefanos Yerasimos, çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul 2013, s. 11.

⁶ Robert Mantran, **İstanbul Tarihi**, İletişim Yayınları, İstanbul 2001, s. 16.

⁷ Robert Mantran, **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul: Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi**, c. 1, çev. M. A. Kılıçbay, E. Özcan, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990, s. 21.

⁸ Mantran, **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul**, s. 20.

⁹ Mantran, **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul**, s. 21.

Konstantinopolis'in temelleri atıldığında şehirde çeşitli imar faaliyetleri ile ticari hayatı düzenlemeye yönelik çalışmalar gerçekleştirilmiş ve şehre yeni bir altyapı oluşturulmaya çalışılmıştır. Yiyecek ihtiyacının karşılanması da bu altyapının önemli bir bölümünü oluşturmuştur. İâşenin sağlanması devletin prestijini göstermesi bakımından iktisadî olduğu kadar siyasi bir gereklilik olarak görülmüştür.¹⁰ I. Constantinus (324-337) döneminde bedava ekmek dağıtımını uygulamasıyla şehre nüfus artışı teşvik edilmeye çalışılmıştır. Devrin önemli tahıl ambarı Mısır'dan Konstantinopolis'e günde 80.000 kişiye yetecek kadar tahıl tedarik edilmiştir. 4. ve 7. yüzyıllar arasında başkente yönelik bu tahıl nakli *navicularii* adı verilen gemiciler teşkilatı tarafından organize edilmiştir.¹¹ Bununla birlikte malların getirilmesi için büyük limanlar, depolanması için ambarlar, dağıtım için fırınlar kurulmuştur.¹² Sadece bu dev dağıtım mekanizmasının işleyebilmesi için bile şehrin bulunduğu konumun ve buna bağlı olarak deniz taşımacılığının önemli bir etkisinin olduğu şüphesizdir.

Konstantinopolis'teki Bizans hâkimiyeti sona erip, Osmanlı hâkimiyetine girdikten sonra da şehir, başkent olma özelliğini devam ettirmiştir. Osmanlı Devleti'nin başkenti olduğu dönemde şehir, Osmanlıların anlayışları doğrultusunda yeniden şekillenmiş, farklı bir fiziki ve sosyal dokuya sahip olmuştur. Devletin idarî ve askerî kurumları burada tesis edilmiş, bulunduğu konum ve geniş hinterlandının sağladığı avantajların kullanılmasıyla önemli bir ticari merkez haline gelmiştir. Bununla birlikte şehrin sosyal ve kültürel dokusu İstanbul'dan taşraya uzanan bir etki oluşturmuş, taşrada başkentin kültürel baskısı daha fazla hissedilmiştir. Bu etki İstanbul'u bir cazibe merkezi haline getirdiği gibi, ticari açıdan dikkatleri üzerinde

¹⁰ G. Ece Turnator, "Bizans Döneminde Konstantinopolis'in İâşesi", **Toplumsal Tarih**, sayı: 112, İstanbul 2003, s. 86.

¹¹ Nevra Necipoğlu, "İâşe –Bizans Dönemi–", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, c. 4, İstanbul 1994, s. 116. *Navicularii* devlet eliyle oluşturulmuş bir organizasyon muydu yoksa gemicilerin kendi oluşturdukları organizasyon daha sonra devlet tarafından mı kullanılmaya başlamıştı, kesin bir şey söylemek mümkün değildir. Kesin olarak bilinen sadece devlet hizmetinde İstanbul'a tahıl nakli yapmakla görevli bir oluşum olmadığıdır. Belirli bir zaman zorunlu kamu işlerini yerine getirdikleri görülse de kendi karlarına yönelik ticari faaliyetlerde de bulunmuşlardır. *Navicularii* teşkilatı ile ilgili daha detaylı bilgi için bkz.; Geoffrey Rickman, **The Corn Supply of Ancient Rome**, Clarendon Press, Oxford 1980, s. 226-230.

¹² Koray Durak, "Konstantinopolis'in Yükselişinin İktisadi Temelleri", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c. 6, İstanbul 2015, s. 28.

toplamasının da önemli bir sebebi olmuştur.¹³ Şehir, sunduğu ticarî olanaklarla insanları kendisine çekmiş ve nüfusu giderek artmıştır. Bir tüketim merkezi haline gelen İstanbul, başkent olmasının da etkisiyle Bizans döneminde olduğu gibi imparatorluk topraklarındaki ürün fazlasını en çok tüketen yer olmuştur.

1.2. İmparatorluk Başkentinde Bulunan Devlet Kurumları Ve İhtiyaçlarının Karşılanması

Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti ve en kalabalık nüfusa sahip şehri olan İstanbul, aynı zamanda en büyük tüketim merkeziydi. Başkentte, padişah ve ailesinin yanı sıra hizmetliler ile pek çok teşkilatı bünyesinde barındıran Saray-ı Cedid-i Âmire (Topkapı Sarayı) içinde ve saray dışında farklı türde tüketim malzemelerine ihtiyaç duyulan pek çok alan vardı. Beslenme ihtiyacının insan yaşamının en temel ihtiyaçlarından biri olması hasebiyle gıda maddeleri ihtiyaç duyulan gereksinimlerin başında geliyordu. Bundan dolayı şehrin iâşesi devletin her dönem ilgilendiği öncelikli hususlardan birisi olmuş, devlet bu konuda yaşanabilecek suiistimalleri önlemeye yönelik tedbirler almıştır. Başta hububat ürünleri olmak üzere bazı sebze ve meyveler ihraç yasağına konu olmuştur.¹⁴ Ülkedeki ziraî üretim fazlası ürün, ordu, saray ve başkent nüfusunu beslemek üzere tahsis edilmiş, ancak yurt içi ihtiyaçlar karşılandıktan sonra geriye kalanların ihracına izin verilmiştir. Ayrıca bu ürünlerin mümkün mertebe kaliteli, bol ve ucuz olması devletin temel iktisadî hedeflerinden birini oluşturmuştur.¹⁵

Saray ve şehir halkının ihtiyaç duyduğu temel gıda maddeleri dışında devletin önemli bir tedarik alanını da devlet kurumları oluşturmaktaydı. İstanbul'un fethinden sonra şehrin imar ve iskânı sağlanarak merkezî idare ve askerî teşkilat buraya taşınmıştır. İlk andan itibaren devletin her türden ihtiyacını karşılamaya yönelik bir

¹³ Feridun Emecen, "Emperyal Dönüşümlerin Muhteşem Kenti İstanbul", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c. 1, İstanbul 2015, s. 147.

¹⁴ Zeki Arıkan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)" **Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan**, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1991, s. 283.

¹⁵ Mehmet Genç, "Osmanlı İktisadî Dünya Görüşünün İlkeleri", **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul 2014, s. 42-43.

Kurumlara deniz yoluyla malzeme naklinde donanma gemileri ile birlikte devlet tarafından navlun karşılığı kiralanan sivil gemiler de kullanılıyordu. Konuya dair tespit edilen arşiv malzemesi bu gemilerin bahsi geçen kurumlardan genellikle Tersâne ve Tophâne'ye malzeme nakli yapmak için kullanıldığını göstermektedir. Bu kurumlardan Tersane-i Âmire, Osmanlı donanmasının merkez üssü olup, Osmanlı devletinin kuruluşuyla teşekkül etmiştir.¹⁷

İstanbul'un fethinden bir süre sonra Kadırga Limanı tersane olarak kullanılmış, daha sonra Galata Tersanesi inşa edilmiştir. Galata Tersanesi ilk inşa edildiğinde birkaç gözden ibaretti. II. Bayezid (1481-1512) döneminde yapılan birkaç küçük ilave dışında Yavuz Sultan Selim (1512-1520) dönemine kadar tersanede büyük çaplı bir değişim olmamıştır. Yavuz Sultan Selim döneminde 300 göz halinde yeniden inşa edilmiştir. Tersane'de başlayan bu yenileme faaliyeti Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) döneminde de devam etmiştir.¹⁸

17. yüzyılda Tersane-i Âmire binaları arasında gemi inşa etmek ya da donanma gemilerini kışın muhafaza etmek için kullanılan gözler, gemi levazımâtının saklandığı mahzenler, çeşitli sanat kollarına ait kârhâneeler, Kapudan Paşa, Tersane-i Âmire Emîni, Mahzen-i Sürb Kâtibi gibi kişilere ait odalar, bu odaların bulunduğu divanhâne, esir ve suçluların konulduğu zindan ile cami bulunuyordu.¹⁹

İstanbul'un Tophane semtinde bulunan ve top dökümhanesi olan Tophane-i Amire ise, Fatih Sultan Mehmed döneminden 19. yüzyıl sonuna kadar yangın ve deprem gibi sebeplerle pek çok kez çeşitli değişikliklere maruz kalmıştır. Bugünkü bina 1743 tarihinde yapılmıştır.²⁰ Müştemilatı içerisinde top dökümünün gerçekleştirildiği dökümhâne (kârhâne, imâlathâne), topçu ve dökücülerin ikamet ettiği kışlalar, top ve top yapım malzemelerinin saklandığı mahzen ve ambarlar, üretilen topların sağlamlığının kontrol edildiği ve topçu neferlerinin talim yaptığı talimhâne bulunmaktaydı.²¹

¹⁷ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1992, s. 1-2.

¹⁸ Bostan, **a.g.e.**, s. 4.

¹⁹ Bostan, **a.g.e.**, s. 8-11.

²⁰ Aydüz, **a.g.e.**, s. 86-87.

²¹ Aydüz, **a.g.e.**, s. 94-111.

Bu iki kurumda üretim için gerekli malzemeler çeşitlilik arz etmekteydi. Tersane’de inşa edilecek gemiler için kereste, funda, sütun-seren, ham demir, zift, katran, reçine, kendir, üstüğü, balmumu, yağ, keneviçe, çuka, kirpas gibi malzemelere ihtiyaç duyulmaktaydı.²² İnşa edilen geminin teçhizinde ise kürek, lenger, pusula, fanus, kirpas, tente, yelken, boğası, tafta, keneviçe, yelken dikiş iğnesi, makara dili gibi malzemeler kullanılmaktaydı.²³ Tophâne’de ise top dökümü için bakır, kalay, demir, çelik, kurşun, kükürt, kereste, ateş taşı, kendir, keçe, yağ (revgan), balmumu, zift ve çivi, yakacak malzeme olarak çam odunu ve odun kömürü ihtiyaç duyulan malzemelerden bazılarıydı.²⁴

Kurumlara yönelik malzeme tedarikinde bazı bölgeler ön plana çıkmaktaydı. Bunlar arasında Ege coğrafyasındaki çeşitli üretim bölgeleri de bulunmaktaydı. Ege coğrafyasından bahsedilen kurumlara yönelik malzeme tedarikinin nasıl sağlandığı hususuna geçilmeden önce bu coğrafyanın genel bir tanıtımı ile deniz taşımacılığı faaliyetlerini nasıl şekillendirdiğini anlayabilmek konuyu daha bütüncül bir şekilde kavrayabilme açısından uygun olacaktır.

1.3. Ege Denizi Coğrafyası

Ege Denizi’nin kendine özgü bir coğrafi yapısı bulunmaktadır. Bu yapının oluşmasında çok sayıda irili ufaklı ada ve adacık etkin bir rol oynamaktadır. Bu durum öncelikle deniz seyrinde etkili olmaktadır. Bu denizde güvenli seyahatin başlıca şartı buradaki ada, liman ve kıyıları bilmekten geçmektedir. Ayrıca bu deniz yapısı gereği korsanlara da uygun bir zemin hazırlamaktadır.

1.3.1. Coğrafi Yapı

Akdeniz’in bir bölümünü oluşturan Ege (Adalar) Denizi, 41-35 kuzey enlemleri arasında yer almakta, yaklaşık 214.000 kilometre karelik bir alanı

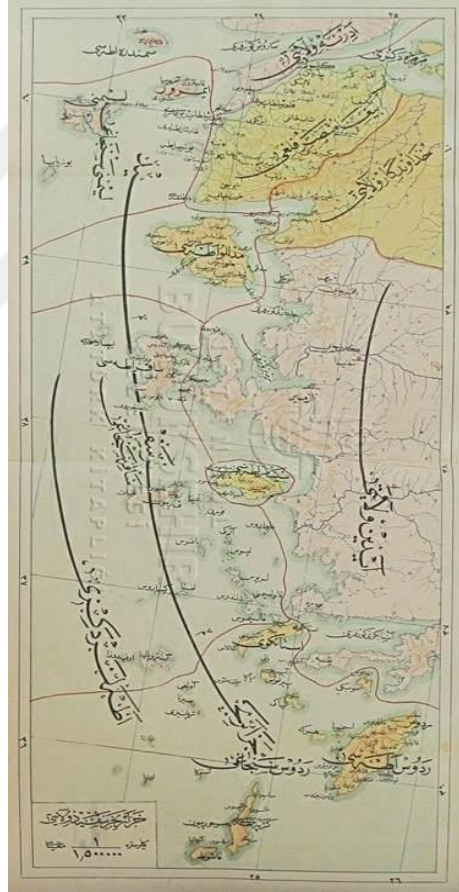
²² Bostan, **a.g.e.**, s. 101.

²³ Bostan, **a.g.e.**, s. 147-170.

²⁴ Aydın, **a.g.e.**, s. 218-263.

kapsamaktadır. Denizin derinliği ortalama 350 metre kadardır.²⁵ Oluşum sürecinin bir sonucu olarak içerisinde pek çok ada ve kayalık bulunmaktadır. Ayrıca çeşitli büyüklükte koy, körfez ve yarımadaların çokluğu da coğrafyasının temel karakterini yansıtan özellikleridir. Ege Denizi'nde bulunan adaların toplam yüzölçümü 23.000 km² civarındadır ve bu da deniz alanının dokuzda birini oluşturmaktadır.²⁶ Deniz mekânına yayılmış irili ufaklı bu adalar uzun deniz seferleri için duraklar meydana getirmektedir.²⁷

Harita 1: Osmanlı döneminde Ege (Adalar) Denizi²⁸



²⁵ Sırrı Erinç, Talip Yücel, **Ege Denizi: Türkiye ile Komşu Ege Adaları**, Ankara 1998, s. 7.

²⁶ Mehmet Akif Ceylan, **Ege Adalarında Türkçe Yer Adlarına Üzerine Bir İnceleme**, İstanbul 2004, s. 1-2.

²⁷ Fernand Braudel, **II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası I**, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara 2017, s. 245.

²⁸ Binbaşı Mehmed Nasrullah, **Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâneye Mahsûs Mükemmel ve Mufasssal Atlas**, Tefeyyüz Kütüphanesi, İstanbul 1325'den naklen:

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Archipelago_Vilayet_%E2%80%94_Memalik-i_Mahruse-i_Shahane-ye_Mahsus_Mukemmel_ve_Mufasssal_Atlas_\(1907\).jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Archipelago_Vilayet_%E2%80%94_Memalik-i_Mahruse-i_Shahane-ye_Mahsus_Mukemmel_ve_Mufasssal_Atlas_(1907).jpg).

1.3.1.1. Adalar

Ege Denizi, Çanakkale Boğazı önlerinden başlayarak Girit ve Rodos adaları ile sınırlanır. Denizde yer alan adalar belli bir düzene sahip olup bazı ada gruplarını oluşturur. Jeopolitik konumları itibariyle 5 ana grup ortaya çıkmaktadır.

Boğazönü Adaları: Çanakkale Boğazı önünde yer alan Gökçeada, Bozcaada, Limni, Semadirek ve Tavşan Adaları'nın oluşturduğu adalar kümesi Boğazönü Adaları olarak adlandırılmaktadır. Bu adalar Çanakkale Boğazı'na doğal bir güvenlik hattı oluşturmakta ve boğaza ulaşan deniz yollarını etkili bir şekilde kontrol etmektedir.²⁹

Saruhan Adaları: Batı Anadolu kıyılarında yer alan Midilli, Sakız, Sisam, İpsara, Antipsara, Koyun Adaları, Forno, Ahikerya ve Hurşit adalarını içine alan Saruhan Adaları, Doğu Sporad Adaları olarak da bilinmektedir. Ayrıca coğrafya eserlerinde bu adalar grubu için “Doğu Ege Adaları” olarak da bahsedilmektedir. Anadolu'nun savunması için doğal bir savunma hattı oluşturan bu adalardan Midilli, Sakız ve Sisam stratejik öneminin yanı sıra ekonomik açıdan da her zaman Anadolu kıyılarıyla ticari bir ilişki içerisinde olmuştur.³⁰

Menteşe Adaları: Rodos Adası etrafında kümelenen yirmiden fazla büyük ada ve bu adalara bağlı pek çok küçük adacığı kapsamaktadır. Bazı batılı yazarların Güney Sporad Adaları olarak isimlendirdiği bu bölge, Yunanlar tarafından 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra “Dodeca nissas” (On İki Ada) olarak adlandırılmıştır.³¹

Kiklad Adaları: Mora yarımadasının doğusunda yer alan Kiklad Adaları çok sayıda ada ve adacığı içine almakta ve Yunan ana karasının güvenliği açısından önemli bir konumda bulunmaktadır.³²

²⁹ İdris Bostan, Ali Kurumahmut, **Harita ve Coğrafya Eserlerine Göre Ege Denizi ve Ege Adaları**, Ankara 2003, s. 2.

³⁰ Bostan, Kurumahmut, **a.g.e.**, s. 2.

³¹ Bostan, Kurumahmut, **a.g.e.**, s. 3.

³² **gös.yer.**

Kuzey Sporad Adaları: Bu ada topluluğu Eğriboz'un kuzeyinde Yunanistan'ın doğusunda yer almaktadır. Selanik ve Volos körfezlerinin kontrolünde önemli bir role sahiptir.³³

Bu beş ana grup dışında, civarındaki çok sayıda ada ile birlikte Girit Adası da altıncı grup olarak Ege Denizi'ndeki ada grupları içine alınabilir. Ege adaları içerisinde en büyük yüz ölçümüne sahip olan Girit Adası, bulunduğu konum itibarıyla Ege'ye giriş ve çıkışların kontrolü açısından büyük bir öneme sahiptir.³⁴

Ege'deki adalara yönelik bir diğer sınıflama da Osmanlı coğrafya eserlerinde bulunmaktadır. 18. yüzyıl Osmanlı coğrafyacılarının eserlerinde Ege adaları, Avrupa ve Asya adaları olarak ikiye ayrılmaktaydı. Buna göre, Boğazönü ve Saruhan adalarının olduğu kısım Asya adaları, Kuzey Sporad ve Kiklad adalarının olduğu kısım Avrupa adaları olarak adlandırılmaktaydı.³⁵

1.3.1.2. Kıyılar

Adalar Denizi'ni çevreleyen kıyılar, doğuda Anadolu'nun batı sahilleri ile Gelibolu yarımadası kıyıları, kuzeyde ve batıda Yunan ana karası kıyılarını kapsamaktadır. Kıyıların coğrafi yapısı Akdeniz ve Karadeniz'e benzememektedir. İç bölgelerde dağların doğu-batı doğrultusundaki uzantısı kıyılardaki girinti ve çıkıntıyı artırmıştır. Bunun sonucu olarak Akdeniz ve Karadeniz'de görülen "boyuna yapılı" kıyı tipinin tersine burada "enine yapılı" kıyı tipi hâkimdir. Ancak İzmir Körfezi önünde yer alan Karaburun Yarımadası gibi bazı yerlerinde boyuna yapılar da görülmektedir.³⁶

Dağların uzanış şeklinin yanı sıra bazı yerlerde daha düz bazı yerlerde kıvrımlı kıyıların olması, kıyı çizgisinin deniz ya da kara içine doğru yer değiştirmesine, deniz kıyısını oluşturan arazinin dayanıklılığına ve akarsulardan tarafından taşınan

³³ gös.yer.

³⁴ Bostan, Kurumahmut, **a.g.e.**, s. 2-3.

³⁵ Bostan, Kurumahmut, **a.g.e.**, s. 5.

³⁶ Besim Darkot, Metin Tuncel, **Ege Bölgesi Coğrafyası**, İstanbul 1995, s. 12.

alüvyonun miktarına bağlıdır. Ayrıca kıyılarda meydana gelen alçalma ve yükselmeler de kıyı şeklinde etkili olmakta, deniz alçalması kıyı çizgisini sadeleştirmektedir.³⁷

Girinti ve çıkıntının fazla olduğu, pek çok koy ve körfeze sahip, sığ olmayan kıyılarla çevrili bu deniz denizcilere seyrüseferlerini kolaylaştırıcı imkânlar sunmaktaydı. Girintili çıkıntılı kıyılar denizciler için korunaklı alanlar oluşturmaktaydı. Havanın deniz yolculuğunu güçleştirdiği zamanlarda gemicilerin sığınabileceği pek çok koy ve körfez vardı. Ayrıca, kıyı derinliğinin fazla olması gemilerin kıyıya yakın bir şekilde yol alabilmesini ve kötü havalarda daha güvenli bir seyir gerçekleştirebilmesini sağlıyordu.

1.3.2. Biyolojik Şartlar ve Doğal Kaynaklar

Ege Denizi'ndeki yerleşim yerleri, tarih boyunca ziraata elverişli toprakların azlığı nedeniyle kısıtlı bir tarımsal üretimin gerçekleştiği, daha ziyade dışarıya bağımlı bir ekonomik yapıya sahip olmuştur. Osmanlı Devleti tarım toprakları üzerine mali düzenleme yaparken adaları *sengistan* olarak yani taşlık ve tarıma elverişsiz şeklinde tarif etmiş ve buralara bazı vergi muafiyetleri tanımıştır.³⁸

Tarımsal alanın yanı sıra, deniz de biyolojik çeşitlilik bakımından yetersiz bir durumdadır. Akdeniz, ilkçağlardan itibaren balıkçılıkla uğraşanlara deniz ürünleri sağlasa da denizde balık bol değildir.³⁹ Deniz suyunun fosfat, nitrat ve nitrit açısından fakir oluşu balık varlığındaki azlığın temel sebebidir.⁴⁰ Kıyı sularının derinliği de deniz canlılarını hızla gelişip çoğalmaları için gerekli sığ alanlardan yoksun bırakmaktadır.⁴¹ Bununla beraber Ege Denizi'nin her yerinde durum aynı değildir. Meriç, Gediz, Bakırçay, Büyük Menderes, Küçük Menderes gibi büyük akarsuların döküldüğü alanlarda planktonların gelişmesini sağlayan besleyici mineraller daha fazla

³⁷ Darkot, Tuncel, **a.g.e.**, s. 13.

³⁸ Feridun Emecen, "Ege Adaları'nda Mali Yapı", **Ege Adaları'nın İdari, Mali ve Sosyal Yapısı**, ed. İ. Bostan, Ankara 2003, s. 57.

³⁹ Fernand Braudel, "Deniz", **Akdeniz: Mekan, Tarih, İnsanlar ve Miras**, ed. F. Braudel, çev. N. Erkurt, A. Derman, İstanbul 2018, s. 35.

⁴⁰ Erinc, Yücel, **a.g.e.**, s. 26.

⁴¹ Braudel, **Akdeniz: Mekân, Tarih, İnsanlar ve Miras**, s. 35.

bulunmaktadır. Dolayısıyla bu bölgelerde balıkçılık daha fazla gelişmiştir. Ege'ye besin tuzu ve plankton açısından daha zengin olan Karadeniz ve Marmara Denizi sularının sokulması da Kuzey Ege sularının Güney Ege sularına nazaran verimliliğinin daha fazla olmasını sağlamıştır. Hatta Güney Ege balık açısından dünyanın en fakir yerlerindendir. Denizin bu kısmı daha çok dip balıkları, sünger ve kabuklu canlıların gelişimi için elverişlidir.⁴²

Özetle, Ege Denizi doğal kaynaklar açısından bölge halkına yeterli besin sağlayacak üretim ve verimliliğe sahip değildi. Doğal kaynakların bölge halkını beslemekte yetersiz kalması, onları geçimlerini dışarıdan sağlamak zorunda bırakmıştı. Bu durum ise adalar ile kıyıları birbirine bağımlı hale getirmişti. Böylelikle adalar ve kıyılar arasında deniz yolunun kullanımı ve ticarî ürün nakli artmıştı. Nitekim deniz, bir besin kaynağı olmasının yanı sıra bir taşıma alanıydı.

1.4. Ege Denizi'nde Deniz Seyrinin İçerdiği Koşullar

Özellikle yelkenli gemilerin denizde hareketini sağlayan rüzgârların denizciler tarafından bilinmesi ve limanlara göre rotaların belirlenmesi gerekir. Bu bilinen ve haritalarda yer bulan bilgilerin yanı sıra deniz seyrini tehlikeye sokan en önemli unsur korsanlardır.

1.4.1. Rüzgârlar

Denizin coğrafi ve meteorolojik etmenleri deniz yolculuğu, gemi tasarımı ve rotaların seçimini oldukça fazla etkilemiştir. Akıntılar, hâkim rüzgârlar ve kıyıların özellikleri deniz seferleri üzerinde daima güçlü bir etki oluşturmuştur.⁴³ Özellikle rüzgârın gücü ve yönü deniz yolcularını ve seyir rotalarını şekillendirmiştir. Rüzgârın

⁴² Erinc, Yücel, **a.g.e.**, s. 26-27.

⁴³ John H. Pryor, **Akdeniz'de Coğrafya Teknoloji ve Savaş: Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler**, çev. Füsun Tayanç, Tunç Tayanç, İstanbul 2004, s. 29.

tehlikeli olabileceği yerler dikkate alınarak deniz rotaları belirlenmiş, rüzgâr yönüne bağlı olarak kolay ulaşılabilen yerler en sık ziyaret edilen durakları oluşturmuştur.⁴⁴

Akdeniz’de yaz döneminde açık bir gökyüzü, ılımlı rüzgârlar, sakin bir deniz söz konusudur. Bazı kısımlarında sert rüzgârlar büyük dalgalar meydana getirirse de deniz seferlerini tehlikeli kılan dalgalar bu denizde pek görülmemiştir.⁴⁵ Hava koşullarını belirleyen en önemli etkiyi dört büyük basınç sistemi yapmaktadır. Bunlar Atlas Okyanusu astropikal ve Moğol yüksek basınç sistemleri ile Kuzey Atlas Okyanusu kutup-altı ve Hint-İran muson alçak basınç sistemleridir.⁴⁶ Bu basınç sistemleri deniz suyu ile denizi çevreleyen dağların yamaçlarındaki soğukla etkileşim içine girerek karmaşık, değişken ve farklı hava sistemleri ortaya çıkarmaktadır. Kışın denizin doğu havzasında havayı belirleyen Moğol yüksek basınç sistemi, yazın ise Hint-İran alçak basınç sistemidir. Hava akımının bu basınç sistemleri etrafındaki hareketi Doğu Akdeniz’de, hâkim rüzgâr yönünü belirlemektedir.⁴⁷

Akdeniz’in bir bölümünü oluşturan Ege’de, hâkim rüzgârlar yazın ve kışın kuzeyden esmektedir. Basınç alanları kışın Ege’nin kuzeyinde bora rüzgârlarını ortaya çıkarır ve kışın rüzgâr şiddeti genellikle daha fazladır. Yazın ise Ege Denizi, Mayıs’tan Eylül’e kadar “etezyen” rüzgârlarının etkisi altına girmektedir.⁴⁸ Akdeniz’de yaz boyu düzenli olarak esen rüzgârların hâkim olduğu tek alan burasıdır ve Akdeniz’in diğer yerlerine göre daha istikrarlı bir hava söz konusudur. “Meltem” rüzgârı olarak da bilinen etezyen rüzgârları Ege’nin kuzeyinden aşağıya doğru, Girit’in güney tarafından İskenderiye’ye kadar esmektedir. Ege’nin kuzeyinden güneyine yapılan yolculuklarda gemilere elverişli bir pupa rüzgârı sağlamaktadır.⁴⁹ Ancak çoğu zaman elverişli koşullar sunan bu yaz rüzgârlarının şiddeti bazı adaların rüzgâra bakan kısımlarında ciddi boyutlara ulaşabilmekte ve küçük gemiler için deniz seyrinde tehlike oluşturabilmektedir.⁵⁰ Deniz seyri sırasında da büyüklü küçüklü ada ve

⁴⁴ William M. Murray, “Do Modern Winds Equal Ancient Winds?”, **Mediterranean Historical Review**, II, London 1987, s. 139.

⁴⁵ Pryor, **a.g.e.**, s. 29.

⁴⁶ Pryor, **a.g.e.**, s. 31.

⁴⁷ Pryor, **a.g.e.**, s. 33-35.

⁴⁸ Erinç, Yücel, **a.g.e.**, s. 21.

⁴⁹ Ernle Bradford, **Akdeniz [bir denizin portresi]**, çev. Ahmet Fethi, İstanbul 2004, s. 24-25.

⁵⁰ Erinç, Yücel, **a.g.e.**, s. 21-22.

kayaların çokluğu sebebiyle şiddetli rüzgârlardan dolayı gemiler sürüklenip karaya oturabilmekte ya da bir kayaya çarpıp bataabilmektedir.⁵¹ Bununla ilgili olarak Ernle Bradford Akdeniz'in her parçasının karakterini tanımlarken Ege için "Güvenilir fakat tutku nöbetlerine yakalanır." ifadesini kullanmaktadır.⁵²

Deniz yolculuklarında rüzgâr yönünün olumlu ve olumsuz etkilerinden en çok etkilenen rüzgâr gücüyle hareket eden yelkenli gemiler olmuştur. Rüzgâra karşı ve rüzgârı arkadan alarak yapılan yolculuklar arasında bu etkiye bağlı olarak belirli bir süre farkı oluşmaktadır. Ege Denizi'nde hatta Akdeniz'in tamamında kuzeyden esen rüzgârlar kuzeyden güneye yapılan yolculukları kolaylaştırmakta ve hızlandırmaktadır. Bu sebeple, İstanbul'dan adalara yönelik yapılan yolculuklar daha kısa sürerken, adalardan İstanbul'a yapılan yolculuklar daha uzun sürmektedir. Ege Denizi'nde gidip gelen ticaret gemilerinin yolculuklarına dair kayıtlar bunu gösterir niteliktedir. 15. yüzyıla ait bir kayıta belirtildiğine göre, Sakız Adası'ndan İstanbul'a giden Ceneviz ticaret gemisi yolculuğunu yirmi günde tamamlarken aynı yolu dönüşte üç günde tamamlamıştır.⁵³

Manyetik pusuladan önce rüzgârlar denizcilere yön bulma konusunda da yardımcı olmuştur. Güneşin doğuşu ve batışı ile yön saptanması dışında gündüz denizcilerin yön duygusunu sağlayan tek şey rüzgârlar olmuştur. Örneğin, Paros'tan Naksos'a gitmek isteyen bir denizci rüzgârın geminin iskele tarafında olması gerektiğini bilir. Çünkü Naksos Paros'un doğusunda yer almaktadır. Bu sebeple, yaz boyunca düzenli esen bir rüzgârın hâkim olduğu Ege adalarında bir adanın yerini belirlemek daha kolay olmuştur.⁵⁴

1.4.2. Rotalar

⁵¹ Hans Jacob Breüning, **Breüning Seyahatnamesi (Doğu Ülkelerine Yolculuk; İstanbul 1579)**, çev. S. Türkis Noyan, İstanbul 2020, s. 78.

⁵² Bradford, **a.g.e.**, s. 26.

⁵³ Pryor, **a.g.e.**, s. 65.

⁵⁴ Bradford, **a.g.e.**, s. 69.

14. yüzyıla kadar gemilerin teknolojik sınırlılığı, coğrafi ve meteorolojik etmenler denizde seyreden gemileri belirli rotaları takip etmeye zorlamıştır.⁵⁵ Kıyı, iyi bir yol gösterici olmuş ve denizciler uzun zaman çekingen davranıp sadece kısa mesafeler arasında yolculuk yapmışlardır.⁵⁶ Ege'nin pek çok adayı içinde bulunduran yapısı da bu durumda etkili olmuştur. Birbirine yakın ada ve kıyılar denizcilerin karadan fazla uzaklaşmasına imkân tanımamış ve bu kıyı denizciliği uzun bir süre denizciler için yeterli olmuştur. Çünkü kıyılar seyir sırasında iyi bir pusula, aniden gelen şiddetli rüzgâr ya da fırtına için bir sığınak, korsanlara karşı da bir kaçış yeri olmuştur.⁵⁷ Kıyıları takip ederek, adadan adaya geçerek ana yolların takip edilmesi özel şahıslara ait küçük gemilerin seferlerinde daha fazla görülmüştür.⁵⁸ 14 ve 15. yüzyıllarda yeni gemi tiplerinin ortaya çıkması ve seyir tekniklerindeki yenilik ve gelişmeler gemicilerin kıyıda takip ettikleri belirli rotaların dışına çıkabilmelerini sağlamıştır. Pusula ve ayrıntılı deniz haritaları ile seyir kılavuzlarının kullanımı karayı görmeden yol almayı daha kolay hale getirmiştir.⁵⁹ Kıyı denizciliğinin zamanla gelişip olanakları büyütmesi deniz taşımacılığının temelini oluşturmuştur.⁶⁰

Ege'den İstanbul'a giden gemicilerin kullandıkları rotalar genel itibariyle üçe ayrılmaktadır. İlki Balkanların doğu kıyısını izleyen, ikincisi Anadolu'nun batı kıyılarını izleyen, üçüncüsü de Kiklad Adaları ve Sakız Adası üzerinden geçen rotadır. Bu üç rota da Çanakkale Boğazı'na girmek için Midilli'nin kuzeyinde birleşmektedir. Çanakkale Boğazı'nda ters akıntılar ve kuzeyden esen rüzgârlar boğazı geçmeyi zorlaştırdığı için gemiciler akıntıya karşı gidebilmek için rüzgârın güneyden ya da batıdan esmesini beklemek zorunda kalmıştır. Bu süreçte Bozcaada onlar için iyi bir durak oluşturmuştur. Ayrıca yine boğazdaki ters akıntılar nedeniyle günlerce beklemek zorunda kalan gemiciler için burada en iyi su kaynaklarının bulunduğu Gelibolu limanı da önem kazanmıştır. Ege'nin bu ana rotaları bazı yerlerde birbirini kesiyor, denizin daraldığı bazı kesimlerde de iç içe geçiyordu. Özellikle yılın deniz

⁵⁵ Pryor, **a.g.e.**, s. 51.

⁵⁶ Braudel, **Akdeniz: Mekân, Tarih, İnsanlar ve Miras**, s. 40.

⁵⁷ Braudel, **Akdeniz ve Akdeniz Dünyası**, s. 177.

⁵⁸ Pryor, **a.g.e.**, s. 68.

⁵⁹ Pryor, **a.g.e.**, s. 66.

⁶⁰ Braudel, **Akdeniz: Mekân, Tarih, İnsanlar ve Miras**, s. 40.

yolculuğuna en uygun dönemlerinde bazı noktalar gemilerle doluyor ve korsanların başlıca av alanlarını oluşturuyordu.⁶¹

1.4.3. Korsanlar

Korsanlık tabirinin akla ilk getirdiği tanım, denizlerde gemilere saldıran, ele geçirdiği gemileri yağmalayan deniz haydutluğudur. Ancak bu tanımlama korsanlığın yalnızca bir yönünü açıklamaktadır. Osmanlı Devleti'nde bunun tam tersi olarak devletin izni dâhilinde yapılan el koyma eylemi de yine korsanlık tabiriyle ifade edilmiştir.⁶² Bu kişilerden daha ziyade levent ya da gönüllü levent olarak bahsedilmiş, yasa dışı faaliyette bulunanlar haramî levent olarak adlandırılıp cezalandırılmıştır.⁶³ Burada değineceğimiz korsanlığın yasa dışı olarak gerçekleştirilen, deniz haydutluğunu ifade eden yönüdür.

Ege adaları Akdeniz'de korsanların en fazla bulunduğu yerlerden olmuştur. Hatta bazı adalar Osmanlı belgelerinde “korsan yatağı” olarak zikredilmiştir.⁶⁴ Korsanların faaliyet alanı olarak adaları tercih etmelerinin çeşitli sebepleri vardır. Kıyılara nazaran daha az tehlikeli olan adalar onlar için geceyi geçirebilecekleri ve fırtınalı havalarda korunmak için sığınabilecekleri bir liman sağlamaktadır. Ayrıca, erzak ve su teminini adalar üzerinden yapmak daha az risklidir. Adalar, korsanların kışı geçirmeleri, gemilerinin bakım ve onarımını yapmaları için de uygundur.⁶⁵ Bunların dışında, tüccar gemilerine saldırmak üzere gizlenmek, gemileri alıkoymak, ganimetleri bölmek, satmak, fidye talep edilecek rehineleri saklamak için de elverişlidir.⁶⁶

⁶¹ Pryor, **a.g.e.**, s. 105-106.

⁶² Şenay Özdemir, **Akdeniz Hâkimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789)**, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2004, s. 59.

⁶³ İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz (Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler)**, İstanbul 2010, s. 12.

⁶⁴ Nebi Bozkurt, “Korsan”, **DİA**, c. 26, Ankara 2002, s. 211.

⁶⁵ Louis Sicking, “Islands, Pirates, Privateers and the Ottoman Empire in the Early Modern Mediterranean”, **Seapower, Technology and Trade: Studies in Turkish Maritime History**, Ed: D. Couto, F. Günergun, M. Pia Pedani, Piri Reis University Publications, İstanbul 2014, s. 242.

⁶⁶ Sicking, **a.g.m.**, s. 243.

Ege Denizi'nde faaliyet gösteren denizciler hem coğrafi şartlar hem de teknik koşullardan ötürü hep aynı güzergâhları kullanmak durumunda kalmıştır. Bu güzergâhlar korsanlar için pusu noktaları oluşturmuş ve korsanlık faaliyetlerini kolaylaştırmıştır.⁶⁷ Korsanlık faaliyetlerinin artması sonucu deniz nakliyesinin güvenli bir şekilde gerçekleşmesi zorlaşmıştır. Ege ada ve kıyılarında faaliyet gösteren korsanların İstanbul'a mal getirip götüren gemilere saldırması mal akışını kesintiye uğratiyordu. İstanbul'un ihtiyacı olan malların zamanında teslim edilememesi hem devlet kurumlarının işleyişini aksatıyor hem de devleti maddî zarara uğratiyordu. Buna binaen korsan saldırılarına karşı bazı tedbirler alınmıştır.

Osmanlı Devleti korsanlık faaliyetlerine karşı egemenliği altındaki adaları kapsayan bazı düzenlemeler hazırlamıştır. Örneğin, Limni Adası'nda adalılardan bazılarına muhafız olarak hizmetleri karşılığında bazı malî ayrıcalıklar tanınmıştır. Adanın tüm kıyılarının görülebildiği izleme direklerinde bir görevli bulunması zorunluluğu getirilmiştir. Benzer zorunluluk Rodos ve Kos (İstanköy) adalarında da uygulanmıştır. Ufukta bir gemi görüldüğünde gereken önlemin alınabilmesi için köyden köye bir sinyal gönderilmesi sağlanmıştır.⁶⁸ Ayrıca korsanların bulunduğu bölgelerde kalıcı garnizonlar oluşturulmuş ve korsanları destekleyen yerli halk sert bir biçimde cezalandırılmıştır.⁶⁹

Osmanlı donanmasının bir görevi de denizde savaş olmadığı zamanlarda korsanlık faaliyetlerine engel olmak ve denizin güvenliğini tesis etmek için Akdeniz'de bulunmaktır.⁷⁰ Ancak yazın belirli sayıda gemiyle gerçekleştirilen koruma tedbirleri korsanlarla mücadelede yeterli olmamış ve devlet donanmadan ayrı olarak farklı güvenlik birimleri oluşturmuştur. Ege Denizi'nde güvenliğini sağlamak üzere Derya Beyleri görevlendiriliyordu.⁷¹ Derya Beyleri Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletine bağlı sancakların beyleridir. Savaş zamanlarında gemileriyle donanmaya katılmakla, savaş olmadığı zamanlarda da ticaret gemilerini korsan saldırılarına karşı korumakla

⁶⁷ Nicolas Vatin, **Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar: Doğu Akdeniz'de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık**, İstanbul 2004, s. 73.

⁶⁸ Sicking, **a.g.m.**, s. 244.

⁶⁹ Sicking, **a.g.m.**, s. 245.

⁷⁰ Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, İstanbul 2011, s. 388-400.

⁷¹ Bununla ilgili olarak bkz.: BOA, A. DVNSMHM.d, 141/279, 280, 281.

vazifeliydiler. Bir diğer güvenlik birimi de firkate kullanan reislerinden oluşan “firkateciyan” teşkilatıdır. Firkate reisleri korsanları aramak için kıyılarda devriye geziyor ve yakaladıkları kişilerden istihbarat toplayarak ilgililere iletiyordu.⁷² Hem firkate reislerine hem de Derya Beyleri’ne bu hizmetleri karşılığında salyâne ödenmiştir.⁷³

Devlet korsanlarla mücadelede çeşitli önlemler alsa da hiçbir zaman bunu tam olarak önleyememiş ve korsanlar bu bölgede faaliyetlerini bir şekilde devam ettirmiştir. Özellikle de 18. yüzyıl sonlarından itibaren devlete isyan eden Rumların bölgedeki faaliyetleri artmıştır.⁷⁴ Bu sebeple 18. yüzyıl, Akdeniz’de korsanlığın son dönemi olarak düşünülse de hala adalarda korsanlığın gerçek bir tehdit olarak algılandığı bir dönem olmuştur.⁷⁵

1.4.4. Limanlar

Ege Denizi’ni çevreleyen kıyılar ve deniz yüzeyine dağılmış adalar bazı önemli limanlara sahipti. Osmanlıların bölgeye hâkim olduğu dönemde bu limanlar, deniz vasıtaları aracılığıyla iç bölgelerdeki üretim fazlasının başta İstanbul olmak üzere imparatorluğun çeşitli yerlerine nakledilmesine hizmet ediyordu. Bir bakıma limanlar, art bölgelerinin imparatorluğa açılan kapıları olmuş ve limanlardan yük taşıyan deniz vasıtaları denizin ayırdığı kara parçalarını birleştirici bir görev üstlenmiştir.

Ege Denizi kıyı ve adalarındaki mevcut limanlardan bazılarındaki ticarî hareketlilikte Osmanlı sivil gemilerinin payı büyüktür. Özellikle başkentin ihtiyaçlarının karşılanmasında sivil gemilerle yapılan nakliye kapsamında bazı limanlar ön plana çıkmaktadır. Bunlardan birisi Ege Denizi’nin batısında Therme

⁷² Yusuf Alperen Aydın, “18. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nin Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz’e Yönelik Güvenlik Parametreleri”, *Osmanlı Araştırmaları/The Journal of Ottoman Studies*, sayı: 45, İstanbul 2015, s. 174.

⁷³ Aydın, *a.g.m.*, s. 173.

⁷⁴ Özgür Oral, *17. Yüzyılda Akdeniz’de Osmanlı Korsanlığı*, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004, s. 43.

⁷⁵ Eyal Ginio, “Piracy and Redemption in the Aegean Sea During the First Half of the Eighteenth Century”, *Turcica*, 33 (2001), s. 135.

Körfezi'nin kuzeyinde bulunan Selanik limanıdır.⁷⁶ Burası pek çok geminin demirleyebileceği derin ve güvenli bir limandır.⁷⁷ Şehri çevreleyen kalenin önünde bulunan bu liman üç yüz geminin kalabileceği büyüklüktedir.⁷⁸ Osmanlı döneminde liman ticarî açıdan ayrı bir öneme ulaşmış, bu dönemde Rumeli'deki ticaret hacminin en büyük payını elinde bulundurmıştır.⁷⁹ Geniş ve verimli bir bölgeyle bağlantılı olan Selanik limanı, başkentin ihtiyaçlarının karşılanmasında çeşitli ürünlerin nakline hizmet etmiştir. Zengin bir tarım art bölgesine sahip olması dolayısıyla taşınan ürünler arasında en büyük payı tahıl ürünleri oluşturmuştur. Selanik limanı ile birlikte, yine Ege Denizi'nin batı sahilinde yer alan Golos ve Orfan limanları sivil gemilerle tarımsal ürün naklinin gerçekleştirildiği diğer limanlar olmuştur. Bu limanlardan Orfan, Selanik Sancağı sınırları içerisinde bulunup Drama'nın doğu tarafında, Sidrekapsi'nin⁸⁰ kuzeyinde yer almaktadır.⁸¹ Golos ise günümüzde Volos olarak adlandırılan yer olup Eğriboz Adası'nın kuzeyindeki körfez içerisinde yer almaktadır. Bu üç liman da 18. yüzyılın ilk yarısında gerek İstanbul'un gerekse seferdeki ordu ve donanmanın iâşesinin sağlanmasında yoğun bir deniz trafiğine sahne olmuştur.

18. yüzyılın ilk yarısında sivil gemilerle İstanbul'a yönelik nakliye yapılan önemli limanlardan biri de yine Rumeli kıyılarında bulunan Dedeoğlu ve Selanik arasındaki Kavala limanıdır. Kavala limanı büyük ve geniş bir limandır. Kible, güney ve doğu rüzgârları gemiler için güvenilir bir alan sağlamasa da kuzey, yıldız, batı ve karayel rüzgârları bir tehlike oluşturmamaktadır.⁸² Kavala ve Orfan arasında her ikisine de bir günlük yol mesafesinde Pravişte bulunmaktadır.⁸³ Buradaki maden ocağından çıkarılan madenin nakli pek çok zaman Kavala limanı vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir.

⁷⁶ Machiel Kiel, "Selanik", *DİA*, c. 36, İstanbul 2009, s. 353.

⁷⁷ Evliyâ Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnâmesi*, c. 1, kitap: 8, haz. S. A. Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2011, s. 149.

⁷⁸ Piri Reis, *Kitâb-ı Bahriye*, c. 1, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara 1988, s. 265.

⁷⁹ Selahattin Bayram, *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı 1869-1912*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2017, s. 13.

⁸⁰ Sidrekapsi, Halkidikya'nın kuzeydoğu kısmında yer almaktadır; Mustafa Altunbay, *Osmanlı Döneminde Bir Maden İşletmesinin Tarihi Süreci: Sidrekapsi*, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2010, s. 5.

⁸¹ Evliyâ Çelebi, *Seyahatnâme*, s. 93.

⁸² Evliyâ Çelebi, *Seyahatnâme*, s. 114.

⁸³ Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, s. 116.

Bulundukları konum itibariyle önemli ticaret ağlarının merkezinde yer almaları bazı limanlarda deniz ticaret hacminin daha fazla olmasını sağlamıştır. Ege Denizi'nin batı sahilinde bulunan İzmir limanı bunlardan birisidir. Ancak İzmir limanı her ne kadar 16. yüzyıl başlarından itibaren önemli bir ticaret merkezi olmuş ve uluslararası bir liman haline gelmişse de⁸⁴ İstanbul'a yönelik ticarî ürün naklinde sivil gemilerin etkin olduğu limanlardan biri olmamıştır.

Bölgesel ticarete hizmet eden limanlar art bölgelerindeki üretime bağlı olarak farklı ürünlerin nakline hizmet etmektedir. Selanik gibi hinterlandı geniş olan iskelelerden farklı türde ürünlerin nakli yapılabilirdi. Bu tür limanların yakınlarında ambarlar inşa edilerek daha örgütlü bir yapı oluşturulmaya çalışılmış ve bu limanlar bir nakliye merkezi olacak şekilde düzenlenmiştir. Bazı limanlardan ise tek bir ticarî ürün sağlanıyordu. Örneğin, 18. yüzyılın ilk yarısında Boğaz hisarı limanlarından İstanbul'a sivil gemilerle yalnızca çam odunu nakli yapıldığı tespit edilmiştir.⁸⁵ Boğaz hisarlarından Rumeli tarafında bulunan Kilitbahir'in önü akıntılı ve derindir. Yalnızca kıyıya çok yakın biçimde küçük gemilerin demirlemesine uygundur. Anadolu tarafındaki Kale-i Sultaniye'nin (Çanakkale) ise güzel ve geniş bir limanı bulunmaktadır.⁸⁶

Mora yarımadasının doğu ucunda yer alan Benefşe, Sidrekapsi'ye 3-4 km uzaklıkta yer alan Limbazda,⁸⁷ Çanakkale sınırları içerisindeki Eski İstanbulluk⁸⁸, ve İzmir sınırları içerisindeki Çandarlı limanı⁸⁹ Ege Denizi'nden İstanbul'a yönelik sivil gemilerle nakliye yapıldığı tespit edilen diğer kıyı limanları olmuştur. Bu limanlar daha ziyade hububat, maden ve askerî mühimmat nakli için kullanılmıştır.

Denizi çevreleyen kıyılarda bulunan limanlar dışında bazı adaların limanlarından da sivil gemilerle İstanbul'a nakliye yapıldığı tespit edilmiştir. Bu

⁸⁴ Elana Frangakis-Syrett, **18. Yüzyılda İzmir'de Ticaret (1700-1820)**, çev. Ç. Diken, İzmir 2006, s. 19-20.

⁸⁵ Boğaz hisarı ya da Boğaz hisarları olarak adlandırılan yer Çanakkale Boğazı'ndaki karşılıklı inşa edilmiş dört kaleyi ifade etmektedir. Bunlar Sultan hisarı (Kum kale), Seddülbahir, Kale-i Sultaniye (Çanakkale) ve Kilitbahir'dir; Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 183.

⁸⁶ Piri Reis, **Kitâb-ı Bahriye.**, 205.

⁸⁷ Altunbay, **a.g.t.**, s. 292.

⁸⁸ Tahir Sezen, **Osmanlı Yer Adları (Alfabetik Sırayla)**, Ankara 2006, s. 263.

⁸⁹ Sezen, **a.g.e.**, s. 117.

adalardan birisi Sakız'dır. Ancak Sakız Adası sivil gemilerle yapılan nakliye kapsamında yoğun trafiğe sahne olan limanlardan değildir. 18. yüzyıl başlarında burada bulunan Fransız doğa bilimci Tournefort, limanının çok bakımlı olmadığını ve Cenovalılardan kalma kötü bir dalgakıranın bulunduğunu söyler. Ayrıca girişi oldukça dar olup, deniz yüzeyinin hemen altındaki kayalıklar gemiler için tehlike oluşturmaktadır.⁹⁰ Sakız gibi sivil gemilerle İstanbul'a nakliye yapıldığı tespit edilen ancak yoğun bir trafiğin yaşanmadığı bir başka ada Bozcaada'dır. Bu adanın limanı zaman zaman askerî mühimmat nakli için kullanılmıştır. Sakız'ın kuzeyinde yer alan Midilli Adası ise Sakız ve Bozcaada'nın aksine sivil gemilerle İstanbul'a sıklıkla nakliye yapılan yerlerden olmuştur. Midilli'de birkaç liman bulunmaktadır. Bunlar Kastron, Yero, Kalania ve Sığrı'dır.⁹¹ Bu limanlar zeytinyağı, zift, katran ve reçine nakli için kullanılmıştır. Yunanistan'ın doğu kıyıları karşısında yer alan Eğriboz da aynı şekilde işlek limana sahip adalardandır. Adaya ait iki büyük liman bulunmaktadır. Bunlardan birisi yıldız ve poyraz rüzgârlarına açık bulunduğundan gemilerin kışın yatmasına uygun değildir. Ancak diğer liman 400 parça geminin demirleyebileceği güvenli bir limandır.⁹² Buradaki limanlardan daha ziyade Tersane-i Âmire'deki gemilerin kalafatlanması için gerekli reçine ve katranın nakli gerçekleşmiştir.

Nakliye yapılan adalardan bir diğeri de Ege Denizi'nin güneydoğusunda yer alan Rodos'tur. Burada da iki liman bulunmaktadır. Büyük olanı kare biçimlidir ve poyraz, güneydoğusu ve keşişleme rüzgârları eserken emniyetli değildir. Diğer liman adanın kuzeydoğusunda yer alan kadirga limanıdır. Pek çok kadirga alabilen bu liman iyi durumda olmakla birlikte ağzı, iki kadirganın yan yana geçmesini zorlaştıracak kadar dardır.⁹³ Rodos'ta bulunan bu limanlardan İstanbul'a zift ve katran nakli yapılmıştır.

⁹⁰ Joseph De Tournefort, **Tournefort Seyahatnamesi**, c. 1, ed. Stefanos Yerasimos, çev. Ali Berktaş, İstanbul 2013, s. 244.

⁹¹ Tournefort, **a.g.e.**, s. 251.

⁹² Evliyâ Çelebi, **Seyahatnâme**, s.240.

⁹³ Jean Thèvenot, **Thèvenot Seyahatnamesi**, ed. Stefanos Yerasimos, çev. Ali Berktaş, İstanbul 2014, s. 158-159.

İKİNCİ BÖLÜM

EGE DENİZİ'NDEN İSTANBUL'A YÖNELİK SİVİL DENİZ TAŞIMACILIĞI

Osmanlı Devleti, özellikle İstanbul'da bulunan çeşitli kurumlardaki hizmetlerin yerine getirilmesini bölgeler arası oluşturduğu nakliye ağlarıyla gerçekleştiriyordu. Hem Akdeniz'e hem de Karadeniz'e kıyısı olan bir devlet olması nakliyede deniz yolunu sıklıkla kullanabilmesine imkân sağlıyordu. Mirî hizmetler için deniz nakliyesinde donanma gemileri ile birlikte sivil gemiler de kullanılıyordu. Devlet hizmetinde sivil gemilerin en fazla kullanıldığı alan sefer sırasında savaş mahalline asker, cephane ya da erzak taşınması olmuştur. Sefer zamanlarında ordunun ikmalî için imparatorluğun savaş mahalline uzak yerleri de nakliye ağına dâhil ediliyor ve nakliye için çok daha fazla gemiye ihtiyaç duyuluyordu.¹

Sivil gemiler savaş zamanları dışında da devlet hizmetinde çalışıyorlardı. Doğal kaynaklarının yetersizliği ve bölgesel üretimin mevcut ihtiyacı karşılayamaması sebebiyle kıtlık yaşanan çeşitli bölgelere zahire taşınmasında devlet bu gemileri kullanabiliyordu.² Ayrıca esir³ ve sürgün⁴ nakli de yine sivil gemilerle gerçekleştirilebiliyordu. Bunların dışında sivil gemilerin belki de en önemli hizmetlerinden biri başkent İstanbul'un başta gıda maddeleri olmak üzere ihtiyaç

¹ Mora Seferi'nde büyük miktarlara ulaşan hububat ve mühimmatın sevk edilmesinde donanma gemilerinin yetersiz kalması sebebiyle sivil gemilerden de yararlanılmıştır. Hatta acil ihtiyaç olması durumunda gemi sahiplerinin rızaları dikkate alınmaksızın tüccara ait her çeşit geminin sefer hizmeti için kiralanması emredilmiştir (Mehmet Yaşar Ertaş, **Sultanın Ordusu: 1715 Mora Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik**, İstanbul, 2018, s. 111).

² 978/1571 tarihli Tekeili beyi ve kadılarına gönderilen hükümde, Rodos Adası'nda zahire sıkıntısı çekildiği için çeşitli yerlerden tedarik edilen zahirenin tüccar gemisi kiralanarak gönderilmesi emredilmiştir; **12 Numaralı Mühimme Defteri –Özet, Transkripsiyon ve İndeks 1-**, B.D.A.G.M.Y., no: 37, Ankara 1999, h. 237.

³ 1105/1694 tarihli Gelibolu ve Malkara naibleri ile diğer görevlilere yazılan hükme göre, navlunla tutulan sefinelerin firar eden bazı esirleri Gelibolu'dan İstanbul'a nakletmeleri emredilmiştir; **103 Numaralı Mühimme Defteri**, haz. İ. Gök, E. Kırca, Çamlıca Basım Yayım, İstanbul 2016, h. 366.

⁴ 1105/1694 tarihli iki tezkire kaydında navlunla tutulan gemilerin sürgünleri naklettiği kaydedilmiştir. Buna göre, Gelibolu'dan Limni Adası'na yapılacak sefer için 31 kuruş navlunla Elhac İbrahim Reis'in kayığı kiralanmıştır: BOA, AE. II. Ahmed, 609. Gelibolu'dan Bozcaada'ya yapılacak sefer için ise navlun olarak 10 kuruş bedel ile Osman Reis'in kayığı kiralanmıştır. BOA, AE. II. Ahmed, 604.

duyduğu her türden malzemenin naklini yapmalarıydı. İstanbul'un en önemli tedarik alanlarını da Tophâne-i Âmire, Tersane-i Âmire gibi devlet kurumları oluştuyordu. Devletin kiraladığı gemiler, imparatorluğun başkente uzak üretim bölgelerinin ürünlerini bu kurumlarla buluşturmak gibi önemli bir işlevi yerine getiriyordu.

2.1. Sivil Gemiler ile Deniz Nakliyesi

İstanbul, Karadeniz ve Akdeniz ile Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan kara ve deniz yollarının kesişme noktasında bulunduğu için tarihin ilk dönemlerinden itibaren önemli bir liman ve nakliye merkezi haline gelmiştir.⁵

Kara yolu ile nakliyatın güç ve pahalı olması nedeniyle İstanbul'a pek çok ürünün nakli deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir. Buna bağlı olarak malzeme temin edilen üretim bölgeleri de deniz nakliyesine uygun yerler olarak belirlenmiştir. Üretim bölgelerinden temin edilen ürünün iskelelere taşınması, gemiye yüklenmesi ve İstanbul'a gönderilip ilgili yerlere teslim edilmesi şüphesiz ki sistemli bir organizasyonu gerektirmekteydi. Bu sebeple İstanbul merkezli geniş bir deniz nakliyesi ağı oluşturulmuş, başkente ürün naklinin düzenli ve sorunsuz şekilde işlemesi için işi organize edecek teşkilatlar kurulmuştur.

Sivil gemilerle gerçekleştirilecek nakliye işi gemiciler teşkilatının idaresinde yürütölmekteydi. Evliya Çelebi gemiciler teşkilatının Akdeniz ve Karadeniz gemicileri olarak ikiye ayrıldığını, Karadeniz gemiciler loncasında 9000 kişi, Akdeniz gemiciler loncasında ise 3000 reis ve toplamda 27.000 kişinin bulunduğunu söyler. Her iki loncanın da en üst âmiri gemiciler kethüdasıdır.⁶ Gemiciler teşkilatı nakliyeyi gerçekleştirecek geminin bulunması, kiralınması ve belirlenen yere gönderilmesi gibi işleri organize ediyordu. Çoğu zaman da bu türden işler gemiciler kethüdası ya da yiğitbaşı tarafından gerçekleştiriliyordu. Yaptıkları iş takip ediliyor, teşkilatta

⁵ İdris Bostan, "İmparatorluğun Liman Kenti: İstanbul ve Deniz Ticaret Ağı", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c. 6, İstanbul 2015, s. 200.

⁶ Wolfgang Müller-Wiener, **Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı**, çev. Erol Özbek, İstanbul 1998, s. 56.

görevli kişiler de sık sık denetleniyordu. Kanuna aykırı davranan ve usulsüzlük yaptığı tespit edilenlerin işine son veriliyordu. Örneğin, 1147/1734 senesinde İstanbul’da gemiciler yiğitbaşı olan Elhâc Süleyman’ın mîrî hizmetler için gemi kiralarken gemi reislerinden rüşvet almak gibi kendi menfaati için usulsüzlük yaptığı tespit edilince, görevinden alınarak yerine eski yiğitbaşı Mehmed Efendi tayin edilmişti.⁷

Gemiciler teşkilatının deniz yoluyla nakliye organizasyonunda önemli bir göreve sahip olduğu açıktır. Teşkilat görevlileri dışında bir malzemenin bulunduğu yerden temin edilip, İstanbul’da gerekli yerlere teslimine kadar geçen süreçte daha pek çok kişi işi ya da işin takibini yapmakla görevlendirilmekteydi. Peki, bu görevliler kimdi, sürecin hangi aşamasında görevlendiriliyordu ve süreç ne şekilde işliyordu?

Mal temininde öncelikle ihtiyaç duyulan ürün tespit edilip, daha sonra ürünün bulunduğu ve getirileceği bölgeler belirlenmekteydi.⁸ Bunun için ilk olarak devletin geçmiş yıllara ait defterlerine bakılıp, daha önce ürünün hangi kazadan ne miktarda temin edildiği tespit edilir, tedarik bölgeleri buna göre belirlenirdi.⁹ Ardından, ürünün getirileceği yerel birim ile yazışmalar gerçekleştirilip, ürünün temin işi özel kişilere ya da memurlara bırakılmaktaydı.¹⁰

Satın alım sürecinde *mübayaacı* olarak da adlandırılan *mübaşirler* görevlendirilmekteydi. Mübaşirlerin bu organizasyondaki temel görevi; devletin talep ettiği malzemenin satın alınması ve iskelede toplanan malzemenin gemiye yüklenip gönderilmesiydi. Kendilerine verilen hükümle bölge üreticisinden öncelikli mal alma hakkı ya da mal alırken kimsenin kendisine müdahalede bulunmamasına yönelik güvence verilmesi gibi çeşitli imtiyazlara sahip olmaktaydılar.¹¹ Her mübaşir belirli bir bölgede görevlendirilmekteydi. Örneğin, 1129/1717 senesinde Orfan’dan alınacak hububatın satın alınıp iskeleye ulaştırılmasında Karakulak Ali Ağa¹², Golos

⁷ BOA, AE. I. Mahmud, 1301.

⁸ Cafer Çiftçi, “Osmanlı Döneminde İstanbul’un İâşesinde Bursa’nın Rolü”, **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Dergisi**, sayı: 16, Ankara 2004, s. 155.

⁹ Arif Kolay, “İstanbul’un İâşesinde Deniz Ulaşımının Önemi”, **VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-Bildiriler Kitabı**, İstanbul 2016, s. 192.

¹⁰ Çiftçi, **a.g.e.**, s. 155.

¹¹ Arif Bilgin, **Osmanlı Saray Mutfağı (1453-1650)**, İstanbul 2004, s. 161.

¹² 4 C. 1131/24 Nisan 1719 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 3924, s. 285.

iskelesinden İstanbul'a gönderilecek hububatın alımı ve gönderiminde Bosnevî Mehmed Ağa¹³ görevlendirilmiştir.

Satın alım işi, mübaşirler tarafından gerçekleştirilmekle birlikte devlet, işin takibini yapması için idarî yöneticileri de görevlendiriyordu. Mesela, Ege'deki çeşitli üretim bölgelerinden tedarik edilecek malzemenin İstanbul'a gönderilmesi işi Kaptan Paşa ve Derya Beyleri'nin sorumluluğuna bırakılmaktaydı. Tedarik işiyle bizzat ilgilenmeleri istenen yerel yöneticiler, mal temin sürecini denetim altında tutarak, hem mübaşirin görevini suiistimal etmesini engellemeye hem de bölgesel üretimin taşradan merkeze sorunsuz bir şekilde ulaştırılmasını sağlamaya çalışıyordu. Mübaşirler dışında devlet kurumlarına alınan malzemelerin tedarikinde kurumun gelir giderlerini temin eden, alım satım işlerine bakan eminler de satın alım işiyle vazifelendirilebiliyordu.¹⁴

Malzeme temin edildikten sonra nakli yapılacak ürün ve miktarı gemiciler teşkilatına bildirilip yüke uygun bir gemi bulunmaya çalışılırdı.¹⁵ Malzemeyi taşıyacak geminin kiralınması ve satın alınan malzemenin gönderilmesi işi daha önce belirtildiği gibi genellikle gemiciler kethüdası ya da yiğitbaşısı tarafından gerçekleştirilmekteydi. Bunun dışında kapan-ı dakik ihtiyarlarının da aynı işle görevlendirildiği oluyordu.¹⁶ Malzemeyi taşıyacak gemi, çoğunlukla malzemenin taşınacağı iskeleden kiralanıyordu. Ancak zaman zaman yakınındaki iskelelerden ya da İstanbul'dan da kiralatabilmekteydi.

Gemiciye ödenecek ücret pazarlıkla belirlenir ve ardından ücret için tezkire hazırlanması gerektiği merkeze bildirilirdi.¹⁷ Kaç adet gemi kiralandığı, hangisine ne miktarda yükleme yapılacağı, gemi reislerinin kimler olduğu gibi hususların da ayrıntılı olarak yazılması istenirdi.¹⁸ Taraflar arasında şartların güvence altına alınması

¹³ 16 M. 1131/9 Aralık 1718 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 3924, s. 163.

¹⁴ 18 L. 1162/1 Ekim 1749 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 2844, s. 122.

¹⁵ Ümran Karadeniz, "XVII-XVIII Yüzyıllarda Karadeniz'de Osmanlı Deniz Taşımacılığı", **Asos Journal: The Journal of Academic Social Science**, sayı: 57, 2017, s. 469.

¹⁶ 11 S. 1157/26 Mart 1744 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 10345, s. 4.

¹⁷ Karadeniz, **a.g.m.**, s. 469.

¹⁸ **12 Numaralı Mühimme Defteri –Özet, Transkripsiyon ve İndeks 1-**, B.D.A.G.M.Y., no: 33, Ankara 1996, h. 246.

için taahhüt edilen hususlar kadı tarafından kayda geçirilir ve bir hüccet yazılırdı.¹⁹ Gemicinin eline de ne miktarda malzeme taşıdığı, ne gün yola çıktığı gibi bilgilerin kaydedildiği mühürlü bir temessük verilirdi.²⁰ Bunlar tamamlandıktan sonra merkezden gemi güzergâhındaki ilgili yerlere, gemiye geçiş izni verilmesi ve gemiciye müdahale edilmemesi yönünde emirler gönderilirdi.²¹

İstanbul'a gelen ürünler türüne göre farklı iskelelerde indiriliyordu. Örneğin, tahıl ürünleri Unkapanı, kereste ise Odunkapı iskelesine indiriliyordu.²² Limanlar arasında en yoğun trafik Eminönü iskelesindeydi. İstanbul'a gelen ve İstanbul'dan giden çoğu ürün burada boşaltılıyor ve yükleniyordu.²³ Haliç'in güney tarafında, Sarayburnu'ndan Balat'a kadar uzanan sahil boyu ise Osmanlı tebaası gemiciler tarafından sıklıkla kullanılıyordu. Ülke içi deniz taşımacılığının en yoğun şekilde gerçekleştiği bu iskelelere üretim bölgelerinden her türden ürün getiriliyordu. Karadeniz ve Akdeniz'den gelen gemiler mallarını burada boşaltıyordu.²⁴

İstanbul'a getirilen ve iskeleye indirilen yükler genellikle nakliyenin yapılacağı kurumda görevli kişiler tarafından teslim alınıyordu. Örneğin, Tersane-i Âmire için temin edilen malzeme Tersane Emmini, Tophâne-i Âmire için temin edilen malzeme topçubaşı tarafından teslim alınıyordu. Ancak zaman zaman Gümrük Emmini gibi başka kişiler de malzemenin teslim alınmasında görevlendirilebiliyordu.²⁵ Malzeme teslim alındıktan sonra gemiciye ücretinin ödenmesi ve malzemelerin gerekli yerlere nakliyle taşıma işi son buluyordu.

¹⁹ Karadeniz, **a.g.m.**, s. 469.

²⁰ **7 Numaralı Mühimme Defteri –Özet, Transkripsiyon ve İndeks 3-**, B.D.A.G.M.Y., no: 37, Ankara 1999, h. 2533.

²¹ **6 Numaralı Mühimme Defteri –Özet, Transkripsiyon ve İndeks 1-**, B.D.A.G.M.Y., no: 28, Ankara 1995, h. 364,407.

²² Müller-Wiener, **a.g.e.**, s. 58.

²³ Sadık Müfit Bilge, "15-18. Yüzyıllarda İstanbul ve Kafkasya İskeleleri Arasında Deniz Ticareti: Tacirler, Gemiciler, Köylüler", **Osmanlı İstanbulu III**, ed. Feridun Emecen, Emrah Safa Gürkan, İstanbul 2015, s. 67.

²⁴ Necmettin Aygün, "XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı", **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Dergisi**, sayı: 23, Ankara (2008-2010), s. 57.

²⁵ BOA, İE. Maliye, 1494; 1085/1674'de Selanik'ten İstanbul'a getirilen hububatı Gümrük Emmini Hüseyin Ağa teslim almıştır.

Sivil gemilerle yapılacak nakliye de gemi sahibine hizmeti karşılığında navlun adı verilen bir ücret ödeniyordu.²⁶ Ödenen navlun ve nakliye de dair diğ er hususlar kayıt altına alınıyordu. Navlun ödemeleri her sene düzenli olarak **Kuyûd-ı Mühimmat Defterleri**'ne de kaydedilmiştir. Defterlerdeki bu kayıtlar kısa siyakat öbeklerinden oluş an hazine tezkireleri şeklindedir. Bunlar yapılan nakliye ile ilgili temel hususları iç ermektedir. Bu kayıtlardan sivil gemilerle yapılan nakliye organizasyonunun iş leyiş ine ve iç eriğ ine dair bilgiler edinebilmek mümkündür.

Çalışmanın bu bölümünde, 18. yüzyılın ilk yarısında Ege Denizi'nden İstanbul'daki devlet kurumlarına sivil gemilerle yapılan deniz taşımacılığ ı, **Kuyud-ı Mühimmat Defterleri**'ndeki kayıtlardan oluşturulan envanter doğ rultusunda ele alınacaktır. 1700-1750 yılları arasını kapsayan 87 defterde, bahsedilen güzergâhlar arasında gerçekleş miş 554 nakliye kaydı tespit edilmiştir. Elbette ki bahsedilen defterler, belirtilen zaman dilimindeki tüm nakliye kayıtlarını iç ermemektedir. Ancak hemen her sene iç in tutulmuş bu defterler bize, konuya dair anlamlı bir bilgi bütünü sunmaktadır. Tespit edilen 554 sefer kaydı da konunun daha iyi anlaş ılmasına imkân tanımaktadır.

Tespit edilen kayıtlar doğ rultusunda gemi sahibi ve gemi reisleri, sivil gemilerle yapılan nakliye de ne tür malzemelerin nakledildiğ i, neden bazı malzemelerin naklinde sivil gemilerin daha fazla kullanıld ığ ı, kimlerin nakliye organizasyonuna dâhil edildiğ i, ödenen navlun miktarı ile ödeme usulleri gibi hususlar değ erlendirilecektir. Bu hususlar, dönemin siyasî ve iktisadî şartlarıyla değ erlendirilip, bu şartların ÷lke iç i deniz taşımacılığ ı üzerine etkilerinden bahsedilecektir.

²⁶ Sivil gemiler çeş itli hizmetlerde kullanılmak üzere navlun karş ılığ ı kiralanabildiğ i gibi donanma iç in satın alınanlar da oluyordu. Satın alınanlar genellikle vefat eden tüccara ait gemilerdir. Örneğ in, 1166/1753'te Mısır tüccarından İplikçizade Hacı Abdurrahman'ın kalyonu, 1172/1759'da Beyşehirli Hacı Ali'ye ait kalyon baş ta kereste olmak üzere diğ er nakliye iş lerinde kullanılmak üzere satın alınan tüccar gemilerindendir; Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s.131-133. Ayrıca vefat eden gemi sahibi tüccarın devlete borcu olması durumunda gemisine el konulabiliyordu. 1151/1738'de Selanik iskelesinde üç direkli bir gemi inşa ettiren tüccar kaptanlarından Seyyid Ramazan'ın vefat etmesi üzerine devlete olan borcuna karş ılık gemisine el konulmuştur. Henüz inş ası tamamlanmamış olan geminin Gümrük Emni tarafından inş asının tamamlanıp İstanbul'a gönderilmesi emredilmiştir; BOA, Cevdet-Bahriye, 3294.

2.2. Navlun (Nakliye Ücreti)

İtalyanca *naulo* kelimesinden türeyen navlun, geminin kiralama bedelini ifade etmektedir.²⁷ Nakliye için kiralanan gemilere belirli bir ücret ödenir, gemiciler aldıkları navlunla sefer masraflarını karşılayıp, belirli bir kâr elde ederdi. Ödenecek navlun ve nakliyeye dair belirlenen şartlar bölge mahkemesinde tescil ettirilirdi.²⁸ Ayrıca gemiciye yapılan ödeme sonunda yine aynı şartlar maliye kalemi tarafından defterlere kaydedilirdi. Navlun kayıtları; taşımayı yapacak reisin adı, taşınacak malzemenin cins ve miktarı, taşımanın nereden nereye gerçekleştirileceği, ödenen taşıma ücreti gibi bilgileri ihtiva etmektedir. Hemen her navlun sözleşmesinde yer alan bu bilgiler dışında bazılarında, taşımayı yapacak gemi/gemilerin türü ve sayısı, gemiyi tedarik eden ve taşınan malzemeyi teslim alanların isimleri, gönderilme ve teslim tarihleri, taşınacak malzemenin satın alımı ile görevlendirilenlere dair bilgiler de yer almaktadır.

Donanma gemileri ile yapılan nakliyeden farklı olarak sivil gemilerle nakliye yapıldığında navlun ödemesi yapılması devlet için ek bir maliyet oluşturmaktaydı. Dolayısıyla devlet nakliyede sivil gemilerden de yararlanmakla birlikte navlun ödemesinin daha pahalı olacağı durumlarda öncelikli olarak donanma gemilerini kullanmayı tercih edebiliyordu. Örneğin, 1194/1780 tarihli bir belgede, Selanik ve Golos'tan getirilecek hububatın Mısır'dan gelen mîrî kalyonlarla İstanbul'a getirilmesinin tüccar gemilerine ödenecek navlundan daha ucuz olacağı kaydedilmiştir.²⁹ Daha acil durumlarda ise maliyetine bakılmaksızın malzemenin getirileceği iskelede ne kadar gemi varsa kiralınması istenirdi. 972/1565 tarihli Kefe Beyi'ne gönderilen bir hükümde, Tersane'de inşa olunacak gemiler için gerekli keresteye acilen ihtiyaç duyulduğu ve keresteyi taşıyacak ne kadar tüccar gemisi bulunabilirse hepsinin navlunla tutulması emri yer almaktadır.³⁰ Aynı hükümde

²⁷ Süleyman Nutkî, **Kâmus-i Bahri**, Haz: Mustafa Pultar, İstanbul 2011, s. 213.

²⁸ Kerim İlker Bulunur, "16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İşkerçe Sözleşmeleri", **History Studies International Journal of History**, c. 6, sayı: 3, Samsun 2014, s. 92.

²⁹ BOA, Cevdet-Bahriye, 7437 (17 N. 1194/16 Eylül 1780).

³⁰ **6 Numaralı Mühimme Defteri –Özet, Transkripsiyon ve İndeks 1-**, B.D.A.G.M.Y., no: 28, Ankara 1995, h. 1289.

Tersane'deki tüm gemilerin donanma ile gittiği ve malzemeyi taşıyacak boşta donanma gemisinin bulunmadığı da belirtilmiştir. Boşta donanma gemisinin bulunmaması sivil gemilerin kullanılmasını mecburî hale getirmiştir. Ancak devlet, sivil gemileri yalnızca nakliye yapacak yeterli sayıda donanma gemisi bulamadığı durumlarda kullanmıyordu. Bu konuya yaklaşımında gemicilerin talep ettiği navlunun miktarı da önem arz etmekteydi. 1545 tarihli Hayreddin Paşa'ya gönderilen bir hükme göre, tamiri yapılacak 19 gemi için gerekli kerestenin İgneada'dan getirilmesi için navlunla gemi tutulması düşünülmüştür. Navlunun pahalıya geleceği, o nedenle öncelikle beş adet gemi kiralanması, eğer gemiciler cüzî bir navlun talebinde bulunursa iskeledeki diğer gemilerin de tutulması emredilmiştir.³¹

2.2.1. Nakliye Ücretini Etkileyen Faktörler

Gidilecek mesafenin uzaklığı, taşınan malzemenin türü gibi nakliye ücretini etkileyen çeşitli faktörler vardı. Bu faktörlerin navluna etkisi, aynı tarihte farklı iskelelerden İstanbul'a yapılan nakliye için ödenen ücretlere bakılarak tespit edilebilmektedir.

Tablo 1: 1162/1749 senesinde çeşitli iskelelerden İstanbul'a nakliye için kiralanın gemilere ödenen navlun miktarları

İskele	Taşınan malzeme	Miktarı		Navlun (birim başına)	
		Kantar	Kile	Kantar	Kile
Eğriboz ³²	Katran	630		40 akçe	
Eğriboz ³³	Reçine	1500		40 akçe	
Golos ³⁴	Buğday		17276		11 akçe

³¹ Topkapı Sarayı Arşivi H. 951-952 Tarihli ve E. 12321 Numaralı Mühimme Defteri, haz. Halil Sahillioğlu, IRCİA, İstanbul 2002, h. 191.

³² BOA, MAD 10349, s. 240 (18 Şevval 1162/1 Ekim 1749).

³³ BOA, MAD 10349, s. 202 (29 Ca. 1162/17 Mayıs 1749).

³⁴ BOA, MAD 10349, s. 206 (11 M. 1162/1 Ocak 1749).

Selanik ³⁵	Buğday		6435		10 akçe
Orfan ³⁶	Buğday		22000		8 akçe
Orfan ³⁷	Buğday		2350		8 akçe
Sidrekapsi ³⁸	Maden	3000		25 akçe	
Kavala ³⁹	Yuvarlak, humbara	1200		20 akçe	

Nakliye ücretini etkileyen temel faktör gidilecek mesafenin uzaklığıdır. Bu sebeple, aynı ürün farklı iskelelerden taşındığında farklı ücret ödenmiştir. Yakın mesafeler için daha az, uzak mesafeler için daha fazla navlun ödendiği görülmektedir. Buğday taşımak üzere Golos'tan kiralanan gemiler için kile başına 11 akçe, Selanik'ten kiralananlar için 10 akçe, Orfan'dan kiralananlar için ise 8 akçe navlun ödenmiştir.

Taşınamak malzemenin türü, nakliye ücretini etkileyen diğer bir unsurdur. Aynı iskeleden taşınan benzer türde malzemeler için farklı ücret ödenebiliyordu. Ancak bu, daha çok 17. yüzyıla ait kayıtlarda karşımıza çıkan bir durumdur.⁴⁰ 18. yüzyıla gelindiğinde buğday ve arpa ya da humbara ve yuvarlak gibi benzer türde malzemeler için farklı bir ödeme yapılmadığı görülmektedir. Yukarıda görüldüğü üzere, Kavala'dan nakledilen yuvarlak ve humbara, aynı şekilde Eğriboz'dan nakledilen katran ve reçine için kantar başına aynı ücret ödenmiştir.

Hangi malzemeye ne kadar navlun ödeneceği hususunda belirleyici olan ürünün ekonomik değeri olmalıdır. Selanik Sancağı sınırları içerisinde bulunan Sidrekapsi'den maden taşındığında birim ağırlığa 25 akçe navlun ödenirken, yine Selanik'ten taşınan buğday için 10 akçe navlun ödenmiştir. Aynı şekilde, Golos ve Eğriboz birbirine çok uzak mesafelerde yer almasa da birinden katran, diğerinden buğday taşınmış olması ödenen taşıma ücretleri arasındaki farkı epeyce artırmıştır.

³⁵ BOA, **MAD** 10349, s. 195 (3 Ca. 1162/21 Nisan 1749).

³⁶ BOA, **MAD** 10349, s. 181 (23 Ra. 1162/13 Mart 1749).

³⁷ BOA, **MAD** 10349, s. 198 (15 Ca. 1162/3 Mayıs 1749).

³⁸ BOA, **MAD** 10349, s. 262 (29 Z. 1162/10 Aralık 1749).

³⁹ BOA, **MAD** 10349, s. 190 (14 R. 1162/3 Nisan 1749).

⁴⁰ 1687 tarihli bir navlun kaydına göre, Selanik'ten İstanbul'a taşınacak buğday için kile başına 12 akçe, arpa için ise kile başına 10 akçe ödenmiştir; BOA, **MAD** 2735, s. 66 (5 Ca. 1098/ 19 Mart 1687).

Ürünün ekonomik değerinin fazla olması ödenen navlunu artırmış olabilir.⁴¹ Bunların dışında, navlunun belirlenmesinde taşınan yükün ağırlığının ücreti artıran ya da azaltan bir etkiye sahip olmadığı görülmektedir. Örneğin, Orfan'dan nakledilen 22.000 kile (532.620 kg.) buğday için de 2350 kile (56.893,5 kg.) buğday için de kile başına aynı ücret ödenmiştir.

Ödenen nakliye ücretlerine bakıldığında uzun yıllar değişmeyen belli bir tarifenin olduğu görülse de zaman zaman ücrette değişimler yaşanmıştır. Bu durum, aynı iskeleden farklı yıllarda yapılan nakliye için ödenen navlundan takip edilebilmektedir.

Tablo 2: Boğazhisarı'ndan İstanbul'a çam odunu nakleden gemilere ödenen navlunun yıllara göre değişimi

Tarih	Navlun (birim başına/çeki)
1108/1697 ⁴²	22 akçe
1110/1699 ⁴³	6 akçe
1113/1701 ⁴⁴	25 akçe
1115/1703 ⁴⁵	25 akçe
1116/1705 ⁴⁶	20 akçe
1155/1742 ⁴⁷	12 akçe
1158/1745 ⁴⁸	20 akçe

⁴¹ Bununla ilgili olarak bir çalışmada, 17. yüzyılda buğday taşıyan gemilere ödenen navlunun (kile başına 8 ile 14 akçe arası) o dönemde kilesi 55 akçe olan buğday fiyatının %15'i ile %25'i arasına karşılık geldiği nakledilmiştir.; Rhoads Murphey, "Provisioning İstanbul: The State and Subsistence in the Early Modern Middle East", **Food and Foodways**, II, 1988, s. 226. Yine başka bir çalışmada, 17. yüzyıl başlarında İsakçı'dan İstanbul'a tahıl nakli yapan gemilere navlun olarak kile başına 8 akçe ödeme yapıldığı, bunun da ürünün mali değerinin %15'ine tekabül ettiği aktarılmıştır.: Halil İnalcık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi-1: 1300-1600**, çev. Halil Berktaş, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 219. Aynı şekilde bahsi geçen ürünler için fiyatlarının belli bir yüzdesi oranında navlun ödemesi yapıldığı düşünülebilir.

⁴² BOA, **MAD** 3419, s. 380 (29 R. 1109/ 14 Kasım 1697).

⁴³ BOA, **MAD** 2967, s. 161 (9 Receb 1110/ 11 Ocak 1699).

⁴⁴ BOA, **MAD** 4875, vr. 3a (25 R. 1113/ 29 Eylül 1701).

⁴⁵ BOA, **MAD** 5363, s. 256 (21 Receb 1115/30 Kasım 1703).

⁴⁶ BOA, **MAD** 3141, vr. 8. (11 Za. 1116/7 Mart 1705).

⁴⁷ BOA, **MAD** 9950, s. 2 (13 Ca. 1155/16 Temmuz 1742).

⁴⁸ BOA, **MAD** 6598, s. 131 (15 S. 1158/19 Mart 1745).

1700 sonrası Boğazhisarı'ndan çam odunu getirilmesi için gemi kiralandığına dair tespit edilen ilk kayıt 1113/1701 yılına aittir ve çeki başına 25 akçe navlun ödenmiştir. Ancak birkaç yıl öncesine baktığımızda 1697'de 22 akçe olan ücretin 1699'da 6 akçeye düştüğü görülmektedir. İlerleyen senelerde tekrar artan navlun miktarı, 1155/1742'ye gelindiğinde 12 akçeye düşmüştür. Ücret değişimlerinin bazı yıllarda artış bazı yıllarda azalış şeklinde olduğu görülmektedir. Bu fiyat hareketliliği bazı özel durumlardan kaynaklanmış olabilir. Bunlardan birisi de arz-talep dengesidir. Deniz taşımacılığında arzı tonaj, talebi de taşınacak yük belirlemektedir.⁴⁹ Buna bağlı olarak odun taşımacılığının arttığı kış aylarında⁵⁰ çalıştıracak gemici bulmanın daha zor olması nedeniyle navlun fiyatları artmış, yaz aylarında da tersine azalmıştır. Ayrıca yukarıda bahsedildiği gibi ürünün ekonomik değerindeki değişim de yine ödenecek nakliye ücretine artış ya da azalış şeklinde yansımış olabilir.

Temin edilen malzemeyi taşıyacak gemi her zaman malzemenin getirileceği iskeleden değil, bazen de İstanbul'dan kiralanmaktaydı. Ödenen nakliye ücretlerine bakıldığında İstanbul'dan kiralanın gemiler için daha fazla navlun ödenmediği, gidilen güzergâh gidiş-dönüş iki kat yol masrafı içerse de bunun ödenecek miktara yansımadağı görülür. 1144/1731 senesinde Selanik'ten getirilecek buğdayı taşıyacak gemiler İstanbul'dan kiralanmış ve buğdayın her kilesi için 10 akçe navlun ödenmiştir.⁵¹ Aynı sene hububat taşımak üzere Selanik'ten kiralanın gemi için de yine kile başına 10 akçe ödeme yapılmıştır.⁵²

⁴⁹ Tülin Şendur, **Lojistik Sektöründe Deniz Yolu Taşımacılığı, Türkiye'de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma**, (İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2015, s. 22.

⁵⁰ Kış aylarında odun naklinin daha fazla olmasının sebebi ormanlık alanlarda odunları kar üzerinde sürüyerek nakletmenin daha kolay olmasıdır. Ayrıca kışın ağacın köklerindeki su çekildiği için elde edilen kereste de daha sağlam olmaktadır; Yusuf Alperen Aydın, "XVIII Yüzyıl Osmanlı Kalyon İnşasında Kereste Temini", **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri –Bildiriler-**, İstanbul 2005, s. 38.

⁵¹ BOA, **MAD** 13024, s. 171 (3 R. 1144/5 Ekim 1731) İstanbul'dan kiralanın gemilere dair diğer navlun kayıtları için bkz.: **MAD** 10324, s. 214 (29 C. 1144/29 Aralık 1731); s. 229 (9 B. 1144/7 Ocak 1732); s. 241 (11 Ş. 1144/8 Şubat 1732); **MAD** 10337, s. 183 (14 Ş. 1151/27 Kasım 1738); s. 217 (15 L. 1151/26 Ocak 1738).

⁵² BOA, **MAD** 10324, s. 263 (7 L. 1144/3 Nisan 1732).

2.2.2. Ödeme Yöntemleri

Navlun ödemeleri çeşitli şekillerde yapılmaktaydı. Bazen tamamı peşin olarak ödenirken, bazen bir kısmı önceden peşin verilip kalan kısmı teslim sırasında ya da dönüşte ödenmekteydi. Bir miktarı önceden yapılan ödemelerde önceden ödenen tutar, toplam tutarın bazen yarısını bazen de üçte birini ya da üçte ikisini oluşturmaktaydı. Böyle durumlarda ödemenin peşin verilen kısmı gemicilere mübaşirler tarafından yükleme yapılan iskelede verilmekteydi.⁵³ Çeşitli iskelelerden malzeme getiren gemilerin navlun ödemeleri genellikle merkez hazine ve İstanbul gümrüğünden yapılmaktaydı. Bunların dışında cizye,⁵⁴ gümrük mukataası,⁵⁵ memleha⁵⁶ gibi çeşitli yerel kaynaklardan da ödeme yapılabilirdi.

Bazı durumlarda belirlenen tutarın altında bir ödeme yapılmaktaydı. Bunun sebeplerinden birisi temin edilen malzemenin istenilen miktarda teslim edilmemesiydi. Gemi reisi, gemisi kiralanırken istenilen miktarda malzemeyi istenilen yere ulaştırmayı taahhüt etmekteydi. Bu yüzden teslim edilen miktar eksik çıktığında, eksik çıkan kısmın bedeli kendisine ödenecek navlundan düşülmekteydi. Örneğin, 1158/1745'te Tersane-i Âmire için alınan reçinenin 8 kantarı eksik teslim edilmiş, 8 kantarın bedeli olan 640 akçe ödenecek navlundan düşülmüştür.⁵⁷ 1125/1713 tarihli bir belgede benzer şekilde İstanbul'a tüccar gemileri ile getirilen unun, gemicilerin ellerindeki hüccette belirtilen miktardan daha az teslim edildiği kaydedilmiştir. Bunun üzerine eksik olan miktarın tahsilatını yapma görevi gemiciler kethüdasına verilmiştir.⁵⁸

Bununla birlikte taşınan malzemenin eksik teslim edilmesi gemicinin elinde olmayan bir sebepten ötürü gerçekleşiyse cezası affedilebiliyordu. Örneğin, 1161/1748'de Selanik'te bulunan buğdayın İstanbul'a nakli sırasında fırtına çıkması nedeniyle bir kısmı denize dökülmüştü. Gemicilerin bir kazaya uğradıklarını ve ziyan

⁵³ BOA, **MAD** 10347, s. 206 (11 C. 1161/8 Haziran 1748); **MAD** 10347, s. 215 (25 C. 1161/22 Haziran 1748).

⁵⁴ BOA, AE. II. Mustafa, 11924 (9 Ra. 1115/23 Temmuz 1703).

⁵⁵ BOA, AE. II. Mustafa, 13185 (9 Ra. 1115/23 Temmuz 1703).

⁵⁶ BOA, AE. I. Mahmud, 14843 (21 S. 1123/10 Nisan 1711).

⁵⁷ BOA, **MAD** 6598, s. 156 (25 R. 1158/27 Mayıs 1745).

⁵⁸ BOA, İE. Dahiliye, 2397 (1 M. 1125/28 Ocak 1713).

olan miktarın bedelini ödemeye güçlerinin yetmeyeceğini belirtmeleri üzerine borçları affedilmişti.⁵⁹

Navlun devletin gemi kiralamakla görevlendirdiği kişiler ile gemiciler arasında yapılan pazarlıkla belirleniyor⁶⁰ ve belirlenen ücret merkeze bildiriliyordu. Merkezî yönetim yüksek gördüğü ücretlere müdahale ederek ücreti düşürebiliyordu. Örneğin, 1151/1738 senesinde Kasımpaşalı Elhâc Abdurrahman Reis'e ödenmesi belirlenen 55.000 akçe navlunun 36.664 akçesi önceden peşin verilip kalan 18.336 akçenin 6.336 akçesi düşülmüştür.⁶¹ Bu duruma savaş yıllarında, özellikle de 1738-1739 yıllarına ait kayıtlarda çok daha fazla rastlanmaktadır. Savaşların harcamaları artırması ve devlet hazinesine önemli miktarda malî külfet yüklemesi sebebiyle devlet bu tarz müdahalelerde bulunmak durumunda kalmış olabilir.

2.3. Taşınan Malzemeler

Sivil gemilerle İstanbul'daki kurumlara yönelik deniz nakliyesi Golos, Selanik, Kavala, Midilli, Eğriboz gibi pek çok farklı bölgenin iskelelerinden gerçekleşmiştir. Taşınan malzemenin büyük bir kısmı Tersane-i Âmire ve Tophâne-i Âmire'ye nakledilmiştir. Malzeme naklinin özellikle bu iki kurumda yoğunlaşması dikkat çekicidir. Bununla ilgili olarak bir diğer dikkat çeken nokta ise, 1650-1700 yılları arasında kapsayan *Kuyûd-ı Mühimmat Defterleri*'nde bu kurumlara yönelik çok daha az sayıda nakliye kaydı yer alırken 1700 senesinden itibaren mevcut kayıtların oldukça artmasıdır. Bu durum 1700'den itibaren söz konusu kurumların üretimlerini artırdığını ve buna bağlı olarak daha fazla malzemeye ihtiyaç duyulduğunu gösterir niteliktedir. Nitekim 1683-1699 seneleri arasında vuku bulan çok cepheli savaşlar Osmanlı Devleti'nin büyük miktarda toprak kaybına uğramasıyla neticelenmişti. Savaşlar

⁵⁹ BOA, AE. I. Mahmud, 890 (18 Ra. 1161/18 Mart 1748).

⁶⁰ Karadeniz, **a.g.m.**, s. 469. Her ne kadar pazarlık yapılsa da gemicilere çoğu zaman sabit bir tarife üzerinden ödeme yapılmıştır. Fazla navlun talepleri her zaman kabul edilmeyip eski ücretin ödenmeye devam edilmesi yönünde hükümler gönderilmiştir.; **3 Numaralı Mühimme Defteri –Özet, Transkripsiyon ve İndeks 1-**, B.D.A.G.M.Y., no: 12, Ankara 1993, h. 203.

⁶¹ BOA, **MAD** 10337, s. 178 (9 Ş. 1151/22 Kasım 1738); Buğdayın her kilesi için 11 akçeden hesaplama yapılırken, kalan miktar için kile başına 7 akçeden ödeme yapılmıştır.

sonunda devlet yeniden bir yapılanma sürecine girmiş, özellikle iktisadî ve askerî alanda bazı ıslahat girişimlerinde bulunmuştu. Bunun sonucu olarak askerî alan için üretim yapan bu iki önemli kurumda faaliyetlerin daha da artırılmış olabileceğini söylemek yanlış olmayacaktır. Üretimin artmasına bağlı olarak ihtiyacı artan malzemenin nakli için de daha fazla sayıda gemiye ihtiyaç duyulmuş olmalıydı.

İstanbul'daki bahsi geçen kurumlara yapılan deniz seferleri çeşitli türde yükler içermektedir. Yapılan 554 seferin sadece birinde asker, 553'ünde ise çeşitli malzemeler taşınmıştır. 553 seferin:

211'inde (%38.15) çam odunu;

169'unda (%30.56) askerî mühimmât (havan, top, yuvarlak vb.) ve bunların imalinde ham madde olarak kullanılan maden;

132'sinde (%23.86) hububat (buğday, arpa, pirinç, un) ve peksimet;

40'ında (%7.23) gemilerin kalafat malzemeleri (zift, katran, reçine);

kalan 1 seferde de zeytinyağı taşınmıştır.

Devlet adına çalışan gemiciler nakliye sırasında bu malzemelerle birlikte kendi kârları için de malzeme taşıyabiliyordu. Örneğin, Vize Kadısı'na gönderilen 972/1565 tarihli bir hükümde, Vize Kazası'ndan İstanbul'a kereste getirecek gemi reislerinin kendileri için de gemiye bir miktar kereste yüklemelerine izin verilmesi emredilmiştir.⁶² Ancak taşınacak malzemelerin aynı türde ürünler olmasına dikkat edilmiştir. 968/1560 tarihli Yalakabad Kadısı'na gönderilen başka bir hükümde ise, navlunla İstanbul'a buğday ve un getirecek gemilerin bu malzemeler dışında odun ya da başka bir malzeme taşımalarına izin verilmeyeceği belirtilmiştir.⁶³ Gemiye farklı türde malzeme yüklenmesine izin verilmemesi bunların taşınacak malzemeye zarar vermesi ihtimalinden dolayı olmalıdır.

⁶² 6 Numaralı Mühimme Defteri -Özet, Transkripsiyon ve İndeks 1-, B.D.A.G.M.Y., no: 28, Ankara 1995, h. 1093.

⁶³ 3 Numaralı Mühimme Defteri -Özet, Transkripsiyon ve İndeks 1-, B.D.A.G.M.Y., no: 12, Ankara 1993, h. 1160.

2.3.1. Çam Odunu

Taşınan malzemelerden en büyük çoğunluğu oluşturan çam odunu, Tophâne-i Âmire’de kullanılmak için Boğazhisarı ve Lapseki’den getirilmiştir.

Tophâne-i Âmire’de yakılmak üzere kullanılan odun, en çok tüketilen malzemelerdendi. Çam odunu ise, yüksek derecede sıcaklık elde edebilmek için dökümhane fırınlarında en çok tercih ediliyordu. Yakılmak üzere getirilen odun, öncelikle bir sene kadar bekletilerek kurutulur, daha sonra teberdâr adı verilen görevliler tarafından kesilir ve kullanıma hazır hale getirilirdi.⁶⁴

Belirlenen yerden odunun kesilip, gemiye yüklenmesi ve İstanbul’a gönderilmesinde farklı kimseler görevlendiriliyordu. Ancak daha çok iskele kethüdalarının işi organize etmekle görevlendirildiği görülür. Örneğin, 1137/1725’te Boğazhisarı ve Lapseki’den İstanbul’a nakledilecek odunun kesilip gönderilmesinde Bandırma iskelesi kethüdası Receb görevlendirilmiştir.⁶⁵ Aynı sene Unkapanı kethüdası Mustafa Çelebi de yine bu işle görevlendirilmiştir.⁶⁶

Sivil gemilerle İstanbul’a getirilen çam odunu, Tophâne-i Âmire’ye nakledilmek üzere iskeleden genellikle topçubaşı tarafından, bazen de topçubaşının vekil tayin ettiği biri tarafından teslim alınıyordu.

Çam odunu, belirtilen kazalardan çoğunlukla 200-300 çeki arasında değişen miktarlarda satın alınmıştır. Boğazhisarı’ndan kiralanan gemilere 1113/1701 senesinde çeki başına 25 akçe navlun ödenmiş⁶⁷ ve 1116/1705 senesine kadar aynı ücret ödenmeye devam edilmiştir.⁶⁸ Bu tarihte çeki başına 20 akçe ödenen navlun

⁶⁴ Aydıöz, **a.g.e.**, s. 258.

⁶⁵ BOA, **MAD** 10316, s. 266 (8 N. 1137/21 Mayıs 1725).

⁶⁶ BOA, **MAD** 10316, s. 337 (3 Z. 1137/13 Ağustos 1725); **MAD** 10316, s. 344 (3 Z. 1137/13 Ağustos 1725).

⁶⁷ BOA, **MAD** 4875, vr. 3a (25 R. 1113/ 29 Eylül 1701).

⁶⁸ BOA, **MAD** 3141, vr. 8. (11 Za. 1116/7 Mart 1705).

1158/1745'e⁶⁹ kadar neredeyse değişmeden devam etmiştir.⁷⁰ Lapseki'den kiralanan gemiler için ödenen navlun da her zaman Boğazhisarı ile aynı olmuştur.⁷¹

2.3.2. Hububat

Osmanlı belgelerinde *zahîre* ve *tereke* olarak da geçen hububat; buğday, arpa, pirinç, gibi tahıl ürünlerinden oluşmaktadır. Tahıl ürünleri temel gıda maddelerini oluşturduğu için en fazla ihtiyaç duyulan ve dolayısıyla en fazla nakliyesi yapılan ürünler olmuştur. Hububat nakliyatı daha ekonomik olması sebebiyle büyük oranda deniz yoluyla gerçekleştiriliyor ve sivil gemiler nakliyatıta yoğun bir şekilde yer alıyordu.

Navlun kayıtlarının tamamında taşınan hububatın cinsi belirtilmemekle birlikte belirtilenlerden en büyük çoğunluğu buğday, en azını ise pirinç oluşturmaktadır. Çoğunlukla Tırhala ve Yenişehir civarından temin edilen hububat, Selanik, Orfan, Golos iskeleleri yoluyla İstanbul'a taşınmıştır. Bu bölgeler dışında, Benefşe, Çandarlı, Eğriboz, Lapseki, Karaağaç, Kale-i Sultaniye (Çanakkale) hububat taşımacılığının yapıldığı diğer bölgeler olmuştur.

Zahire mübaşirleri tarafından satın alınıp gemilerle İstanbul'a getirilen hububat limandan genellikle Tersane Emmini ya da İhtisab Emmini tarafından teslim alınıyordu.⁷² Teslim alınan hububatın neredeyse tamamı Tersane-i Âmire'ye nakledilmiştir. Tersane-i Âmire ambarlarında depolanan hububat, hem saray halkının, ordu ve donanmanın ihtiyaçlarını karşılamak için kullanılmakta hem de buradan şehirdeki fırınlara ihtiyaç nispetinde dağıtım yapılmaktaydı.

⁶⁹ BOA, **MAD** 6598, s. 131 (15 S. 1158/19 Mart 1745).

⁷⁰ Yalnızca 1155/1742'de her çeki için 12 akçe ödeme yapılmıştır; BOA, **MAD** 9950, s. 2 (13 Ca. 1155/16 Temmuz 1742).

⁷¹ BOA, **MAD** 3453, s. 199 (9 N. 1121/12 Kasım 1709); **MAD** 3924, s. 383 (15 Za. 1131/29 Eylül 1719); **MAD** 3146, s. 161 (29 Za. 1133/21 Eylül 1721); **MAD** 10316, s. 326 (20 Za. 1137/31 Temmuz 1725).

⁷² Golos iskelesinden gelen un ve arpa İhtisab Emmini Abdullah Ağa'ya teslim edilmiştir. (**MAD** 10324, s. 164, 20 Ra. 1144/22 Eylül 1731) Lapseki'den gelen arpa Tersane Ambarı Emmini Mehmed Efendi tarafından teslim alınmıştır. (**MAD** 3268, s. 238, 10 Za. 1150/29 Şubat 1738).

Temin edilen hububat miktarlarına bakıldığında 1000 kile (24.210 kg.) altında alım yapılmadığı görülmekle birlikte ihtiyacın fazla olduğu zamanlarda çok daha büyük miktarlarda hububat alınabiliyordu.⁷³ Özellikle savaş zamanlarında devletin mevcut hububat ihtiyacına askerî birliklerin ihtiyaçlarının eklenmesi ile daha fazla miktarda hububat alımı yapılmaktaydı. Fazla miktarda alınan hububatı taşımak için de çok sayıda gemiye ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu sebeple, savaş gibi olağanüstü durumlarda kiralanan gemi sayısında diğer zamanlara göre artış olmuştur. 1151/1738 senesinde tedarik edilen 10.500 kile (254.205 kg) hububatı Orfan iskelesinden İstanbul'a taşımak için 19 adet üç direkli tabir edilen gemilerden kiralananmıştır.⁷⁴ Yine aynı sene, 216.500 kile (5.241.465 kg) hububatı Selanik, Golos, Orfan ve Karaağaç iskelelerinden taşımak üzere 26 adet gemi kiralananmıştır.⁷⁵

Deniz taşımacılığı faaliyetleri askerî ve siyasî gelişmelerden her zaman etkilenmiştir. 1736'da Rusya'nın Azak Kalesi'ne saldırmasıyla başlayan ve 1739'a kadar devam eden Osmanlı-Rus savaşı nedeniyle Karadeniz'de yoğun bir taşımacılık faaliyeti gerçekleşmiştir. Savaşın artırdığı ihtiyaçlar, savaş olan yerlere savaş olmayan yerlerden taşıma yapılmasını zorunlu hale getirmiştir. Hububat alımlarında yalnız Karadeniz bölgesi ihtiyacı karşılamaya yetmeyince asker için gerekli erzak, Ege'den de temin edilmiştir. Temin edilen erzak, deniz yoluyla önce İstanbul'a getirilip zahire ambarlarında depolanmış, buradan savaş mahalline ve ordu güzergâhında bulunan menzillere gönderilmiştir.

Ege'de, Selanik ve Orfan iskeleleri sefer için satın alınan hububatın nakliyatının yapıldığı önemli iskeleler olmuştur. 1151/1738 senesinde muhtelif kazalardan satın alınan un Selanik'ten kiralanan gemilerle İstanbul'a ulaştırılıp, buradan Kefe'ye gönderilmiştir.⁷⁶ Aynı sene Orfan'dan taşınan hububat İstanbul'a ulaştırıldıktan sonra Akkirman'a gönderilmiştir.⁷⁷ Her ne kadar Selanik ve Orfan

⁷³ 1150/1738 senesinde 216.500 kile (5.241.465 kg.) hububat alınmıştır; BOA, **MAD** 3268, s. 182 (10 N. 1150/1 Ocak 1738).

⁷⁴ BOA, **MAD** 10337, s. 173 (27 Receb 1151/10 Kasım 1738).

⁷⁵ BOA, **MAD** 3268, s. 182; Golos'tan 10, Selanik'ten 10, Orfan'dan 4, Karaağaç'tan 2 gemi kiralananmıştır.

⁷⁶ BOA, **MAD** 10337, s. 183 (14 Ş. 1151/27 Kasım 1738).

⁷⁷ BOA, **MAD** 10337, s. 188 (26 Ş. 1151/9 Aralık 1738); Orfan'dan Akkirman'a nakledilen zahireye dair diğer kayıtlar için bkz.: **MAD** 10337, s. 195 (9 N. 1151/21 Aralık 1738); **MAD** 10337, s. 223 (28 L. 1151/8 Şubat 1739); **MAD** 10337, s. 230 (5 Za. 1151/14 Şubat 1739).

iskeleleri savaş bölgesine uzak mahaller olsa da imparatorluğun hâkimiyet alanı içerisindeki denizlerde meydana gelen bir savaş tüm ülke içi deniz taşımacılığını etkilemekte, nakliye ağı daha geniş bir alana yayılmaktaydı.

İhtiyaç duyulan zahirenin, savaş mahalline uzak bölgelerden tedarik edilmesi ise hazineye ek bir maliyet olarak yansımaktaydı. Nitekim gidilecek mesafenin artması belirlenen taşıma ücretini de artırmaktaydı. Kiralanan gemilere, Ege Bölgesi'nden İstanbul'a kadar gerçekleştirilen taşıma işi için ayrı ücret, İstanbul'dan Karadeniz'deki iskelelere gerçekleştirilen taşıma işi için ayrı bir ücret ödenmekteydi. 1151/1738 senesinde temin edilen arpayı taşımak üzere kiralanan gemilere Selanik'ten İstanbul'a yapılan taşıma için kile başına 10 akçe, İstanbul'dan Akkirman'a yapılan taşıma için kile başına 8 akçe navlun ödenmiştir.⁷⁸ Aynı sene, Kefe'ye gönderilecek unu taşımak için kiralanan gemilere Selanik-İstanbul arası yapılan nakliye için kile başına 10 akçe, İstanbul-Kefe arası yapılan nakliye için yine kile başına 10 akçe navlun ödenmiştir.⁷⁹

Nakliye işi bazen Ege'den Karadeniz'e kadar aynı gemilerle gerçekleştirilirken⁸⁰ bazen de Ege'den İstanbul'a farklı, İstanbul'dan Karadeniz'e farklı gemilerle gerçekleştirmiştir. Örneğin, 1144/1731 senesinde Azak Kalesi muhafazasındaki askerlere gönderilmek üzere satın alınan 8.175 kile (197.916 kg.) unu taşımak üzere Golos'tan 4 gemi⁸¹ kiralananmıştır. Gemilerin taşıdığı un İstanbul'a ulaştırıldıktan sonra Kostantin Reis'in gemisine teslim edilmiş ve Bergos iskelesi üzerinden Azak Kalesi'ne nakledilmiştir. İstanbul'a un taşıyan gemilere kile başına 10 akçe navlun ödenirken, Kostantin Reis'e Azak'a taşıdığı un için kile başına 14 akçe navlun ödenmiştir.⁸²

İstanbul'un iâşesini temin için çeşitli iskelelerden kiralanan özel şahıslara ait gemilerin neredeyse tamamının gıda maddesi olarak hububat taşıdığı görülmektedir. Ege'den İstanbul'un iâşesi için temin edilen çeşitli gıda maddeleri olduğu bilinmekle

⁷⁸ BOA, **MAD** 10337, s. 169 (30 Receb 1151/13 Kasım 1738).

⁷⁹ BOA, **MAD** 10337, s. 183 (14 Ş. 1151/27 Kasım 1738).

⁸⁰ Giresunlu Elhac Süleyman Reis'in gemisi kiralanarak 1050 çuval (5500 kile) un ve arpa önce İstanbul'a ardından Akkirman'a taşınmıştır. (**MAD** 10337, s. 188, 26 Ş. 1151/9 Aralık 1738)

⁸¹ Yorgaki Reis'in gemisiyle 950, Hasan Hoca'nın gemisiyle 2961, Hacı Mustafa Reis'in gemisiyle 3151, Kostaki Reis'in gemisiyle 1113 kile un taşınmıştır.

⁸² BOA, AE. I. Mahmud, 18327 (29 Z. 1144/23 Haziran 1732); **MAD** 10324, s. 169 (28 Ra. 1144/30 Eylül 1731); **MAD** 10324, s. 150 (28 S. 1144/1 Eylül 1731).

birlikte⁸³ “Neden tüccar gemileri çoğunlukla hububat taşımak için kullanılmıştı?” sorusu akla gelmektedir.

Temel gıda maddesi olması dolayısıyla devletin her dönem en çok ihtiyaç duyduğu besin türü hububat olmuştur. Bu sebeple sürekli olarak fazla miktarda hububat alımı gerçekleşiyordu. Fazla miktarda alınan bu malzemenin uzak mesafelerden ancak deniz yoluyla getirilebilmesi malzemeyi taşıyacak daha fazla gemiye ihtiyaç duyulmasına sebep oluyordu. Hububat nakliyesi için mîrî gemilerin ihtiyacı karşılamaya yetmemesi sebebiyle de devlet, tüccar gemilerini de bu iâşe organizasyonuna dâhil ediyordu. Bu sebeple hububat nakliyesinde diğer gıda maddelerinin nakliyesine nazaran çok daha fazla sivil gemi istihdam ediliyordu. Hububat taşıyan bu gemilere ödenen navlunda elli yıllık süreç içerisinde azalma ya da artış şeklinde değişimler olmuştur.

Tablo 3: Çeşitli iskelelerden kiralanan gemilere hububat nakli için ödenen navlunun yıllara göre değişimi

Sene	İskele	Ödenen navlun
1128/1716 ⁸⁴	Benefşe	18 akçe
1129/1718 ⁸⁵	Kavala	8 akçe
1130/1718 ⁸⁶	Golos	10 akçe
1131/1718 ⁸⁷	Orfan	8 akçe
1136/1724 ⁸⁸	Lapseki	4 akçe
1146/1733 ⁸⁹	Golos	9 akçe
1146/1734 ⁹⁰	Golos	12 akçe
	Golos	11 akçe

⁸³ Ege'den İstanbul için temin edilen gıda maddeleri ile ilgili bkz.: Feridun Emecen, “XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'un ve Sarayın İlaşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat”, **Tarih Boyunca İstanbul Semineri (29 Mayıs-1 Haziran 1988) Bildiriler**, İstanbul 1989, s. 197-213.; Suraiya Faroqhi, **Osmanlı'da Kentler ve Kentliler: Kent Mekanında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi 1550-1650**, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul 1993, s. 100-102.

⁸⁴ BOA, **MAD** 2854, s. 276 (3 R. 1128/27 Mart 1716).

⁸⁵ BOA, **MAD** 3917, s. 197 (4 S. 1130/7 Ocak 1718).

⁸⁶ BOA, **MAD** 3917, s. 413 (25 Şaban 1130/24 Temmuz 1718).

⁸⁷ BOA, **MAD** 3924, s. 285 (4 M. 1131/27 Kasım 1718).

⁸⁸ BOA, **MAD** 10314, s. 273 (27 N. 1136/19 Haziran 1724).

⁸⁹ BOA, **MAD** 10330, s. 220 (25 C. 1146/3 Aralık 1733).

⁹⁰ BOA, **MAD** 10330, s. 289 (29 L. 1146/4 Nisan 1734).

1150/1738 ⁹¹	Selanik	
	Orfan	
	Karaağaç	
1156/1743 ⁹²	Karaağaç	7 akçe
1156/1743 ⁹³	Orfan	8 akçe
1156/1743 ⁹⁴	Selanik	10 akçe
1159/1746 ⁹⁵	Golos	11 akçe
1161/1748 ⁹⁶	Orfan	16 akçe
1161/1748 ⁹⁷	Golos	20 akçe
	Selanik	
1162/1749 ⁹⁸	Selanik	10 akçe
1162/1749 ⁹⁹	Orfan	8 akçe
1162/1749 ¹⁰⁰	Golos	11 akçe

2.3.3. Peksimet

Peksimet, ekmeğin nem oranının en aza indirilerek uzun süre bozulmadan saklanabilmesi için iki kez fırınlanması ile yapılır. Ekmek tedarik etmenin mümkün olamayacağı uzun seferlerde, özellikle deniz seferlerinde gemilerdeki mürettebata verilmektedir.¹⁰¹

Sivil gemilerin peksimet nakliyesinde kullanılması sık karşılaşılan bir durum değildir. Peksimet nakliyle ilgili kayıtlar elli yıllık zaman diliminde yalnızca 1129-30/1717-18 yılları arasında karşımıza çıkmaktadır. Bu durum, Mora Savaşı sebebiyle donanmanın peksimet ihtiyacının artması sonucu peksimet taşıyacak daha fazla gemiye ihtiyaç duyulmasından kaynaklanmış olabilir.

⁹¹ BOA, **MAD** 3268, s. 182 (10 N. 1150/1 Ocak 1738).

⁹² BOA, **MAD** 6593, s. 238 (11 Receb 1156/31 Ağustos 1743).

⁹³ BOA, **MAD** 6593, s. 245 (29 Receb 1156/18 Eylül 1743).

⁹⁴ BOA, **MAD** 6593, s. 263 (23 N. 1156/10 Kasım 1743).

⁹⁵ BOA, **MAD** 2830, s. 196 (9 Receb 1159/28 Temmuz 1746).

⁹⁶ BOA, **MAD** 10347, s. 256 (4 Za. 1161/26 Ekim 1748).

⁹⁷ BOA, **MAD** 10347, s. 258 (11 Za. 1161/2 Kasım 1748).

⁹⁸ BOA, **MAD** 10349, s. 189 (13 R. 1162/2 Nisan 1749).

⁹⁹ BOA, **MAD** 10349, s. 198 (15 Ca. 1162/3 Mayıs 1749).

¹⁰⁰ BOA, **MAD** 10349, s. 200 (23 Ca. 1162/11 Mayıs 1749).

¹⁰¹ Yusuf Alperen Aydın, **Müteşebbis ve Devlet, 18. Yüzyılda Peksimetçibaşı Nureddin Ağa'nın Yükselişi**, İstanbul 2016, s. 10-13.

1129/1717 senesinde kalyon leventlerine lazım olan peksimet için mübâyaacı Ahmed Ağa tarafından Çandarlı'dan 75.000 kile (1.815.750 kg) buğday satın alınmıştır. Alınan buğdayın her kilesine 50 akçe ödeme yapılmış, navlun olarak da 3 sağ akçe verilmiştir.¹⁰²

1130/1718'de yine tüccar gemileri ile İstanbul'a peksimet getirilmiştir. Bu defa nakliye Golos'tan yapılmıştır. Golos'tan tedarik edilen unun bir miktarı peksimet pişirmede kullanılmıştır:

Tablo 4: 1130/1718 senesinde Golos'ta pişirilerek tüccar gemileri ile İstanbul'a getirilen peksimetin miktarı

Gemi reisi	Pişirilen peksimet (kantar)
Seyyid Elhac Ahmed	1635,5 ¹⁰³
Ahmed	1672 ¹⁰⁴
Seyyid Mehmed	900 ¹⁰⁵
Yani, Sarı oğlu	2138 ¹⁰⁶
Kefeli Mahmud	1151 ¹⁰⁷
Mehmed	1050 ¹⁰⁸

2.3.4. Kalafat Malzemeleri

¹⁰² Buğdayın her 2,5 kilesinden bir kantar peksimet, toplamda 30.000 kantar (1.693.470 kg) peksimet pişirilmiştir. Peksimete kantar başına 35 akçe pişirme ücreti ödenmiştir (BOA, MAD 6266, s. 170. (18 Receb 1128/28 Haziran 1717)).

¹⁰³ BOA, MAD 3924, s. 163 (16 M. 1131/9 Aralık 1718); Kayıta hesaplama yanlış yapılmış, pişirilen peksimet 1630,5 kantar olarak yazılmıştır.

¹⁰⁴ BOA, MAD 3924, s. 163 (16 M. 1131/9 Aralık 1718).

¹⁰⁵ BOA, MAD 3924, s. 163 (7 M. 1131/30 Kasım 1718); 4 kile undan bir kantar peksimet yapıldığı için 3600 kile undan 900 kantar peksimet yapılmış olması gerekirken kayıta 925 kantar olarak yazılmıştır.

¹⁰⁶ BOA, MAD 3924, s. 164 (16 M. 1131/9 Aralık 1718).

¹⁰⁷ BOA, MAD 3924, s. 377 (6 Za. 1131/20 Eylül 1719).

¹⁰⁸ BOA, MAD 3924, s. 377 (6 Za. 1131/20 Eylül 1719).

Tersane-i Âmire’de gemileri kalafatlamak için kullanılan malzemelerin tedariki oldukça önemliydi. Kalafatlama, geminin su almasını önlemek amacıyla üstüğü adı verilen eskimiş halat parçalarının tahta aralarına sıkıştırıldıktan sonra üzerinin ziftle kaplanması işlemine denilmektedir.¹⁰⁹ Kalafatlama işleminde üstüğü ve zift dışında katran ve reçine gibi malzemeler de kullanılmakta ve gemi inşasının arttığı dönemlerde bu malzemelere fazla miktarda ihtiyaç duyulmaktaydı. Söz konusu malzemelerden zift, çam ve köknar ağaçlarından elde edilen kara zamkın kaynatılıp sıvı hale getirilmesiyle oluşmaktadır.¹¹⁰ Reçine, çeşitli türdeki çam ağaçlarından sıvı halde çıkarılarak zifti sertleştirmek için kullanılmakta ve donyağı ile karıştırılarak geminin suda kalan kısımlarına sürülmektedir.¹¹¹ Katran ise çam ağacı ve maden kömüründen elde edilen yapışkan ve sıvı bir maddedir. Gemilerin sabit donanımları ve karinası üzerine sürülmektedir.¹¹² Bu malzemelerin temin edildiği yerler arasında bazı Ege adaları ön plana çıkmaktadır.

2.3.4.1. Katran

Kalafat malzemeleri arasında en çok nakliyesi yapılan ürün katran olmuştur. Katranın büyük bir kısmı Eğriboz’dan getirilmiştir. Eğriboz dışında, Midilli, Kazdağı, Boğazhisarı, Kolori ve İzmir sivil gemilerle katran nakli yapılan diğer yerler olmuştur.

Katranın belirlenen bölgelerden temin edilip Tersane’ye gönderilmesi işi Kaptan Paşa’nın sorumluluğunda, mübaşirler tarafından gerçekleştiriliyordu. Örneğin, 1122/1710’da Sisam Adası’ndan istenilen miktarda katran Kapudan Mehmed Paşa’nın görevlendirdiği Murad Ağa vasıtasıyla satın alınmıştır.¹¹³

Satın alınan katranı taşıyacak gemiler her zaman satın alınmanın yapıldığı bölgeden değil, bazen civar iskele ve adalardan kiralanmıştır. Örneğin, Kolori’den

¹⁰⁹ Lütfi Gürçay, **Gemici Dili**, İstanbul 1962, s. 221.

¹¹⁰ Gürçay, **a.g.e.**, s. 418.

¹¹¹ Gürçay, **a.g.e.**, s. 330.

¹¹² Gürçay, **a.g.e.**, s. 239.

¹¹³ BOA, **MAD** 3450, s. 111 (17 M. 1123/7 Mart 1711).

satın alınan katranın Eğriboz'dan, Sisam'dan satın alınan katranın İzmir'den kiralanan tüccar gemileri ile İstanbul'a nakledildiği görülmektedir.¹¹⁴

Katran nakli için ödenen navlun miktarlarına bakıldığında 1122/1710'da Rodos'tan yapılan nakliye için kantar başına 40 akçe,¹¹⁵ aynı sene Midilli ve Eğriboz'dan yapılan nakliye için 30 akçe¹¹⁶ navlun ödendiği görülür. 1122/1711'de bu defa Eğriboz'dan yapılan nakliye için 40 akçe¹¹⁷ navlun ödenmiş ve 1162/1749'a kadar aynı ücret ödenmeye devam edilmiştir. Yine 1123/1711 senesinde İzmir'den yapılan nakliye için 18 akçe,¹¹⁸ Kolori'den yapılan nakliye için ise 40 akçe¹¹⁹ navlun ödenmiştir.

2.3.4.2. Reçine

Taşınan kalafat malzemeleri içerisinde ikinci büyük çoğunluğu oluşturan reçine, İstanbul'a Kolori ve Eğriboz adalarından nakledilmiştir. Diğer malzemelerin temininde olduğu gibi reçinenin temininde de çoğu zaman mübaşirler görevlendirilmiştir. Örneğin, 1122/1711 senesine ait bir kayıta Kazdağı ve Boğazhisarı'ndan satın alınacak zift ve katranın satın alım işiyle Mübaşir Osman Ağa'nın görevlendirildiği belirtilmiştir.¹²⁰ Ancak mübaşirler dışında başka görevlilerin de mal teminiyle vazifelendirildiği görülür. 1128/1716'da Eğriboz'dan talep edilen reçine ve katran, Eğriboz Defterdarı Mehmed Efendi¹²¹ ve Eğriboz Muhafızı Süleyman Paşa tarafından gönderilmiştir.¹²²

¹¹⁴ BOA, **MAD** 3450, s. 111 (17 M. 1123/7 Mart 1711); **MAD** 2895, s. 114 (15 Muharrem 1126/31 Ocak 1714).

¹¹⁵ BOA, **MAD** 3453, s. 141 (3 Ra. 1122/2 Mayıs 1710).

¹¹⁶ BOA, **MAD** 3453, s. 155 (28 Ra. 1122/27 Mayıs 1710); BOA, **MAD** 3453, s. 192 (28 Ca. 1122/25 Temmuz 1710).

¹¹⁷ BOA, **MAD** 3453, s. 281 (24 Za. 1122/14 Ocak 1711).

¹¹⁸ BOA, **MAD** 3450, s. 111 (17 M. 1123/7 Mart 1711).

¹¹⁹ BOA, **MAD** 3450, s. 107 (6 M. 1123/24 Şubat 1711).

¹²⁰ BOA, **MAD** 3453/123 (29 Za. 1122/19 Ocak 1711).

¹²¹ BOA, **MAD** 2854, s. 271 (25 Ra. 1128/19 Mart 1716).

¹²² BOA, **MAD** 2854, s. 274 (25 Ra. 1128/19 Mart 1716).

Reçine 90 ile 1500 kantar arasında değişen miktarlarda satın alınmıştır. Eğriboz'dan nakledilen reçine için 1122/1711'de kantarına 40 akçe¹²³ navlun ödenmiş ve 1159/1746'ya kadar aynı ücret ödenmeye devam edilmiştir. 1159/1746'da kantarına 14 akçe¹²⁴ ödeme yapılmış, 1160/1747'den itibaren tekrar 40 akçe¹²⁵ ödenmeye başlanmıştır. 1123/1711'de Kolori'den nakledilen reçinenin kantarına ise navlun olarak 40 akçe¹²⁶ ödenmiştir.

Bazen İstanbul'a getirilen malzemenin teslimi ile ilgili sorun yaşanabiliyordu. Örneğin, malzeme her zaman istenilen miktarda teslim edilmiyordu. Bu durum kalafat malzemelerinin tesliminde de görülmektedir. Böyle durumlarda eksik teslim edilen miktarın bedeli gemiciye ödenecek navlundan düşülüyordu. Örneğin, 1158/1745 tarihli iki navlun kaydında, Eğriboz'dan temin edilen katran ve reçinenin istenilen miktardan eksik teslim edildiği görülmektedir. 29 kantar eksik gönderilen katran, 678 kantar 10 lodra olarak teslim edilmiş, noksan çıkan miktarın bedeli olan 2.320 akçe toplam navlundan düşülmüştür. Aynı şekilde, reçine de 8 kantar eksik teslim edildiği için bedeli olan 640 akçe yine ödenecek navlundan düşülmüştür.¹²⁷

2.3.4.3. Zift

İstanbul'a sivil gemilerle ulaştırılan zift; Rodos, Kazdağı, Boğazhisarı ve Midilli'den getirilmiştir. 400 ile 800 kantar arasında farklı miktarlarda satın alınan ziftin bir kantarı için Rodos'tan kiralanan gemilere 40 akçe,¹²⁸ Kazdağı ve Boğazhisarı'ndan kiralanan gemilere 14 akçe¹²⁹ navlun ödenmiştir. Midilli'den

¹²³ BOA, **MAD** 2485, s. 139 (26 Za. 1122/16 Ocak 1711).

¹²⁴ BOA, **MAD** 2830, s. 142 (27 M. 1159/19 Şubat 1746).

¹²⁵ BOA, **MAD** 2829/87 (21 M. 1160/2 Şubat 1747).

¹²⁶ BOA, **MAD** 3450, s. 107 (6 M. 1123/24 Şubat 1711).

¹²⁷ BOA, **MAD** 6598, s. 156 (25 R. 1158/27 Mayıs 1745); **MAD** 6598, s. 157 (25 R. 1158/27 Mayıs 1745); Satın alınan kantar ve reçineye kantar başına 80 akçe ücret ödenmiştir.

¹²⁸ BOA, **MAD** 3453, s. 141 (3 Ra. 1122/2 Mayıs 1710).

¹²⁹ BOA, **MAD** 3453, s. 282 (29 Za. 1122/19 Ocak 1711).

getirilen zift içinse 1122/1710'da 14 akçe ödenirken,¹³⁰ 1130/1717'de 30 akçe¹³¹ navlun ödenmiştir.

Kalafat malzemelerinin temininde nakliye organizasyonuna zaman zaman Derya Beyleri'nin de dâhil edildiği görülmektedir. Zift nakliyle ilgili bir navlun kaydında Derya Beyi Mustafa Paşa'nın satım alım sürecinde sürecin takibini yapmakla görevlendirildiği belirtilmiştir.¹³²

2.3.5. Maden ve Askerî Mühimmât

Madenlerin para darbı ve askeri malzeme üretimi başta olmak üzere Tersane-i Âmire, Tophâne-i Âmire, Darphâne-i Âmire, Baruthane-i Âmire gibi devlet kurumlarında çeşitli kullanım alanları bulunmaktadır. Geniş bir coğrafyayı hâkimiyeti altına alan Osmanlı Devleti, bu kurumlar için ihtiyaç duyduğu madeni çoğunlukla kendi topraklarından temin edebilmiştir. Temin edilen madenin deniz yoluyla nakliyesinde sivil gemiler de kullanılmıştır. Sivil gemilerle taşınan madenin türü navlun kayıtlarında belirtildiği üzere Sidrekapsi ve Pravişte'den temin edilen ham demirdir. Tersane ve Tophâne'ye nakledilen demir bu iki kurumda askerî mühimmat ile farklı araç gereçlerin üretiminde kullanılmıştır.

Demir, Tophâne-i Âmire'de bakırdan sonra en çok ihtiyaç duyulan maden olup burada pek çok işte kullanılmaktaydı. Başlıca kullanım alanlarından biri ise top yapımıydı. Ancak demir toplar, tunç toplara göre daha kalın ve ağır şekilde imal edildiğinden kullanışlı değildi ve pek fazla tercih edilmemekteydi. O yüzden askerî mühimmattan ziyade askerî mühimmat üretiminde kullanılan yardımcı aletlerin imalinde kullanılmaktaydı. Örneğin, kalıpların etrafındaki kuşaklar, ergimiş metalin karıştırılmasında kullanılan sııklar, top arabalarının dingili ve tekerleklerindeki bazı aksamlar demirden yapılmaktaydı. Yine çeşitli amaçlarla kullanılan kürek, küskü, bileyi, sac, mil, kazma, balta, kazan, çivi, maymuncuk gibi malzemelerin üretiminde

¹³⁰ BOA, MAD 3450, s. 184 (2 Ca. 1123/18 Haziran 1711).

¹³¹ BOA, MAD 3924, s. 158 (10 M. 1130/14 Aralık 1717).

¹³² BOA, MAD 3453, s. 132 (9 S. 1122/9 Nisan 1710).

de demire ihtiyaç duyulmaktaydı.¹³³ Tersane-i Âmire’de de gemi inşasında kullanılan çiviler ile lenger, çapa gibi gemi donanım malzemeleri demirden yapılmaktaydı.¹³⁴

2.3.5.1. Maden

Harp malzemelerinin yapımında ham madde olarak kullanılan maden, Sidrekapsi ve Pravişte’den temin edilmiştir. Pravişte’den temin edilen maden Kavala iskelesi yoluyla, Sidrekapsi’den temin edilen maden ise genellikle Selanik ya da Limbazda iskeleleri yoluyla İstanbul’a getirilmiştir. Nadiren de olsa Sidrekapsi madeninin nakliyesinde Kavala iskelesi de kullanılmıştır.¹³⁵

Sivil gemilerin maden nakliyatında istihdam edildiğine dair 1700 sonrası tespit edilebilen ilk kayıt 1122/1710 yılına aittir.¹³⁶ 1122/1710’da Kavala’dan temin edilen maden, Halil Reis’in gemisiyle İstanbul’a getirilerek, Tersane-i Âmire’ye ulaştırılmıştır. 1734/1722’den önce yalnızca Kavala’dan yapılan maden nakliyatında sivil gemi kullanılırken bu tarihten sonra Sidrekapsi’den yapılan maden nakliyatında da sivil gemilerin kullanıldığı görülmektedir.¹³⁷

Bu iki maden sahasından nakliye yapan gemilere ödenen navluna bakıldığında, navlunun belirli bir düzeyde tutulmaya çalışıldığı ve çoğunlukla 20-25 akçe altına çok fazla inilmediği görülür. Kavala’dan İstanbul’a maden taşıyan gemilere navlun olarak 1122/1710’dan¹³⁸ 1130/1718’e¹³⁹ kadar kantar başına 16 akçe ödenirken, bu tarihte 20 akçe ödenmeye başlamıştır. 1131/1719’da¹⁴⁰ kiralanan gemilere kantar başına 30 akçe ödeme yapılmış, aynı yıl tekrar 20 akçe¹⁴¹ ödenmiş ve 1163/1750’ye kadar aynı ücret ödenmeye devam edilmiştir. Sidrekapsi’den maden taşıyan gemilere ödenen navlun

¹³³ Aydüz, **a.g.e.**, s. 234-235.

¹³⁴ Bostan, **Tersâne-i Âmire**, s. 121.

¹³⁵ Altunbay, **a.g.t.**, s. 292-298.

¹³⁶ BOA, **MAD** 3435, vr. 8a (4 L. 1122/26 Kasım 1710).

¹³⁷ BOA, **MAD** 3133, vr. 12b (10 R. 1134/28 Ocak 1722).

¹³⁸ BOA, **MAD** 3435, vr. 8a (4 L. 1122/26 Kasım 1710).

¹³⁹ BOA, **MAD** 2864, vr. 11b (7 S. 1130/10 Ocak 1718).

¹⁴⁰ BOA, **MAD** 3924, s. 306 (7 Receb 1131/26 Mayıs 1719).

¹⁴¹ BOA, **MAD** 3924, s. 336 (14 Ş. 1131/2 Temmuz 1719).

ise, 1134/1722'den¹⁴² 1150/1738'e kadar bir kantar için 25 akçe, 1150/1738'den¹⁴³ 1157/1744'e kadar 20 akçe olmuştur. 1157/1744'den¹⁴⁴ 1163/1750'ye kadar tekrar 25 akçe ödenmeye devam edilmiştir.

Madenden yuvarlak ve humbara taneleri dökülmesi için devletin hem maden ocağının bulunduğu yerde, hem de İstanbul'da Tersane ve Tophâne'ye bağlı çeşitli üretim tesisleri bulunuyordu. Sidrekapsi'den getirilen maden, İstanbul'daki üretim tesislerinde askerî mühimmât haline getirilmiştir. Örneğin, 1162/1749'da Hacı Salih Reis'in getirdiği Sidrekapsi madeni, Tersane-i Âmire'de Abdi Usta ve Salih Usta kârhanelerine teslim edilmiştir. Aynı tarihli bir başka navlun kaydında, Duka Reis'in getirdiği madenin yine Tersane'de Abdi Usta ve bir diğer ustanın kârhanelerine teslim edildiği belirtilmiştir.¹⁴⁵ Pravişte madeni ise, bazen orada bulunan humbara ve yuvarlak dökümhanelerinde bazen de İstanbul'da bulunan dökümhanelerde askerî mühimmât haline getirilmiştir. 1130/1718 senesinde Kavala'dan getirilen Pravişte madeninin bir miktarı Tersane'deki Mahmud Usta Kârhanesi'ne, bir miktarı da Kağıthane'deki Halil Usta Kârhanesi'ne teslim edilmiştir.¹⁴⁶ 1137/1725'te Tophâne-i Âmire'ye teslim edilen humbara ve yuvarlaklar ise Pravişte Kârhanesi'nde dökülmüştür.¹⁴⁷ Satın alınan madenin gerekli yerlere naklinde çoğunlukla Maden Eminleri görevlendiriliyordu; 1151/1739'da Sidrekapsi'den temin edilen madenin, Sidrekapsi Maden Emni Ali Ağa tarafından İstanbul'a gönderildiği kaydedilmiştir.¹⁴⁸ 1130/1718 tarihli bir başka navlun kaydına göre, Pravişte madeni, Pravişte'de Kârhâne Emni Mehmed Çorbacı tarafından gönderilmiştir.¹⁴⁹

2.3.5.2. Askerî Mühimmat

¹⁴² BOA, MAD 3133, vr. 12b (10 R. 1134/28 Ocak 1722).

¹⁴³ BOA, MAD 10336, s. 16 (13 Z. 1150/3 Nisan 1738).

¹⁴⁴ BOA, MAD 10345, s. 6 (15 M. 1157/29 Şubat 1744).

¹⁴⁵ BOA, MAD 10349, s. 225 (15 Ş. 1162/31 Temmuz 1749).

¹⁴⁶ BOA, MAD 3917, s. 254 (16 Ra. 1130/17 Şubat 1718).

¹⁴⁷ BOA, MAD 10316, s. 292 (14 L. 1137/26 Haziran 1725).

¹⁴⁸ BOA, MAD 10337, s. 256 (7 Z. 1151/18 Mart 1739).

¹⁴⁹ BOA, MAD 3917, s. 313 (26 R. 1130/29 Mart 1718).

Navlun karşılığı kiralanan sivil gemiler muhtelif yerlerden Tersane, Tophane, Cebehane gibi kurumlara bazı savaş malzemelerinin naklini de yapmıştır. Bu malzemeler arasında havan, top, farklı türlerde imal edilmiş yuvarlaklar ve barut bulunmaktadır.

2.2.5.2.1. Havan ve Top

Havan, atış açısı büyük olan ve savaşlarda uzak hedefleri vurmakta kullanılan bir silah türüdür. Bugünkü askerî terminolojide havan ve top iki farklı silah türünü karşılarsa da Osmanlılar döneminde her ikisi de aynı anlamda kullanılmıştır.¹⁵⁰ Navlun kayıtlarına göre, belirtilen tarih aralığında sivil gemilerle İstanbul'a iki kez havan nakli yapılmıştır. Bu seferler 1112/1701'de Kale-i Sultaniye'den Ali Reis'in gemisiyle yapılmış, her iki seferde de taşınan yedişer adet havan Tophâne-i Âmire'ye teslim edilmiştir.¹⁵¹

Nakliyesi yapılan toplar içerisinde kırık toplar da bulunuyordu. Kırık toplar Tophâne'ye getirilerek yenileriyle değiştiriliyor, işe yaramaz hale gelenler de yeni topların yapımında kullanılıyordu.¹⁵² 1114/1702 yılında Elhâc Hüseyin'in gemisi ile Bozcaada'dan 24 kantar ağırlığında 4 adet kırık top Tophâne-i Âmire'ye ulaştırılmıştır.¹⁵³ Yine 1116/1704'te Selanik'ten Sakızlı Mustafa'nın gemisiyle 11 kantar ağırlığında 3 adet kırık şâhi top getirilmiştir.¹⁵⁴

2.2.5.2.2. Yuvarlak

Sivil gemilerle en çok nakli yapılan askerî mühimmât, yuvarlak (gülle) olmuştur. Havan toplarında kullanılmak üzere mermer ve humbara güllesi imal

¹⁵⁰ Aydı, **a.g.e.**, s. 403.

¹⁵¹ BOA, **MAD** 4876, vr. 4b (16 Za. 1112/ 24 Nisan 1701); **MAD** 4876, vr. 5a (21 L. 1112/ 31 Mart 1701).

¹⁵² İdris Bostan, **Tersâne-i Âmire**, s. 176; Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 400-401.

¹⁵³ BOA, **MAD** 5362, s. 4 (11 Ra. 1114/ 5 Ağustos 1702).

¹⁵⁴ BOA, **MAD** 3141, vr. 5b. (20 M. 1116/25 Mayıs 1704).

edilmekteydi. Bunlardan mermer yuvarlak (gülle) Eski İstanbulluk ve Bozcaada'dan İstanbul'a getirilmiş ve Tophâne-i Âmire'ye teslim edilmiştir. 1134/1722'de Eski İstanbulluk'tan getirilecek mermer güller için Halil ve Ali reislerin gemileri kiralanmış, taşıdıkları 750'şer adet gülle için kendilerine 120'şer kuruş navlun ödenmiştir.¹⁵⁵ Aynı sene, Eski İstanbulluk'tan getirilecek mermer güller için Mehmed Reis'in gemisiyle dört kez nakliye yapılmıştır. İlk seferde 600, ikincisinde 1000, diğer iki seferde de 800'er kantar olmak üzere toplamda 3200 kantar güllenin taşıma işlemi gerçekleştirilmiştir.¹⁵⁶ Mehmed Reis yine aynı sene Bozcaada'dan da 851 adet mermer gülle (toplam 898 kantar) taşımıştır.¹⁵⁷ Her iki yerden gerçekleştirdiği nakliye için de kendisine kantar başına 18 sağ akçe taşıma ücreti ödenmiştir.

Toprak, cam, tunç ya da demir gibi çeşitli maddelerden imal edilen humbara gülleleri¹⁵⁸ Kavala ve Benefşe iskelelerinden Tophâne ve Tersane'ye nakledilmiştir.¹⁵⁹ Demirden imal edilen güller Pravişte maden ocağından çıkarılan helon (demir cevheri) ile buradaki yuvarlak döküm kârhânesinde imal ediliyordu. Pravişte'de imal edilen demir güller Kavala iskelesi yoluyla İstanbul'a getiriliyordu. Gülleri taşımak üzere kiralanın sivil gemilere dair ilk kayıt 1117/1705 yılına aittir.¹⁶⁰ Kiralanan gemiye kantar başına 20 akçe navlun ödenmiş, 1162/1750 yılına kadar çeşitli zamanlarda kiralanın gemiler için de aynı ücret ödenmeye devam edilmiştir.

1122/1710 yılında Tersane'deki kârhânelerde humbara dânesi ve yuvarlak dökülmesi için Pravişte'den çıkarılan maden Kavala iskelesine nakledilerek, buradan hem Akdeniz'deki donanma kalyonları ile hem de tüccar gemileriyle İstanbul'a getirilmiştir. Halil Reis'in gemisiyle iki defa nakliye yapılmış ve nakliye ücreti olarak

¹⁵⁵ BOA, **MAD** 3453, s. 199 (9 C. 1122/5 Ağustos 1710).

¹⁵⁶ BOA, **MAD** 3133, vr. 12b (10 R. 1134/28 Ocak 1722); **MAD** 3133, vr. 12b (27 Receb 1134/13 Mayıs 1722); **MAD** 3133, vr. 12a (17 C. 1134/4 Nisan 1722) **MAD** 3133, vr. 12b (28 Ş. 1134/13 Haziran 1722).

¹⁵⁷ BOA, **MAD** 3133, vr. 12a (2 N. 1134/16 Haziran 1722).

¹⁵⁸ Mustafa İbn İbrahim, **Fenn-i Humbara: Humbara ve Ateşli Silahlar (İnceleme-Metin-Tıpkıbasım)**, haz. S. Aydüz, Ş. Çan, İstanbul 2015, s. 17.

¹⁵⁹ BOA, **MAD** 2829, s. 167 (19 Ra. 1160/31 Mart 1747); **MAD** 3137, vr. 6b (27 Z. 1117/11 Nisan 1706).

¹⁶⁰ BOA, **MAD** 3141, vr. 12a (25 M. 1117/19 Mayıs 1705).

kantar başına 16 sağ akçe ödenmiştir.¹⁶¹ İstanbul'a getirilen bu malzemeler Tersane-i Âmire'deki humbara ve yuvarlak mahzenlerine teslim edilmekteydi.¹⁶²

2.2.5.2.3. Barut

Top ve ateşli silahlarda kullanılan barut, güherçile, kükürt ve odun kömürünün farklı oranlarda karıştırılmasıyla elde edilmektedir.¹⁶³

Osmanlıların ateşli silahları ne zaman kullanmaya başladığı tartışmalı olup bunun 15. yüzyıl öncesinde olduğu düşünülmektedir.¹⁶⁴ Ateşli silahların savaşlarda kullanılmaya başlanmasıyla da barut ihtiyacı doğmuştur. İhtiyaç duyulan barutun temini için imparatorluğun çeşitli yerlerinde baruthâneeler tesis edilmiştir. Selanik, Gelibolu ve İzmir'deki büyük baruthâneelerle birlikte İstanbul'daki Baruthâne-i Âmire, 18. yüzyılda ordu ve donanma için barut üreten önemli kurumlardan olmuştur.¹⁶⁵ Bu dönemde Tophâne-i Âmire'de az da olsa barut üretimi de yapılmıştır.¹⁶⁶

Kuyud-ı Mühimmat Defterleri'nde yer alan navlun kayıtlarına göre barut, Selanik'ten getirilmiş ve Cebehâne-i Âmire'ye teslim edilmiştir. 1118/1706'da Selanik iskelesinden 1600 kantar siyah barutu İstanbul'a taşımak üzere kiralanan gemi için kantar başına 30 akçe nakliye ücreti ödenmiştir.¹⁶⁷ 1153/1740'da tekrar Selanik'ten siyah barut taşımak üzere gemi kiralanmış ve kantar başına bu defa 100 akçe navlun ödenmiştir.¹⁶⁸

¹⁶¹ BOA, MAD 3141, vr. 12a (4 L. 1122/26 Kasım 1710).

¹⁶² BOA, MAD 10331, s. 163 (2 R. 1147/1 Eylül 1734); MAD 6593, s. 228 (22 M. 1155/29 Mart 1742).

¹⁶³ Gábor Ágoston, **Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silahlı Sanayisi**, çev. Tanju Akad, İstanbul 2006, s. 19.

¹⁶⁴ Gábor Ágoston, **Osmanlı'da Ateşli Silahlar ve Askeri Devrim Tartışmaları**, haz. Kahraman Şakul, İstanbul 2017, s. 171-172.

¹⁶⁵ Ágoston, **Barut, Top ve Tüfek**, s. 174.

¹⁶⁶ Bostan, **Tersâne-i Âmire**, 170; Aydın, **Tophâne-i Âmire**, s. 294.

¹⁶⁷ BOA, MAD 3145, s. 169 (29 C. 1118/8 Ekim 1706).

¹⁶⁸ BOA, MAD 3405, s. 103 (13 M. 1153/10 Nisan 1740).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİCİLER VE SİVİL DENİZCİLİKTE KULLANILAN GEMİLER

Ege Denizi, içerisinde karayla bağlantısı olmayan ada topluluklarını da barındıran coğrafi bir yapıya sahiptir. Bu coğrafi yapı, bölgesel üretimin çeşitli yerlere nakli için, özellikle ada halkına deniz yolunun kullanılması dışında bir seçenek sunmamaktadır. Karadan ulaşımın sınırlı olduğu bir coğrafyada yaşamak da adalarda ve denize kıyısı olan bölgelerde deniz nakliyesi işi dolayısıyla ekonomik kazanç sağlayanların sayısını artırmıştır. Yani coğrafi yapı girişimciler için ekonomik bir avantaja dönüşmüştür. Peki, denize kıyısı olan bir coğrafyada yaşayan Osmanlı toplumu yaşadıkları bu coğrafyanın ekonomik avantajlarını ne kadar kullandılar? Denizle kurdukları ilişki ve bundan sağladıkları çıkar ne boyuttaydı?

Ege ada ve kıyıları, imparatorluğun ilk dönemlerinden itibaren bünyesinde deniz ticaretiyle uğraşan insanları barındırmıştır. Bu denizcilerin en bilinen örneklerinden biri, Kanuni Sultan Süleyman döneminde kaptanıderyalık yapmış Barbaros Hayreddin Paşa'dır. Midillili bir sipahinin oğlu olan Hayreddin Paşa, denizcilik faaliyetlerine abisi Oruç Reis ile birlikte Ege'de deniz ticareti yaparak başlamıştır.¹ Ancak Osmanlı toplumunun tüm denizcileri Barbaros Hayreddin Paşa kadar görünür ve bilinir değildi.

Devletten bağımsız çalışan gemi sahibi ve gemi reisleri ile ilgili devlet arşivinden edinebileceğimiz bilgi tek yönlü ve dolayısıyla sınırlıdır. Ancak bir envanter oluşturmak amacıyla **Kuyûd-ı Mühimmât Defterleri**'nde yer alan navlun kayıtları üzerinden devletle iş yapan gemi sahipleri ve reislerinin bir kısmını tespit edebilmek mümkündür. Bu tür kayıtlardan az sayıda da olsa bu kimselerin milliyetleri, dinî aidiyetleri, ortaklık ilişkileri, aldıkları lakaplar üzerinden memleketleri, faaliyet

¹ İdris Bostan, **İstanbul'un 100 Denizcisi**, İstanbul 2014, s. 46.

gösterdikleri diğer iş alanları ile ne tür gemilerle nakliye yaptıkları gibi konularda bilgi edinilebilmektedir.

3.1. Gemi Sahipleri ve Gemi Reisleri

Ege Denizi ve İstanbul arasında sefer yapan sivil gemiler “tüccar gemileri” olarak da adlandırılmakta ve “reis” denilen kaptanlar tarafından idare edilmekteydi. 1700-1750 yılları arasındaki 87 adet **Kuyûd-ı Mühimmât Defteri**’nde yer alan navlun kayıtlarında adı geçen gemi sahibi ve reislerin sayısı 750 civarındır. Ancak bunların ne kadarının farklı kişiler olduğunu net bir şekilde tespit edebilmek güçtür. Zira pek çok kayıтта reislerin sadece isimleri yer almakta ve lakapları, memleket adları, ikamet yerleri gibi ayırt edici ifadeler yer verilmemektedir. Yine de birçoğunun farklı isimlerle kaydedilmiş olması belirtilen zaman diliminde yüzlerce gemi sahibi ve gemi reisinin deniz nakliyesinde yer aldığını gösterir niteliktedir.

Bununla birlikte isimlerinin birden fazla kayıтта yer aldığı tespit edilen reisler de vardır. Bu durum bazı gemilerin bir defadan fazla kiralandığını ve reislerden bir kısmının devletle devamlı olarak iş yaptığını göstermektedir. Örneğin kayıtlarda üç direkli diye isimlendirilen bir gemiye sahip olan Dimitri’nin gemisi Selanik ve Golos’tan zahire taşımak üzere 1144-62/1731-49 yılları arasında dört kez kiralanmıştır.² Genç Hacı İbrahim Reis, 1131-33/1719-21 yılları arasında Kavala’dan İstanbul’a beş sefer yapmıştır. Yine bir başka kayıтта, Ali Reis’in Kavala bölgesinden askerî mühimmat taşımak üzere 1155/1742’de kiralanen gemisinin 1157/1744’te tekrar kiralandığı görülmektedir.³

Devletin bazı tüccar gemilerini nakliye için tekraren kiralamasının, o bölgede yeterli sayıda gemici bulunmamasından kaynaklandığı düşünülebilir. Ancak aynı bölgeden nakliye yapan onlarca gemi sahibinin tespit edilmesi bu ihtimali çok fazla mümkün kılmamaktadır. Bazı gemicilerle tekraren iş yapılması, devlet adına iş yapan görevlilerle bu gemiciler arasında zamanla karşılıklı güvene dayanan bir ilişkinin

² BOA, **MAD** 10324, s. 141 (14 Safer 1144/18 Ağustos 1731); **MAD** 10324, s. 171 (3 R. 1144/5 Ekim 1731); **MAD** 3268, s. 241 (10 Za. 1150/29 Şubat 1738); BOA, **MAD** 10349, s. 206 (11 M. 1162/1 Ocak 1749).

³ BOA, **MAD** 3388, s. 3 (22 M. 1155/29 Mart 1742); **MAD** 10345, s. 4 (11 S. 1157/26 Mart 1744).

geliştiğini akla getirebilir. Zira Ege Denizi kaçakçılığın yaygın bir şekilde yaşandığı yerlerdendi. Bu olumsuz durum satın alınan malzemenin İstanbul'a taşınmasını da güçleştirmekteydi. İstanbul'a getirmesi gereken malzemeyi çeşitli yollarla yabancı tüccara satıp daha fazla kazanç sağlamaya çalışan bazı gemiciler, devleti maddî zarara uğratmakta ve İstanbul'a mal akışını sıkıntıya sokmaktaydı. Böyle bir durumda devletin, daha önce nakliye işini sorunsuz bir şekilde gerçekleştirdiği gemicilerle işi yürütmeyi tercih etmesi olası bir ihtimal gibi gözükmemektedir. Ayrıca, İstanbul'a nakliye yapacak gemiler kiralanırken dikkat edilen bazı hususlar vardı. Bunlardan en önemlisi taşınacak malzemenin miktarına uygun tonajda gemi bulmaktır. Büyük miktarlarda malzeme alındığında taşıma kapasitesi daha büyük gemiler tercih edilmekteydi. Bu türden gemilerin belirli kişilerde bulunması ihtimali de aynı gemilerin tekrar kiralanmasının bir başka sebebi olarak düşünülebilir.

Reisler arasında hem Müslümanlar hem de gayrimüslimler yer alıyordu. Osmanlı yönetimi, deniz nakliyesinde bir Müslüman ya da gayrimüslime ait olması fark etmeksizin Osmanlı tebaasına ait tüm gemileri kullanıyordu. Tespit edilen kayıtlara nazaran belirtilen güzergâhlar arasında sefer yapan reislerden 2/3'ü Müslümanlardan, 1/3'ü de gayrimüslimlerden oluşmaktadır. Zımmîlerin neredeyse tamamını Rumlar teşkil etmektedir. Rum gemicilerin çoğunlukta olması, bu coğrafyada Osmanlı hâkimiyetinden önceki siyasî ve sosyal yapılanmanın bir etkisidir. Ege ada ve kıyılarında uzun yıllar denizcilikle uğraşan Rumlar, 12. ve 15. yüzyıllar arasında Türk beyliklerinin Ege kıyılarına yerleşmesi ile bu beyliklerin hâkimiyeti altına girmiştir. Artan deniz iş gücü talebi Rumların denizcilik birikim ve tecrübesinden yararlanılarak karşılanmıştır.⁴ Bu kimseler, Osmanlıların Adalar ve Doğu Akdeniz kıyı bölgelerindeki fetihlerinden sonra ise Osmanlı hâkimiyeti altına girerek denizcilikle olan uğraşlarına devam etmişlerdir. İstanbul, Karadeniz ve Ege'de gemi reisliği yapmışlar, Tersane-i Âmire'de işçi, Osmanlı donanma gemilerinde mürettebat olarak denizciliğin farklı alanlarında yer almışlardır.⁵

⁴ Molly Greene, **Osmanlı Devleti ve Rumlar (1453-1768)**, çev. Zeynep Rona, İstanbul 2018, s. 116-117.

⁵ Gelina Harlaftis, Sophia Laiou, "Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820: The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet", **Networks of Power in Modern Greece**, London 2008, s. 5.

Ülke içi deniz taşımacılığı büyük ölçüde Osmanlı tebaasına ait gemilerle yürütülmekle birlikte nadiren de olsa yabancı bandıralı gemiler de kiralanmaktaydı. Belirtilen zaman dilimine ait navlun kayıtlarının bazılarında da yabancı bandıralı gemilerin kiralandığı görülmektedir. Bunlar genellikle Fransız gemileridir.⁶ 18. yüzyıl sonlarına doğru nakliyyede yabancı gemilerden yararlanma daha da artmış, 1780’li yıllarda Doğu Akdeniz limanlarında 150 kadar Fransız gemisi sefer yapmıştır. Bununla beraber İngilizler ve Fransızlar arasındaki uzun süreli savaş, bu gemilerin yerini zamanla Rum gemilerinin almasına neden olmuştur. Buharlı gemiler dönemine kadar Ege’de nakliye işinde büyük oranda Rum gemilerinden yararlanılmıştır.⁷

Yabancı bandıralı gemi kiralandığı zaman, gemi reisine mensubu olduğu ülkenin elçisi kefil olmaktadır. Buna bağlı olarak 1160/1747 senesinde, Eğriboz’dan İstanbul’a katran nakli için gemisi kiralanan Fransız kaptana Fransız elçisinin kefil olduğu görülür.⁸ Ancak kefil bulma keyfiyeti yalnızca yabancı tüccarlar için zorunlu bir durum değildi. Osmanlı tebaasına ait gemiler kiralanırken de reislerin kefil bulma zorunluluğu vardı. Bu zorunluluk, taşınan malzemenin yabancı tüccara satılmaması için alınan bir önlemdi.⁹ Yine de buna engel olabilmek her zaman mümkün olmuyordu ve kefiller kefalet ödemek durumunda kalabiliyordu. Çalışmamızın kapsadığı tarihinin dışında olmakla birlikte 1219/1804 tarihli bir sicil kaydında, gemilerle İstanbul’a getirilmesi gereken hububatın farklı yerlerde satıldığının öğrenilmesi üzerine riayet edilecek kurallar yinelenmiştir. Buna göre, gemi reislerinin İstanbul’a gelmek için önce hüccet almaları ve kefil bulmaları gerekmektedir. Ardından Gümrük Emmini’nden hüccette belirtilen yüklerin tamamını İstanbul’a getirdiklerini belirten mühürlü bir tezkire alıp, tezkireyi malzemeyi getirdikleri yerde bu konuyla görevli kişiye teslim edeceklerdir. Tüm bunlar yerine getirilmeden kefillerin kefaletten kurtulamayacakları belirtilmiştir.¹⁰

⁶ BOA, **MAD** 3453, s. 132 (9 S. 1122/9 Nisan 1710); **MAD** 3405, s. 103 (13 M. 1153/10 Nisan 1740); **MAD** 6598, s. 157 (27 R. 1158/29 Mayıs 1745); **MAD** 2829, s. 179 (13 R. 1160/24 Nisan 1747); **MAD** 2735, s. 68 (13 Ca. 1098/27 Mart 1687).

⁷ Mübahat Kütükoğlu, **Osmanlı’nın Sosyo-Kültürel ve İktisadi Yapısı**, Ankara 2018, s. 391.

⁸ BOA, **MAD** 2829, s. 179 (13 R. 1160/24 Nisan 1747).

⁹ 15 Ra. 1204/3 Aralık 1789 tarihli Limni Adası muhafız ve iş erlerine yazılan tahrirat kaydı; BOA, Cevdet-Belediye, 150.

¹⁰ **İstanbul Mahkemesi 97 Numaralı Sicil (H. 1217-1225/M. 1802-1810)**, Kültür AŞ. Yayınları, İstanbul 2019, nr. 157.

Gemi reislerine kefil olan kişiler farklı meslek gruplarından olabiliyordu. Örneğin, Ege'den İstanbul'a nakliye yapan reislerden Todori ve Yorgaki reislerle Keresteci Hacı Abdurrahman ve Keresteci Seyyid Hacı Osman kefil olurken,¹¹ Manol Reis'e Habbaz Mavrodi kefil olmuştur.¹²

3.1.1. Memleketleri ve İkamet Yerleri

Navlun kayıtlarında gemi sahibi ve reislerin isimlerinin yanında pek çok zaman memleket adları da yer almıştır. Bununla birlikte bazı kayıtlarda memleketleri yerine ikamet ettikleri yerler kaydedilmiştir.

Ege'de faaliyet gösteren reislerin memleketlerine bakıldığında pek çok farklı yerden gemi reisi olduğu görülmektedir. Ancak çoğunluğu Egeli reisler oluşturmaktadır. Egeli reisler arasında da Kavalalı ve Bozcaadalı reisler diğerlerine nazaran daha fazladır. Bu yerler dışında Egeli diğer reislerin memleketleri şöyledir: İzmir, İstanköy, Foça, Gönnye, Midilli, Molivo (Midilli), Urla, Rodos, Limni, Selanik, Sakız, Mora, Urla (İzmir), Boğaz hisarı.

Egeli reisler haricinde bu bölgede faaliyet gösteren, imparatorluğun pek çok yerinden reis vardır. Bu kişilerin memleketleri ise Zağra, Mısır, Kefe, İznikmid, Marmara, Tekfurdağı, Bandırma, Trabzon, Giresun, Bartın, Erzurum, Varna, İskenderiye, İstanbul ve Akkirman olarak kayıtlarda yer almaktadır.

Kimi reislerin ise memleketleri yerine ikamet ettikleri yerler belirtilmiştir. Her iki bilginin bir arada verilmemesi, memleketleri belirtilen reislerin memleketlerinde ikamet etmesi sebebiyle olabilir. Reislerin ikamet ettikleri yerler de çoğunlukla Kavala, Gelibolu, Hanya, Selanik, Bozcaada, İsketelos, Molivo, Midilli, İzmir, Mora, Lapseki, Mihaliç gibi Ege ve civarındaki yerleşim yerleridir. Ancak İstanbul'da ve Varna, Özi, Trabzon gibi Karadeniz'in farklı yerlerinde ikamet edenler de bulunmaktadır.

¹¹ 28 M. 1151/18 Mayıs 1738 tarihli arz kaydı; BOA, AE. I. Mahmud, 565.

¹² 24 L. 1014/4 Mart 1606 tarihli arz kaydı; BOA, AE. I. Ahmed, 243.

Gemicilerin ikamet yerleri ile nakliye yaptıkları iskelelere bakıldığında, genellikle malzemenin taşınacağı bölgede ikamet edenlerin gemilerinin kiralandığı görülür. Örneğin, 1117/1705 senesinde Kavala'dan taşınacak malzeme için kiralanan geminin reisi Kavala'da,¹³ 1118/1706'te Selanik'ten taşınacak malzeme için kiralanan geminin reisi ise Selanik'te¹⁴ oturmaktaydı. Bununla birlikte nakliye yapılacak iskeleye yakın bölgelerde oturan gemi reislerinin gemileri de kiralanmaktaydı. Farklı yıllara ait bazı kayıtlara göre, Bozcaada'da ikamet eden reis Eski İstanbulluk'tan,¹⁵ Lapseki'de ikamet eden reis Boğazhisarı'ndan,¹⁶ İsketelos Adası'nda ikamet eden reis Eğriboz'dan¹⁷ İstanbul'a nakliye yapmıştır. Ancak yukarıdaki verilere bakıldığında görülmektedir ki, deniz nakliyesiyle uğraşanların iş alanı küçük bir sahaya sınırlı kalmayıp imparatorluk coğrafyasının içine aldığı tüm bölgelere yayılmıştır.¹⁸ Devletle iş yapan mevzubahis gemicilerin, bilhassa savaş yıllarında daha geniş bir alanda faaliyet gösterdikleri görülmektedir.

Reislerin memleketleri ve ikamet yerleri, bu bölgelerin sosyal dokusu ile ilgili de fikir vermektedir. Deniz ticaretiyle uğraşanlara ev sahipliği yapan bu yerleşim alanlarında sosyal dokunun önemli bir bölümünü denizcilerin oluşturduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. 1730'larda Rodos'a dair gözlemlerini kaleme alan İskenderiye'deki Fransız konsolos, buradaki Rum halkın büyük bir kısmını, inşa ettirdikleri gemilerle ticaret yapan zengin tüccarların oluşturduğunu söylemiştir. 18. yüzyıl sonlarında başka bir Fransız gözlemci adadaki Müslümanların da büyük bir kısmının deniz ticaretiyle uğraştığını ifade etmiştir.¹⁹ Öyle görülüyor ki, Rodos Adası'nın toplumsal yapısını büyük ölçüde denizciler oluşturmaktaydı. Elbette bu tür bir sosyal yapılanma tek bir adaya sınırlı değildi. Bu sebeple yukarıda verilen memleket isimleri, özellikle de belirli yerlerde fazla sayıda gemicinin olması dikkate değerdir. Söz konusu denizciler aynı zamanda bulundukları şehrin ticarî yapısını

¹³ BOA, MAD 3141, vr. 12a (25 M. 1117/19 Mayıs 1705).

¹⁴ BOA, MAD 3145, s. 169 (29 C. 1118/8 Ekim 1706).

¹⁵ BOA, MAD 10345, s. 11 (24 N. 1157/31 Ekim 1744).

¹⁶ BOA, MAD 10330, s. 150 (4 Ra. 1146/15 Ağustos 1733).

¹⁷ BOA, MAD 2895, s. 114 (13 Ca. 1124/18 Haziran 1712).

¹⁸ Örneğin, 1157/1745'te Orfan'dan İstanbul'a buğday nakleden Hacı Hüseyin isimli reis Trabzon'da ikamet etmektedir; BOA, MAD 6598, s. 129 (12 S. 1158/16 Mart 1745).

¹⁹ Molly Greene, **Katolik Korsanlar ve Rum Tüccarlar: Bir Akdeniz Tarihi**, çev. Ayşe Betül Sayın, İstanbul 2019, s. 151.

şekillendirmede de etkin bir rol oynamaktadır. Ticari faaliyetlerde bulunan bu kişiler şehir ekonomisinde denizciliğin önemli bir paya sahip olmasını sağlamaktadır.

3.1.2. Unvanları ve Lakapları

Unvanlar kişilerin mesleği ile toplumsal statüleri hakkında bilgi vermektedir. Osmanlı döneminde pek çoğu nüfuzlu kişiler için kullanılan unvanlar, bazen sivil bazen resmî bir nitelik taşımıştır. Kişinin sosyal statüsündeki değişime bağlı olarak zamanla unvanlar da değişkenlik göstermiş, farklı görevler icra eden bazı kişiler birden fazla unvan kullanmıştır.²⁰ İncelediğimiz nakliye kayıtlarında ismi geçen gemi sahibi ve reisler de kayıtlarda bazen çeşitli unvanlarla yer almıştır.

Hacı/Elhâc: Hacı ya da Elhâc, hac görevini ifa eden kişilerin isimleri önünde yer alan bir unvan ifadesidir. Kayıtlarda Hacı/Elhâc unvanı taşıyan pek çok gemi sahibi ve reis bulunmaktadır. Hacı Mehmed,²¹ Elhâc Ahmed,²² Hacı Abdi,²³ Tophaneli Hacı Mustafa,²⁴ Urlalı Hacı Mehmed,²⁵ Hacı Salih,²⁶ Elhâc Osman²⁷ isimli kişiler bu unvana sahip gemi sahibi ve reislerden bazılarıdır. Hac görevini yerine getiren Müslümanlara verildiğinden bu unvan ile anılan kimselerin malî açıdan bu farzı yerine getirebilecek bir zenginliğe ulaştıkları anlaşılr.

Ağa: Bazı kayıtlarda gemi sahibinin adı zikredilirken “Ağa” tabirinin kullanıldığı görülmektedir. Ağa unvanı, Osmanlı askerî teşkilatında en çok kullanılan unvanlardandı. Askerî teşkilatta, eyalet ve sancakların valilerinden sonra gelen tüm âmirler ile saray teşkilatının başında bulunan görevliler bu unvanı kullanmaktaydı. Yine âyan adı verilen taşradaki nüfuzlu ailelerden pek çok kimse de bu unvanla

²⁰ Turan Açık, “ “Beylik”ten “Ağa”lığa: 17. Yüzyılın İlk Yarısında Trabzon’da “Unvan Enflasyonu” ”, **Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, c. 8, sayı: 16, Trabzon 2014, s. 9-38.

²¹ BOA, **MAD** 3918, s. 6 (15 Z. 1130/9 Kasım 1718).

²² BOA, **MAD** 3918, s. 6 (22 Z. 1130/16 Kasım 1718).

²³ BOA, **MAD** 3918, s. 6 (15 S. 1131/7 Ocak 1719).

²⁴ BOA, **MAD** 3874, vr. 18a (7 N. 1133/2 Temmuz 1721).

²⁵ BOA, **MAD** 3146, s. 173 (27 R. 1133/25 Şubat 1721).

²⁶ BOA, **MAD** 3405, s. 225 (14 N. 1153/3 Aralık 1740).

²⁷ BOA, **MAD** 4875, vr. 3a (25 R. 1113/ 29 Eylül 1701).

anılmaktadır.²⁸ Askerî teşkilatın denizcilikle ilgisine, iskele kethüdalarının birçoğunun askerî sınıf mensubu olmaları örnek gösterilebilir.²⁹ Bununla birlikte sahil bölgelerinde yaşayan ve genellikle Ağa unvanı taşıyan âyanlar da denizciliğe yabancı değillerdir.³⁰ Devlet taşrada denizciliği ilgilendiren pek çok konuda âyanlara çeşitli görevler vermiştir. Tersane-i Âmire'nin ihtiyaçlarının belirlenen yerlerden temin edilip İstanbul'a gönderilmesi, taşra tersanelerinin inşa ve onarımı, buralarda gemi inşası, batan gemilerin kurtarılması gibi işler bu görevlerinden bazılarıdır.³¹ Âyanlardan bazılarının denizcilikle ilgili faaliyetleri devletin askerî hizmetlerini yerine getirmekle sınırlı kalmıştır. Bazıları ise hem devlet adına hem de devletten bağımsız faaliyet yürütmüştür.³² Navlun kayıtlarında ismi zikredilen Halil Ağa,³³ Ahmed Ağa,³⁴ Ali Ağa³⁵ gibi kimselerin de askerî sınıftan ya da taşra âyanlarından olduğu söylenebilir. Bu kişilerin deniz nakliyesinde genellikle gemi sahibi olarak yer aldığı görülmektedir. Zira isimlerinin yer aldığı kayıtlarda gemi reisi olarak farklı bir kişinin ismi zikredilmektedir.

Hoca: Osmanlılar tarafından genellikle medrese ulemâsı için kullanılan “Hoca” unvanı navlun kayıtlarında da karşımıza çıkmaktadır. Örneğin, 1743'te Karaağaç'tan İstanbul'a hububat nakli için kiralanan gemilerden birinin İzmirli Hasan Hoca'ya,³⁶ 1744'te Selanik'ten İstanbul'a maden nakli için kiralanan gemilerden birinin Tophaneli Ahmed Hoca'ya³⁷ ait olduğu kaydedilmiştir. Bu kayıtlarda görüldüğü gibi bazı gemi sahiplerinin “Hoca” unvanıyla anılması, ilmiye sınıfına mensup kimselerin de deniz nakliyesiyle uğraştığının bir işareti olarak düşünülebilir.

Seyyid: Seyidlik, geniş anlamda Hz. Muhammed'in soyundan gelenler için, dar anlamda ise Hz. Fâtıma'nın oğulları Hz. Hasan ve Hz. Hüseyin soyundan gelenler

²⁸ Faruk Sümer, “Ağa”, *DİA*, c. 1, İstanbul 1988, s. 452.

²⁹ Nejdett Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Ankara 2001, s. 12.

³⁰ Ege'de denizcilikle uğraşan bir ayan ailesi için bkz.: Mübahat Kütükoğlu, “Bir Âyan Ailesi: Tavaslızadeler”, *Belleten*, c. 75, sayı: 273, Ankara 2011, s. 447-469.

³¹ İlhan İkinci, “Karadeniz'de Âyanlar ve Denizcilik”, *Karadeniz Araştırmaları: Balkan, Kafkas, Doğu Avrupa ve Anadolu İncelemeleri Dergisi*, c. 10, sayı: 37, İstanbul 2013, s. 19-20.

³² İkinci, *a.g.m.*, s. 24.

³³ BOA, *MAD* 10344, s. 5 (11 R. 1156/4 Haziran 1743).

³⁴ BOA, *MAD* 10347, s. 259 (8 Za. 1161/30 Ekim 1748).

³⁵ BOA, *MAD* 10337, s. 230, 5 Za. 1151/14 Şubat 1739).

³⁶ BOA, *MAD* 6593, s. 238 (11 Receb 1156/31 Ağustos 1743).

³⁷ BOA, *MAD* 10345, s. 6 (15 M. 1157/29 Şubat 1744).

için kullanılan bir unvan ifadesidir.³⁸ Osmanlı yönetimi her zaman seyyidlere saygı duymuş, bu kişilere maddî ve manevî destek sağlamıştır. Ayrıca kendilerine vergi muafiyeti gibi bazı maddî imtiyazlar da tanınmıştır.³⁹ Seyyidler arasında çeşitli zanaatlarla uğraşanlar bulunduğu gibi, kadı, kazasker, müderris gibi ilmiye teşkilatının farklı kademelerinde yer alanlar da vardı.⁴⁰ Bununla birlikte navlun kayıtlarında bazı gemi sahibi ve reislerin isimlerinin önünde de seyyid unvanının yer aldığı görülmektedir. Bu unvanı taşıyan reislere örnek olarak Seyyid Ahmed,⁴¹ Seyyid Mehmed,⁴² Seyyid Ramazan,⁴³ ve Seyyid Osman⁴⁴ söylenebilir.

Emirü'l-hac: Hac emiri ya da emirü'l-hac (emir-i hac) olarak adlandırılan kişi, hac kafilesini güvenli bir şekilde hacca götürme, masraflara katkıda bulunma ve hac mevsimi öncesi gerekli yiyecek maddelerinin temini gibi görevleri yerine getirmektedir.⁴⁵ Navlun kayıtları içerisinde Emirü'l-hac Ali⁴⁶ isimli bir reisin bulunması bu kimselerin deniz ticaretiyle de uğraştıklarının bir göstergesi olarak yorumlanabilir.

Çelebi: Çelebi unvanı Osmanlılar tarafından genellikle okumuş, bilgili, kültürlü ve yüksek zümreye mensup kişiler için kullanılmıştır.⁴⁷ Söz konusu nakliye kayıtlarında da “Çelebi” unvanlı gemi sahiplerine rastlanmaktadır. Örneğin 1156/1744'te Orfan'dan nakli yapılacak buğday için Hasan Reis'in kaptanlığını yaptığı gemi Hüseyin Çelebi isimli kişiye aittir.⁴⁸

Gemi sahiplerinin ve reislerin toplumsal mevkileri üzerine fikir edindiğimiz çeşitli unvanlar haricinde, bazılarının da isimleri önüne yine kendileri ile ilgili bilgi edinmemizi sağlayan farklı lakaplar yazılmıştır. Lakaplar, kişiye toplum tarafından verilen ve kişiyi toplum içerisinde tanımlayan sıfatlardır. Bazen övgü bazen yergi

³⁸ Rüya Kılıç, **Osmanlı'da Seyyidler ve Şerifler**, İstanbul 2005, s. 23.

³⁹ Kılıç, **a.g.e.**, s. 96-97.

⁴⁰ Kılıç, **a.g.e.**, s. 112.

⁴¹ BOA, **MAD** 2488, s. 116 (30 M. 1120/21 Nisan 1708).

⁴² BOA, **MAD** 3924, s. 163 (7 M. 1131/30 Kasım 1718).

⁴³ BOA, **MAD** 10324, s. 171 (3 R. 1144/5 Ekim 1731).

⁴⁴ BOA, **MAD** 3388, s. 3 (29 M. 1154/16 Nisan 1741).

⁴⁵ Münir Atalar, “Emir-i Hac”, **DİA**, c. 11, İstanbul 1995, s. 131-133.

⁴⁶ BOA, **MAD** 10331, s. 3 (17 Ca. 1147/15 Ekim 1734).

⁴⁷ Mehmet İpşirli, “Çelebi”, **DİA**, c. 8, İstanbul 1993, s. 259.

⁴⁸ BOA, **MAD** 6593, s. 283 (3 Z. 1156/18 Ocak 1744).

içeren, daha çok kişisel ve fiziksel özellikleri belirten bu tanımlayıcı ifadeler, doğal olarak bu kişilerle ilgili zihinde bir kanı oluşturmaktadır. Soyadının kullanılmadığı dönemlerde isim benzerliğinden kaynaklanan karışıklıkların önüne geçilmesini sağladığı için pek çok kişi çeşitli lakaplarla anılmıştır. Kayıtlarda yer alan lakaplardan *Kara*⁴⁹, *Sarı*⁵⁰, *Genç*⁵¹, *Uzun*⁵² ve *Kör*⁵³ gibi lakaplar gemicilerin fiziksel özelliklerini, *Divâne*,⁵⁴ ve *Deli*⁵⁵ gibi lakaplar ise kişisel özelliklerini belirtir niteliktedir. Bir kayıтта yer alan *Cezireli*⁵⁶ lakabı reisin memleketi ya da ikamet ettiği yerle ilişkilendirilebilir. Yine başka bir kayıтта yer alan *Üç karındaşlı*⁵⁷ lakabı ise reisin ailesiyle ilgili görünmektedir.

Lakaplar çoğu zaman ismin önünde tanımlayıcı bir sıfat olarak kullanılmakla beraber bazen de ismin yerini almıştır. Örneğin, nakliye yapan reislerden biri kayıtlarda “*Delibalta Reis*”⁵⁸ olarak yer almaktadır.⁵⁹

3.1.3. Aile Adları

Osmanlılarda soy isim kullanılmadığı için kişinin hangi aileye mensup olduğu çoğu zaman isminin önüne gelen baba adı ile anlaşılmaktadır. Gemi reislerinin bir kısmının da navlun kayıtlarında baba adlarıyla yer aldığı görülmektedir. Bunlardan Molla Yusuf,⁶⁰ Hacı Hüseyin⁶¹ gibi isimler sosyal statüye dikkat çeken çeşitli

⁴⁹ BOA, **MAD** 3435, vr. 8a (14 M. 1123/4 Mart 1711).

⁵⁰ BOA, **MAD** 2829, s. 169 (23 Ra. 1160/4 Nisan 1747).

⁵¹ BOA, **MAD** 3924, s. 306 (7 Receb 1131/26 Mayıs 1719).

⁵² BOA, **MAD** 3924, s. 375 (3 Za. 1131/17 Eylül 1719).

⁵³ BOA, **MAD** 2830, s. 196 (11 Receb 1159/30 Temmuz 1746).

⁵⁴ BOA, **MAD** 3453, s. 199 (9 N. 1121/12 Kasım 1709).

⁵⁵ BOA, **MAD** 3917, s. 262 (25 Za. 1130/20 Ekim 1718).

⁵⁶ BOA, **MAD** 3388, s. 3 (11 R. 1154/26 Haziran 1741).

⁵⁷ BOA, **MAD** 3874, vr. 17a (10 Receb 1133/7 Mayıs 1721).

⁵⁸ BOA, **MAD** 10324, s. 297 (29 Za. 1144/24 Mayıs 1732).

⁵⁹ Bir çalışmada *delibalta* ve *kör* lakaplı kaptanların 1708’de Akdeniz’de donanma kalyonlarına kaptanlık yaptığı tespit edilmiştir; Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 53. Burada bahsedilen kişilerle aynı kişiler olup olmadıklarını kesin bir şekilde tespit edebilmek güç olsa da donanma kalyonu kaptanlarının ayrıca gemi sahibi olarak deniz ticaretiyle de uğraşmış olabilecekleri bir ihtimal olarak düşünülebilir.

⁶⁰ BOA, **MAD** 6593, s. 245 (29 Receb 1156/18 Eylül 1743).

⁶¹ BOA, **MAD** 10344, s. 5 (11 R. 1156/4 Haziran 1743).

unvanlarla birlikte kaydedilmiştir. Bartınlı Halil,⁶² Galatalı Hacı Abdurrahman⁶³ ve Boğazlı Kara Hacı Ahmed⁶⁴ gibi isimler ise kişinin memleketi ile ilgili olduğu düşünülebilecek bazı yer adları ile belirtilmiştir.

Bazı kayıtlarda ise ailevî aidiyet gösteren ifade, bir meslek adını belirtmektedir: Külhancı-oğlu,⁶⁵ Kapucı-oğlu,⁶⁶ Mataracı-oğlu,⁶⁷ Kalyoncu-oğlu,⁶⁸ ve Reis-oğlu⁶⁹ gibi. Bunlara bakıldığında reislerin babalarının farklı meslek gruplarından olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu mesleklerin görev tanımları Z. Pakalın tarafından daha ziyade saray odaklı bir yaklaşımla açıklanmıştır. Buna göre *külhancı*, saray hamamlarını ısıtmakla görevli kişileri denilmektedir.⁷⁰ *Kapucı* tabiri ise daha fazla sayıda meslekî hizmeti ifade etmek için kullanılmaktadır. Topkapı Sarayı'nın Bâb-ı Hümayûn ve Bâbüsselâm kapıları önünde nöbet tutmak, Divan-ı Hümayun toplantılarının olduğu günlerde saraya gelenlere yol göstermek ve rikâb-ı hümayun hizmetleri Osmanlı Devleti'nde kapıcıların çeşitli görevlerinden bazıları olarak açıklanmıştır.⁷¹ Dolayısıyla bu iki meslekî tabirin de reislerin babalarının saray görevlisi olduğuna işaret ettiği düşünülebilir. Ancak bu kişilerin benzer türde görevleri saray dışında da icra etmiş olabilecekleri olasıdır. Bir diğer meslekî tabir *mataracı*, saray dışında bulunduğu zamanlarda padişahın kırmızı kadifeli altın matarasını taşıyan hizmetliler için kullanılmaktadır.⁷²

Bunlarla birlikte *kalyoncu* ve *reis* oğlu ifadeleri bazı reislerin babalarının denizcilikle ilgili işler yaptığını ve denizcilik mesleğinin babadan oğula devam ettirildiğini göstermektedir. Belki kârlı bir iş alanı olarak görüldüğünden, belki aile içerisinde mesleğin inceliklerini bilen bir kişinin varlığı bazı reisleri babalarının çalıştığı alana yöneltmiş olmalıdır. Böylece bu gibi kimseler için denizcilik bir aile

⁶² BOA, **MAD** 10340, s. 6 (12 R. 1152/19 Temmuz 1739).

⁶³ BOA, **MAD** 2829, s. 181 (17 R. 1160/28 Nisan 1747).

⁶⁴ BOA, **MAD** 10349, s. 182 (27 Ra. 1162/ 17 Mart 1749).

⁶⁵ BOA, **MAD** 10331, s. 3 (17 Ca. 1147/15 Ekim 1734).

⁶⁶ BOA, **MAD** 2830, s. 226 (8 Za. 1159/22 Kasım 1746); BOA, **MAD** 10349, s. 188 (11 R. 1162/31 Mart 1749).

⁶⁷ BOA, **MAD** 10337, s. 230 (5 Za. 1151/14 Şubat 1739).

⁶⁸ BOA, **MAD** 10337, s. 223 (28 L. 1151/8 Şubat 1739).

⁶⁹ BOA, **MAD** 3141, vr. 12a (15 Z. 1116/10 Nisan 1705); **MAD** 10324, s. 241 (11 Ş. 1144/8 Şubat 1732).

⁷⁰ Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, c. 2, İstanbul 1993, s. 340.

⁷¹ Abdülkadir Özcan, "Kapıcı", **DİA** c. 24, İstanbul 2001, s. 345.

⁷² Pakalın, **a.g.e.**, c. 2, s. 315.

mesleği hüviyeti kazanmıştır. Aileden devralınan denizcilik birikim ve tecrübesinin nesilden nesle aktarılması denizciliğin bu coğrafyada köklü bir iş alanı haline gelmesinde de etkili olmuştur.

Birkaç kayıta aile adı olarak Serdar-zâde⁷³ ya da Serdar-oğlu⁷⁴ ifadesi yer almaktadır. Ordu kumandanlığı (serdarlık) önceleri padişah tarafından yerine getirilirken daha sonra bu görev kubbe vezirlerine bırakılmıştır. Yeniçeri ocağının kaldırılmasının ardından ise serdarlık görevi askerlikten yetişen bazı kişilere verilmeye başlanmıştır. Yeniçeri ağası tarafından tayin edilen ve “yeniçeri serdarı” olarak da adlandırılan serdar, bulunduğu kazadaki askerlerin düzen ve disiplininden sorumluydu. Sefer zamanı da kazadaki yeniçeriler ile birlikte sefere katılmaktaydı.⁷⁵ Dolayısıyla navlun kayıtlarında geçen “serdar-zâde” ifadesinin bazı reislerin babalarının askerî sınıfa mensubiyetini gösterdiği düşünülebilir.

Aile adlarının kişileri tanımlama ve ayırt etme konusunda öneme sahip olduğu âşikârdır. Buna binaen sıklıkla da kullanıldığı görülmektedir. Hatta zaman zaman aile adı kişinin adının yerini de alabilmekteydi. Navlun kayıtlarında reis adı olarak yer alan Dede-oğlu,⁷⁶ Molla Yusuf-oğlu,⁷⁷ ve Papas-oğlu⁷⁸ gibi ifadeler buna örnek olarak söylenebilir.

3.1.4. Gemi Mülkiyeti ve Ortaklık İlişkileri

Ege Denizi’nde faaliyet gösteren gemi sahipleri ve gemi reisleri, navlun kayıtlarında belirtildiğine göre kalyon, üç direkli, volik, şehtiye, çekeleve, şayka, kayık ve çenber türü gemilerle nakliye yapmakta ve bu tür gemilerin mülkiyetini elinde bulundurmaktaydı.

⁷³ BOA, **MAD** 10331, s. 3 (17 Ca. 1147/15 Ekim 1734).

⁷⁴ BOA, **MAD** 10349, s. 163 (11 S. 1162/ 31 Ocak 1749).

⁷⁵ Pakalın, **a.g.e.**, c. 3, s. 178-179.

⁷⁶ BOA, **MAD** 6593, s. 244 (28 Receb 1156/17 Eylül 1743)

⁷⁷ BOA, **MAD** 6593, s. 245 (29 Receb 1156/18 Eylül 1743).

⁷⁸ BOA, **MAD** 5361, vr. 6a (1 Receb 1118/9 Ekim 1706).

Bahsi geçen gemilerle ticaret yapma girişiminde bulunacak kişilere devlet gemilerin inşası ve gemi sahibi olma konusunda destekleyici bir yaklaşım sergilemiştir. Bununla ilgili olarak 1194/1780 tarihinde İstanbul'a mal naklinde kullanılmak için Rodos'ta inşa olunacak tüccar gemilerinin inşası hususunda askerlerin gemi sahiplerine zorluk çıkarmamaları, yine 1188/1775'te fırtınada zarar gördüğü için Rodos limanına sığınan bir tüccar gemisinin tamirinde yardımcı olunması hususunda merkezden ilgililere emirler gönderilmiştir.⁷⁹ Benzer şekilde tüccarın çeşitli yerlerde yaptıracığı gemiler için ihtiyaç duyduğu malzemeyi temin ederken devlet görevlilerinin kendilerine zorluk çıkarmamaları istenmiştir.⁸⁰ Hatta ihtiyaç duydukları bazı malzemeler Tersane'den ve Tophâne'den kira karşılığında emaneten verilmiş ya da mirî fiyatları üzerinden kendilerine satılmıştır.⁸¹

Devlet bünyesinde denizcilikle uğraşanlara verilen destek sadece gemi inşası ile sınırlı kalmamıştır. Bazı durumlarda bu kişilere devlet tarafından karşılıksız olarak gemi verilmiştir. Şem'dânî-zâde Süleyman Efendi tarafından aktarılan bir hadise bunu gösterir niteliktedir. Buna göre 1158/1745 senesinde Mısır'dan gelen tüccar kalyonu Kumkapı ile Çatladıkapı arasında karaya oturur ve getirdiği ürünlerin büyük bir kısmı zayi olur. Gemi kurtarılmaya çalışılır ve padişah da çalışmalara destek verir ancak kurtarılması mümkün olmayınca tüccara Tersane'den bir kalyon bağışlanır.⁸² Bir çalışmada, yine aynı tarihli bir belgeden tüccar tarafından Midilli'de inşa ettirilen kalyona devlet tarafından bilinmeyen bir sebepten ötürü el konulduğu, daha sonra bu kalyonun, kalyonu batan başka bir tüccara bedelsiz olarak verildiği aktarılmıştır.⁸³ Bu belge benzer başka bir olaya ait olabilir ancak yukarıda zikredilen karaya oturma olayıyla ilgili olma ihtimali de yüksek görünmektedir.

Navlun kayıtlarında yer alan gemilerin mülkiyet durumlarına bakıldığında büyük bir kısmının tek kişinin mülkiyetinde bulunduğu, bazılarının ise ortak mülkiyete

⁷⁹ Hüseyin Kıcalı, **18. Yüzyılda Rodos'ta Gemi İnşası (1770-1792)**, (Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Mersin 2019, s. 61.

⁸⁰ Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 143.

⁸¹ Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 143; Salim Ayduz, **XV. ve XVI. Yüzyılda Tophane-i Amire ve Top Döküm Teknolojisi**, Ankara 2006, s. 464.

⁸² Şem'dânî-zâde Fındıklılı Süleyman Efendi **Târihi, Mür'î't-Tevârih**, c. 1, haz. Münir Aktepe, İstanbul 1976, s. 117.

⁸³ Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 57; BOA, **MAD** 4380, vr. 57a (17 Za. 1158/11 Aralık 1745).

konu olduğu görülmektedir. Bir gemiye ortak olarak ticaret yapmak Osmanlı toplumunda görülen ticarî ortaklık konularından biriydi. Gemi inşasının ve sonrasında nakliye seferlerinin pahalı bir yatırım olması ve riskin dağıtılmak istenmesi bunda etkili olmaktaydı.⁸⁴ Navlun kayıtlarında gemi ortaklarının yalnızca isimlerinin belirtilmiş olması sebebiyle aralarındaki ortaklık türünü bu kayıtlardan tespit edebilmek güçtür. Ancak klasik İslami iş ortaklığı türleri (mudârebe, müfâvaza, inan, vücu) farklı sektörlerde olduğu gibi gemicilik sektöründe de görülmekteydi.⁸⁵ Bunlardan mudârebe, sermayedarın sermayesini işletmek üzere bir aracıya devretmesi ve elde edilen kârın önceden belirlenen oranlarda paylaşılmasına dayanan bir ortaklık türüdür. Müfâvaza; sermayedarların aynı miktarda yatırım yaptığı, kâr ve zararın eşit olarak paylaşıldığı, inan; her ortağın istediği miktarda yatırım yapabildiği, kâr ve zararın eşit bir şekilde paylaşılmadığı ortaklık türleridir. Vücu ise sermayesi olmayan fakat ticarî açıdan bilgi, tecrübe ve itibar sahibi iki ya da daha fazla kişinin sermaye oluşturmak için bir araya geldikleri ortaklık şeklidir.⁸⁶

Gemicilik sektöründeki ortaklıklara bakıldığında gemi sahiplerinin ortaklık ilişkisini genellikle gemiyi işleten bir reisle gerçekleştirdikleri görülmektedir. Zira gemi sahipliği ve gemi reisliğinin farklı durumlar olması söz konusu olabilmekteydi. Bu tür ortaklıklarda ya gemi reisine çalışmasının karşılığı olarak belli bir ücret ödeniyor ya da reis, ticarî ortaklığa kabul ediliyordu. Bununla birlikte ortaklık ilişkisinde ortak sayısı her zaman iki kişiyle sınırlı kalmıyor, bu sayı bazen daha fazla olabiliyordu. Ancak Osmanlı gemicilik sektöründe genellikle gemi mülkiyetinin en fazla dört kişiden oluşan küçük ortaklıklar şeklinde olduğu düşünülmektedir.⁸⁷ Eğer ortaklık ikiden fazla kişiyi kapsıyorsa gemi belli oranda paylara (hisse) bölünmekte ve ortaklardan her biri bazen eşit bazen farklı miktarda bir paya sahip olmaktadır.⁸⁸

⁸⁴ Fethi Gedikli, “XV. ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Deniz Taşımacılığına Dair Bazı Hukuki Terimler ve Düzenlemeler”, **Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları**, sayı: 1, İstanbul 2006, s. 44.

⁸⁵ Murat Çizakça, **İslam Dünyasında ve Batı’da İş Ortaklıkları Tarihi**, çev. Ş. Layıkel, İstanbul 1999, s. 78.

⁸⁶ Çizakça, **a.g.e.**, s. 4-8.

⁸⁷ Çizakça, **a.g.e.**, s. 79.

⁸⁸ Gedikli, **a.g.e.**, s. 45.

Tablo 5: 1700-1750 yılları arasında Ege Denizi’nde faaliyet gösteren gemi sahibi ve gemi reislerinin ortaklık ilişkileri⁸⁹

Gemi Ortakları			Geminin Cinsi
Gemi Sahibi	Reis	Reis	
	Mehmed ⁹⁰	Yorgi	
	Osman ⁹¹	İbrahim	
Sarı oğlu? ⁹²		Yani	
	Üsküdarlı Hacı Hasan ⁹³	Mehmed	Üç direkli
Tophâneli Ahmed Hoca ⁹⁴		Yani	Kayık
	Kuşadalı İsmail ⁹⁵	Süleyman	Volik
Yorgi ⁹⁶		?	Üç direkli
Ali ⁹⁷		Ahmed	

Yukarıdaki tabloya bakıldığında ortak mülkiyete konu olan gemilerden bazılarında gemicilerin kendi ailelerinden kişilerle ortaklık kurarak işlerini yürüttüğü görülmektedir. Burada adı geçen reislerden Osman Reis’in gemisine ortak olduğu kişi kardeşi İbrahim Reis’tir. Aynı şekilde Yorgi de mülkiyetinde olan gemiye kardeşiyle ortaktır. Deniz taşımacılığı birtakım riskleri barındırdığından bazı ailelerde bu riskin birlikte göğüslenebilmesi bu tür bir ortaklığın tercih edilmesinde etkili olmuş olabilir.

Kardeş olan reisler arasında yine nakliye işini birlikte yürüten ancak aralarında ortaklık ilişkisi bulunmayıp, ayrı gemilerin mülkiyetini elinde bulunduranlar da vardı.

⁸⁹ Tüm kayıtlarda gemi ortakları için “şeriki” ifadesi geçmese de birden fazla gemi sahibinin isminin geçtiği ancak bir geminin kiralandığını belirten kayıtlarda gemi sahiplerinin o geminin ortağı olduğu kabul edilmiştir.

⁹⁰ BOA, MAD 3924, s. 158 (10 M. 1130/14 Aralık 1717).

⁹¹ BOA, MAD 2829, s. 152 (5 S. 1160/16 Şubat 1747).

⁹² BOA, MAD 3924, s. 164 (16 M. 1131/9 Aralık 1718).

⁹³ BOA, MAD 10336, s. 16 (29 L. 1150/19 Şubat 1738).

⁹⁴ BOA, MAD 10345, s. 6 (15 M. 1157/29 Şubat 1744).

⁹⁵ BOA, MAD 3388, s. 3 (29 M. 1154/16 Nisan 1741).

⁹⁶ BOA, MAD 10347, s. 180 (23 Ra. 1161/23 Mart 1748).

⁹⁷ BOA, MAD 2850, s. 98 (11 R. 1127/16 Nisan 1715).

1158/1745 tarihli bir navlun kaydına göre, Golos'tan hububat taşımak üzere gemileri kiralanan Yanaki ile bir diğer reisin kendilerine ait üç direkli gemileri bulunmaktaydı. Babalarının aynı kişi olduğunun belirtilmesi bu kimselerin kardeş olduklarını göstermektedir.⁹⁸

Bazı gemilerin ise Müslüman ve gayrimüslimler arasında kurulan ortaklıkla işletildiği görülmektedir. Yine Tablo 5'de yer alan bir kayığın Tophâneli Ahmed Hoca ve Yani isimli bir zımmînin müşterek tasarrufunda olduğu anlaşılmaktadır.⁹⁹ Müslümanlar ile gayrimüslimler arasında var olan sosyal ve ekonomik bağa dair göstergeler, denizcilik alanında da ortaklık ve çeşitli iş ilişkileri ile sıklıkla karşımıza çıkmaktadır. Müslümanlar ve gayrimüslimler bir geminin mülkiyetini paylaşmak dışında, zaman zaman birbirlerinin gemilerine kaptanlık da yapmaktaydı. İlerleyen kısımlarda daha detaylı bir şekilde değinileceği üzere bir gemi sahibinin gemisine başka kimseler kaptanlık yapabiliyordu. Bununla ilgili verilen tabloda bazı Müslüman gemi sahiplerinin gemilerinin gayrimüslim reisler tarafından idare edildiği görülür.¹⁰⁰ Bunun dışında gemi mürettebatı olarak da birbirlerinin gemilerinde çalıştıklarını gösteren kayıtlar mevcuttur. Örneğin 1152/1740 tarihli bir sicil kaydında, Elhâc Mehmed'in gemisinde kırk beş gün çalışan gemicilerin, çalışmalarının karşılığı olan ücretleri alamadıklarına yer verilmiştir. Kayıta belirtildiğine göre bu gemicilerin tamamı zımmîdir.¹⁰¹

Navlun kayıtlarına bakıldığında birden fazla kişinin ortak mülkiyetinde bulunan gemilerin olduğu anlaşılmakla birlikte, sadece bir kişinin mülkiyetinde bulunan gemi sayısının çok daha fazla olduğu görülmektedir. Bununla birlikte gemilerin mülkiyet durumu kayıtlarda her zaman açıkça belirtilmemiştir. Bu sebeple Ege'den İstanbul'a yapılan seferlerde yer alan gemilerden ne kadarının ortak mülkiyete konu olduğuna dair net bir sayısal veri ortaya koyabilmek mümkün

⁹⁸ BOA, **MAD** 6598, s. 171 (28 Ca. 1158/28 Haziran 1745).

⁹⁹ BOA, **MAD** 10345, s. 6. (15 M. 1157/29 Şubat 1744).

¹⁰⁰ BOA, **MAD** 3917, s. 413 (25 Şaban 1130/24 Temmuz 1718); BOA, **MAD** 6593, s. 276 (5 Za. 1156/21 Aralık 1743). bkz.: Tablo 6.

¹⁰¹ **Bab Mahkemesi 172 Numaralı Sicil (H. 1152-1153/M. 1740)**, Kültür AŞ. Yayınları, İstanbul 2019, nr. 369. Yine 1073/1663 tarihli başka bir sicil kaydında, Elhâc Şaban ve Yorgi Reis isimli zımmînin birlikte işlettikleri gemiden ticari kazanç sağladıklarına yer verilmiştir. Daha sonra bir tarafın alacağı ücreti tahsil edememesi aralarındaki alacak-verecek meselesini mahkemeye taşımıştır (**Galata Mahkemesi 90 Numaralı Sicil (H. 1073-1074/M. 1663)**, İSAM, İstanbul 2012, nr. 262).

olmamıştır. Ancak birden fazla kişinin mülkiyetinde bulunan gemiler tek kişinin mülkiyetinde bulunan gemilerin %10'unu geçmemektedir.

Gemi sahipleri arasında birden fazla geminin mülkiyetine sahip olanlar da bulunmaktadır. Örneğin, navlun kayıtlarında ismi zikredilen Genç Hacı İbrahim Reis'in 1133/1721 senesinde iki gemisi kiralanmıştır.¹⁰² Gemi sahibi olarak yalnızca İbrahim Reis'in adı zikredildiği için bu gemilerin tam mülkiyetine sahip olduğunu söylemek mümkündür. Bununla beraber birden fazla gemide hissesi olan gemi sahipleri de bulunmaktaydı. Bir çalışmada 1761-65 yılları arasını kapsayan bir muhasebe defterinde, Hacı İbrahim Ağa isimli tüccarın en az yedi gemide hissesinin olduğu tespit edilmiştir. Bu gemilerle yapılan seferler sonucu, taşıma ücretlerinden aldığı pay %83 ile %16 gibi farklı miktarlar arasında değişkenlik göstermiştir. Değişen miktarlar, İbrahim Ağa'nın gemilerdeki ortaklık hisselerinin de farklı oranlarda olduğunu gösterir niteliktedir.¹⁰³

Hisselere bölünmüş gemi üzerinden kazanç sağlayan gemi hissedarları zaman zaman seferlerden elde edilen kârın paylaşımı konusunda sorun yaşayabiliyordu. Bu tür alacak-verecek meseleleri mahkeme kayıtlarına da yansımıştır. Çalışmamızın kapsadığı yıllara ait olmasa da bununla ilgili olarak 1242/1826 tarihli bir sicil kaydında bahsi geçen mevzu örnek olarak verilebilir. Buna göre, şayka türü bir geminin kırk hissesinin yirmi hissesi Trabzonî Mehmed Ağa'nın, on hissesi Trabzonî Mehmed Yazıcı'nın, beşi Kapan-ı dakik tüccarlarından Reisler Kethüdası Ali Ağa'nın, diğer beş hissesi de Teberdar Abdullah Ağa'nın elinde bulunmaktadır. Aralarında yapılan anlaşmaya göre sefer sonucu elde edilen navlundan gemicilere ödenecek ücret ve diğer masraflar çıkarıldıktan sonra geriye kalan ücreti paylaşacaklardır. Hissedarlardan Mehmed Ağa, Mehmed Yazıcı'nın gemiye reis olarak tayin edildiği bir sefer sonucu elde edilen kârdan payına 3556 kuruş düştüğünü hesaplamıştır. Ancak bu meblağı alamadığı iddiasıyla kadiya başvurmuştur. Mehmed Yazıcı'nın bu miktarı inkârı

¹⁰² BOA, **MAD** 3146/79 (6 Receb 1133/3 Mayıs 1721).

¹⁰³ Çizakça, **a.g.e.**, s. 85.

üzerine 1100 kuruş ödenmesi üzerine anlaşılmış ve mesele çözüme kavuşturulmuştur.¹⁰⁴

Ortaklık ilişkisi kapsamı içerisinde düşünülebilecek bir diğer husus, gemi sahipleri ile gemi reisleri arasındaki iş ilişkisidir. Gemilerin bir bölümü gemi sahipleri tarafından idare edilirken bazı gemi sahipleri de geminin işletilmesini başka bir kaptana bırakmaktadır. Böyle durumlarda kayıtlarda gemi reisinin isminin önünde “*süvari*” ifadesi yer almıştır. Söz konusu kayıtlarda sefer yapan gemilerden 26’sında gemiyi süvari olarak adlandırılan kişi idare etmiştir. Bunlar arasında yukarıda bahsedilen Genç Hacı İbrahim Reis’in gemileri de vardır. 1131-33/1719-21 seneleri arasında Kavala’dan kendisine ait gemilerle beş sefer yapılmıştır. Gemilerine bazen kendisi kaptanlık yaptığı gibi bazen de başka reisler kaptanlık yapmıştır. 1131/1719 senesinde kiralanan iki gemisinden birine kendisi, diğerine ise başka biri kaptanlık yapmıştır.¹⁰⁵ Yine aynı sene kiralanan iki gemisine bu defa kendisi değil başka iki reis kaptanlık yapmıştır.¹⁰⁶ 1133/1721 yılında gemileri üç defa kiralanmış, bu üç seferdeki reisler de Hacı İbrahim Reis’ten başka kimseler olmuştur.¹⁰⁷

Süvariler arasında gemi sahibi ve kendi gemisine kaptanlık yapan reisler de vardır. Hacı İbrahim Reis’in gemisine süvari olan reislerden birisinin kendisine ait bir gemisi vardı ve 1133/1721 senesinde hem İbrahim Reis’in gemisiyle hem de kendi gemisiyle Kavala’dan İstanbul’a nakliye yapmıştı.¹⁰⁸

¹⁰⁴ **İstanbul Mahkemesi 148 Numaralı Sicil (H. 1242/M. 1826-1827)**, Kültür AŞ. Yayınları, İstanbul 2019, nr. 93.

¹⁰⁵ BOA, **MAD** 10309, s. 52 (14 Ş. 1131/2 Temmuz 1719); **MAD** 10309 s. 52 (7 Receb 1131/26 Mayıs 1719).

¹⁰⁶ BOA, **MAD** 3924, s. 336 (14 Ş. 1131/2 Temmuz 1719).

¹⁰⁷ BOA, **MAD** 3874, vr. 18b (6 Receb 1133/3 Mayıs 1721).

¹⁰⁸ BOA, **MAD** 3874, vr. 18b (6 Receb 1133/3 Mayıs 1721).

Tablo 6: 1700-1750 yılları arasında Ege'den İstanbul'a yapılan deniz nakliyesinde süvari bulunan bazı gemiler

	Gemi sahibi	Süvari
1	İsmail ¹⁰⁹	Manol
2	Seyyid Ahmed ¹¹⁰	Süleyman
	Panayot	Kostantin
3	Genç Hacı İbrahim ¹¹¹	?
	Genç Hacı İbrahim	Ali
4	Genç Hacı İbrahim ¹¹²	?
	Genç Hacı İbrahim	Ahmed
5	Ahmed Ağa ¹¹³	Mustafa
6	Mustafa Ağa ¹¹⁴	Abdullah
7	Genç Elhâc İbrahim ¹¹⁵	Ali Hoca
8	Hacı Abdurrahman ¹¹⁶	Halil
9	Papas-oğlu ¹¹⁷	Mustafa
10	Molla Yusuf-oğlu ¹¹⁸	Milas
11	Hasan Çelebi ¹¹⁹	Hasan
12	Halil Ağa ¹²⁰	Adalı Mehmed
13	Tophâneli Keresteci Hacı Mehmed ¹²¹	Mustafa
14	Mısırlı Hacı Mustafa ¹²²	Boğazhisarlı Ali

¹⁰⁹ BOA, MAD 3917, s. 413 (25 Şaban 1130/24 Temmuz 1718).

¹¹⁰ BOA, MAD 3924, s. 165 (16 Muharrem 1131/9 Aralık 1718).

¹¹¹ BOA, MAD 3924, s. 336 (14 Ş. 1131/2 Temmuz 1719).

¹¹² BOA, MAD 3874, vr. 18b (22 L. 1133/16 Ağustos 1721).

¹¹³ BOA, MAD 10347, s. 259 (8 Za. 1161/30 Ekim 1748).

¹¹⁴ BOA, MAD 10350, s. 6 (26 Ra. 1162/16 Mart 1749).

¹¹⁵ BOA, MAD 3874, vr. 18b (22 L. 1133/16 Ağustos 1721).

¹¹⁶ BOA, MAD 10314, s. 264 (11 N. 1136/3 Haziran 1724).

¹¹⁷ BOA, MAD 6593, s. 271 (25 L. 1156/12 Aralık 1743).

¹¹⁸ BOA, MAD 6593, s. 276 (5 Za. 1156/21 Aralık 1743).

¹¹⁹ BOA, MAD 6593, s. 283 (3 Z. 1156/18 Ocak 1744).

¹²⁰ BOA, MAD 10344, s. 5 (11 R. 1156/4 Haziran 1743).

¹²¹ BOA, MAD 2830, s. 244 (29 M. 1159/21 Şubat 1716).

¹²² BOA, MAD 3924, s. 374 (27 L. 1131/12 Eylül 1719).

Reisler arasında ortağı olduğu geminin kaptanlığını yapanlar da bulunmaktaydı. Ancak kişi ortağı olduğu geminin kaptanlığını yaptığında süvari olarak mı adlandırılmaktaydı? Yoksa süvari kavramı sadece kendi mülkiyeti dışındaki gemilere kaptanlık yapanlar için mi kullanılmaktaydı? Gemi reisliği ve süvarilik kavramları arasında ne gibi bir farklılık vardı? Bu gibi soruları cevaplamak ve süvarilik kavramının kapsamını tam olarak açıklığa kavuşturmak için navlun kayıtları ne yazık ki şimdilik yeterli bilgiyi sağlamamaktadır. Gemi reisliği ve gemi sahipliği arasındaki ilişkinin kavramsal ifadeleri ayrı bir araştırma konusu olarak aydınlatılmayı beklemektedir.

3.1.5. Deniz Nakliyesi Harici Faaliyet Alanları

Osmanlı toplumunda gemi işletmek tek bir sosyal grubun tekelinde değildi. Asker, tüccar, devlet memuru gibi toplumsal yapının farklı kesimlerinden kişiler deniz nakliyesiyle de kazanç sağlama yoluna gidebiliyordu. Kapıkulu askerleri içerisinde yer alan yeniçeriler bu kimseler arasında yer almaktaydı. Yeniçeriler askerî vazifelerinin yanı sıra 16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren farklı ticarî işlerle de meşgul olmaya başlamışlardı. İçerisinde en fazla yer aldıkları iş sahası esnafılık olup, bazılarının deniz taşımacılığı yaptığı da tespit edilmiştir.¹²³ Benzer şekilde navlun kayıtlarına bakıldığında gemi sahibi ve reislere ait meslekî lakaplar, bazılarının devletin askerî kadrosunda yer aldığını gösterir niteliktedir. Örneğin; bir kayıтта Golos-İstanbul arası nakliye yapan Kefeli Mahmud'un *odabaşı* olduğu belirtilmiştir.¹²⁴ Odabaşılar yeniçeri ocağı zabıtlerindendir ve diğer zabıtlerden olan çorbacının yardımcısı olarak çalışmaktadırlar.¹²⁵ Dolayısıyla bu ifade reisin yeniçeri ocağı ile ilgisini göstermektedir. Bir başka kayıтта, Mehmed Reis'in *serdengeçti ağası* olduğunun belirtilmesi onun da askerî sınıf mensubu olduğunun bir işareti olarak düşünülebilir.¹²⁶

¹²³ Cafer Çiftçi, "Osmanlı Taşrasında Yeniçerilerin Varlığı ve Askerlik Dışı Faaliyetleri", **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)**, Ankara 2011, s. 37-40. Çalışmada 1605 tarihli bir arşiv belgesinde kendisine ait gemi ile Trabzon'da deniz nakliyesi yapan bir yeniçeriye yer verilmiştir.

¹²⁴ BOA, MAD 3924, s. 377 (6 Za. 1131/20 Eylül 1719).

¹²⁵ Pakalın, **a.g.e.**, c. 2, s. 716.

¹²⁶ BOA, MAD 3924, s. 377 (6 Za. 1131/20 Eylül 1719).

Zira bu ifade, kuşatma altındaki kaleye girmek ve düşman saflarına dalmak üzere gönüllü fedâi yazılan ve görevini yerine getirip geri dönebilen, cesaret timsali serdengeçtiler için kullanılmaktadır.¹²⁷ Yine kayıtlarda adı geçen gemi sahibi kişilerden Mustafa Usta'nın isminin önünde *cebeci aşçısı* ifadesi yer almaktadır. Mustafa Usta'nın, askerî bir görev icra etmemekle birlikte askerî sınıf için çalıştığı düşünülebilir.¹²⁸

Kayıtlarda belirtilen gemi reislerine ait diğer meslekî lakaplar da reislerin önceden yaptıkları ya da hala yapmaya devam ettikleri işler hakkında bilgi vermektedir. Bu durum aynı zamanda, reislerden bir kısmının deniz nakliyesi dışında ticarî hayatın farklı alanlarında da yer aldıklarını göstermektedir. Bunlardan *kitapçı* lakabıyla kayıtlarda yer alan Ahmed isimli kişi ilgi çekicidir.¹²⁹ Osmanlı döneminde kitap alım satımı ile uğraşan kişiler uzun süre sahaf olarak adlandırılmıştır. Yazma eserlerle birlikte matbu eserlerin de sahaf dükkânlarında yer almasıyla sahaf ve kitapçı kavramları birbirinin yerine kullanılmaya başlamıştır.¹³⁰ Kayıtlarda gemi sahibi olarak adı geçen Kitapçı Ahmed'in lakabı dolayısıyla deniz nakliyesi dışında bu mesleği de icra ettiği ya da önceden icra etmiş olduğu düşünülebilir. Gemi sahibi olmanın yüksek miktarda bir sermaye birikimi gerektirmesi, kitapçılık mesleğiyle böyle bir sermaye birikiminin elde edilip edilemeyeceği sorusunu akla getirmektedir. Her ne kadar sahafların tamamı büyük servet sahibi kimseler olmasalar da bazılarının önemli bir sermaye birikimi elde ettiğini görebildiğimiz çalışmalar mevcuttur. Bursa sahaflarına ait tereke kayıtlarının incelendiği bir çalışmada Elhac Mehmed Ağa isimli bir sahafın tespit edilen terekesine yer verilmiştir. Terekeye kaydedilen yüzlerce kitap ve kâğıt cinsinin toplam miktarı Mehmed Ağa'nın ciddi bir zenginliğe ulaştığını göstermektedir. Sahaflıkla birlikte kitap toptancılığı yapması ve iş sahasını genişletip

¹²⁷ Pakalın, **a.g.e.**, c. 3, s. 182

¹²⁸ 13 S. 1158/17 Mart 1745 tarihli tezkire sureti: BOA, AE. I. Mahmud, 933.

¹²⁹ BOA, **MAD** 10347, s. 250 (16 L. 1161/9 Ekim 1748).

¹³⁰ İsmail E. Erünsal, "İstanbul'da Kitap Ticareti ve Sahaflar", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c. 7, İstanbul 2015, s. 625.

Bursa dışında da ticari faaliyetlerini yürütmesi böyle bir zenginliğe ulaşmasında etkili olmuştur.¹³¹

Kitapçı lakabı gibi “*keresteci*,¹³² *kahveci*,¹³³ *çubukçu*,¹³⁴ *tüccar*¹³⁵” gibi kayıtlarda denizcilikle ilgili olmayan başka meslekî lakaplar da bulunmaktadır. Bu kimseler bahsi geçen mesleklerle gemi işletme işini birlikte yürütmüş olabilir. Zira çoğu zaman bu tür lakaplarla anılan kişilerin gemi kaptanlığı yapmadığı, kayıtlarda sahibi oldukları gemilere başkalarının kaptanlık yaptıkları görülmektedir. Ayrıca seyrüsefer açısından deniz, gemiciler için dört mevsim yolculuk yapmaya uygun değildi. Denizin nakliye yapmaya uygun olmadığı zamanlarda gemi sahiplerinin başka ticarî işlerle uğraşarak gelir elde etmeye çalışmaları da muhtemel görünmektedir.

Bunlar dışında, kayıtlarda yer alan *yelkenci*,¹³⁶ lakabından anlaşıldığı gibi denizcilikle ilgili muhtelif işler yapan bazı kişiler aynı zamanda deniz taşımacılığını ticarî amaçla meslek edinmişlerdir. Bu bağlamda bilhassa iskele kethüdalarının gemi sahibi olarak da kazanç sağladıkları görülür. Farklı tarihlerde Boğazhisarı’ndan Tophâne’ye çam odunu taşımak üzere gemisi kiralanın İbrahim Reis Mihaliç,¹³⁷ Mustafa Reis Yalakabad,¹³⁸ Ali Reis Karamürsel,¹³⁹ ve Mustafa Reis Tekfurdağı¹⁴⁰ iskelesi kethüdasıdır. İskele kethüdaları görevli oldukları iskelenin her türden meseleleri ile ilgilenen, nizamın uygulanmasından sorumlu tek yetkili kişiydi. Gemicileri ilgilendiren problemlerde iskele kethüdasının görüşü alınır, gemiciler istek ve şikâyetlerini bağlı bulundukları iskelenin kethüdası aracılığıyla üst makamlara iletirdi.¹⁴¹ Yaptıkları görev icabı deniz nakliyesinin işleyişinde yer alan bu kişileri

¹³¹ Bilgin Aydın, İsmail Erünsal, “Tereke Kayıtlarına Göre Bursa’da Sahaflık”, **Türklük Bilgisi Araştırmaları/Journal of Turkish Studies: Defteroloji-Heath Lowry Armağanı**, haz. Selim S. Kuru, Baki Tezcan, c. 39, 2013, s. 195-196.

¹³² BOA, **MAD** 2829, s. 144 (8 M. 1160/20 Ocak 1747).

¹³³ BOA, **MAD** 2830, s. 226 (8 Za. 1159/22 Kasım 1746).

¹³⁴ BOA, **MAD** 3450, s. 111 (17 M. 1123/7 Mart 1711).

¹³⁵ BOA, **MAD** 2829, s. 211 (8 Receb 1160/16 Temmuz 1747).

¹³⁶ BOA, **MAD** 3142, s. 5 (2 Ca. 1118/12 Ağustos 1706).

¹³⁷ BOA, **MAD** 10318, s. 324 (28 L. 1138/29 Haziran 1726).

¹³⁸ BOA, **MAD** 10318, s. 324 (28 L. 1138/29 Haziran 1726).

¹³⁹ BOA, **MAD** 10319, s. 189 (29 Ra. 1141/2 Kasım 1728).

¹⁴⁰ BOA, **MAD** 10319, s. 210 (2 Ca. 1141/4 Aralık 1728).

¹⁴¹ Ertuğ, **a.g.e.**, s. 12.

ayrıca gemi sahibi olmaya iten muhtemel faktör gemi işletmenin maddî getirisinin cazibesidir denebilir.

3.1.6. Sermaye Birikimleri

Osmanlılarda yasal zeminde servet sahibi olmanın farklı yolları vardı. Bunlardan en önemlisi iltizam sistemiydi. İltizam sistemi, devlet hazinesine önemli miktarda gelir sağlayan birtakım vergileri toplama ve işletme görevinin ihale yoluyla müteşebbislere devredilmesi idi. Osmanlı mültezimleri, üstlendikleri bu görevle birlikte önemli bir güce ve servete ulaşabilmekteydi. Bununla birlikte fâizle para vermek yani kredi sağlamak, mudârebe tipi ortaklıklarla sermayenin bir aracıya devredilerek işletilmesi de Osmanlı iktisadî dünyasında sermaye birikimi sağlayan çeşitli faaliyetlerdendi. Konumuzla ilgili olan bir diğer servet edinme yöntemi ise deniz ticaretine katılmaktı.¹⁴² Cazip kâr fırsatları sunan bu servet edinme yöntemi, toplumun her kesiminden bireylerin ilgisini çekmekteydi. Navlun kayıtlarında adı geçen gemi sahibi ve reisler de ticarî kazanç sağlama amacıyla deniz ticaretine yönelen kimselerdendi. Sahibi oldukları gemiler yaşadıkları dönemde önemli bir servet göstergesiydi. Bu kimseler arasında farklı ticarî alanlarda sermaye birikimi elde edip ardından deniz nakliyesi ile uğraşmaya başlayanlar olduğu gibi, deniz nakliyesi ile elde ettiği geliri farklı alanlarda değerlendirenler de bulunmaktaydı. Bununla birlikte deniz nakliyesi ile elde ettiği sermaye birikimini yine denizcilik alanında değerlendirenler de vardı. Bununla ilgili olarak navlun kayıtlarında ismi zikredilen Genç Hacı İbrahim Reis'in 1133/1721 senesinde kendisine ait iki geminin kiralandığı görülmektedir.¹⁴³ Gemilerin türü belirtilmemiş olsa da taşıdığı yük miktarı göz önüne alındığında bunların çekeleve büyüklüğünde gemiler olduğu düşünülebilir.¹⁴⁴ Dönemin iktisadî koşullarına bakıldığında sadece bir geminin mülkiyetine sahip olmak bile önemli bir zenginlik göstergesi sayılabilecekken İbrahim Reis'in iki geminin

¹⁴² Necmettin Aygün, "Osmanlı Devleti Kırsalında İktisadî Örüntüler ve Trabzon'da Koyun (Sürü) Sahipleri (1722)" *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, sayı: 25, Trabzon 2018, s. 14-18.

¹⁴³ BOA, MAD 3146/79 (6 Receb 1133/3 Mayıs 1721).

¹⁴⁴ Yapılan seferlerde 1700-2000 kantar (95-112 ton) arası maden taşınmıştır.

mülkiyetine sahip olması dikkat çekicidir. Bu iki geminin aynı anda satın alınması ya da inşa ettirilmesi gemi sahibi olarak ticaret yapma girişimde bulunan biri için hem riskli hem de oldukça maliyetli olacaktır. Denizci bir aileden gelen, gemi sahibi olmadan önce de deniz ticareti konusunda iyi bir tecrübe edinmiş kişiler bu konuda istisna sayılabilir. Dolayısıyla gemilerden birinin diğerinden daha sonra alınmış olması çok daha yüksek bir ihtimal gibi görünmektedir. Burada akla gelen husus İbrahim Reis'in ikinci gemiye deniz taşımacılığı ile elde ettiği kâr dolayısıyla sahip olup olmadığıdır. Bir ihtimal de deniz taşımacılığı dışında başka bir ticarî faaliyetinin varlığıdır. Sermaye birikimini ne şekilde elde ettiğini söyleyebilmek elimizdeki verilerle şimdilik mümkün değildir. Ancak sadece bir gemiyle ticaret yaptığına da belirli bir kâr elde ettiğini ve sermayesinin en azından bir kısmına deniz ticaretinden elde ettiği kâr dolayısıyla sahip olduğunu söylemek mümkündür. Bu anlamda bir başka örnek de Midillili Ali Reis'tir. Yine deniz ticaretinden kazanç sağlayan Ali Reis'in, Yoros Kazası'na bağlı Kavak Köyü'nde inşa ettirdiği bir cami bulunmaktadır.¹⁴⁵ Cami inşa ettirmenin önemli bir maddi birikim gerektirmesi Midillili Ali Reis'in de belirli bir zenginliğe ulaştığını gösterir. Her iki reisin servetleri konusunda dikkat çekici bir diğer husus elde edilen sermayenin harcadığı alanlardır. Birinde işini daha fazla büyütme adına yapılan bir yatırım söz konusuysen diğerinde sermayenin kamu yararına harcadığı görülür.

Daha önce bahsedildiği gibi yalnızca denizcilikle uğraşan kişiler değil, denizcilik dışında farklı iş alanlarıyla servet sahibi olmuş kişiler de sermayelerini denizcilik alanında değerlendirebiliyordu. Örneğin, 1739-1742 seneleri arasında Trabzon eyaletinin idaresini elinde bulunduran Vali Üçüncüoğlu Ömer Paşa'nın sermayesini kullandığı alanlardan biri deniz taşımacılığı olmuştur. Tirebolu sakinlerinden Mataracı-oğlu Ali ile bir gemiye ortak olarak deniz ticaretine katılmıştır. Ömer Paşa, 1742 senesinde ticari amaçla Kırım'a giden bu gemiden 150 kuruş kâr elde etmiştir. O dönemde Trabzon'da bir ev fiyatının 100-250 kuruş arasında değiştiği dikkate alındığında elde edilen kârın önemli bir miktara tekabül ettiği

¹⁴⁵ BOA, AE. II. Mustafa, 6387 (29 Z. 1113/27 Mayıs 1702).

görülmektedir.¹⁴⁶ Yine aynı çalışmada, 1700'lerin ortalarında Samsun mütesellimi olan kişinin de vergi toplayarak elde ettiği kapitali bir şayka olarak değerlendirdiği nakledilmiştir. Mezkûr şahıs geminin idaresini Hacı Hasan Kaptan'a bırakarak Karadeniz'de deniz taşımacılığına katılmıştır.¹⁴⁷

Yukarıdaki örnekler deniz ticaretiyle uğraşanların önemli miktarda sermayeye sahip olabildiklerini göstermektedir. Bununla beraber, gemi sahiplerinin mülkiyetlerinde olan gemilerin satış bedelleri de servetlerinin büyüklüğü ile ilgili fikir vermektedir. Satış bedelleri, bu gemilerin pek çok gayrimenkulden daha yüksek bir değere sahip olduğunu göstermektedir. Bir çalışmada sicil kayıtlarından aktarılan bilgiye göre, Hacı Osman Reis'e ait çekeleve, bir başka reise 70.000 akçeye satılmıştır. Serkis Reis'e ait bir şayka ise Yusuf Reis isimli kişiye 100.000 akçeye satılmıştır.¹⁴⁸ Başka bir çalışmada, 1764 senesine ait üç direkli bir geminin mülknamesine yer verilmiştir. İstanbul Gümrük Emni İshak Ağa'ya ait olan bu gemi, onun ölümünün ardından satılmış ve geminin toplam değerinin 35.040 kuruş olduğu nakledilmiştir.¹⁴⁹ Bazı gemiler içlerindeki gemi aletleriyle birlikte satıldığı için verilen miktarlar sadece geminin bedeli olmayabilir. Yine de bahsedilen fiyatların oldukça yüksek olduğu aşîkârdır. Navlun kayıtlarında adı geçen gemi sahiplerinin de bu türden gemilerin mülkiyetini elinde bulundurması, özellikle de üç direkli, ciddi bir sermaye birikimine sahip olduklarını göstermektedir. Daha önce bahsedildiği gibi pek çoğu da bu gemilerin mülkiyetine tek başına sahipti. Böyle bir sermaye birikimini nasıl elde ettikleri konusu şimdilik müphem bir şekilde kalmaktadır. Ancak yine İshak Ağa ile ilgili verilen bilgilere baktığımızda 1748'de farklı Ege iskelelerinden toplanmış altmış gemiyle Mısır'dan hububat taşımakla görevlendirildiği ve o dönemde de önemli bir konuma sahip olduğu belirtilmiştir. Ayrıca birden fazla gemisinin olduğundan bahsedilmiştir.¹⁵⁰ İshak Ağa'nın kendisine verilen çeşitli devlet hizmetlerini yerine

¹⁴⁶ Necmettin Aygün, **a.g.m.**, sayı: 25, s. 15. Ayrıca bkz.: Necmettin Aygün, "XVIII. Yüzyılda Bir Osmanlı Valisi: Üçüncüoğlu Ömer Paşa ve Muhallefatı", **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, sayı: 7, Trabzon 2009, s. 59.

¹⁴⁷ Aygün, **a.g.m.**, sayı: 25, s. 16.

¹⁴⁸ Gedikli, **a.g.e.**, s. 43.

¹⁴⁹ Çizakça, **a.g.e.**, s. 82.

¹⁵⁰ Çizakça, **a.g.e.**, s. 83.

getirerek, devlet eliyle zenginleşmiş servet sahiplerinden olduğu ifade edilebilir.¹⁵¹ Aynı şekilde navlun kayıtlarında adı geçen gemi sahipleri de devletle iş yapmaktaydı ve belki onlar da nakliye işi neticesinde sermaye birikimlerini artırıp, iş alanlarını daha fazla genişletmişti.

Gemi sahiplerinin mal varlığı ve zenginlik düzeyi üzerine bilgi edinebileceğimiz önemli bir kaynak türü de tereke kayıtlarıdır. 18. yüzyıl başlarında Galata zenginlerini konu edinen bir çalışmada, tereke kayıtları üzerinden mal varlığı bir milyon akçeden fazla olan kişiler tespit edilmiştir. Bu kişilerin çoğu denizcilikle ilgili çeşitli işler yapmıştır. Bazıları Tersane’de ve donanmada görev alırken bazıları deniz ticaretiyle uğraşmıştır. Kayıtlarda bahsi geçen kişilerden Şerif İbrahim Kapudan’ın yaptığı deniz nakliyesi ile ilgili çok sayıda alacak verecek ilişkisinin olduğu görülmüştür. Yine bir başka Galata zengini Abdullah Paşa’nın gayrimenkulleri arasında “çektirme” olarak tabir edilen bir gemi bulunmaktadır. Aynı zamanda bir köle tüccarı olan Abdullah Paşa, deniz taşımacılığı da yapmıştır. Servetinin önemli bir kaynağını da gemisi oluşturmaktadır. Zira gemi, içerisindeki eşya ile birlikte 426.960 kuruştur.¹⁵² Zenginliklerinin bu derece fazla olmasında Galata’da ikamet etmelerinin de önemli bir etkisi olmalıdır. Galata, Kasımpaşa gibi deniz ticareti açısından önemli bir limana sahipti. İmparatorluk coğrafyasının tamamında denizciler, deniz ticareti açısından böylesine merkezî bir konumda mukim değildi. Dolayısıyla hepsi bu derece zenginleşmemiş olabilir. Ancak tüm bu örnekler göstermektedir ki, gemi sahibi olarak deniz ticaretiyle uğraşanlar toplumun geneline bakıldığında sosyo-ekonomik statü açısından “üst tabaka”dan kimseler arasında yer almaktaydı.

3.2. Sivil Denizcilikte Kullanılan Gemiler

Ege ada ve kıyılarında yaşayan Osmanlı toplumu, yaşadıkları bölgenin coğrafya ve iklim şartları ile ticarî yapısı doğrultusunda şekillenen bir denizcilik

¹⁵¹ Saim Çağrı Kocakaplan, **18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve İstanbul Gümrüğü**, İstanbul 2017, s. 84.

¹⁵² Mustafa Akbel, “Osmanlı’da Milyoner Olmak; 18. Yüzyılın Başlarında Galata Zenginleri”, **Vakanüvis: Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, c. 3, sayı: 1, 2018, s. 43-46.

kültürüne sahip olmuştur. Bu kültürün bir parçasını da gemi inşa geleneği oluşturmaktadır. İnşa edilen gemiler, belirli bir standarda sahip olmayıp farklı çeşit ve büyüklükte, kürek ve yelkenle hareket eden gemilerdir. Büyüklükleri ve görünüşleri farklı bu ticaret gemileri devletin çeşitli hizmetlerini görmek için de kullanılıyordu ve her birinin kendine özgü bazı nitelikleri vardı.

Kuyud-ı Mühimmat Defterleri'nde yer alan navlun kayıtlarının çoğunluğunda kullanılan gemi türü belirtilmemekle birlikte, belirtilenlerden hareketle 18. yüzyılda Ege'de faaliyet gösteren tüccar gemilerine dair fikir edinilebilmektedir. Kiralanan gemilerden çoğunluğu üç direkli ve volik olarak adlandırılan gemiler oluşturmaktadır. Diğerleri ise; şehtiye, çekeleve, şayka, kalyon, kayık, çenber türü gemilerdir.

Tablo 7: 1700-1750 yılları arasında Ege Denizi'nde faaliyet gösteren bazı sivil gemilerin taşıdıkları yük miktarı¹⁵³

Geminin türü	Kiralanan gemi sayısı	Toplam yük miktarı		Bir gemiyle taşınan yük miktarı
		Kile	Kantar	
Şehtiye ¹⁵⁴	1		670 (37.820 kg.)	
Üç direkli ¹⁵⁵	1	5.000 (121.050 kg.)		
Üç direkli ¹⁵⁶	1	5.986 (144.921 kg.)		
Üç direkli ¹⁵⁷	3	44.000		16.000 (387.360 kg.)
				15.000 (363.150 kg.)
				13.000 (314. 730 kg.)
Çekeleve ¹⁵⁸	19	38.139		2.007 (48.589 kg.)
Şayka ¹⁵⁹	2	50.000		25.000 (605.250 kg.)
Üç direkli				25.000 (605.250 kg.)
Volik ¹⁶⁰	3	2.500		1.000 (24.210 kg.)
				800 (19.368 kg.)
				700 (16.947 kg.)

¹⁵³ Tüm kayıtlarda her geminin taşıdığı yük miktarı ayrı ayrı verilmemiştir. Verilmeyen kısımlar diğer sayılardan yola çıkılarak hesaplanmıştır. Kayıtlarda belirtilmeyen bu kısımlar tabloda *italik* olarak yazılmıştır.

¹⁵⁴ BOA, **MAD** 3453, s. 132 (9 S. 1122/9 Nisan 1710).

¹⁵⁵ BOA, **MAD** 10324, s. 112 (2 M. 1144/7 Temmuz 1731).

¹⁵⁶ BOA, **MAD** 10324, s. 126 (1 S. 1144/5 Ağustos 1731).

¹⁵⁷ BOA, **MAD** 10324, s. 141 (14 Safer 1144/18 Ağustos 1731).

¹⁵⁸ BOA, **MAD** 10324, s. 166 (23 Ra. 1144/25 Eylül 1731).

¹⁵⁹ BOA, **MAD** 10324, s. 171 (3 R. 1144/5 Ekim 1731).

¹⁶⁰ BOA, **MAD** 10331, s. 119 (27 M. 1147/29 Haziran 1734).

Üç direkli ¹⁶¹	1		3.500 (197.571 kg.)	
Üç direkli ¹⁶²	1	35.015 (847.350 kg.)		
Üç direkli ¹⁶³	19	105.000		5.526 (133.784 kg.)
Kalyon ¹⁶⁴	2	55.000		27.500 (665.775 kg.)
Volik ¹⁶⁵	1	2.000 (48.420 kg.)		
Volik ¹⁶⁶	4		5.800	1.400 (79.028 kg.)
Volik				1.200 (67.738 kg.)
Kayık				1.200 (67.738 kg.)
Çekeleve				2.000 (112.898 kg.)

3.2.1. Kalyon

Kalyon, üç direkli bir savaş gemisidir. 16. yüzyılın tamamında ve 17. yüzyılın ilk yarısında çoğunlukla nakliyyede kullanılırken Girit Seferi (1645-69) sırasında savaş gemisi olarak donanmada yer almaya başlamıştır.¹⁶⁷ Osmanlı kalyonlarının üç ambarlı, üç kantarlı, karavele gibi çeşitli türleri bulunmaktadır. Kalyonlar istihdam olunacakları sahalara göre farklı uzunluklarda inşa edilebilmekteydiler.¹⁶⁸ 18. yüzyılda inşa edilen kalyonların uzunlukları genellikle 30-40 metre arasında değişmekle birlikte belirtilen ölçülerden daha küçük ve daha büyük olanları da mevcuttu.¹⁶⁹

Kalyon, donanmada kullanılan savaş gemilerinden olmakla birlikte 18. yüzyılda ticaret gemisi olarak da kullanılmıştır. 1151/1738'de 55.000 kile hububat Golos'tan İstanbul'a özel şahıslara ait iki adet kalyonla nakledilmiştir. Her birinin ortalama 27.500 kile (665.775 kg.) taşıdığı düşünülürse bu tür kalyonların 700 ton civarında yük taşıyabildiği söylenebilir.¹⁷⁰

¹⁶¹ BOA, MAD 10331, s. 217 (8 Receb 1147/4 Aralık 1734).

¹⁶² BOA, MAD 3268, s. 241 (10 Za. 1150/29 Şubat 1738).

¹⁶³ BOA, MAD 10337, s. 173 (27 Receb 1151/10 Kasım 1738).

¹⁶⁴ BOA, MAD 10337, s. 180 (13 Ş. 1151/26 Kasım 1738).

¹⁶⁵ BOA, MAD 3388, s. 3 (29 M. 1154/16 Nisan 1741).

¹⁶⁶ BOA, MAD 6598, s. 131 (15 S. 1158/19 Mart 1745).

¹⁶⁷ İdris Bostan, **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, İstanbul 2005, s. 278; Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 25-28.

¹⁶⁸ Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 49-50.

¹⁶⁹ Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 53-56.

¹⁷⁰ 13 Ş. 1151/26 Kasım 1738 tarihli tezkire kaydı: BOA, MAD 10337, s. 180.

Kalyonun ticaret gemisi olarak kullanımı konusunda 1708’de bir düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemenin sebebi Mısır-İstanbul arasında gidip gelen tüccar gemilerinin sadece birkaçının kalyon olması, diğerlerinin ise korsan gemileriyle mukavemet edebilecek güçte olmaması dolayısıyladır. Korsan saldırısına uğrayan gemi sahipleri hem mallarını kaybedip zarara uğramakta hem de bu durum şehirlerde Mısır’dan gelen ürünlerin azalmasına sebep olmaktaydı. 1708’de alınan kararla gemicilere ellerinde bulunan gemilerle sefer yapmaya devam edebilecekleri söylenmiş, ancak bundan sonra bu güzergâhta kullanılmak için kalyon harici gemi inşa edilmesine izin verilmeyeceği belirtilmiştir.¹⁷¹ Bunun sonucunda zamanla inşa edilen tüccar kalyonu sayısı artarak 1719’da otuzu bulmuştu.¹⁷²

3.2.2. Çekeleve

Çekeleve, iki direkli, 17,5-23,5 m uzunluğunda, yelkenli ve hızlı bir yük gemisidir.¹⁷³ Çoğunlukla Ege ve Marmara’da kullanılan bu geminin yelkenine kendine has şekli nedeniyle çekeleve yelkeni denilmektedir.¹⁷⁴ Donanmada nakliye gemisi olarak kullanılmakla birlikte 18. yüzyılda ticaret gemisi olarak da kullanıldığını gösteren kayıtlar mevcuttur. 1144/1731 senesinde Orfan’dan İstanbul’a hububat nakli için kiralanan özel şahıslara ait 19 geminin türü çekeleve olarak kaydedilmiştir.¹⁷⁵ Çekelevenin yük taşıma kapasitesi 112 tona kadar erişebilmektedir.¹⁷⁶

3.2.3. Şehtiye

Şitye olarak da adlandırılan şehtiye, sadece yelkenle hareket eden iki direkli bir gemi türüdür. Büyük ve küçük olarak farklı boyutlarda inşa edilmektedir. Büyük

¹⁷¹ Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 138-139.

¹⁷² Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 141.

¹⁷³ Bostan, **Osmanlı Gemileri**, s. 251.

¹⁷⁴ Ahmet Güleriyüz, **Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken; Mikyas-ı Sefain**, İstanbul 2004, s. 73.

¹⁷⁵ 23 Ra. 1144/25 Eylül 1731 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 10324, s. 166.

¹⁷⁶ 15 S. 1158/19 Mart 1745 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 6598, s. 131.

şehitlerinin üç direkli olanları da bulunmaktadır. Küçük olanlarının boyu 17,5-20 metre, büyük olanlarının ise 22-28 metre arasında değişmektedir.¹⁷⁷ Şehitiye de çekeleve gibi donanmada kullanılan gemilerdendir. Ancak, 1122/1710'da Rodos'tan ve 1161/1748'de Eğriboz'dan İstanbul'a nakliye yapan sivil gemilerin şehitiye olması, şehitiyenin Ege Denizi'nde ticaret gemisi olarak da kullanıldığını göstermektedir.¹⁷⁸

3.2.4. Şayka

İnce donanma gemilerinden olan şayka, ortalama uzunluğu 13-25 metre olan kürek gücüyle hareket eden bir savaş gemisidir.¹⁷⁹ Baş ve kış yükseklikleri aynı seviyede, altları düz, alçak gemilerdir.¹⁸⁰ Şayka da hem savaş hem de ticaret gemisi olarak kullanılan gemilerdendir. 1144/1731 senesinde Selanik'ten İstanbul'a buğday nakli yapan sivil gemilerden birinin şayka olması 18. yüzyılda Ege'de kullanıldığını göstermektedir.¹⁸¹ Kullanım amacına göre farklı şekilde inşa edilmekle birlikte ticaret gemisi olarak kullanılanı iki direkli ve yelkenlidir. 17 ve 18. yüzyıllarda ticarî ürün naklinde sıklıkla kullanılmıştır. Bu tür şaykaların uzunluğu 32 metreye kadar çıkabilmektedir.¹⁸² 17. yüzyıl ortalarında büyük bir ticarî şaykayla yolculuk yapan seyyah J. Thèvenot bu tür şaykaların gövdesinin yusuvarlak, mayıstra direklerinin oldukça kalın olduğunu ve yüksek barçalara benzediğini kaydeder.¹⁸³

3.2.5. Üç Direkli

Bir ticaret gemisi olan üç direklinin boyutlarıyla ilgili net veri olmamakla birlikte taşıdığı yük miktarı büyük hacimli bir gemi olduğunu göstermektedir. 18.

¹⁷⁷ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, Ankara 1988, s. 467; Bostan, **Osmanlı Gemileri**, s. 390.

¹⁷⁸ 5 M. 1161/6 Ocak 1748 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 10347, s. 146; 9 S. 1122/9 Nisan 1710 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 3453, s. 132.

¹⁷⁹ Bostan, **Osmanlı Gemileri**, s. 236.

¹⁸⁰ Mustafa Gürbüz Beydiz, **Osmanlı Gemi Tasvirleri**, İstanbul 2014, s. 45.

¹⁸¹ 3 R. 1144/5 Ekim 1731 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 10324, s. 171.

¹⁸² Selim Özen, **Gemiler Sözlüğü**, İstanbul 2007, 372-374.

¹⁸³ Thèvenot, **a.g.e.**, s. 148; Özen, **a.g.e.**, s. 373.

yüzyılda üç direkli olarak tabir edilen gemi türünün İstanbul'a hububat naklinde sıklıkla kullanıldığı görülmektedir. Taşınan hububat miktarları genellikle 300 ile 500 ton arasında değişmektedir. Örneğin, 1143/1731 senesinde Golos'tan İstanbul'a nakliye yapan iki adet üç direkli gemiden biri 14.000 kile (338.940 kg.), diğeri 20.000 kile (484.200 kg.) buğday ve arpa taşımıştır.¹⁸⁴ Aynı yıla ait başka bir kayıтта Selanik'ten nakliye yapan üç adet üç direkli geminin taşıdıkları yük miktarı 16.000 kile (387.360 kg.), 15.000 kile (363.150 kg.) ve 13.000 kile (314. 730 kg.) olarak kaydedilmiştir.¹⁸⁵ Bu gemi türü hububat dışında maden ve askerî mühimmat nakli için de kullanılmıştır. 1147/1734'de Pravişte madeni, 1150/1738'de de Sidrekapsi madeni İstanbul'a üç direkli gemilerle getirilmiştir.¹⁸⁶

3.2.6. Volik

Volik, *vulik* ya da *brolik* de denilen kürekli ve yelkenli bir gemi türüdür. 18. yüzyılda hem ticaret gemisi olarak hem de Osmanlı donanmasında zahire, asker ve cephane taşımak için nakliye hizmetinde kullanılmıştır. Büyük ve küçük boyda olmak üzere iki farklı tipte inşa edilmektedir.¹⁸⁷ Buna bağlı olarak taşıdıkları yük miktarları da değişkenlik göstermektedir. 1147/1734 senesinde İstanbul'a maden nakli yapan üç adet volikin taşıdıkları yük miktarları 16 ile 24 ton arasındadır.¹⁸⁸ 1157/1744 senesinde yine İstanbul'a maden nakli yapan volik türü gemilerin bu defa çok daha fazla miktarlarda yük taşıdığı görülür. Gemilerden biri 1.000 kantar (56.499 kg.) diğeri 1.500 kantar (84.673 kg.) yük taşımıştır.¹⁸⁹

¹⁸⁴ 9 Muharrem 1144/14 Temmuz 1731 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 10324, s. 112.

¹⁸⁵ 14 Safer 1144/18 Ağustos 1731 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 10324, s. 141.

¹⁸⁶ 8 Receb 1147/4 Aralık 1734 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 10331, s. 217; 29 L. 1150/19 Şubat 1738 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 10336, s. 16.

¹⁸⁷ Özen, **a.g.e.**, s. 421.

¹⁸⁸ 27 M. 1147/29 Haziran 1734 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 10331, s. 119; üç geminin taşıdığı yük miktarı ayrı ayrı 1000 (24.210 kg.), 800 (19.368 kg.) ve 700 (16.947 kg.) kantardır.

¹⁸⁹ 11 S. 1157/26 Mart 1744 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 10345, s. 4.

3.2.7. Çenber

Çenber, yük taşımada özellikle İstanbul'a odun ve kömür naklinde çekeleveller ile birlikte kullanılmış, kürekli ve yelkenli bir teknedir.¹⁹⁰ Çekeleveller ile birlikte anılması teknik özellikleri bakımından birbirine yakın olduğunu düşündürmektedir. Ancak 19. yüzyılda inşa edilen çenberlerin 1200 çeki (270 ton) kereste taşıyabilmesi çenberin taşıma kapasitesinin daha büyük olduğunu göstermektedir.¹⁹¹ 18. yüzyılda Ege'den İstanbul'a yönelik nakliye yapan sivil gemiler içerisinde de çenber türü gemiler yer almıştır. Örneğin, 1122/1710 senesine ait bir arşiv kaydında Halil Reis'e ait çenber türü gemiyle Kavala'dan İstanbul'a maden nakli yapıldığı kaydedilmiştir.¹⁹²

3.2.8. Kayık

Osmanlı deniz taşımacılığında genel itibarıyla tüm küçük deniz araçlarına kayık denilmiştir. Yolcu taşımacılığı, ticarî mal nakli gibi çeşitli amaçlarla kullanılan farklı kayık türleri vardı. Bu kayıklar kullanıcılarına ya da özel yolcularına göre elçi kayığı, saltanat kayığı gibi ya da taşıdığı yüke göre odun kayığı, kömür kayığı gibi isimlerle sınıflandırılıbiliyordu. Bunlar dışında piyade ve pereme olarak adlandırılan ve hem yolcu taşımacılığında hem ticarî ürün naklinde kullanılan kayıklar vardı.¹⁹³ Bu kayıklardan piyade; ince, uzun biçimde ve iki kürekli bir kayık türüdür. Yapıları itibarıyla suyla temas eden kısmının az olması ve deniz yüzeyinde az yer kaplaması hızlı gidebilmelerini sağlamaktadır. Bununla birlikte hafif bir malzemeye yapılmış narin yapıları çabuk devrilebilmelerine sebep olmaktadır. 17. yüzyıl sonlarında kullanılmaya başlanan peremeler daha ziyade 18. yüzyılda rağbet görmüştür.¹⁹⁴ Bir başka kayık türü olan pereme ise, Ege ve Marmara Denizi'nde kullanılan iki yelkenli bir yük kayığıdır.¹⁹⁵ Tıpkı piyadeler gibi ince ve uzun yapısından dolayı çok güvenli

¹⁹⁰ Bostan, **Osmanlı Gemileri**, s. 251.

¹⁹¹ Özen, **a.g.e.**, s. 96.

¹⁹² 4 L. 1122/26 Kasım 1710 tarihli tezkire kaydı: BOA, **MAD** 3435, vr. 8a.

¹⁹³ Nejdet Ertuğ, **Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıklar**, Ankara 2001, s. 177-179.

¹⁹⁴ Ertuğ, **a.g.e.**, s. 182-183.

¹⁹⁵ Güler, **a.g.e.**, s. 72.

olmayıp bir tarafına fazla yük konulduğunda devrilebilmektedir. Pereme, Osmanlı deniz ulaşımında kullanılan en eski kayık cinsi olmuştur. 15. yüzyılda kullanılmaya başlanmış, 18. yüzyılda da kullanılmaya devam edilmiş ve sonrasında yavaş yavaş ortadan kalkmıştır.¹⁹⁶



¹⁹⁶ Ertuğ, **a.g.e.**, s. 180-181.

SONUÇ

Devlet ve özel sektör arasındaki iş birliği neticesinde gerçekleşen deniz nakliyesi konusunu hem “organizasyon” hem de “organizasyonu gerçekleştiren gemiciler” olarak iki farklı açıdan değerlendirmek mümkündür. Öncelikle, devlet kurumlarının deniz ulaşımının en rahat şekilde sağlanacağı yer olan İstanbul’da tesis edilmesi, ardından kurumların üretimlerine devam edebilmeleri için gösterilen itina ve bunun için sivil denizcilerin içinde bulunduğu geniş bir organizasyonun idare edilmeye çalışılması dikkate değer noktalardır. Zira bu kurumların, üretim sağladıkları alanlar itibarıyla devlet için ciddi bir öneme sahip olduğu muhakkaktır. Bu bağlamda sivil denizciliğin de devlet kurumlarına yapılan nakliye ile devletin siyasî, askerî ve iktisadî alanlarına temas eden ve bunu destekleyen bir yönü olmuştur. Devlet, gemi sahipleri ile kurduğu bu iş birliği neticesinde, önemli mîrî hizmetlerin yerine getirilmesini sağladığı için gemi sahibi tüccara da denizcilikle alakalı hususlarda destekleyici bir yaklaşım sergilemiştir. Dolayısıyla mîrî ve sivil unsurların bir organizasyon etrafında kümelenmesini sağlayan nakliye işi, denizcilik konusunda her iki alanın da birbirini besleyip, karşılıklı fayda sağladığı bir mekanizma oluşturmuştur.

Çalışma kapsamında, deniz nakliyesiyle uğraşan yüzlerce gemi sahibi ve gemi reisi tespit edilmiştir. Bu kişiler belirli bir zaman diliminde, belirli bir coğrafyada, devletle iş yapan ve sadece İstanbul’a yönelik nakliye yapmış olan gemicilerdir. Yani bu çalışma, Osmanlı toplumunda deniz nakliyesi ile uğraşan kişilerin sadece bir kısmını kapsamaktadır. Belli bir saha ve zaman diliminde faaliyetlerini takip edebildiğimiz denizcilerin bile büyük bir yekûn teşkil etmesi, Osmanlı denizciliği konusunda zihinlerde yer edinmiş bazı algılar üzerine yeniden değerlendirme yapmayı zorunlu hale getirmektedir. Bilindiği üzere, Avrupa merkezli tarih anlatılarında Osmanlı toplumunun denizciliğe pek de ilgi göstermediğine yönelik yerleşik bir algı bulunmaktadır. Şimdiye kadar daha ziyade Osmanlı donanması üzerine yapılan çalışmalar, sanılanın aksine ilgisiz bir yaklaşımın olmadığını gözler önüne sermektedir. Ancak halkın denizcilikle alakası ve bu alandaki faaliyetleri üzerine kapsamlı ve yeterli sayıda ilmî çalışmanın bulunmayışı, denizciliğin sivil yönünü daha belirsiz bir şekilde bırakmıştır. Bu çalışmayla, varlığı tespit edilen yüzlerce gemi sahibi ve gemi reisi, söz konusu müphemliğin üzerindeki sis bulutunu biraz daha

dağıtarak, mevcut algının değişmesi yolunda bir vesile teşkil edecektir. Bununla birlikte, Akdeniz'e Osmanlı cephesinden bakan çalışmalara da denizciliğin farklı bir yönüyle katkı sağlanmıştır.

Ayrıca konunun bir diğer önemli tarafı gemicilerin Osmanlı iktisadî yapısına katkı sağlayan bir yönlerinin olmasıdır. Gemi sahibi olarak ticarî hayata dâhil olmak bir girişimcilik göstergesidir. Bu girişimciler ülkedeki üretim fazlasının bölgeler arası naklini yaparak üretimin ekonomik dağılımını sağlamada rol oynamıştır. Yani bu kişilerin iktisadî büyümeye katkı sağlayan ve onu geliştiren aktörler olduğu söylenebilir. Bundan dolayı, devletin gemi sahibi tüccara verdiği desteğin aynı zamanda girişimciliğin önünü açan ve geliştirilmesini sağlayan bir yönü de olmuştur. Bu mühim bir husustur, zira güçlü bir ekonomi, güçlü bir teşebbüs ruhuna ihtiyaç duymaktadır. Dolayısıyla bir ülkede, kendine has koşulları içinde olsa da girişimcilerin varlığı o ülkenin ekonomik durumuna işaret eden önemli bir göstergedir. Bu tez çalışmasında tespit edilebildiği kadarıyla, deniz taşımacılığıyla uğraşan müteşebbislerin sayısının hatırı sayılır ölçüde fazla olması bu anlamda dikkate değerdir.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Kaynakları

1.1. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

1.1.1. Defter Tasnifi

1.1.1.1. Mühimme Defterleri (A. DVNSMHH.d)

Defter nr. 141

1.1.1.2. Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)

2485, 2488, 2735, 2829, 2830, 2844, 2850, 2854, 2864, 2895, 2967, 3133, 3137, 3141, 3142, 3145, 3146, 3268, 3388, 3405, 3419, 3435, 3450, 3453, 3874, 3917, 3918, 3924, 4380, 4875, 4876, 5361, 5362, 5363, 6266, 6593, 6598, 9950, 10309, 10314, 10316, 10318, 10319, 10324, 10330, 10331, 10336, 10337, 10340, 10344, 10345, 10347, 10349, 10350.

1.1.2. Belge Tasnifi

1.1.2.1. Ali-Emîrî (AE)

I Mahmud, nr. 1301, 565, 18327, 14843, 890, 933.

II Ahmed, nr. 609, 604.

I Ahmed, nr. 243.

II Mustafa, nr. 6387, 11924, 13185.

1.1.2.2. Cevdet (C)

Bahriye, nr. 3294, 7437.

Belediye, nr. 150.

1.1.2.3. İbnülemin (İE)

Dâhiliye, nr. 2397.

Maliye, nr. 1494.

1.2. Yayınlanmış Arşiv Kaynakları

3 Numaralı Mühimme Defteri –Özet, Transkripsiyon ve İndeks 1-, B.D.A.G.M.Y., no: 12, Ankara 1993.

6 Numaralı Mühimme Defteri –Özet, Transkripsiyon ve İndeks 1-, B.D.A.G.M.Y., no: 28, Ankara 1995.

7 Numaralı Mühimme Defteri –Özet, Transkripsiyon ve İndeks 3-, B.D.A.G.M.Y., no: 37, Ankara 1999.

12 Numaralı Mühimme Defteri –Özet, Transkripsiyon ve İndeks 1-, B.D.A.G.M.Y., no: 33, Ankara 1996.

103 Numaralı Mühimme Defteri, haz. İ. Gök, E. Kırca, Çamlıca Basım Yayım, İstanbul 2016.

Bab Mahkemesi 172 Numaralı Sicil (H. 1152-1153/M. 1740), Kültür AŞ. Yayınları, İstanbul 2019

Galata Mahkemesi 90 Numaralı Sicil (H. 1073-1074/M. 1663), İSAM, İstanbul 2012

İstanbul Mahkemesi 148 Numaralı Sicil (H. 1242/M. 1826-1827), Kültür AŞ. Yayınları, İstanbul 2019

Ágoston, Gábor:

Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silahlı Sanayisi, çev. Tanju Akad, İstanbul 2006.

_____:

Osmanlı'da Ateşli Silahlar ve Askeri Devrim Tartışmaları, haz. Kahraman Şakul, İstanbul 2017.

Akbel, Mustafa:

“Osmanlı'da Milyoner Olmak; 18. Yüzyılın Başlarında Galata Zenginleri”, **Vakanüvis: Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, c. 3, sayı: 1, 2018, s. 38-68.

Altunbay, Mustafa:

Osmanlı Döneminde Bir Maden İşletmesinin Tarihi Süreci: Sidrekapsi, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2010.

Arıkan, Zeki:

“Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)” **Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan**, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1991, s. 279-306.

Atalar, Münir:

“Emîr-i Hac”, **DİA**, c. 11, İstanbul 1995, s. 131-133.

Aydın, Bilgin-Erünsal, İsmail:

“Tereke Kayıtlarına Göre Bursa'da Sahafılık”, **Türklük Bilgisi Araştırmaları/Journal of Turkish Studies: Defteroloji-Heath Lowry**

Armağanı, haz. Selim S. Kuru, Baki Tezcan, c. 39, 2013, s. 187-204.

Aydın, Yusuf Alperen:

Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770), İstanbul 2011.

_____:

Müteşebbis ve Devlet, 18. Yüzyılda Peksimetçibaşı Nureddin Ağa'nın Yükselişi, İstanbul 2016.

_____:

“18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'e Yönelik Güvenlik Parametreleri”, **Osmanlı Araştırmaları/The Journal of Ottoman Studies**, sayı: 45, İstanbul 2015, s. 161-184.

_____:

“XVIII Yüzyıl Osmanlı Kalyon İnşasında Kereste Temini”, **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri –Bildiriler-**, İstanbul 2005, s. 33-40.

Aydüz, Salim:

Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi, Ankara 2006.

Aygün, Necmettin:

“XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı”, **Ankara Üniversitesi**

Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Dergisi, sayı: 23, Ankara 2008, s. 53-84.

_____ : “Osmanlı Devleti Kırsalında İktisadî Örüntüler ve Trabzon’da Koyun (Sürü) Sahipleri (1722)” **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, sayı: 25, Trabzon 2018, s. 11-67.

_____ : “XVIII. Yüzyılda Bir Osmanlı Valisi: Üçüncüoğlu Ömer Paşa ve Muhallefatı”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, sayı: 7, Trabzon 2009, s. 39-77.

Bayram, Selahattin: **Osmanlı Döneminde Selanik Limanı 1869-1912**, Türk Tarık Kurumu Yayınları, Ankara 2017.

Beydiz, Mustafa Gürbüz: **Osmanlı Gemi Tasvirleri**, İstanbul 2014.

Bilge, Sadık Müfit: “15-18. Yüzyıllarda İstanbul ve Kafkasya İskeleleri Arasında Deniz Ticareti: Tacirler, Gemiciler, Köylüler”, **Osmanlı İstanbulu III**, ed. Feridun Emecen, Emrah Safa Gürkan, İstanbul 2015, s. 53-90.

Bilgin, Arif: **Osmanlı Saray Mutfağı (1453-1650)**, İstanbul 2004.

Bostan, İdris:

Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1992.

_____:

Osmanlılar ve Deniz (Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler), İstanbul 2010.

_____:

Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, İstanbul 2005.

_____:

İstanbul’un 100 Denizcisi, İstanbul 2014.

_____:

“Kuyûd-ı Mühimmât Defterlerinin Osmanlı Teşkilât Tarihi Bakımından Önemi”, **Osmanlı-Türk Diplomatîği Semineri (30-31 Mayıs 1994)**, İstanbul 1995, s. 143-163.

_____:

“İmparatorluğun Liman Kenti: İstanbul ve Deniz Ticaret Ağı”, **Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c. 6, İstanbul 2015, s. 200-209.

_____:

“Derya Beyi”, **DİA**, c. 9, İstanbul 1994, s. 200-201.

Bostan, İdris-Kurumahmut Ali:

Harita ve Coğrafya Eserlerine Göre Ege Denizi ve Ege Adaları, Ankara 2003.

- Bozkurt, Nebi: “Korsan”, **DİA**, c. 26, Ankara 2002, s. 210-212.
- Bradford, Ernle: **Akdeniz [bir denizin portresi]**, çev. Ahmet Fethi, İstanbul 2004.
- Braudel, Fernand: **II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası I**, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara 2017.
- _____: “Deniz”, **Akdeniz: Mekan, Tarih, İnsanlar ve Miras**, ed. F. Braudel, çev. N. Erkurt, A. Derman, İstanbul 2018, s. 34-55.
- Bulunur, Kerim İlker: “16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri”, **History Studies International Journal of History**, c. 6, sayı: 3, Samsun 2014, s. 89-102.
- Ceylan, Mehmet Akif: **Ege Adalarında Türkçe Yer Adlarına Üzerine Bir İnceleme**, İstanbul 2004.
- Çiftçi, Cafer: “Osmanlı Döneminde İstanbul’un İâşesinde Bursa’nın Rolü”, **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Dergisi**, sayı: 16, Ankara 2004, s. 151-171.

_____ : “Osmanlı Taşrasında Yeniçerilerin Varlığı ve Askerlik Dışı Faaliyetleri”, **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)**, Ankara 2011, s. 27-59.

Çizakça, Murat: **İslam Dünyasında ve Batı’da İş Ortaklıkları Tarihi**, çev. Ş. Layıkel, İstanbul 1999.

Darkot, Besim-Tuncel, Metin: **Ege Bölgesi Coğrafyası**, İstanbul 1995.

Durak, Koray: “Konstantinopolis’in Yükselişinin İktisadi Temelleri”, **Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c. 6, İstanbul 2015, s. 24-43.

Ekinci, İlhan: “Karadeniz’de Âyanlar ve Denizcilik”, **Karadeniz Araştırmaları: Balkan, Kafkas, Doğu Avrupa ve Anadolu İncelemeleri Dergisi**, c. 10, sayı: 37, İstanbul 2013, s. 15-49.

Emecen, Feridun: “Ege Adaları’nda Mali Yapı”, **Ege Adaları’nın İdari, Mali ve Sosyal Yapısı**, ed. İ. Bostan, Ankara 2003, s. 57-90.

_____ : “XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul’un ve Sarayın İaşesi İçin Batı Anadolu’dan Yapılan

Sevkiyat”, **Tarih Boyunca İstanbul Semineri (29 Mayıs-1 Haziran 1988) Bildiriler**, İstanbul 1989, s. 197-213.

_____ : “Emperyal Dönüşümlerin Muhteşem Kenti İstanbul”, **Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c. 1, İstanbul 2015, s. 118-181.

Erinç, Sırrı-Yücel, Talip: **Ege Denizi: Türkiye ile Komşu Ege Adaları**, Ankara 1998.

Ertuş, Mehmet Yaşar: **Sultanın Ordusu: 1715 Mora Seferi’nde Organizasyon ve Lojistik**, İstanbul 2018.

Ertuğ, Nejdett: **Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar**, Ankara 2001.

Erünsal, İsmail E.: “İstanbul’da Kitap Ticareti ve Sahaflar”, **Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c. 7, İstanbul 2015, s. 614-632.

Faroqhi, Suraiya: **Osmanlı’da Kentler ve Kentliler: Kent Mekânında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi 1550-1650**, çev. N. Kalaycıoğlu, İstanbul 1993.

Frangakis-Syrett, Elana: **18. Yüzyılda İzmir’de Ticaret (1700-1820)**, çev. Ç. Diken, İzmir 2006.

Gedikli, Fethi: “XV. ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Deniz Taşımacılığına Dair Bazı Hukuki Terimler ve Düzenlemeler”, **Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları**, sayı: 1, İstanbul 2006, s. 41-64.

Genç, Mehmet: “Osmanlı İktisadî Dünya Görüşünün İlkeleri”, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul 2014, s. 43-53.

Ginio, Eyal: “Piracy and Redemption in the Aegean Sea During the First Half of the Eighteenth Century”, **Turcica**, 33 (2001), s. 135-147.

Greene, Molly: **Katolik Korsanlar ve Rum Tüccarlar: Bir Akdeniz Tarihi**, çev. Ayşe Betül Sayın, İstanbul 2019.

_____: **Osmanlı Devleti ve Rumlar (1453-1768)**, çev. Zeynep Rona, İstanbul 2018.

Güleryüz, Ahmet: **Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken; Mikyas-ı Sefain**, İstanbul 2004.

Gürçay, Lütfi:

Gemici Dili, İstanbul 1962.

Harlaftis, Gelina-Laiou
Sophia:

“Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820: The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet”, **Networks of Power in Modern Greece**, London 2008, s. 1-44.

İnalcık, Halil:

Osmanlı İmparatorluğu’nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi-I: 1300-1600, çev. Halil Berktaş, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018.

İpşirli, Mehmet:

“Çelebi”, **DİA**, c. 8, İstanbul 1993, s. 259.

Karadeniz, Ümran:

“XVII-XVIII Yüzyıllarda Karadeniz’de Osmanlı Deniz Taşımacılığı”, **Asos Journal: The Journal of Academic Social Science**, sayı: 57, 2017, s. 466-483.

Kıcalı, Hüseyin:

18. Yüzyılda Rodos’ta Gemi İnşası (1770-1792), (Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Mersin 2019.

Kılıç, Rüya:

Osmanlı’da Seyyidler ve Şerifler, İstanbul 2005.

- Kiel, Machiel: “Selanik”, **DİA**, c. 36, İstanbul 2009, s. 352-357.
- Kocakaplan, Saim Çağrı: **18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve İstanbul Gümrüğü**, İstanbul 2017.
- Kolay, Arif: “İstanbul’un İâşesinde Deniz Ulaşımının Önemi”, **VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-Bildiriler Kitabı-**, İstanbul 2016, s. 174-194.
- Kuban, Doğan: **İstanbul Bir Kent Tarihi: Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul**, çev. Zeynep Rona, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010.
- Kütükoğlu, Mübahat: **Osmanlı’nın Sosyo-Kültürel ve İktisadi Yapısı**, Ankara 2018.
- _____: “Bir Âyan Ailesi: Tavaslızadeler”, **Belleten**, c. 75, sayı: 273, Ankara 2011, s. 447-470.
- Mansel, Philip: **Konstantiniyye: Dünyanın Arzuladığı Şehir 1453-1924**, çev. Şerif Erol, İstanbul 2008.
- Mantran, Robert: **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul: Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi**,

c. 1, çev. M. A. Kılıçbay, E. Özcan, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990.

_____: **İstanbul Tarihi**, İletişim Yayınları, İstanbul 2001.

Murphey, Rhoads: “Provisioning İstanbul: The State and Subsistence in the Early Modern Middle East”, **Food and Foodways**, II, 1988, s. 217-263.

Murray, William M.: “Do Modern Winds Equal Ancient Winds?”, **Mediterranean Historical Review**, II, London 1987, s. 139-167.

Müller-Wiener, Wolfgang: **Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı**, çev. Erol Özbek, İstanbul 1998.

Necipoğlu, Nevra: “İaşe –Bizans Dönemi-”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, c. 4, İstanbul 1994, s. 116.

Nutkî, Süleyman: **Kâmus-i Bahrî**, Haz: Mustafa Pultar, İstanbul 2011.

Oral, Özgür: **17. Yüzyılda Akdeniz’de Osmanlı Korsanlığı**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004.

Özcan, Abdülkadir: “Kapıcı”, **DİA** c. 24, İstanbul 2001, s. 345-347.

Özdemir, Şenay: **Akdeniz Hâkimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789)**, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2004.

Özen, Selim: **Gemiler Sözlüğü**, İstanbul 2007.

Pakalın, Zeki: **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, c. 2-3, İstanbul 1993.

Pryor, John H.: **Akdeniz’de Coğrafya Teknoloji ve Savaş: Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler**, çev. Füsun Tayanç, Tunç Tayanç, İstanbul 2004.

Rickman, Geoffrey: **The Corn Supply of Ancient Rome**, Clarendon Press, Oxford 1980.

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

Sicking, Louis: “Islands, Pirates, Privateers and the Ottoman Empire in the Early Modern Mediterranean”,

Seapower, Technology and Trade: Studies in Turkish Maritime History, Ed: D. Couto, F. Günergun, M. Pia Pedani, Piri Reis University Publications, İstanbul 2014, s. 239-252.

Sümer, Faruk: “Ağa”, **DİA**, c. 1, İstanbul 1988, s. 451-452.

Şendur, Tülin: **Lojistik Sektöründe Deniz Yolu Taşımacılığı, Türkiye’de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma**, (İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2015.

Turan, Refik: “Türk Tarihi Seyrinde Başkentler ve Osmanlı Devleti’nin Doğuşunda Şehirler, Devletler ve Başkentler”, **VII. Osmanlı Sempozyumu Bildirileri**, Bilecik 1992, s. 979-987.

Turnator, G. Ece: “Bizans Döneminde Konstantinopolis’in İaşesi”, **Toplumsal Tarih**, sayı: 112, İstanbul 2003, s. 86-89.

Uzunçarşılı, İ. Hakkı: **Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, Ankara 1988.

Vatin, Nicolas:

Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar: Doğu Akdeniz’de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık, İstanbul 2004.

4. İnternet Kaynağı

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Archipelago_Vilayet_%E2%80%94_Memalik-i_Mahruse-i_Shahane-ye_Mahsus_Mukemmel_ve_Mufassal_Atlas_\(1907\).jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Archipelago_Vilayet_%E2%80%94_Memalik-i_Mahruse-i_Shahane-ye_Mahsus_Mukemmel_ve_Mufassal_Atlas_(1907).jpg), 15 Ekim 2020.

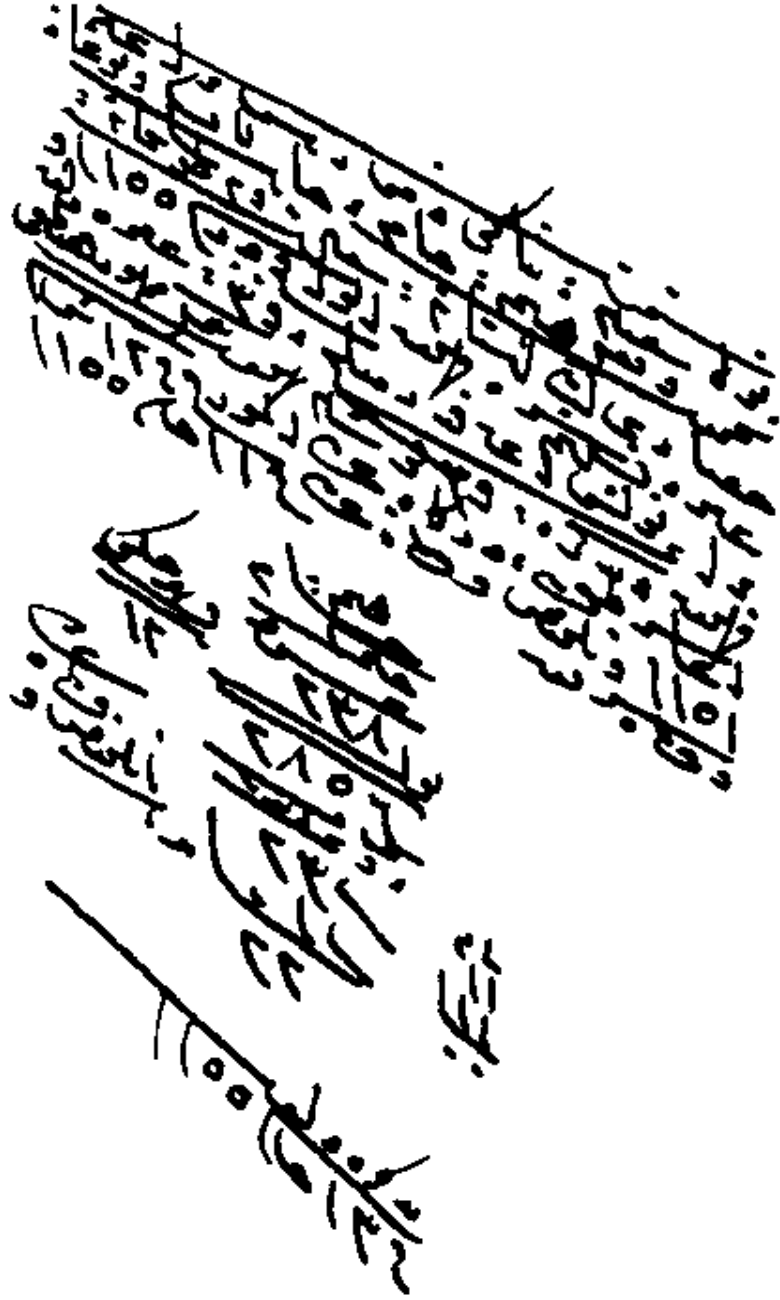
EKLER

Ek 1: 1151/1738’de Giresunlu Elhâc Süleyman Reis’in gemisi ile önce İstanbul’a, ardından Akkirman’a nakledilen hububat ile ilgili belge

[illegible]

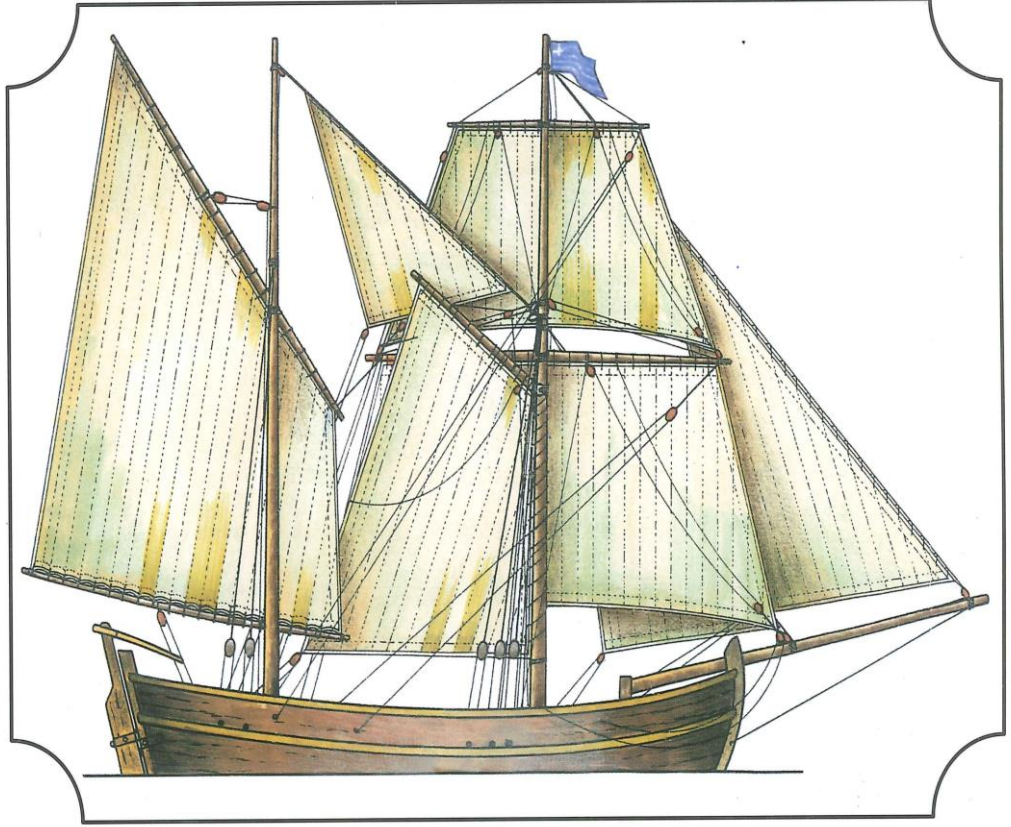
(BOA, **MAD** 10337, s. 188).

Ek 2: 1155/1742’de Yanaki Reis’in gemisiyle Boğazhisarı ve Lapseki’den Tophane-i Âmire’ye nakledilen çam odunu ile ilgili belge



(BOA, MAD 9950, s. 2).

Ek 3: Çekeleve



(Ahmet Gülerüz, **Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken; Mikyas-ı Sefain**, İstanbul 2004, s. 73).

Ek 4: 1700-1750 yılları arasını kapsayan Kuyud-ı Mühimmat Defterleri'nde yer alan Ege Denizi'nden İstanbul'a yönelik sivil gemilerle yapılan nakliyeye ait kayıtlar

Defter Numarası	Gemi Sahibi ve Gemi Reisi	Gemi Türü	Gönderilen İşkele	Gideceği Yer (Kurum)	Taşıdığı Yük	Yükün Miktarı	Navlun (Birim Başına)	Tezkire Tarihi
MAD 4876, vr. 4b	Ali		Kale-i Sultaniye	Tophâne-i Âmire	Havan	30 kantar	22 sağ akçe	16 Za. 1112/ 24 Nisan 1701
MAD 4876, vr. 5a	Ali		Kale-i Sultaniye	Tophâne-i Âmire	Havan	30 kantar	22 sağ akçe	21 L. 1112/ 31 Mart 1701
MAD 4875, vr. 3a	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	220 çeki	25 sağ akçe	25 R. 1113/ 29 Eylül 1701
	?					250 çeki	25 sağ akçe	
	Dimitraki					200 çeki	25 sağ akçe	
	Elhâc Osman					340 çeki	25 sağ akçe	
MAD 4875, vr. 4a	Yorgi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	250 çeki	25 akçe	10 M. 1114/ 6 Haziran 1702
MAD 4875, vr. 4a	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	240 çeki	25 akçe	
	Panayot					460 çeki	25 akçe	
	?					170 çeki	25 akçe	
	Manol					380 çeki	25 akçe	
MAD 4709, s. 127	Yorgi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	250 çeki	25 akçe	
MAD 5362, s. 4	Elhâc Hüseyin		Bozcaada	Tophâne-i Âmire	top-ı şikeste, top-ı barça	24 kantar	24 sağ akçe	11 Ra. 1114/ 5 Ağustos 1702
MAD 5362, s. 15	Mustafa		Kavala	İstanbul	humbara danesi			29 ? 1114

MAD 5363, s. 256	Dimitri		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	405 çeki	25 sağ akçe	21 Receb 1115/30 Kasım 1703
MAD 5363, s. 267	Kostantin		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	230 çeki	25 sağ akçe	15 Ş. 1115/24 Aralık 1703
MAD 5363, s. 289	Receb		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	155 çeki	25 sağ akçe	12 L. 1115/18 Şubat 1704
MAD 5361, vr. 6a	Papasoglu		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	125 çeki	25 sağ akçe	1 Receb 1118/9 Ekim 1706
MAD 5361, vr. 10b	Dimitri		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	405 çeki	25 sağ akçe	21 Receb 1115/30 Kasım 1703
MAD 5361, vr. 10a	Kostantin		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	230 çeki	25 sağ akçe	15 Ş. 1115/24 Aralık 1703
MAD 5361, vr. 15b	Receb		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	155 çeki	25 sağ akçe	12 L. 1115/18 Şubat 1704
MAD 3141, vr. 5b	Sakızlı Mustafa		Selanik	Tophâne-i Âmire	meksur şahi top	11 kantar		20 M. 1116/25 Mayıs 1704
MAD 3141, vr. 5b	Mehmed		Boğazhisarı	Tophane-i Âmire	çam odunu	220 çeki	25 sağ akçe	28 M. 1116/2 Haziran 1704
	Elhâc Abdi					390 çeki		
MAD 3141, vr. 8b	Yorgi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	400 çeki	20 akçe	11 Za. 1116/7 Mart 1705
MAD 3141, vr. 8b	Todori		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	350 çeki	20 akçe	22 Za. 1116/18 Mart 1705
MAD 3141, vr. 8a	Sofos		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	250 çeki	20 akçe	5 Z. 1116/31 Mart 1705
MAD 3141, vr. 8a	Milas		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	390 çeki	20 akçe	3 Z. 1116/29 Mart 1705
MAD 3141, vr. 12a	Ahmed		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak			25 M. 1117/19 Mayıs 1705
MAD 3141, vr. 12a	Mustafa		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak			15 Z. 1116/10 Nisan 1705
	Mehmed							

	Ahmed							
	Hasan							
MAD 3137, vr. 6b	Ahmed		Kavala	Tophâne-i Âmire	humbara	10535 kıyye		27 Z. 1117/11 Nisan 1706
					yuvarlak	24350 kıyye		
					yuvarlak	7410 kıyye		
					yuvarlak	660 kıyye		
MAD 3137, vr. 6b	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	113 çeki	20 akçe	27 Z. 1117/11 Nisan 1706
MAD 3137, vr. 6b	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	58 çeki	20 akçe	28 Z. 1117/12 Nisan 1706
MAD 3137, vr. 6a	Elhâc İbrahim		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	190 çeki	20 akçe	6 M. 1118/20 Nisan 1706
MAD 3137, vr. 17b	Elhâc Abdullah		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	40 çeki	20 akçe	7 N. 1118/13 Aralık 1706
	Panayot					90 çeki		
	Yorgi					180 çeki		
	Dorores					170 çeki		
MAD 3142, s. 5	Manola		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	173 çeki	20 akçe	22 Za. 1118/25 Şubat 1707
MAD 3142, s. 5	Elhâc İbrahim		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	230 çeki	20 akçe	28 R. 1118/9 Ağustos 1706
MAD 3142, s. 5	Yelkenci Ahmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	155 çeki	20 akçe	2 Ca. 1118/12 Ağustos 1706
MAD 3145, s. 13	Papasoglu		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	125 çeki	25 sağ akçe	
MAD 3145, s. 104	Elhâc İbrahim		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	190 çeki	20 akçe	
MAD 3145, s. 138	Manola		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	173 çeki	20 akçe	22 Za. 1118/25 Şubat 1707

MAD 3145, s. 150	Elhâc İbrahim		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	230 çeki	20 akçe	28 R. 1118/9 Ağustos 1706
MAD 3145, s. 150	Yelkenci Ahmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	155 çeki	20 akçe	2 Ca. 1118/12 Ağustos 1706
MAD 3145, s. 169	Solak Abdullah		Selanik	Cebahane-i Âmire	siyah barut	1600 kantar	30 akçe	29 C. 1118/8 Ekim 1706
MAD 3145, s. 191	Panayot		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	90 çeki	20 akçe	7 N. 1118/13 Aralık 1706
	Yorgi					180 çeki		
	Dorores					170 çeki		
	Elhâc Abdullah					40 çeki		
MAD 3147/30	Abdullah, Ali		Gelibolu	Tersane-i Âmire	buğday	6200 kile	1 para	22 M. 1119/25 Nisan 1707
MAD 3147/46	Kiryako		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	350 çeki	20 akçe	5 R. 1119/6 Temmuz 1707
					meksur top	6 adet		
MAD 3147/46	Elhâc Ahmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	200 çeki	20 akçe	5 R. 1119/6 Temmuz 1707
MAD 3147/47	Yorgi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	185 çeki	20 akçe	18 R. 1119/19 Temmuz 1707
MAD 3147/52	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	200 çeki	20 akçe	18 Ca. 1119/17 Ağustos 1707
MAD 3147/53	Mihal		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	400 çeki	20 akçe	30 Ca. 1119/29 Ağustos 1707
MAD 3159, vr. 5b	Kiryako		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	350 çeki	20 akçe	5 R. 1119/6 Temmuz 1707
					meksur top	6 kantar lodra		
MAD 3159, vr. 5b	Elhâc Ahmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	200 çeki	20 akçe	5 R. 1119/6 Temmuz 1707
MAD 2489, s. 4	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	260 çeki	20 akçe	?
MAD 2488, s. 109	Yorgaki		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	260 çeki	20 akçe	6 M. 1120/28 Mart 1708

MAD 2488, s. 110	Yanaki		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	336 çeki	20 akçe	15 M. 1120/6 Nisan 1708
MAD 2488, s. 110	Yorgaki		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	339 çeki	20 akçe	15 M. 1120/6 Nisan 1708
MAD 2488, s. 115	İsterafi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	180 çeki	20 akçe	29 M. 1120/20 Nisan 1708
MAD 2488, s. 116	Seyyid Ahmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	350 çeki	20 akçe	30 M. 1120/21 Nisan 1708
MAD 2488, s. 123	Yorgaki		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	180 çeki	20 akçe	20 S. 1120/11 Mayıs 1708
MAD 2488, s. 123	Vedremer		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	250 çeki	20 akçe	20 S. 1120/11 Mayıs 1708
MAD 2488, s. 123	Panayot		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	325 çeki	20 akçe	20 S. 1120/11 Mayıs 1708
MAD 2488, s. 123	Milas		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	260 çeki	20 akçe	20 S. 1120/11 Mayıs 1708
MAD 2485, s. 139	Barış		Eğriboz	Tersane-i Âmire	reçine	831,3 kantar	40 sağ akçe	26 Za. 1122/16 Ocak 1711
MAD 3453, s. 199	Ali		Lapseki, Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	185 çeki	20 akçe	9 N. 1121/12 Kasım 1709
	İbrahim					165 çeki		
	Osman					240 çeki		
	Halil					190 çeki		
	Divane Mahmud					247 çeki		
	Halil					321 çeki		
MAD 3435, vr. 3b			Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak, maden	2000 kantar		22 Ca. 1122/19 Temmuz 1710
MAD 3435, vr. 8a	Halil	çenber	Kavala	Tersane-i Âmire	maden			4 L. 1122/26 Kasım 1710
MAD 3435, vr. 8a	Halil		Kavala	İstanbul	yuvarlak, maden		16 akçe	23 Za. 1122/13 Ocak 1711
MAD 3435, vr. 8a	Kara Hacı Ahmed		Kavala	İstanbul	maden, yuvarlak			14 M. 1123/4 Mart 1711

MAD 3435, vr. 8a	Üsküdarlı İbrahim		Kavala	İstanbul	maden, yuvarlak			16 M. 1123/6 Mart 1711
MAD 3453, s. 132	?	şehtiye	Rodos	Tersane-i Âmire	zift	400 kantar		9 S. 1122/9 Nisan 1710
					katran	270 kantar		
MAD 3453, s. 134	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	193 çeki	20 akçe	16 S. 1122/16 Nisan 1710
MAD 3435, s. 135	Ezemce		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	185 çeki	20 akçe	20 S. 1122/20 Nisan 1710
MAD 3453, s. 141	Marko		Rodos	Tersane-i Âmire	zift	458 kantar	40 akçe	3 Ra. 1122/2 Mayıs 1710
					katran	179,7 kantar		
MAD 3453, s. 153	Barış		Eğriboz	Tersane-i Âmire	reçine	831,3 kantar	40 sağ akçe	26 Ra. 1122/25 Mayıs 1710
MAD 3453, s. 155	İbrahim		Midilli	Tersane-i Âmire	katran	332,5 kantar	30 sağ akçe	28 Ra. 1122/27 Mayıs 1710
	Abdülbaki					350,5 kantar	30 sağ akçe	
	Yani					281,5 kantar	30 sağ akçe	
MAD 3453, s. 162	Elhâc Osman		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	250 çeki	20 akçe	5 R. 1122/3 Haziran 1710
MAD 3453, s. 172	Seyyid Ahmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	185 çeki	20 akçe	23 R. 1122/21 Haziran 1710
MAD 3453, s. 172	İbrahim		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	103 çeki	20 akçe	24 R. 1122/22 Haziran 1710
MAD 3453, s. 178	Ahmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	191 çeki	20 akçe	3 Ca. 1122/30 Haziran 1710
MAD 3453, s. 180	Ali		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	205 çeki	20 akçe	5 Ca. 1122/2 Temmuz 1710
MAD 3453, s. 182	Milas		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	164 çeki	20 akçe	11 Ca. 1122/8 Temmuz 1710

MAD 3453, s. 182	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	166 çeki	20 akçe	12 Ca. 1122/9 Temmuz 1710
MAD 3453, s. 182	Yorgi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	89 çeki	20 akçe	11 Ca. 1122/8 Temmuz 1710
MAD 3453, s. 189			Kavala	İstanbul	yuvarlak, maden	2000 kantar		23 Ca. 1122/20 Temmuz 1710
MAD 3453, s. 189	Elhâc Ömer		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	250 çeki	20 akçe	22 Ca. 1122/19 Temmuz 1710
MAD 3453, s. 187	İbrahim		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	140 çeki	20 akçe	19 Ca. 1122/16 Temmuz 1710
MAD 3453, s. 192	?		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	500 kantar	30 akçe	28 Ca. 1122/25 temmuz 1710
MAD 3453, s. 195	Hüseyin		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	469 kantar	30 sağ akçe	7 C. 1122/3 Ağustos 1710
MAD 3453, s. 199	Ali		Eski İstanbulluk	Tophâne-i Âmire	mermer yuvarlak			9 M. 1122/10 Mart 1710
	Halil							
MAD 3453, s. 206	Halil		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	491 kantar	30 akçe	27 M. 1122/28 Mart 1710
MAD 3453, s. 280	İsmail		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	139 kantar	10 para	7 Receb 1122/1 Eylül 1710
MAD 3453, s. 238	Hüseyin		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	230 çeki	20 sağ akçe	4 N? 1122
MAD 3453, s. 241	Yani		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	276 çeki	20 sağ akçe	12 N. 1122/4 Kasım 1710
MAD 3453, s. 241	Mehmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	385 çeki	20 sağ akçe	12 N. 1122/4 Kasım 1710
MAD 3453, s. 250	Halil		Kavala	Tersane-i Amire	maden			4 L. 1122/26 Kasım 1710
MAD 3453, s. 280	Halil		Kavala	İstanbul	maden, yuvarlak			23 Za. 1122/13 Ocak 1711
MAD 3453, s. 281	Dimitri		Eğriboz	Tersane-i Amire	katran	767,75 kantar	40 sağ akçe	24 Za. 1122/14 Ocak 1711

MAD 3453, s. 282	Hüseyin, Mehmed, Dimitraki		Kazdağı, Boğazhisarı	Tersane-i Amire	zift, katran	2242 kantar	14 sağ akçe	29 Za. 1122/19 Ocak 1711
MAD 2895, s. 7	Ömer		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	420 çeki	20 akçe	19 S. 1123/8 Nisan 1711
MAD 2895, s. 114	Yani		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran		40 sağ akçe	13 Ca. 1124/18 Haziran 1712
MAD 2895, s. 114	Yani		Eğriboz	Tersane-i Âmire	reçine		40 sağ akçe	22 Ca. 1124/27 Haziran 1712
MAD 2895, s. 114	Drako		Kolori	Tersane-i Âmire	katran		40 sağ akçe	19 Ş. 1124/21 Eylül 1712
MAD 2895, s. 114	Yorgaki		Kolori	Tersane-i Âmire	katran		40 sağ akçe	19 L. 1124/19 Kasım 1712
MAD 2895, s. 114	Apostol		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	329,5 kantar	40 sağ akçe	15 Muharrem 1126/31 Ocak 1714
					reçine	280 kantar		
MAD 3450, s. 107			Kolori	Tersane-i Âmire	katran	452,5 kantar	40 akçe	6 M. 1123/24 Şubat 1711
					reçine	510 kantar		
MAD 3450, s. 111	Çubukçu Abdullah		İzmir	Tersane-i Âmire	katran	52,5 kantar	18 sağ akçe	17 M. 1123/7 Mart 1711
MAD 3450, s. 115	Kara Hacı Ahmed		Kavala	İstanbul	maden, yuvarlak			14 M. 1123/4 Mart 1711
MAD 3450, s. 117	Üsküdarlı İbrahim		Kavala	İstanbul	maden, yuvarlak			16 M. 1123/6 Mart 1711
MAD 3450, s. 131	Kara Hüseyin		Midilli	Tersane-i Âmire	zift		14 akçe	16 S? 1123
MAD 3450, s. 131	Ömer		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	420 çeki	20 akçe	16 S. 1123/5 Nisan 1711
MAD 3450, s. 134	Mehmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	190 çeki	20 sağ akçe	17 S. 1123/6 Nisan 1711
MAD 3450, s. 134	Ahmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	190 çeki	20 sağ akçe	17 S. 1123/6 Nisan 1711

MAD 3450, s. 184	Hacı Süleyman		Midilli	Tersane-i Âmire	zift	94,15 kantar	14 sağ akçe	2 Ca. 1123/18 Haziran 1711
	Abdülbaki					355,85 kantar		
MAD 2883, vr. 60b	Yani		Kolori	Tersane-i Âmire	katran	800 kantar	40 sağ akçe	?
MAD 3171, vr. 14a	Ali		Kavala	İstanbul	maden			3 Za. 1126/10 Kasım 1714
MAD 2850, s. 98	Ali, Ahmed		Midilli, Sakız	Tersane-i Âmire	zeytinyağı	1022 kantar	10 pare	11 R. 1127/16 Nisan 1715
MAD 2854, s. 2			Boğazhisarı	İstanbul	çam odunu	2399 çeki	20 sağ akçe	
MAD 2854, s.2	Pavlo		Kavala	İstanbul	maden			
MAD 2854, s. 15	Hacı Abdi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	320 çeki	20 sağ akçe	
MAD 2854, s. 195	Elhâc Mehmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	380 çeki	20 sağ akçe	21 Muharrem 1128/16 Ocak 1716
MAD 2854, s. 231	Gönyeli Abdi		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	228,5 kantar		15 S. 1128/9 Şubat 1716
MAD 2854, s. 178	Vasilaki		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	660 çeki	20 sağ akçe	4 M. 1128/30 Aralık 1715
MAD 2854, s. 181	Elhâc Ahmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	200 çeki	20 sağ akçe	6 M. 1128/1 Ocak 1716
MAD 2854, s. 219	Mehmed		Eğriboz	Tophâne-i Âmire	zehair	8000 kile	14 sağ akçe	16 S. 1128/10 Şubat 1716
MAD 2854, s. 233	Anton		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	1322 kantar	20 sağ akçe	28 S. 1128/22 Şubat 1716
MAD 2854, s. 234	İbrahim		Eğriboz	Tersane-i Âmire	reçine	90 kantar	40 sağ akçe	26 S. 1128/20 Şubat 1716
MAD 2854, s. 236	Ali		Eğriboz	Tersane-i Âmire	pirinç	1530 kile		29 S. 1128/23 Şubat 1716
MAD 2854, s. 275	Osman		Benefşe	Tersane-i Âmire	zehair		18 akçe	24 Ra. 1128

MAD 2854, s. 274	Mahmud		Sakız	İstanbul	yeniçeri ortası	10 adet		28 Ra. 1128/22 Mart 1716
MAD 2854, s.271	?		Eğriboz	İstanbul	reçine	930 kantar	40 akçe	25 Ra. 1128/19 Mart 1716
MAD 2854, s. 274	?		Eğriboz	İstanbul	katran	583 kantar	40 akçe	25 Ra. 1128/19 Mart 1716
					reçine	286 kantar		
MAD 2854, s. 274	Osman		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	200 çeki	20 sağ akçe	28 Ra. 1128/22 Mart 1716
MAD 2854, s. 274	Mustafa		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	242 çeki	20 sağ akçe	28 Ra. 1128/22 Mart 1716
MAD 2854, s. 276	Kara oğlan		Benefşe	Tersane-i Âmire	arpa	1130 kile	18 akçe	3 R. 1128/27 Mart 1716
MAD 2854, s. 289	Todoraki		Benefşe	İstanbul	humbara	199 kantar	18 sağ akçe	15 R. 1128/8 Nisan 1716
MAD 2854, s. 324	Ali		Benefşe	Tersane-i Âmire	arpa	34080 kile	18 akçe	1 Ca. 1128/23 Nisan 1716
MAD 6266, s. 170			Çandarlı	İstanbul	buğday	75000 kile	3 akçe?	
MAD 2864, vr. 5b	İstefani		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	370 çeki	20 sağ akçe	
MAD 2864, vr. 5b	Yanaki		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	296 çeki	20 akçe	
MAD 2864, vr. 11b	Midillili Elhac Mustafa		Kavala	İstanbul	maden	1500 kantar	20 sağ akçe	7 S. 1130/10 Ocak 1718
	Molivolu Ahmed					1500 kantar		25 M. 1130/29 Aralık 1717
	?					1000 kantar		7 S. 1130/10 Ocak 1718
MAD 3918, s. 6	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	476 çeki	20 sağ akçe	2 C. 1130/3 Mayıs 1718
MAD 3918, s. 6	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	490 çeki	20 sağ akçe	13 Z. 1130/7 Kasım 1718

	Hacı Mehmed					353 çeki		15 Z. 1130/9 Kasım 1718
	Elhâc Ahmed					220 çeki		22 Z. 1130/16 Kasım 1718
	Hacı Abdi					120 çeki		15 S. 1131/7 Ocak 1719
MAD 3918, s. 145	Nikola		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	235 kantar	40 akçe	14 N. 1131/31 Temmuz 1719
MAD 3917, s. 197	Selanikli ?		Kavala	İstanbul	zehair	15000 kile	8 sağ akçe	4 S. 1130/7 Ocak 1718
MAD 3917, s. 197	İstefani		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	370 çeki	20 akçe	6 S. 1130/9 Ocak 1718
MAD 3917, s. 202	Yanaki		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	296 çeki		7 S. 1130/10 Ocak 1718
MAD 3917, s. 202	Molivolu Ahmed		Kavala	İstanbul	yuvarlak	1500 kantar		7 S. 1130/10 Ocak 1718
MAD 3917, s. 203	Zağralı Yorgi		Kavala	İstanbul	yuvarlak	1000 kantar	20 sağ akçe	7 S. 1130/10 Ocak 1718
MAD 3917, s. 202	Midillili Elhâc Mustafa		Kavala	İstanbul	yuvarlak	1500 kantar	20 sağ akçe	7 S. 1130/10 Ocak 1718
MAD 3917, s. 254	Nikola		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	803,78 kantar	20 sağ akçe	16 Za sene 1130
MAD 3917, s. 262	Deli Hasan		Kavala	Tersane-i Âmire	yuvarlak	1500 kantar	20 akçe	25 Za. 1130/20 Ekim 1718
	?					1200 kantar		
	?					1500 kantar		
MAD 3917, s. 256			Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	250 çeki	20 sağ akçe	19 Ra. 1130/20 Şubat 1718
						130 çeki		
						260 çeki		
MAD 3917, s. 350	Selanikli Halil		Kavala	Tersane-i Amire, Kağıthane Kârhanesi	maden			27 Ca. 1130/28 Nisan 1718

	Zağralı Dimitri							
MAD 3917, s. 313	Ahmed		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	619,32 kantar	20 sağ akçe	26 R. 1130/29 Mart 1718
				Kağıthane Kârhânesi		380,68 kantar		
MAD 3917, s. 324	Bozcaadalı Ahmed		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	1200 kantar	20 akçe	3 Ca. 1130/14 Nisan 1718
MAD 3917, s. 313	Elhâc Mustafa		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	500 kantar	20 sağ akçe	26 R. 1130/29 Mart 1718
				Kağıthane Kârhânesi		500 kantar		
MAD 3917, s. 413	İsmail, Manola		Golos	İstanbul	zehair	18000 kile	10 sağ akçe	25 Şaban 1130/24 Temmuz 1718
MAD 3917, s. 471	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	490 çeki	20 sağ akçe	13 Z. 1130/7 Kasım 1718
MAD 3917, s. 355	Marmaralı Dimitri, Elhâc Piri		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	476 çeki	20 sağ akçe	
MAD 3917, s. 473	Elhâc Mehmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	252 çeki	20 sağ akçe	5 Z. 1130/30 Ekim 1718
MAD 3917, s. 478	Elhâc Ahmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	220 çeki	20 sağ akçe	22 Z. 1130/16 Kasım 1718
MAD 10309, s. 52	Genç Elhâc İbrahim, ?		Kavala	İstanbul	maden	1700 kantar	20 sağ akçe	7 Receb 1131/26 Mayıs 1719
MAD 10309, s. 52	Elhâc İbrahim		Kavala	İstanbul	maden	1671,5 kantar	20 sağ akçe	14 Ş. 1131/2 Temmuz 1719
Mad 10309, s. 54	?		Kavala	İstanbul	maden	1892 kantar	20 akçe	21 M. 1132/4 Aralık 1719
MAD 3924, s. 158	Mehmed, Yorgi		Midilli	Tersane-i Âmire	zift	820 kantar	30 sağ akçe	10 M. 1130/14 Aralık 1717
MAD 3924, s. 163	Seyyid Elhâc Ahmed		Golos	İstanbul	un	3667 kile	10 akçe	16 M. 1131/9 Aralık 1718
					peksimet	6542 kile		
MAD 3924, s. 163	Ahmed		Golos	İstanbul	un	2796 kile	10 akçe	16 M. 1131/9 Aralık 1718

					peksimet	6688 kile		
MAD 3924, s. 163	Seyyid Mehmed		Golos	İstanbul	un	1849 kile		7 M. 1131/30 Kasım 1718
					peksimet	3600 kile		
MAD 3924, s. 164	Yani, Sarı oğlu		Golos	İstanbul	un	5163 kile	10 akçe	16 M. 1131/9 Aralık 1718
					peksimet	8552 kile		
MAD 3924, s. 166	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	266 çeki	20 sağ akçe	17 M. 1131/10 Aralık 1718
MAD 3924, s. 195	Elhâc Abdi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	120 çeki	20 sağ akçe	15 S. 1131/7 Ocak 1719
MAD 3924, s. 195	Yani		Golos	İstanbul	arpa	16000 kile		16 S. 1131/8 Ocak 1719
MAD 3924, s. 206	Kiryako		Golos	İstanbul	buğday	15000 kile		26 S. 1131/18 Ocak 1719
MAD 3924, s. 233	İsmail, Manol		Golos	İstabl-ı Âmire	arpa	16000 kile	10 akçe	24 Za. 1131/8 Ekim 1719
MAD 3924, s. 250	Kiryako		Kavala	İstanbul	maden			15 R. 1131/7 Mart 1719
MAD 3924, s. 285	Seyyid Hacı Ahmed		Orfan	İstanbul	zehair	6000 kile		4 M. 1131/27 Kasım 1718
MAD 3924, s. 285	Kara Hacı Ahmed		Orfan	İstanbul	zehair	6000 kile	8 akçe	4 M. 1131/27 Kasım 1718
MAD 3924, s. 287	Abdi		Orfan	İstanbul	zehair	6000 kile	8 sağ akçe	10 C. 1131/30 Nisan 1719
MAD 3924, s. 288	?		Golos	İstanbul	buğday	14606 kile	10 akçe	9 C. 1131/29 Nisan 1719
MAD 3924, s. 292	Kiryako?		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	1500 kantar	20 sağ akçe	18 C. 1131/8 Mayıs 1719
				Kağıthane Kârhanesi				
MAD 3924, s. 298	Küçük Ali		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	200 çeki	20 akçe	22 M. 1131/15 Aralık 1718

MAD 3924, s. 306	Genç Elhâc İbrahim, ?		Kavala	İstanbul	maden	1700 kantar	30 sağ akçe	7 Receb 1131/26 Mayıs 1719
MAD 3924, s. 313	Mısırlı Hacı Mustafa, Boğazhisarlı Ali		Kavala	İstanbul	maden	1500 kantar		14 Receb 1131/2 Haziran 1719
MAD 3924, s. 336	Elhâc İbrahim, ?		Kavala	İstanbul	maden	1671,5 kantar	20 sağ akçe	14 Ş. 1131/2 Temmuz 1719
MAD 3924, s. 336	Genç Hacı İbrahim, ?		Kavala	İstanbul	maden	1800 kantar	20 sağ akçe	14 Ş. 1131/2 Temmuz 1719
	Genç Hacı İbrahim, Ali					1700 kantar		
MAD 3924, s. 346	Hacı Ahmed		Orfan	Tersane-i Âmire	un	1299 kile	8 akçe	28 Ş. 1131/16 Temmuz 1719
					arpa	3333 kile		
MAD 3924, s. 351	Abdi		Orfan	İstanbul	un	1299 kile	8 sağ akçe	28 Ş. 1131/16 Temmuz 1719
					arpa	2381 kile		
MAD 3924, s. 356	Nikola		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	235,3 kantar	40 akçe	14 N. 1131/31 Temmuz 1719
MAD 3924, s. 357	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	340 çeki	20 sağ akçe	19 N. 1131/5 Ağustos 1719
MAD 3924, s. 373	Kiryako		Kavala	Tophâne-i Âmire	maden	3513,5 kantar	20 sağ akçe	25 L. 1131/10 Eylül 1719
	Boğazhisarlı ?							
MAD 3924, s. 374	Hacı Mustafa, Boğazhisarlı Ali		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	1590,45 kantar	20 sağ akçe	27 L. 1131/12 Eylül 1719
				Kağıthane Kârhanesi				
MAD 3924, s. 374	?		Kavala	İstanbul	helon	1700 kantar	20 akçe	26 L. 1131/11 Eylül 1719
MAD 3924, s. 375	Uzun Abdülkerim		Kavala	İstanbul	humbara danesi, yuvarlak	2000 kantar	20 sağ akçe	3 Za. 1131/17 Eylül 1719
MAD 3924, s. 377	Kefeli Mahmud		Golos	İstanbul	un	2634 kile	10 akçe	6 Za. 1131/20 Eylül 1719

					peksimet	4604 kile		
MAD 3924, s. 377	Mehmed		Golos	İstanbul	un	3104 kile	10 akçe	6 Za. 1131/20 Eylül 1719
					arpa	1500 kile		
					peksimet	4200 kile		
MAD 3924, s. 383	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	84 çeki	20 sağ akçe	15 Za. 1131/29 Eylül 1719
MAD 3924, s. 383	Marko		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	549 çeki	20 sağ akçe	15 Za. 1131/29 Eylül 1719
MAD 3924, s. 390	Hasan		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	168 çeki	20 sağ akçe	30 Za. 1131/14 Ekim 1719
MAD 3934, s. 115	Kanaris		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	395 çeki	20 akçe	5 Muharrem 1132/18 Kasım 1719
MAD 3934, s. 123	?		Kavala	Tersane-i Âmire, Kağıthane Kar.	helon	1892 kantar	20 sağ akçe	21 Muharrem 1132/4 Aralık 1719
MAD 3934, s. 189	Marmaralı ?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	318 çeki	20 sağ akçe	6 Ca. 1132/16 Mart 1720
MAD 3934, s. 207	Hüseyin		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	284 çeki	20 sağ akçe	25 Ca. 1132/4 Nisan 1720
MAD 3934, s. 247	Mustafa		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	1927 kantar	20 sağ akçe	15 Receb 1132/23 Mayıs 1720
MAD 3934, s. 247	Mustafa		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	2097 kantar	20 sağ akçe	15 Receb 1132/23 Mayıs 1720
MAD 3934, s. 269	İstemad		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	138 çeki	20 akçe	10 Ş. 1132/17 Haziran 1720
MAD 3934, s. 272	Nikola		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	431 çeki	20 akçe	12 Ş. 1132/19 Haziran 1720
MAD 3934, s. 273	Osman		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	230 çeki	20 akçe	15 Ş. 1132/22 Haziran 1720
MAD 3934, s. 273	Ali		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	169 çeki	20 akçe	16 Ş. 1132/23 Haziran 1720
MAD 3934, s. 288	Kostantin		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	214 çeki	20 sağ akçe	10 N. 1132/16 Temmuz 1720

MAD 3934, s. 315	Ahmed		Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	168 çeki	20 sağ akçe	17 Za. 1132/20 Eylül 1720
MAD 3934, s. 315	İznikmidli İbrahim		Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	177 çeki	20 sağ akçe	17 Za. 1132/20 Eylül 1720
MAD 3934, s. 315	İznikmidli İbrahim		Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	144 çeki	20 sağ akçe	17 Za. 1132/20 Eylül 1720
MAD 3934, s. 316	Ali		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	137 çeki	20 akçe	22 Za. 1132/25 Eylül 1720
MAD 3934, s. 323	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	169 çeki	20 sağ akçe	5 Z. 1132/8 Ekim 1720
MAD 3874, vr. 17a	Genç Hacı İbrahim, ?		Kavala	İstanbul	helon	1840,75 kantar	20 akçe	4 Receb 1133/1 Mayıs 1721
MAD 3874, vr. 17a	Mustafa, Kostantin		Kavala	Tersane-i Âmire	helon	1026 kantar	20 sağ akçe	12 Receb 1133/9 Mayıs 1721
				Kağıthane Kârhânesi				
MAD 3874, vr. 17a	Elhâc Ahmed		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak	2451 kantar	20 akçe	
MAD 3874, vr. 17a	Üç karındaşlı Kostantin		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak	229? Kantar	20 akçe	10 Receb 1133/7 Mayıs 1721
MAD 3874, vr. 18b	Kiryako		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	2000 kantar	20 sağ akçe	6 N. 1133/1 Temmuz 1721
				Kağıthane Kârhânesi				
MAD 3874, vr. 18b	Genç Hacı İbrahim, Ali		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	2014 kantar		22 L. 1133/16 Ağustos 1721
				Kağıthane Kârhânesi				
				Tophâne-i Âmire				
MAD 3874, vr. 18a	Tophaneli Hacı Mustafa		Kavala	İstanbul	maden	2000 kantar	20 sağ akçe	7 N. 1133/2 Temmuz 1721
	Marmaralı Ezemce					3000 kantar		
MAD 3874, vr. 18a	Tophaneli Hacı Mustafa		Kavala	Tersane-i Âmire	maden	2284 kantar	20 sağ akçe	20 Za. 1133/12 Eylül 1721
				Kağıthane Kârhânesi				

MAD 3874, vr. 18a	Ezemce		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak	2731 kantar	20 sağ akçe	23 Za. 1133/15 Eylül 1721
				Tersane-i Âmire	maden			
				Kağıthane Kârhanesi	maden			
MAD 3925, vr. 3a	İstefan		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	318 çeki		6 Ca. 1132/16 Mart 1720
	Hüseyin					284 çeki		25 Ca. 1132/4 Nisan 1720
	İstemad					138 çeki		10 N? 1132
	Ali					169 çeki		15 Ş. 1132/22 Haziran 1720
	Osman					230 çeki		15 Ş. 1132/22 Haziran 1720
	Nikola					431 çeki		12 Ş. 1132/19 Haziran 1720
	Kostantin					214 çeki		10 Ş. 1132/17 Haziran 1720
	Ahmed					168 çeki		17 Za. 1132/20 Eylül 1720
	İbrahim					170 çeki		17 Za. 1132/20 Eylül 1720
	İznikmidli Mustafa					144 çeki		17 Za. 1132/20 Eylül 1720
	Ali					137 çeki		22 Za. 1132/25 Eylül 1720
	?					169 çeki		5 ? 1132
	?					164 çeki		5 M. 1132/18 Kasım 1719
MAD 3146, s. 161	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	108 çeki	20 sağ akçe	29 Za. 1133/21 Eylül 1721
MAD 3146, s. 173	Urlalı Hacı Ahmed		Kavala	İstanbul	yuvarlak	2400 kantar	20 sağ akçe	27 R. 1133/25 Şubat 1721

MAD 3146, s. 187	Marmaralı Kostantin		Kavala	İstanbul	yuvarlak	2000 kantar	20 akçe	26 Ca. 1133/25 Mart 1721
MAD 3146, s. 192?	Ahmed		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	112 çeki	20 akçe	5 C. 1133/3 Nisan 1721
MAD 3146, s. 192?	Marmaralı ?		Kavala	İstanbul	yuvarlak	1550 kantar	20 sağ akçe	3 M. 1133/4 Kasım 1720
MAD 3146, s. 209	Yorgaki		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	199 çeki	20 sağ akçe	3 Receb 1133/30 Nisan 1721
MAD 3146, s. 209	?		Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	246 çeki	20 akçe	3 Receb 1133/30 Nisan 1721
MAD 3146/79	Genç Hacı İbrahim		Kavala	İstanbul	helon	3600 kantar	20 akçe	6 Receb 1133/3 Mayıs 1721
MAD 3146/101	Kostantin		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	150 çeki	20 sağ akçe	5 N. 1133/30 Haziran 1721
MAD 3146/101	Tophaneli Hacı Mustafa			Tophâne-i Âmire	maden	2000 kantar	20 sağ akçe	7 N. 1133/2 Temmuz 1721
	Marmaralı Ezemce					3000 kantar		
MAD 3146/109	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	175 çeki	20 sağ akçe	20 L. 1133/14 Ağustos 1721
MAD 3146/109	Ali		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	151 çeki	20 akçe	19 ? 1133
Mad 3146/110	Elhâc İbrahim, Ali		Kavala	Tophâne-i Âmire	maden	2014,31 kantar	20 sağ akçe	22 L. 1133/16 Ağustos 1721
MAD 3133, vr. 12b	Hacı Mehmed		Limbazda	Tophâne-i Âmire	maden	1500 kantar	25 sağ akçe	10 R. 1134/28 Ocak 1722
			Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak	1000 kantar	20 sağ akçe	
MAD 3133, vr. 12b	Mehmed		Eski İstanbulluk	Tophâne-i Âmire	mermer yuvarlak	600 kantar	18 sağ akçe	10 R. 1134/28 Ocak 1722
MAD 3133, vr. 12b	Mehmed		Eski İstanbulluk	Tophâne-i Âmire	mermer yuvarlak	1000 kantar	18 sağ akçe	27 Receb 1134/13 Mayıs 1722
MAD 3133, vr. 12a	Uzun Mehmed		Eski İstanbulluk	İstanbul	mermer yuvarlak	800 kantar	18 sağ akçe	17 C. 1134/4 Nisan 1722

MAD 3133, vr. 12a	Mehmed		Eski İstanbulluk	Tophâne-i Âmire	mermer yuvarlak	800 kantar	18 sağ akçe	28 Ş. 1134/13 Haziran 1722
MAD 3133, vr. 12a	Mehmed		Bozcaada	Tophâne-i Âmire	mermer gülle	898 kantar	18 sağ akçe	2 N. 1134/16 Haziran 1722
MAD 3133, vr. 13b	Elhâc Ahmed		Kavala	İstanbul	yuvarlak, humbara	2500 kantar	20 sağ akçe	2 Receb 1134/18 Nisan 1722
	Mustafa					2000 kantar		
	?					2000 kantar		
	Elhâc Hasan					3500 kantar		
MAD 3165, vr. 7b	Çubukçu Abdullah		Kavala	İstanbul	humbara, yuvarlak	2068,18 kantar	20 sağ akçe	9 Ş. 1136/3 Mayıs 1724
MAD 10314, s. 122	Panayot		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	102 çeki	20 sağ akçe	15 S. 1136/14 Kasım 1723
MAD 10314, s. 133	Mustafa		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	197 çeki	20 akçe	10 Za. 1136/31 Temmuz 1724
MAD 10314, s. 112	İsmail		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	264 çeki	20 akçe	22 M. 1136/22 Ekim 1723
MAD 10314, s. 122	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	189 çeki	20 akçe	16 S. 1136/15 Kasım 1723
MAD 10314, s. 200	Osman		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	172 çeki	20 sağ akçe	27 Za. 1136/17 Ağustos 1724
	Mehmed					116 çeki		
	?					88 çeki		
MAD 10314, s. 220			Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	12061 çeki	20 sağ akçe	22 ? 1136

MAD 10314, s. 232	Mehmed		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	290 çeki	20 sağ akçe	18 Receb 1132
MAD 10314, s. 246	Çubukçu Abdullah		Kavala	İstanbul	humbara, yuvarlak	2068,18 kantar	20 sağ akçe	9 Ş. 1136/3 Mayıs 1724
MAD 10314, s. 254	Milas		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	151 çeki	20 sağ akçe	18 Ş. 1136/12 Mayıs 1724
MAD 10314, s. 254	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	334 çeki	20 sağ akçe	18 Ş. 1132/25 Haziran 1720
MAD 10314, s. 259	Elhâc Abdullah		Kavala	Tophâne-i Âmire	mütenevvi yuvarlak	3761 kantar	20 sağ akçe	29 Şaban 1136/23 Mayıs 1724
					büyük humbara			
MAD 10314, s. 260	Halil		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak	1734,61 kantar	20 sağ akçe	3 Ramazan 1136/26 Mayıs 1724
					humbara			
MAD 10314, s. 260	Hacı Ahmed		Kavala	Tophâne-i Âmire	mütenevvi yuvarlak	1696,29 kantar	20 sağ akçe	3 Ramazan 1136/26 Mayıs 1724
					mütenevvi humbara			
MAD 10314, s. 260	Hacı İsmail		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak	1642,59 kantar		
					humbara			
MAD 10314, s. 264	Hacı Abdurrahman, Halil		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak	3150,56 kantar		11 N. 1136/3 Haziran 1724
					humbara danesi			

MAD 10314, s. 267	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	188 çeki	20 akçe	14 N. 1136/6 Haziran 1724
MAD 10314, s. 267	Elhâc Ali		Boğazhisarı, Lapseki	Tophane-i Amire	çam odunu	212 çeki	20 akçe	?
MAD 10314, s. 273			Lapseki	İstanbul	arpa	5843,5 kile	4 sağ akçe	27 N. 1136/19 Haziran 1724
					un	2812,5 kile		
MAD 10314, s. 303	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	508 çeki	20 akçe	21 L. 1132/
MAD 10314, s. 313	Halil		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	354 çeki	20 akçe	9 Za. 1136/30 Temmuz 1724
MAD 10314, s. 313	Çubukçu Abdullah		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	418 çeki	20 akçe	9 Za. 1136/30 Temmuz 1724
MAD 10316, s. 259	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	128 çeki	20 akçe	26 Ş. 1137/10 Mayıs 1725
MAD 10316, s. 266			Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	231 çeki	20 akçe	8 N. 1137/21 Mayıs 1725
MAD 10316, s. 266	Ahmed		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	305 çeki		8 N. 1137/21 Mayıs 1725
MAD 10316, s. 288	Elhâc Halil		Boğazhisar, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	300 çeki		9 L. 1137/21 Haziran 1725
MAD 10316, s. 290	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	172 çeki		10 L. 1137/22 Haziran 1725

MAD 13016, s. 290	Mustafa		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	142 çeki		10 L. 1137/22 Haziran 1725
MAD 10316, s. 290	Elhâc Ahmed		Kavala	İstanbul	maden	3375 kantar		14 L. 1137/26 Haziran 1725
MAD 10316, s. 292	Seyyid Ahmed		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak, humbara	2055 kantar	20 akçe	14 L. 1137/26 Haziran 1725
MAD 10316, s. 294	Elhâc Abdurrahman		Kavala	Tophâne-i Âmire	humbara, yuvarlak	2120 kantar	20 akçe	14 L. 1137/26 Haziran 1725
MAD 10316, s. 326	Elhâc Abdullah		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	240 çeki		20 Za. 1137/31 Temmuz 1725
MAD 10316, s. 335	Elhâc Hasan		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	150 çeki		26 Za. 1137/6 Ağustos 1725
MAD 10316, s. 337	Halil		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	350 çeki		3 Z. 1137/13 Ağustos 1725
MAD 10316, s. 344	Elhâc Mahmud		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	805 çeki		3 Z. 1137/13 Ağustos 1725
MAD 10316, s. 346	Elhâc Ahmed		Kavala	İstanbul	maden	2753 kantar		27 Z. 1137/6 Eylül 1725
MAD 10317, s. 41	Urlalı Hacı Mehmed		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak, humbara	6136,36 kantar		28 M. 1137/16 Ekim 1724
	Urlalı Seyyid Ahmed							
	Hacı Abdurrahman							
MAD 10318, s. 225	Sakızlı Mehmed		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak	1258 kantar	20 akçe	20 C. 1138/23 Şubat 1726

MAD 10318, s. 320	Elhâc Abdi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	220 çeki	20 sağ akçe	22 L. 1138/23 Haziran 1726
MAD 10318, s. 324	İbrahim		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	210 çeki	20 akçe	28 L. 1138/29 Haziran 1726
MAD 10318, s. 324	Mustafa		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	150 çeki	20 akçe	28 L. 1138/29 Haziran 1726
MAD 10318, s. 325	Mustafa		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	300 çeki	20 akçe	26 L. 1138/27 Haziran 1726
MAD 10318, s. 330	Kostandi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	170 çeki	20 sağ akçe	4 Za. 1138/4 Temmuz 1726
MAD 10318, s. 339	Moralı Kosta		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	172 çeki	20 sağ akçe	17 Za. 1138/17 Temmuz 1726
MAD 10318, s. 350	İznikmidli Kostanzi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	180 çeki		28 Za. 1138/28 Temmuz 1726
MAD 10319, s. 171	Urlalı İbrahim		Kavala	Tersane-i Âmire	mütenevvi yuvarlak	2122,22 kantar	20 akçe	24 S. 1141/29 Eylül 1728
MAD 10319, s. 184	Mehmed		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	260 çeki	20 sağ akçe	16 Za. 1141/13 Haziran 1729
MAD 10319, s. 189	Ali		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	268 çeki	20 sağ akçe	29 Ra. 1141/2 Kasım 1728
MAD 10319, s. 203	?		Kavala	İstanbul	mütenevvi yuvarlak	3700 kantar	20 sağ akçe	23 R. 1141/26 Kasım 1728

MAD 10319, s. 204	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	196 çeki	20 akçe	24 R. 1141/27 Kasım 1728
MAD 10319, s. 210	Elhâc ?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	286 çeki	20 akçe	2 Ca. 1141/4 Aralık 1728
MAD 10319, s. 210	Mustafa		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	280 çeki	20 akçe	2 Ca. 1141/4 Aralık 1728
MAD 10319, s. 227	İbrahim		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	280 çeki	20 akçe	2 Ca. 1141/4 Aralık 1728
MAD 10319, s. 227	Yani		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	268 çeki	20 akçe	2 C. 1141/3 Ocak 1729
MAD 10319, s. 227	İbrahim		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	121 çeki	20 akçe	2 C. 1141/3 Ocak 1729
MAD 10319, s. 285	Ali		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	454 çeki	20 akçe	13 N. 1141/12 Nisan 1729
MAD 10321, s. 26	Tophaneli Mustafa		Kavala	Tersane-i Âmire	yuvarlak	2500 kantar	20 akçe	12 Muharrem 1142/7 Ağustos 1729
	Ali					2000 kantar	20 akçe	
MAD 10324, s. 112	Elhâc Mustafa, ?		Golos	İstanbul	un	4000 kile	10 sağ akçe	2 M. 1144/7 Temmuz 1731
	Elhâc Abdullah, ?					4000 kile		
	Hasan Hoca	üç direkli				5000 kile		
	Kavalalı Mustafa					2000 kile		
	Elhâc Mehmed					17000 kile		

MAD 10324, s. 112	?	üç direkli	Golos	İstanbul	un	14000 kile	10 akçe	9 Muharrem 1144/14 Temmuz 1731
	Marko	üç direkli			arpa	20000 kile		
MAD 10324, s. 126	Mahmud	üç direkli	Golos	İstanbul	zehair	5986 kile	10 akçe	1 S. 1144/5 Ağustos 1731
MAD 10324, s. 135	Marko		Orfan	İstanbul	arpa	20000 kile	8 sağ akçe	8 Safer 1144/12 Ağustos 1731
MAD 10324, s. 141	Manol		Selanik	İstanbul	arpa, un	37545 kile		
MAD 10324, s. 141	Dimitri	üç direkli	Selanik	İstanbul	zehair	16000 kile		14 Safer 1144/18 Ağustos 1731
	?	üç direkli				15000 kile		
	Yorgi	üç direkli				13000 kile		
MAD 10324, s. 150	Hasan Hoca		Golos	İstanbul	arpa	1946,5 kile	10 akçe	28 S. 1144/1 Eylül 1731
					un	2961 kile		
MAD 10324, s. 151	Manol		Selanik	İstanbul	arpa	6706 kile		29 S. 1144/2 Eylül 1731
					un	11611 kile		
MAD 10324, s. 153	Kosta		Selanik	İstanbul	zehair	22745 kile	10 akçe	2 Ra. 1144/4 Eylül 1731

MAD 10324, s. 153	Yorgo		Selanik	İstanbul	un	12633 kile	10 akçe	2 Ra. 1144/4 Eylül 1731
					arpa	8138 kile		
MAD 10324, s. 164	Elhâc Mustafa, Nikola		Golos	İstanbul	un	3152 kile	10 akçe	20 Ra. 1144/22 Eylül 1731
					arpa	790 kile		
MAD 10324, s. 166	?	çekeleve	Orfan	İstanbul	zehair	38139 kile	10 akçe	23 Ra. 1144/25 Eylül 1731
MAD 10324, s. 169	Yorgaki		Golos	İstanbul	un	951,5 kile	10 akçe	28 Ra. 1144/30 Eylül 1731
MAD 10324, s. 171	Seyyid Ramazan	şayka	Selanik	İstanbul	buğday	25000 kile		3 R. 1144/5 Ekim 1731
	Dimitri	üç direkli				25000 kile		
MAD 10324, s. 193	Dimitri		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	201 çeki	20 sağ akçe	20 Ca. 1144/20 Kasım 1731
MAD 10324, s. 211	Tekfurdağlı ?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	150 çeki	20 sağ akçe	20 C. 1144/20 Aralık 1731
MAD 10324, s. 214	Elhâc Mehmed		Golos	İstanbul	zehair	16842 kile	10 akçe	?
MAD 10324, s. 221	Ömer		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	217 çeki	20 akçe	7 Receb 1144/5 Ocak 1732
MAD 10324, s. 221	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	234 çeki	20 akçe	7 Receb 1144/5 Ocak 1732

MAD 10324, s. 229	?		Selanik	İstanbul	un	3674 kile	10 akçe	9 B. 1144/7 Ocak 1732
					arpa	9600 kile		
MAD 10324, s. 233	Sakızlı Dimitri		Selanik	İstanbul	buğday	15000 kile		25 Receb 1144/23 Ocak 1732
	Yorgaki					10000 kile		
MAD 10324, s. 241	?		Selanik	İstanbul	arpa	20000 kile		11 Ş. 1144/8 Şubat 1732
MAD 10324, s. 251	Deli Hacı Mahmud		Kavala	İstanbul	yuvarlak, humbara danesi	3000 kantar	20 akçe	4 N. 1144/1 Mart 1732
	Yani					1000 kantar	20 akçe	
MAD 10324, s. 257	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	195 çeki	20 akçe	22 N. 1144/19 Mart 1732
MAD 10324, s. 258	Kiryako		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	174 çeki	20 akçe	22 N. 1144/19 Mart 1732
MAD 10324, s. 263	?		Selanik	İstanbul	zehair	16047,5 kile	10 akçe	7 L. 1144/3 Nisan 1732
MAD 10324, s. 293	Hacı Mahmud		Kavala	İstanbul	yuvarlak, humbara	2402* kantar	20 akçe	26 Za. 1144/21 Mayıs 1732
MAD 10324, s. 297	Deli balta		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	312 çeki	20 akçe	29 Za. 1144/24 Mayıs 1732

MAD 10324, s. 297	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	188 çeki	20 akçe	
MAD 10324, s. 298	Mustafa		Kavala	İstanbul	yuvarlak	2500 kantar	20 akçe	29 Za. 1144/24 Mayıs 1732
MAD 10324, s. 317	Yani		Kavala	İstanbul	mütenevvi yuvarlak	701 kantar	20 akçe	27 Z. 1144/21 Haziran 1732
MAD 10330, s. 104	Kostantin		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	207 çeki	20 akçe	10 Muharrem 1146/23 Haziran 1733
MAD 10330, s. 104	Yani		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	317 çeki	20 akçe	11 M. 1146/24 Haziran 1733
MAD 10330, s. 136	Mustafa		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	263 çeki	20 akçe	13 S. 1146/26 Temmuz 1733
MAD 10330, s. 137	Bandırmalı Ali		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	245 çeki	20 akçe	13 S. 1146/26 Temmuz 1733
MAD 10330, s. 137	Kostantin		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	286 çeki	20 akçe	14 S. 1146/27 Temmuz 1733
MAD 10330, s. 140	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	65 çeki	20 sağ akçe	20 S. 1146/2 Ağustos 1733
MAD 10330, s. 141	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	61 çeki	20 sağ akçe	20 S. 1146/2 Ağustos 1733
MAD 10330, s. 141	Mustafa		Kavala	Tophâne-i Âmire	mütenevvi yuvarlak	877,27 kantar		?
	Seyyid Mustafa					793,22 kantar		

MAD 10330, s. 150	Mustafa		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	132 çeki	20 sağ akçe	4 Ra. 1146/15 Ağustos 1733
MAD 10330, s. 150	Yani		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	163 çeki	20 sağ akçe	
MAD 10330, s. 150	İbrahim		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	343 çeki	20 sağ akçe	4 Ra. 1146/15 Ağustos 1733
MAD 10330, s. 178	Ömer		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	285 çeki	20 sağ akçe	13 R. 1146/23 Eylül 1733
MAD 10330, s. 179	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	55 çeki	20 sağ akçe	13 Z. 1146/17 Mayıs 1734
MAD 10330, s. 220	Mustafa		Golos	İstanbul	buğday	10000 kile	9 akçe	25 C. 1146/3 Aralık 1733
MAD 10330, s. 289	Hacı Mehmed		Golos	Tersane-i Amire	buğday	17751 kile	12 akçe	29 L. 1146/4 Nisan 1734
MAD 10331, s. 3	Mehmed		Selanik	İstanbul	zehair	6000 kile	10 akçe	17 Ca. 1147/15 Ekim 1734
	?					8000 kile		
	Elhâc Mehmed					5000 kile		
	Keresteci Hacı Mustafa					6000 kile		
	Emirü'l hac Ali					8500 kile		
	Hacı Hasan					5000 kile		
	Elhâc ?					9000 kile		
	Trabzonlu Ahmed					6500 kile		
	Genç Mehmed Ağa					8000 kile		
	Ali					6000 kile		

	Hacı Hüseyin					5000 kile		
	Hasan Ağa					8500 kile		
	Hacı Mehmed					6500 kile		
	Elhâc Süleyman					6000 kile		
	Hacı Ali					6000 kile		
	Hasan		Orfan	İstanbul	zehair	3500 kile	8 akçe	
	Hacı Ali					7500 kile		
	Süleyman					3500 kile		
	Ali					5000 kile		
	Hacı Mehmed					5000 kile		
	Abdullah Ağa					4500 kile		
	Ahmed					5500 kile		
	Mustafa					6500 kile		
	Mehmed					9000 kile		
	Yorgi					5500 kile		
	Salih					4500 kile		
MAD 10331, s. 104	Marmaralı ?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	314 çeki	20 akçe	7 Muharrem 1147/9 Haziran 1734
MAD 10331, s. 119	Mehmed	volik	Kavala	İstanbul	yuvarlak	1000 kantar		27 M. 1147/29 Haziran 1734
	Bozcaadalı Ali	volik				800 kantar		
	?	volik				700 kantar		
MAD 10331, s. 138	Marmaralı Mustafa		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	309 çeki	20 akçe	23 S. 1147/25 Temmuz 1734

MAD 10331, s. 144	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	119 çeki	20 sağ akçe	1 Ra. 1147/1 Ağustos 1734
MAD 10331, s. 150	Elhâc Abdurrahman		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	190 çeki	20 akçe	11 Ra. 1147/11 Ağustos 1734
MAD 10331, s. 153	Elhâc Abdi		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	250 çeki	20 akçe	1 R. 1147/31 Ağustos 1734
MAD 10331, s. 158	Elhâc ?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	235 çeki	20 akçe	24 Ra. 1147/24 Ağustos 1734
MAD 10331, s. 163	?		Kavala	Tophâne-i Âmire	mütenevvi yuvarlak	490,75 kantar	20 akçe	29 Ra. 1147/29 Ağustos 1734
MAD 10331, s. 163	Bozcaadalı Ali		Kavala	Tophâne-i Âmire	mütenevvi yuvarlak	768 kantar	20 akçe	29 Ra. 1147/29 Ağustos 1734
MAD 10331, s. 163	Boğazhisarlı Mehmed		Kavala	Tersane-i Âmire	yuvarlak	651 kantar	20 akçe	2 R. 1147/1 Eylül 1734
MAD 10331, s. 170	Mustafa		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	223 çeki	20 akçe	13 R. 1147/12 Eylül 1734
MAD 10331, s. 185	Elhâc Mustafa		Boğazhisarı	Tersane-i Amire	miri kereste			7 Ca. 1147/5 Ekim 1734
MAD 10331, s. 217	Rodoslu Anton		?	İstanbul	maden, yuvarlak	3500 kantar	25 akçe	8 Receb 1147/4 Aralık 1734
	Bozcaadalı Yorgi	üç direkli	Kavala	İstanbul		3500 kantar	20 akçe	
MAD 10331, s. 263	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	300 çeki		8 L. 1147/3 Mart 1735

MAD 10331/125	İbrahim		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	220 çeki	20 akçe	8 L. 1147/3 Mart 1735
MAD 10331, s. 266	Marmaralı Yanaki		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	255 çeki	20 akçe	14 L. 1147/9 Mart 1735
MAD 10331, s. 267	Dimitraki		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	298 çeki	20 akçe	14 L. 1147/9 Mart 1735
MAD 10331, s. 271	Marmaralı ?		Kavala	İstanbul	yuvarlak		20 akçe	21 L. 1147/25 Şubat 1735
MAD 10331, s. 280	Deli balta		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	29 çeki	20 akçe	2 Za. 1147/26 Mart 1735
MAD 10331, s. 286	Mehmed		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	230 çeki	20 akçe	20 Za. 1147/13 Nisan 1735
MAD 10331, s. 288	Mehmed		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	270 çeki	20 akçe	27 Za. 1147/20 Nisan 1735
MAD 10331, s. 302	Marmaralı Manolaki		Kavala	Tersane-i Âmire	yuvarlak	2090 kantar	20 akçe	23 Z. 1147/16 Mayıs 1735
MAD 10336, s. 16	Mehmed, Üsküdari Hacı Hasan	üç direkli	Sidrekapsi	Tersane-i Âmire	maden	2500 kantar	25 akçe	29 L. 1150/19 Şubat 1738
MAD 10336, s. 16	Nikola	volik	Limbazda	İstanbul	maden	1500 kantar		13 Z. 1150/3 Nisan 1738
MAD 10336, s. 16	Milas		Sidrekapsi	İstanbul	maden	1200 kantar	20 akçe	22 Receb 1151/5 Kasım 1738
	Dimitraki					1200 kantar	20 akçe	
MAD 3268, s. 182			Golos	İstanbul	zehair	93000 kile	11 akçe	10 N. 1150/1 Ocak 1738
			Selanik	İstanbul		80500 kile		

			Orfan	İstanbul		27500 kile		
			Karaağaç	İstanbul		15500 kile		
MAD 3268, s. 216			Golos	İstanbul	zehair	93000 kile		25 L. 1150/15 Şubat 1738
			Selanik	İstanbul		108000 kile	10 akçe	
MAD 3268, s. 227	Abdullah		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	250 çeki	20 akçe	6 Za. 1150/25 Şubat 1738
MAD 3268, s. 229	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	175 çeki	20 akçe	7 Za. 1150/26 Şubat 1738
MAD 3268, s. 238	Hüseyin		Lapseki	Tersane-i Âmire	arpa	2169 kile	4 akçe	10 Za. 1150/29 Şubat 1738
MAD 3268, s. 241	Dimitri	üç direkli	Golos	Tersane-i Âmire	buğday	25240 kile		10 Za. 1150/29 Şubat 1738
					arpa	9775 kile		
MAD 3268, s. 261	Yanaki		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	183 çeki	20 akçe	15 Za. 1150/6 Mart 1738
MAD 3268, s. 275	Bastor		Kavala	İstanbul	yuvarlak	1000 kantar	20 akçe	7 Z. 1150/28 Mart 1738
MAD 10337, s. 169	Hacı Hüseyin		Selanik	İstanbul	arpa	5000 kile	10 akçe	30 Receb 1151/13 Kasım 1738
			İstanbul	Akkirman	arpa	5000 kile	8 akçe	
MAD 10337, s. 170	Milas		Sidrekapsi	İstanbul	maden	1200 kantar		22 Receb 1151/5 Kasım 1738
	Dimitraki					1200 kantar		
MAD 10337, s. 173	Kavalalı Mehmed, Manolaki, ?, ?	üç direkli	Orfan	İstanbul	zehair	10500 kile	8 akçe	27 Receb 1151/10 Kasım 1738

MAD 10337, s. 175	Mustafa		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	260 çeki	20 akçe	1 Ş. 1151/14 Kasım 1738
MAD 10337, s. 178	Kasımpaşalı Elhac Abdurrahman		Golos	Tersane-i Âmire	buğday	5000 kile	11 akçe	9 Ş. 1151/22 Kasım 1738
MAD 10337, s. 178			Selanik	İstanbul	zehair	53000 kile	10 akçe	11 Ş. 1151/24 Kasım 1738
MAD 10337, s. 180		kalyon	Golos	İstanbul	zehair	55000 kile	11 akçe	13 Ş. 1151/26 Kasım 1738
MAD 10337, s. 183	Hacı Mehmed		Selanik	İstanbul	un	4974 kile	10 akçe	14 Ş. 1151/27 Kasım 1738
			İstanbul	Kefe	un			
MAD 10337, s. 188	Giresunlu Elhac Süleyman		Orfan	İstanbul	zehair	5500 kile	8 akçe	26 Ş. 1151/9 Aralık 1738
			İstanbul	Akkirman		5500 kile		
MAD 10337, s. 195	Ali		Selanik	İstanbul	zehair	5681,5 kile		9 N. 1151/21 Aralık 1738
			İstanbul	Akkirman		5681,5 kile		
MAD 10337, s. 206	Yanaki		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	200 çeki		5 L. 1151/16 Ocak 1739
MAD 10337, s. 206	Panayot		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	230 çeki	20 akçe	5 L. 1151/16 Ocak 1739
MAD 10337, s. 206	Yorgi		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	257 çeki	20 akçe	5 L. 1151/16 Ocak 1739

MAD 10337, s. 217			Selanik	İstanbul	zehair	63500 kile	10 akçe	15 L. 1151/26 Ocak 1738
MAD 10337, s. 217			Golos	İstanbul	zehair	64000 kile	11 akçe	15 L. 1151/26 Ocak 1738
MAD 10337, s. 223	Hacı İbrahim		Selanik	İstanbul	arpa	8000 kile	10 akçe	28 L. 1151/8 Şubat 1739
			İstanbul	Akkirman		8000 kile		
MAD 10337, s. 230	Ali Ağa		Selanik	İstanbul	zehair	8505 kile	10 akçe	
			İstanbul	Akkirman		8505 kile		5 Za. 1151/14 Şubat 1739
MAD 10337, s. 237	?	üç direkli	Golos	İstanbul	zehair	16500 kile		14 Za. 1151/23 Şubat 1739
MAD 10337, s. 248	?		Boğazhisarı	Tophâne-i Âmire	çam odunu	300 çeki		27 Za. 1151/8 Mart 1739
MAD 10337, s. 256	Kostantin		Sidrekapsi	Tersane-i Âmire	maden	873 kantar	20 akçe	7 Z. 1151/18 Mart 1739
MAD 10338, s. 17	Todori		Sidrekapsi	İstanbul	maden	1100 kantar		22 C. 1151/7 Ekim 1738
MAD 10338, s. 121	?		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	461,5 kantar	40 akçe	19 C. 1155/21 Ağustos 1742
MAD 10341, s. 214	Süleyman		Orfan	İstanbul	un, arpa	3800 kile		2 Z. 1152/1 Mart 1740
			İstanbul	Akkirman	un, arpa	3800 kile		

MAD 10341, s. 224	İzmirli Mehmed		Orfan	Tersane-i Âmire	miri buğday	1800 kile		19 Z. 1152/18 Mart 1740
MAD 10340, s. 6	Bartınlı Mustafa, İnebolulu Ali, Erzurumlu Hacı Hasan		Kavala	İstanbul	yuvarlak	5200 kantar	20 akçe	12 R. 1152/19 Temmuz 1739
MAD 3405, s. 103	?	kalyon	Selanik	İstanbul	siyah barut	2798 kantar	100 akçe	13 M. 1153/10 Nisan 1740
MAD 3405, s. 111	Ali, Kavalalı Mehmed		Kavala	İstanbul	yuvarlak	3500 kantar	20 akçe	25 M. 1153/22 Nisan 1740
MAD 3405, s. 117	Elhâc Hüseyin		Pravişte	Tersane-i Âmire	yuvarlak	2539 kantar	20 akçe	9 S. 1153/6 Mayıs 1740
MAD 3405, s. 124	Yorgi		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	230 çeki		21 S. 1153/18 Mayıs 1740
MAD 3405, s. 124	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	233 çeki	20 akçe	19 S. 1153/16 Mayıs 1740
MAD 3405, s. 158	Ali		Kavala	Tersane-i Âmire	mütenevvi yuvarlak	1628 kantar	20 akçe	10 R. 1153/5 Temmuz 1740
MAD 3405, s. 166	?		Orfan	İstanbul	un, arpa	5000 kile	8 akçe	27 R. 1153/22 Temmuz 1740
			İstanbul	Akkirman	un, arpa	5000 kile		
MAD 3405, s. 207	?	üç direkli	Golos	İstanbul	zehair	14000 kile	11 akçe	2 Şaban 1153/23 Ekim 1740
MAD 3405, s. 211	?		Orfan	İstanbul	zehair	4000 kile	8 akçe	9 Ş. 1153/30 Ekim 1740
			İstanbul	Akkirman		4000 kile		
MAD 3405, s. 225	Hacı Salih	üç direkli	Golos	İstanbul	zehair	5500 kile	11 akçe	14 N. 1153/3 Aralık 1740
MAD 3405, s. 231	?		Golos	İstanbul	zehair	20000 kile	11 akçe	14 N. 1153/3 Aralık 1740
	Hacı Halil					15000 kile		
	Seyyid Mehmed					9000 kile		
	Süleyman		Orfan	İstanbul	zehair	12000 kile	8 akçe	

	Galatalı Abdurrahman					4500 kile		
MAD 3389, s. 6	Ali		Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi	2300 kantar	20 akçe	25 M. 1153/22 Nisan 1740
	Kavalalı Mehmed					1200 kantar		
MAD 3388, s. 3	Kuşadalı İsmail, Süleyman	volik	Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak	2000 kantar	20 akçe	29 M. 1154/16 Nisan 1741
	Nikola					2000 kantar		
	Seyyid Osman					3300 kantar		
	Galatalı Kostantin	çekeleve				2700 kantar		
MAD 3388, s. 3	Mustafa		Kavala	İstanbul	yuvarlak	2000 kantar	20 akçe	5 Z. 1154/11 Şubat 1742
MAD 3388, s. 3	?		Kavala	Tophâne-i Âmire	maden	800 kantar	20 akçe	18 Ra. 1154/3 Haziran 1741
MAD 3388, s. 3	Cezireli Ömer		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak	220 kantar	20 akçe	11 R. 1154/26 Haziran 1741
MAD 3388, s. 3	Ali	volik	Kavala	İstanbul	yuvarlak	1000 kantar	20 akçe	22 M. 1155/29 Mart 1742
	Hasan	volik				1000 kantar		
	Kavalalı Kara Hasan	volik				1200 kantar		
MAD 6593, s. 228	Elhâc Abdullah		Kavala	Tersane-i Âmire	yuvarlak	152 kantar	20 akçe	22 M. 1155/29 Mart 1742
MAD 6593, s. 238	İzmirli Hasan Hoca		Karaağaç	İstanbul	zehair	3000 kile	7 akçe	11 Receb 1156/31 Ağustos 1743
						4000 kile		
	Mehmed					3000 kile		
MAD 6593, s. 239	Yusuf		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	176 çeki	20 akçe	14 Receb 1156/3 Eylül 1743

MAD 6593, s. 240	Kavalalı Hasan	volik	Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi, humbara	1300 kantar	20 akçe	20 Receb 1156/9 Eylül 1743
	Kavalalı İbrahim	kayık				1000 kantar		
MAD 6593, s. 243	?	üç direkli	Selanik	İstanbul	zehair	28000 kile		25 Receb 1156/14 Eylül 1743
MAD 6593, s. 244	Varnalı Seyyid Mustafa, Dede oğlu		Kavala	İstanbul	yuvarlak	2000 kantar	20 akçe	28 Receb 1156/17 Eylül 1743
	Papas oğlu, ?					2500 kantar		
MAD 6593, s. 245	Abdullah		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	380 çeki	20 akçe	28 Receb 1156/17 Eylül 1743
MAD 6593, s. 245	Molla Yusuf oğlu		Orfan	İstanbul	zehair	3500 kile	8 akçe	29 Receb 1156/18 Eylül 1743
	Hüseyin					5500 kile		
	Tunalı Yani					4500 kile		
	Hacı Ali					5000 kile		
	Hacı İbrahim					3000 kile		
	Osman					5000 kile		
	Hacı Mehmed					3000 kile		
	Hacı Ali					2500 kile		
MAD 6593, s. 248	Dimitraki		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	197 çeki	20 akçe	5 Ş. 1156/24 Eylül 1743
MAD 6593, s. 251	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	287 çeki	20 akçe	12 Ş. 1156/1 Ekim 1743
MAD 6593, s. 251	Yanaki		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	360 çeki	20 akçe	12 Ş. 1156/1 Ekim 1743
MAD 6593, s. 251	Yanaki		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	375 çeki	20 akçe	12 Ş. 1156/1 Ekim 1743
MAD 6593, s. 263	İskenderiyeli Ali	kalyon	Selanik	Tersane-i Âmire	zehair	53572,5 kile	10 akçe	23 N. 1156/10 Kasım 1743

MAD 6593, s. 270	?		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	465 çeki	20 akçe	21 L. 1156/8 Aralık 1743
MAD 6593, s. 270	Yanaki		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	553 çeki	20 akçe	21 L. 1156/8 Aralık 1743
MAD 6593, s. 270	Hacı Ali		Orfan	Tersane-i Âmire	buğday	4055 kile	8 akçe	22 L. 1156/9 Aralık 1743
MAD 6593, s. 271	Hacı Osman		Orfan	Tersane-i Âmire	buğday	5000 kile	8 akçe	22 L. 1156/9 Aralık 1743
MAD 6593, s. 271	Mustafa, Papas oğlu		Karaağaç	İstanbul	zehair	3500 kile	7 akçe	25 L. 1156/12 Aralık 1743
MAD 6593, s. 276	Molla Yusuf-oğlu		Orfan	Tersane-i Âmire	buğday	3500 kile	8 akçe	5 Za. 1156/21 Aralık 1743
MAD 6593, s. 283	Hüseyin Çelebi, Hasan		Orfan	Tersane-i Âmire	buğday	5500 kile		3 Z. 1156/18 Ocak 1744
MAD 9950, s. 2	Yanaki		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	238 çeki	12 akçe	13 Ca. 1155/16 Temmuz 1742
MAD 10344, s. 5	Kavalalı Hasan	volik	Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi, humbara	1300 kantar	20 akçe	20 Receb 1156/9 Eylül 1743
	Kavalalı İbrahim	kayık				1000 kantar		
MAD 10344, s. 5	Varnalı Seyyid Mustafa, Dede oğlu		Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi	2000 kantar	20 akçe	28 Receb 1156/17 Eylül 1743
	Papas oğlu , Bahadır					2500 kantar		
MAD 10344, s. 5	?		Kavala	İstanbul	yuvarlak, humbara danesi	2500 kantar	20 akçe	11 R. 1156/4 Haziran 1743
	Galatalı ?					2500 kantar		
	Halil Ağa, Adalı Mehmed	volik				2000 kantar		
MAD 10345, s. 4	Mustafa	çekeleve	Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi, humbara	1500 kantar	20 akçe	11 S. 1157/26 Mart 1744

	Ali	volik				1000 kantar		
	Yusuf	volik				1500 kantar		
	?	çekeleve				1000 kantar		
MAD 10345, s. 6	Tophaneli Ahmed Hoca, Yani	kayık	Selanik	İstanbul	maden	1200 kantar	25 akçe	15 M. 1157/29 Şubat 1744
	Hacı Abdullah, ?	kayık				1500 kantar		
	Süleyman, Ömer	volik				1200 kantar		
MAD 10345, s. 11	Mehmed		Eski İstanbuluk	Tophâne-i Âmire	mermer gülle	500 kantar	18 akçe	24 N. 1157/31 Ekim 1744
MAD 6598, s. 129	Hacı Hüseyin		Orfan	Tersane-i Âmire	buğday	7700 kile	8 akçe	12 S. 1158/16 Mart 1745
MAD 6598, s. 131	İbrahim	volik	Kavala	İstanbul	humbara danesi	1400 kantar	20 akçe	15 S. 1158/19 Mart 1745
	İstanbulu Mustafa	volik				1200 kantar		
	Mustafa Usta	kayık				1200 kantar		
	Abdi	çekeleve				2000 kantar		
MAD 6598, s. 147	İbrahim		Kavala	Tophâne-i Âmire	yuvarlak, humbara	1065 kantar	20 akçe	2 R. 1158/4 Mayıs 1745
MAD 6598, s. 156	?		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	678 kantar		25 R. 1158/27 Mayıs 1745
MAD 6598, s. 156	Ezemce?		Eğriboz	Tersane-i Âmire	reçine	442 kantar	40 akçe	25 R. 1158/27 Mayıs 1745
MAD 6598, s. 157	?		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	1257 kantar		27 R. 1158/29 Mayıs 1745
MAD 6598, s. 161	?		Kavala	İstanbul	humbara, yuvarlak	1443 kantar	20 akçe	6 Ca. 1158/6 Haziran 1745

MAD 6598, s. 164	Süleyman		Selanik	İstanbul	maden	9400 kantar		13 Ca. 1158/13 Haziran 1745
MAD 6598, s. 169	İstanköylü Mustafa		Kavala	İstanbul	humbara, yuvarlak	856,5 kantar	20 akçe	23 Ca. 1158/23 Haziran 1745
MAD 6598, s. 171	Yanaki	üç direkli	Golos	İstanbul	zehair	22000 kile	11 akçe	28 Ca. 1158/28 Haziran 1745
	?	üç direkli				38000 kile		
MAD 6598, s. 198	Yanaki		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	504 çeki	20 akçe	20 Ş. 1158/17 Eylül 1745
MAD 6598, s. 199	Kavalalı Mehmed		Kavala	İstanbul	yuvarlak	639,65 kantar		20 Şaban 1158/17 Eylül 1745
MAD 6598, s. 199	Panayot		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	200 çeki	20 akçe	22 Şaban 1158/19 Eylül 1745
MAD 6598, s. 205	Abdullah		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	320 çeki	20 akçe	21 N. 1158/17 Ekim 1745
MAD 6598, s. 205	Mustafa		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	240 çeki		23 N. 1158/19 Ekim 1745
MAD 6598, s. 228	Elhâc İsmail		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	520 çeki		28 Za. 1158/22 Aralık 1745
MAD 6598, s. 228	Elhâc Süleyman		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	460 çeki		28 Za. 1158/22 Aralık 1745
MAD 6598, s. 228	Elhâc Ahmed		Boğazhisarı, Lapseki	Tophâne-i Âmire	çam odunu	511 çeki		28 Za. 1158/22 Aralık 1745
MAD 6598, s. 235	İsterati?		Eğrıboz	Tersane-i Âmire	katran	640 kantar	40 akçe	27 Z? 1158
MAD 4380, vr. 2a	İbrahim	volik	Kavala	İstanbul	yuvarlak, humbara	1400 kantar		15 S. 1158/19 Mart 1745
	İstanköylü Mustafa	volik				1200 kantar		
	Mustafa Usta	kayık				1200 kantar		
	?	çekeleve				2000 kantar		

MAD 2830, s. 142	Elhâc Mehmed		Eğriboz	Tersane-i Âmire	reçine	268 kantar	14 akçe	27 M. 1159/19 Şubat 1746
MAD 2830, s. 157	?	üç direkli	Golos	Tersane-i Âmire	zehair	30796,5 kile		16 Ra. 1159/8 Nisan 1746
MAD 2830, s. 196	Rodoslu Ahmed		Golos	İstanbul	zehair	10000 kile	11 akçe	9 Receb 1159/28 Temmuz 1746
MAD 2830, s. 196	Yorgaki, Mustafa	volik	Kavala	İstanbul	yuvarlak, humbara	1000 kantar		11 Receb 1159/30 Temmuz 1746
	Kör Kapudan	volik				1000 kantar		
MAD 2830, s. 201	?	üç direkli	Golos	İstanbul	zehair	38000 kile	11 akçe	24 Receb 1159/12 Ağustos 1746
MAD 2830, s. 202	Bozcaadalı Süleyman		Kavala	İstanbul	yuvarlak	1000 kantar	20 akçe	30 Receb 1159/18 Ağustos 1746
MAD 2830, s. 216	Bozcaadalı Süleyman		Kavala	İstanbul	yuvarlak	520,5 kantar	20 akçe	23 N. 1159/9 Ekim 1746
					humbara	217,5 kantar		
MAD 2830, s. 221	Hacı İbrahim		Golos	İstanbul	buğday	4500 kile	11 akçe	25 L. 1159/10 Kasım 1746
	Hacı Abdullah					5000 kile		
MAD 2830, s. 226	Mihal		Golos	İstanbul	zehair	8000 kile	11 akçe	8 Za. 1159/22 Kasım 1746
	Kahveci Hasan					10000 kile		
	Giresunlu ?					6500 kile		
	Giresunlu ?					6000 kile		
	Yani					4200 kile		
	İstanköylü ?					1800 kile		
MAD 2830, s. 227	Hacı Mustafa		Selanik	İstanbul	zehair	7500 kile	10 akçe	15 Za. 1159/29 Kasım 1746
	Hacı Abdurrahman					6000 kile		

MAD 2830, s. 229			Kavala	İstanbul	yuvarlak	8000 kantar	20 akçe	23 Za. 1159/7 Aralık 1746
MAD 2830, s. 238	?		Kavala	İstanbul	yuvarlak	718,5 kantar	20 akçe	26 Za. 1159/10 Aralık 1746
					humbara			
MAD 2830, s. 244	Tophaneli Keresteci Hacı Mehmed, Mustafa		Orfan	Tersane-i Âmire	zehair	2100 kile	8 akçe	29 ? 1159
MAD 2829, s. 144	Keresteci Hacı Abdurrahman		Kavala	Tersane-i Âmire	yuvarlak	1113 kantar	20 akçe	8 M. 1160/20 Ocak 1747
					humbara			
MAD 2829, s. 152	Osman, İbrahim		Kavala	Tersane-i Âmire	yuvarlak	1875 kantar	20 akçe	5 S. 1160/16 Şubat 1747
					humbara			
MAD 2829, s. 152	Tophaneli İbrahim		Kavala	Tersane-i Âmire	yuvarlak	979 kantar	20 akçe	5 S. 1160/16 Şubat 1747
					humbara			
MAD 2829, s. 159	Süleyman		Golos	İstanbul	zehair	6000 kile	11 akçe	?
MAD 2829, s. 162	Mihal	üç direkli	Golos	Tersane-i Âmire	buğday	30119 kile	11 akçe	5 Ra. 1160/17 Mart 1747
MAD 2829, s. 162	Abdurrahman	üç direkli	Golos	Tersane-i Âmire	buğday	4434 kile	11 akçe	?
MAD 2829, s. 163	İbrahim		Kavala	İstanbul	yuvarlak	1000 kantar		7 Ra. 1160/19 Mart 1747
	Kara Panayot					1500 kantar		
	Solak Yanaki					1200 kantar		
MAD 2829, s. 167	Molivolu Mustafa		Kavala	Tersane-i Âmire	yuvarlak	1306 kantar	20 akçe	19 Ra. 1160/31 Mart 1747
					humbara			
MAD 2829, s. 169	Akkirmanlı Sarı İbrahim		Kavala	Tersane-i Âmire	yuvarlak	1451 kantar	20 akçe	23 Ra. 1160/4 Nisan 1747

MAD 2829, s. 171	Mihal	üç direkli	Selanik	Tersane-i Âmire	buğday	7040 kile	10 akçe	27 Ra. 1160/8 Nisan 1747
MAD 2829, s. 177	Mihalaki		Kavala	İstanbul	yuvarlak	1000 kantar	20 akçe	5 R. 1160/16 Nisan 1747
	?					1000 kantar		
MAD 2829, s. 179	?		Eğrıboz	Tersane-i Âmire	katran	1750 kantar	40 akçe	13 R. 1160/24 Nisan 1747
MAD 2829/87	?		Eğrıboz	Tersane-i Âmire	katran, reçine	2557 kantar	40 akçe	21 M. 1160
MAD 2829, s. 181	İsmail		Selanik	Tersane-i Âmire	buğday	5360 kile	10 akçe	17 R. 1160/28 Nisan 1747
MAD 2829, s. 211	?		Kavala	İstanbul	yuvarlak	3500 kantar		8 Receb 1160/16 Temmuz 1747
	?					1000 kantar		
	Tüccar İbrahim					1000 kantar		
MAD 2829, s. 219	İzmirli ?	volik	Limbazda	İstanbul	maden	1000 kantar	25 akçe	?
MAD 2829, s. 232			Golos	İstanbul	buğday	50000 kile	11 akçe	13 L. 1160/18 Ekim 1747
MAD 2829, s. 232			Orfan	İstanbul	buğday	61000 kile	8 akçe	13 L. 1160/18 Ekim 1747
MAD 2829, s. 232			Selanik	İstanbul	buğday	50000 kile	10 akçe	13 L. 1160/18 Ekim 1747
MAD 2829, s. 247	Elhâc Ahmed	kalyon	Golos	İstanbul	buğday	50000 kile		20 L. 1160/25 Ekim 1747
MAD 2829, s. 247	Elhâc Kapudan	kalyon	Selanik	İstanbul	buğday	50000 kile		20 L. 1160/25 Ekim 1747
MAD 2829, s. 263	Sakızlı Yorgi		Sidrekapsi	İstanbul	maden	1518 kantar	25 akçe	4 Z. 1160/7 Aralık 1747

MAD 10347, s. 146	?	šehtiyе	Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	369 kantar	40 akçe	5 M. 1161/6 Ocak 1748
MAD 10347, s. 180	Yorgi, ?		Selanik	Tersane-i Âmire	buğday		10 akçe	23 Ra. 1161/23 Mart 1748
MAD 10347, s. 184			Orfan	İstanbul	buğday	54000 kile	8 akçe	3 R. 1161/2 Nisan 1748
MAD 10347, s. 206	Rodoslu Kiryako	üç direkli	Selanik	İstanbul	buğday	7655 kile	10 akçe	11 C? 1161
MAD 10347, s. 206	Yorgi	üç direkli	Selanik	İstanbul	buğday	10476 kile	10 akçe	11 C. 1161/8 Haziran 1748
MAD 10347, s. 207	?	üç direkli	Selanik	İstanbul	buğday	13904 kile	10 akçe	11 C. 1161/8 Haziran 1748
MAD 10347, s. 207	?	üç direkli	Selanik	İstanbul	buğday	8072 kile	10 akçe	11 C. 1161/8 Haziran 1748
MAD 10347, s. 215	?		Golos	Tersane-i Âmire	buğday	6741 kile		25 C. 1161/22 Haziran 1748
MAD 10347, s. 215	Nikola		Golos	Tersane-i Âmire	buğday	6749 kile		25 C. 1161/22 Haziran 1748
MAD 10347, s. 226	Ahmed		Golos	Tersane-i Âmire	buğday	9821 kile	11 akçe	17 Receb 1161/13 Temmuz 1748
MAD 10347, s. 226	?		Golos	Tersane-i Âmire	buğday	14482 kile	8 akçe	17 Receb 1161/13 Temmuz 1748

MAD 10347, s. 228	?	üç direkli	Orfan	Tersane-i Âmire	buğday	11547 kile	8 akçe	27 Receb 1161/23 Temmuz 1748
MAD 10347, s. 228	Nikola		Orfan	Tersane-i Âmire	buğday	9855 kile	8 akçe	27 Receb 1161/23 Temmuz 1748
MAD 10347, s. 229	?	üç direkli	Orfan	Tersane-i Âmire	buğday	12800 kile	8 akçe	25 Receb 1161/21 Temmuz 1748
MAD 10347, s. 229	?	üç direkli	Selanik	Tersane-i Âmire	buğday	3958 kile	10 akçe	25 Receb 1161/21 Temmuz 1748
MAD 10347, s. 250	Hacı Ahmed, ?		Sidrekapsi	İstanbul	maden	2000 kantar	25 akçe	16 L. 1161/9 Ekim 1748
MAD 10347, s. 256			Orfan	İstanbul	buğday	245000 kile	16 akçe	4 Za. 1161/26 Ekim 1748
MAD 10347, s. 256			Golos	İstanbul	buğday	20000 kile		7 Za. 1161/29 Ekim 1748
			Selanik	İstanbul		24000 kile		
MAD 10347, s. 258	Foçalı Mustafa		Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi, humbara	1200 kantar	20 akçe	8 Za. 1161/30 Ekim 1748
MAD 10347, s. 258			Golos	İstanbul	buğday	40300 kile	20 akçe	11 Za. 1161/2 Kasım 1748
			Selanik	İstanbul		35500 kile		
MAD 10347, s. 259	Ahmed Ağa, Mustafa		Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi, humbara	1000 kantar	20 akçe	8 Za. 1161/30 Ekim 1748

MAD 10347, s. 259			Orfan	İstanbul	buğday	19550 kile	16 akçe	11 Za. 1161/2 Kasım 1748
MAD 10347, s. 269	?		Kavala	İstanbul	yuvarlak, humbara danesi	800 kantar	20 akçe	23 Z. 1161/14 Aralık 1748
MAD 2844/55	Kızılcalı Laniyörine		Ağrıboz	Tersane-i Âmire	katran	630 kantar	40 akçe	18 L. 1162/1 Ekim 1749
MAD 10350, s. 6	Moralı Seyyid ?		Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi	1000 kantar	20 akçe	5 Ş. 1162/21 Temmuz 1749
MAD 10350, s. 6	Mustafa Ağa, Abdullah	volik	Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi	2000 kantar		26 Ra. 1162/16 Mart 1749
	Foçalı Mustafa	volik				1500 kantar		
	Tophaneli İbrahim	volik				1500 kantar		
MAD 10349, s. 102	Kostantin		Eğrıboz	Tersane-i Âmire	katran	1105,5 kantar	40 akçe	2 Muharrem 1162/23 Aralık 1748
MAD 10349, s. 163	Yanaki	üç direkli	Selanik	İstanbul	buğday	22000 kile	10 akçe	9 S. 1162/ 29 Ocak 1749
MAD 10349, s. 163			Golos	İstanbul	buğday	40300 kile	20 akçe	11 S. 1162/ 31 Ocak 1749
			Selanik	İstanbul		11000 kile		
MAD 10349, s. 181	Yani	üç direkli	Orfan	İstanbul	buğday	22000 kile		23 Ra. 1162/ 13 Mart 1749
MAD 10349, s. 182	Mustafa		Kale-i Sultaniye	İstanbul	buğday	1070 kile		27 Ra. 1162/ 17 Mart 1749

MAD 10349, s. 182	Mustafa Ağa		Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi, humbara	2000 kile		26 Ra. 1162/16 Mart 1749
	Foçalı Mustafa					1500 kile		
	Tophaneli İbrahim					1500 kile		
MAD 10349, s. 188	Hacı Osman		Golos	İstanbul	buğday	8500 kile	20 akçe	11 R. 1162/31 Mart 1749
	?					7500 kile		
	Mehmed					5500 kile		
	Tophaneli Ali					3300 kile		
	?		Selanik	İstanbul		8000 kile	20 akçe	
	?					3000 kile		
MAD 10349, s. 189	Manol	üç direkli	Selanik	Tersane-i Âmire	buğday	11108 kile	10 akçe	13 R. 1162/2 Nisan 1749
MAD 10349, s. 190	?		Kavala	İstanbul	yuvarlak, humbara danesi	1200 kantar	20 akçe	14 R. 1162/3 Nisan 1749
MAD 10349, s. 194	Yani	üç direkli	Selanik	Tersane-i Âmire	buğday	16884 kile	10 akçe	29 R. 1162/18 Nisan 1749
MAD 10349, s. 194	?	üç direkli	Selanik	Tersane-i Âmire	buğday	14949 kile	10 akçe	29 R. 1162/18 Nisan 1749
MAD 10349, s. 195	Hacı İsmail		Selanik	Tersane-i Âmire	buğday	6435 kile	10 akçe	3 Ca. 1162/21 Nisan 1749
MAD 10349, s. 197	Mehmed		Eğriboz	Tersane-i Âmire	reçine, katran	700 kantar		9 Ca. 1162/27 Nisan 1749

MAD 10349, s. 198	Yorgi		Orfan	Tersane-i Âmire	buğday	2350 kile	8 akçe	15 Ca. 1162/3 Mayıs 1749
MAD 10349, s. 200	?	üç direkli	Golos	Tersane-i Âmire	buğday	7150 kile	11 akçe	23 Ca. 1162/11 Mayıs 1749
MAD 10349, s. 202	Mösi Anton		Eğrıboz	Tersane-i Âmire	reçine	1500 kantar	40 akçe	29 Ca. 1162/17 Mayıs 1749
MAD 10349, s. 206	Dimitri	üç direkli	Golos	Tersane-i Âmire	buğday	17276 kile	11 akçe	11 M. 1162/1 Ocak 1749
MAD 10349, s. 215	?		Orfan	Tersane-i Âmire	buğday	3391 kile	8 akçe	13 Receb 1162/29 Haziran 1749
MAD 10349, s. 221	Mustafa, Hacı Halil, ?	volik	Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi	2500 kantar	20 akçe	1 Ş. 1162/17 Temmuz 1749
MAD 10349, s. 222	Seyyid ?		Kavala	İstanbul	yuvarlak danesi	1000 kantar	20 akçe	5 Ş. 1162/21 Temmuz 1749
MAD 10349, s. 225	Hacı Salih		Sidrekapsi	Tersane-i Âmire	maden	1390 kantar	25 akçe	15 Ş. 1162/31 Temmuz 1749
MAD 10349, s. 225	Duka?		Sidrekapsi	Tersane-i Âmire	maden	607 kantar		15 Ş. 1162/31 Temmuz 1749
MAD 10349, s. 226		üç direkli	Golos	İstanbul	miri buğday	91397 kile	11 akçe	15 Ş. 1162/31 Temmuz 1749
			Selanik	İstanbul		95780 kile	10 akçe	
			Orfan	İstanbul		8000 kile	8 akçe	

MAD 10349, s. 240	Laniyörine		Eğriboz	Tersane-i Âmire	katran	630 kantar	40 akçe	18 Şevval 1162/1 Ekim 1749
MAD 10349, s. 242	?		Kavala	Tersane-i Âmire	yuvarlak danesi	759 kantar	20 akçe	27 L. 1162/10 Ekim 1749
MAD 10349, s. 246	Foçalı Mustafa		Kavala	Tersane-i Âmire	mütenevvi yuvarlak	1053,5 kantar	20 akçe	7 Za. 1162/19 Ekim 1749
MAD 10349, s. 246	Foçalı Mustafa		Kavala	Tersane-i Âmire	mütenevvi yuvarlak	1076 kantar	20 akçe	7 Za. 1162/19 Ekim 1749
MAD 10349, s. 262	?	üç direkli	Sidrekapsi	İstanbul	maden	3000 kantar	25 akçe	29 Z. 1162/10 Aralık 1749