

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

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**KARADENİZ'DEN İSTANBUL'DAKİ DEVLET
KURUMLARINA YÖNELİK DENİZ TAŞIMACILIĞI
(1700-1750)**

SEDA AKTAŞ

2501171065

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. YUSUF ALPEREN AYDIN

İSTANBUL-2020

ÖZ

**KARADENİZ'DEN İSTANBUL'DAKİ DEVLET KURUMLARINA
YÖNELİK DENİZ TAŞIMACILIĞI (1700-1750)**

SEDA AKTAŞ

Birçok imparatorluğa başkentlik yapan İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli üretim kurumlarına da ev sahipliği yapmış, sosyal, siyasi ve ekonomik anlamda yönetim merkezi olmuştur. Aynı zamanda önemli bir liman kenti olan bu başkent yoğun gemi trafiğinin yaşandığı ticari bir merkezdi. Bu yoğunluk bir gemiciler teşkilatını meydana getirmişti. Osmanlı Devleti bu gemicileri desteklemiş, 18. yüzyıla gelindiğinde devlet kurumlarının ihtiyacı olan hammaddeyi sivil gemi sahibi olan bu kişiler aracılığı ile taşıtmıştı. Devletin sivil ve askerî alanlarında çalışan bu kişiler birikimlerini gemi işletmeciliğinde kullanmıştı. Sefer zamanlarında mühimmat ve asker nakli yaparak devletin ihtiyacı karşılanmaktaydı. Böylelikle bu gemi sahipleri belirli bir nüfuza erişmişti.

Anahtar kelimeler: İstanbul, Karadeniz, Devlet kurumları, Deniz yolu taşımacılığı, Gemi sahipleri

ABSTRACT
SHIPPING FROM THE BLACK SEA TO STATE INSTITUTION
IN ISTANBUL (1700-1750)

SEDA AKTAŞ

İstanbul has been the capital of which many kind of empires, was became center in terms of social, economic and political as well as was hosted manufacturing facility in the Ottoman Empire. At the same time the capital that is the crucial coastal port was center of commercial that were seen intense shipping. This intensity had been generated organization of seamanship. Ottoman Empire had been supported the sailor, in the 18th century the empire had raw material carried which needed via that sailor. The sailors who worked civil and military area of the state had been employed their fund in vessel enterprise. The expedition era would fulfill requirement of state transporting munition and troops. Thus that ship owners had attained significant prestige.

Keywords: İstanbul, Black Sea, State institution, Maritime transport, Ship owners

ÖN SÖZ

Bu çalışma, Osmanlı Devleti'nin Karlofça Antlaşması'ndan sonra yeni bir döneme girdiği, birden fazla cephede mücadele verdiği ve yeni düzenlemelerin ortaya atıldığı 1700-1750 yılları arasını kapsamakta, bu dönem içerisinde deniz yolu taşımacılığı organizasyonu ve bu organizasyon içerisinde faaliyetlerini sürdüren Osmanlı deniz tüccar-kaptanlarının ön plana çıkarılmasını hedeflemektedir.

Deniz yolu taşımacılığı ile ilgili yapılan çalışmalarda çoğunlukla taşınan malzeme ön plana çıkarılmış olmasına rağmen bazı çalışmalarda gemi kaptanlarına da yer verilmiş ve bu çalışmaya yardımcı olmuştur. Fakat bu çalışmada yerel ticaret mevzu bahis olmayıp Karadeniz bölgesinden İstanbul'daki devlet kurumlarına yapılan taşımacılık yer almaktadır. Bu hususta devlet ile tüccar-kaptanların ilişkileri hakkında ufak çapta pencere aralamak söz konusu olabilmektedir.

Üç bölümden oluşan bu çalışma ile Osmanlı Devleti'nin İstanbul'daki devlet kurumlarına yapılan deniz yolu taşımacılığı ele alınmaktadır. Birinci bölümde başkent İstanbul ile burada bulunan devlet kurumlarından ve bölgede yapılan taşımacılığı anlamak ve anlamlandırmak için Karadeniz'in coğrafi yapısından, deniz seyrinin koşullarından bahsedilmiştir. Ayrıca Karadenizde denizcilik faaliyetleri konu edilmiştir. İkinci bölümde ise Karadeniz bölgesinden İstanbul'daki devlet kurumlarına yapılan deniz yolu nakliyatı ve bu nakliyatın nasıl gerçekleştiği hususu yer almaktadır. Üçüncü bölümde ise taşımacılığın başrolleri gemiciler, onların kimlikleri ile gemi kazaları ve taşımacılıkta kullanılan gemi türleri yer almaktadır.

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında başlangıcından son aşamasına kadar emeği olan tez danışmanım Doç. Dr. Yusuf Alperen AYDIN'a şükranlarımı sunarım. Tez yazma sürecinde çalıştığım zamanın çoğunu birlikte geçirdiğim, tez ile ilgili yardımlarını esirgemeyen arkadaşlarım Şeyma BIYIKLI, Şenay ÖKSÜZ ve Nermin GENÇ'e teşekkür ediyorum. Öğrencilerine akademik motivasyonu sağlayan ve onları destekleyen İstanbul Bilimler Akademisi Vakfı'na, araştırma faaliyeti boyunca yardımcı olan Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi çalışanlarına ve gerekli kaynaklara ulaşma imkânı sağladığı için İSAM'a müteşekkirim.

Hayatım boyunca her kararında beni destekleyen ve yanımda olan aileme, yüksek lisans dönemi boyunca birlikte yaşadığım anneanneme, dayılarım Musa ve Mustafa KÖSE'ye ayrıca teşekkür ediyorum. Bu sürecin başlangıcında henüz yeni uğurladığım ve bunun derin üzüntüsünü yaşadığım dedem Cemal KÖSE'yi de rahmetle anıyorum.

Seda AKTAŞ

İstanbul, 2020



İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	ii
ABSTRACT.....	iii
ÖN SÖZ.....	iv
İÇİNDEKİLER	vi
HARİTA LİSTESİ	ix
RESİM LİSTESİ	x
GRAFİK LİSTESİ	xi
TABLO LİSTESİ	xii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xiii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

İMPARATORLUK BAŞKENTİ VE KARADENİZ COĞRAFYASI

1.1. İmparatorluk Başkenti “İstanbul”	7
1.2. İstanbul’daki Devlet Kurumları ve Malzeme Temini	10
1.3. Karadeniz’in Coğrafi Yapısı	15
1.3.1. Anadolu Kıyıları	16
1.3.2. Rumeli Kıyıları	18
1.3.3. Kuzey Kıyıları.....	18
1.4. Karadeniz’de Deniz Seyrinin Koşulları.....	19
1.4.1. Rotalar.....	19
1.4.2. Rüzgârlar.....	22
1.4.3. Limanlar.....	24
1.5. Karadeniz’de Denizcilik Faaliyetleri.....	30

İKİNCİ BÖLÜM

KARADENİZ'DEN İSTANBUL'A YÖNELİK DENİZ TAŞIMACILIĞI

2.1. 18. Yüzyılın İlk Yarısında Genel Durum ve Deniz Yolu Taşımacılığı.....	33
2.2. Deniz Yolu Taşımacılığı Organizasyonu	34
2.2.1. İstanbul Gümrük Emniyeti	39
2.2.2. Gemiciler Kethüdası	39
2.2.3. Gemiciler Yiğitbaşısı	42
2.2.5. Kapan İhtiyarları	42
2.3. Kiralama Sözleşmesi / Navlun Ücreti	44
2.4. Deniz Yolu ile Devlet Kurumlarına Malzeme Nakliyatı.....	46
2.4.1. Tersane-i Âmire	50
2.4.1.1 Balık Yağı ve Üstüğü	50
2.4.1.2. Zift ve Katran	51
2.4.1.3. Fıçı Tahtası.....	52
2.4.1.4. Diğer Malzemeler.....	52
2.4.1.5. Hububat Nakliyatı	53
2.4.1.5.1. Arpa	54
2.4.1.5.2. Buğday.....	58
2.4.1.5.3. Un	60
2.4.1.6. Peksimet	61
2.4.1.7. Ham Demir.....	62
2.4.2. Tophâne-i Âmire.....	62
2.4.2.1. Bakır.....	63
2.4.2.2. Yuvarlak, Humbara, Kırık Top ve Kurşun.....	64
2.4.3. Cebehâne-i Amire	65
2.5. Asker Nakliyatı.....	66

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ SAHİPLERİ VE GEMİ TÜRLERİ

3.1. Gemi Sahipleri ve Tüccar Kaptanlar	69
---	----

3.1.1. Sermaye Sahibi Olmak ve Girişimcilik	73
3.1.2. Reislerin İş Ortaklıkları ve Münasebetleri.....	74
3.1.3. Reislerin Lakap ve Unvanları	77
3.1. 3. 1. İlmiye Sınıfından Gemi Sahibi Olanlar.....	77
3.1.3.2. Askerî Sınıftan Gemi Sahibi Olanlar	78
3.1.4. Reislerin Soylarına Dair İsimler.....	80
3.1.5. Reislerin Memleketleri ve İkamet Ettiği Yerler	81
3.1.6. Kara Esnafından Denizciliğe	83
3.2. Deniz Yolu Taşımacılığının Avantaj ve Zorlukları.....	86
3.2.1. Gemi Kazaları	87
3.3. Deniz Yolu Taşımacılığında Kullanılan Gemi Türleri.....	88
3.3.1. Üç Direkli	88
3.3.2. Şayka	88
3.3.3. Çekeleve	89
3.3.4. Tonbaz	89
3.3.5. Çenber	90
3.3.6. Volik.....	90
3.3.7. Melekse	90
3.3.8. İnebolu Kayığı.....	91
SONUÇ.....	92
BİBLİYOGRAFYA	94
EKLER.....	106

HARİTA LİSTESİ

Harita 1 Karadeniz'in akıntı ve girdaplarını gösteren harita.....	20
--	----



RESİM LİSTESİ

Resim 1 Rüzgâr Yönleri.....	23
------------------------------------	----



GRAFİK LİSTESİ

Grafik 1 1746 ve 1747 yıllarında Burgos iskelesinden devlet kurumlarına yapılan arpa nakli (kile).....	56
Grafik 2 1746, 1747 ve 1748 yıllarında İsakçı iskelesinden devlet kurumlarına yapılan arpa nakli (kile).....	57
Grafik 3 18. yüzyılın ilk yarısında devlet kurumlarına yapılan buğday nakli (kile).....	58
Grafik 4 18. yüzyılın ilk yarısında devlet kurumlarına yapılan buğday naklinin aylara göre dağılımı.....	59
Grafik 5 18. yüzyılın ilk yarısında çeşitli iskelelerden devlet kurumlarına yapılan zahire nakli (kile).....	60
Grafik 6 18. yüzyılın ilk yarısında gemi sahiplerinin yaklaşık olarak sayıları.....	71
Grafik 7 18. yüzyılın ilk yarısında gemi sahiplerinin memleketleri.....	82

TABLO LİSTESİ

Tablo 1 1700 ve 1750 arasındaki Karadeniz kıyılarından İstanbul'daki devlet kurumlarına yapılan taşımacılıkta uygulanan ücret tarifeleri.....44



KISALTMALAR LİSTESİ

AE.	: Ali Emirî
A. DVN. RSK.	: Divân-ı Hümâyûn Ruus Kalemi
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.md.	: Adı geçen madde
a.g.t.	: Adı geçen tez
Bkz.	: Bakınız
B.	: Recep
BOA	: Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
c.	: Cilt
C.	: Cemâziye'l-âhir
Ca.	: Cemâziye'l-evvel
C. AS	: Cevdet Askerîye
C. BH.	: Cevdet Bahriye
C. ML.	: Cevdet Maliye
Çev.	: Çeviren
d.	: Defter
DİA	: Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
Ed.	: Editör
Haz.	: Hazırlayan
k.	: Kitap
L.	: Şevval

M.	: Muharrem
MAD	: Maliyeden Müdevver Defterler Serisi
N.	: Ramazan
R.	: Rebiü'l-âhir
Ra.	: Rebiü'l-evvel
S.	: Safer
Ş.	: Şaban
s.	: Sayfa
sy.	: Sayı
Z.	: Zilhicce
Za.	: Zilkade
YB.	: Yabancı Arşivler

GİRİŞ

Bugün dünya üzerinde ve ülkemizde ticarete konu olan malzemenin %90'ı deniz yolu ile taşınmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı daha ucuz ve uzun mesafede daha fazla yük taşıma kapasitesine sahip bir ulaşım türüdür.¹

Osmanlı ekonomisinde de deniz yolu taşımacılığı ticaretten bağımsız değildi. Deniz yolunda kullanılan gemi sayısı yahut gemi seferleri ticaretin kapasitesini göstermekteydi. Bu anlamda bir iç deniz olan Karadeniz bölgesi için ticari kapasite, gemi sayısı ile doğru orantılıydı denilebilmektedir. Osmanlı gelirlerinde gümrük vergilerinin payı büyüktür. Karadenizde bulunan gümrük işletmelerinin ise deniz yolu taşımacılığından elde edilen gelirleri bu taşımacılığın ekonomiye katkısını göstermektedir. Hem ödenen vergiler hem pazara taşınan malzemeye olan arz talebin artışı; taşımanın yapıldığı bölgede üretim ve nüfus artışı ile beraber kentin sosyal ve ekonomik anlamdaki gelişimi, deniz yolu taşımacılığının bu konudaki önemini göstermektedir. Bakıldığında liman kentlerin gelişimi birbirini takip eden bu süreç neticesinde oluşmuştur. Böylelikle deniz yolu taşımacılığı paralel olarak deniz kıyısında bulunan kentlerin gelişmesini sağlamıştır. Bu sebeple devletler ticari öneme sahip kıyıları ellerinde bulundurmak istemişler ve bunun için savaşmışlardır.

Osmanlı Denizcilik Tarihi'nde, deniz yolu taşımacılığı ve gemi kaptanları hakkında son yıllarda yapılan çalışmalarla ilginin arttığı söylenebilmektedir. Buna rağmen yapılan çalışmalar yetersiz kalmaktadır. Genellikle bu çalışmalarda, ticaret ile ticari ilişkiler üzerinden etkileşim, gelişim, değişim ve dönüşüm ortaya konulmuştur. Bu çalışmaların ticarete kullanılan taşımacılık türü olan deniz yolu taşımacılığı ve unsurları ise eksik kalmıştır. Bazılarında ise özellikle gemi sahipleri, kaptanları ve bunlar arasındaki ilişkiler ortaya konulmaya çalışılmıştır. Özellikle Murat Çizakça'nın eseri gemi ortaklığı ve iş ilişkileri açısından önemli bilgileri ihtiva etmektedir.² Buna

¹ Tülin Şendur, **Lojistik Sektöründe Deniz Yolu Taşımacılığı, Türkiye'de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2015, s.6.

² Murat Çizakça, **İslam Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999.

dair eserin dördüncü bölümünde 18. yüzyılın ikinci yarısı ve 19. yüzyıla ait örnekler üzerinden bir anlatım sunulmuştur. Bunun için Baş Muhasebe Kalemi'ne ait defter ve belgeler, şeriye sicilleri ile perakende evraklardan faydalanılmıştır.

Bölge bazında gemi sahipleri ve kaptanların listesinin çıkarıldığı diğer bir çalışma ise İnalçık'a aittir.³ Bu çalışma 15 ve 16. yüzyıl Kefe Gümrük Defterleri üzerinden birinci bölümünde gümrük yönetimi ile devletin ekonomisindeki konumunu anlatmaktadır. İkinci bölümünde ise Karadeniz'deki gemi sahipleri, kaptan ve tüccarlardan bahsedilmiştir. Bu dönemde Karadeniz'in kuzey ve güney arasındaki ticari emtianın taşınması deniz yolu ile sağlanmakta olup gemi sahipleri ve tüccarlar arasında bir ilişkinin var olduğu anlaşılmaktadır. Diğer tarafta Aygün, "XVIII. Yüzyılda Trabzon'da Ticaret" adlı doktora tezinde başlıktan da anlaşılacağı üzere Osmanlı ekonomisinde önemli bir yere sahip olan Trabzon kentinde ticari ve sosyal hayatı ortaya koymuştur. Trabzon Şeriyye Sicillerinden 84 adet defter, tezinin temelini oluşturmuştur. Tez içeriği, kentin idari ve sosyal yapısı dışında tüccarlar, ulaşım araçları ve gümrük mukataalarından oluşturulmuştur. Bu kapsamda deniz yolu taşımacılığı ulaşım vasıtaları içerisinde yer almış ve tüccarların faaliyetleri anlatırken kıyı kesiminde deniz yolu taşımacılığına dair bir teşkilatlanmanın varlığına değinilmiştir.⁴ Bu doktora çalışmasını genişleterek Karadenizde ticari yapılanma ile ilişkiler, liman ve gümrük işletmeleri üzerinden Osmanlı Ekonomik Tarihi alanına bir katkı sağlamıştır.⁵ Ayrıca bir makalesinde 19. yüzyılda İstanbul'a farklı bölgelerden yapılan deniz yolu taşımacılığını niceliksel veriler üzerinden değerlendirmiştir.⁶ Diğer yandan Ekinci, Karadeniz bölgesinde, taşımacılığın ticaretle ilişkili olduğunu ve taşımacılıkta yerel yöneticilerin katkısını gösteren çalışmalar ortaya koymuştur.⁷

³Halil İnalçık, **Sources and Studies on the Ottoman Black Sea, The Customs Register of Caffa (1487-1490)**, Harvard University: The Department of Near Eastern Languages and Civilizations, 1995.

⁴ **XVIII. Yüzyılda Trabzon'da Ticaret**, (Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmış Doktora Tezi), Ankara 2002

⁵Necmettin Aygün, **Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış**, c. 1, 2, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Ankara 2006.

⁶Necmettin Aygün, XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı", **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, sy.23/2008, Ankara 2010, s. 53-84.

⁷İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Âyanlar ve Denizcilik", **Karadeniz Araştırmaları**, sy.37, Bahar 2013, s. 15-49.

Ayrıca 18. ve 19. yüzyıla ilişkin Karadeniz’de gemi inşa faaliyetlerini ve bunu etkileyen faktörleri ele alan bir makale yazmıştır.⁸ Keza Bulunur, “Osmanlı Galatası (1453-1600)” adlı doktora çalışmasında; gemi sahipleri, kaptanlar ile tüccarların ilişkileri ve faaliyetlerini bahsi geçmesi gereken unsurlar olarak bölüm içeriklerinde ortaya koymuştur.⁹ Bir makalesinde taşımacılıkta kullanılan kiralama sözleşmelerine, bir diğer makalesinde ise kaptanların, tüccarların nasıl ticaret yaptıklarını ve birbirleriyle olan iş ilişkisine değinmiştir.¹⁰ Hususi olarak taşımacılıkla ilgili olmayan çalışmasının ikinci bölümünün bir kısmında gemiciler hakkında yazan İbrahim Güler, özellikle şeriye sicillerinden edindiği bilgilerle “ XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)” adlı doktora tezinde devletin, ticari gemileri ordu iaşesi, mühimmat ve askerleri taşıması için kiralayarak taşımacılığın askeri bir mahiyet kazandığını ve bir teşkilatın varlığını belirtmiştir.¹¹

Bunların yanı sıra Temel Öztürk, Karadeniz’de savaş zamanlarında ticaret gemilerin rolünü ele alan bir makale yazmıştır.¹² Bu makale devlet ile deniz taşımacılığının ilişkili olduğunu görmek açısından önemli olup devletin savaş zamanlarında, politik ve güvenliği sağlama amacıyla hareket ederek deniz ticaretini ve deniz taşımacılığının rotasını nasıl belirlediğini ortaya koymuştur. Aynı zamanda Öztürk’ün bu makalesi yapılan tez çalışmasında çıkarılan envanterin bir yorumu olarak kabul edilebilir mahiyettedir. Bunun yanı sıra taşımacılıkta kullanılan, hakkında fazla bilgi olmayan Karadeniz’e özgü “melekse” türü gemi hususunda bir makale ele almıştır.¹³ Ümran Karadeniz’in makalesinde gemi kiralama, navlun ve ödeme şekilleri

⁸ “Karadeniz’de Ticari değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun II**, Samsun 2013, 885-905.

⁹ Kerim İlker Bulunur, **Osmanlı Galatası**, Bilge Kültür Sanat, İstanbul 2014.

¹⁰ “16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Taşımacılığı, Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri”, **International Journal of History Studies**, Nisan 2014, s. 89-102; Kaptanlar, Tüccarlar ve Devlet: Erken Modern Dönemde Karadeniz’de Osmanlı Ticareti”, **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti Canik II**, Samsun 2013, s. 1089-1096.

¹¹ İbrahim Güler, **18. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)**, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1992.

¹² Temel Öztürk, “Savaş Zamanı Karadeniz’de Ticarî Gemiler (1700-1774)”, **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik II**, Samsun 2013, s. 871-880.

¹³ “Karadeniz’de Kullanılan Melekse Türü Gemiler”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Aralık 2009, s. 85-102.

ile taşınan malzemeye yani taşımacılığın nasıl yapıldığına dair önemli bilgiler yer almıştır.¹⁴ Bu makalede gemiciler kısmı ise eksik kalmıştır.

Genel olarak bakıldığında bahsi geçen çalışmaların çoğunluğu ticaret kapsamında ele alınmış olup deniz yolu taşımacılığı ekonomi tarihinde gerek liman kentlerde gerek kıyı ticaretinde bahsi geçmesi gereken bir nokta olduğu için yapılan çalışmalarda bir vasıta olarak konu edilmiştir. Bu ticari yapı ve deniz taşımacılığında da gemiciler de anlaşılması gereken bir unsur olarak yer almıştır. Fakat deniz yolu taşımacılığı başlı başına bir çalışmaya konu olmamıştır.

Bugüne kadar Osmanlı Donanması ve Deniz Savaşları Tarihi gibi denizciliğin siyasi boyutuna dair eserler kaleme alınmıştır. Yukarıda bahsi geçen çalışmalar, deniz ticareti, taşımacılık, kaptanlar ve tüccarları konu edinerek siyasi tarihten uzak daha çok ülke ekonomisini ilgilendirecek hususlara değinmiştir. Bunlardan hariç donanma ve savaş gemileri hakkında yazılmış olan “Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)” adlı eserin birinci bölümünde devletin gemi sahibi tüccarlara olan teşviki konu edilmiştir.¹⁵ Buradan anlaşılacağı üzere denizcilik alanında da yeniliklere başvuran devlet, gemi inşasını üstlenebilecek girişimcilere müsaade ederek kendi yükünü azaltmış; böylelikle uzun vadede masrafları üzerinden atmış olacak gerektiğinde de tüccar gemilerinden faydalanmış olacaktır.

Bunlardan farklı olarak bu tez çalışması, deniz ticaretini konu edinmeyip tüccar gemi sahiplerinin devletin ihtiyaçları doğrultusunda devlet kurumlarına yapılan deniz taşımacılığını içermektedir. Aslında ekonominin siyasetle olan ilişkisi bir anlamda ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu noktada bu taşımacılık türünün nasıl adlandırılması gerektiği tartışmalı bir konudur. Devletin tersanesinde inşa edilmiş ve donanmaya ait gemiler olmadığı için “mîrî” kategorisine girmemektedir. Tamamiyle “sivil taşımacılık” olduğunu söylemek ise tereddüt içermektedir. Yarı özel statüde olan Unkapanı tüccarları gibi deniz taşımacılığında rol alan gemicilerin kendi içlerinde

¹⁴ Ümran Karadeniz, “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz’de Deniz Taşımacılığı”, **Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 2017, s. 466-483.

¹⁵ Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, İstanbul 2011, s. 138-145.

bağımsız ama nihayetinde devlet kontrolünde olduğu söylenebilmektedir. Devletin gemicilere olan teşviki en nihayetinde kendi ihtiyaçlarını karşılamak için olmaktadır. Kendine ait ticaret filosu olmayan devlet özerk bir yapıyı bu amaçla desteklemiş olabilir mi? Çünkü bu çalışmada da yer aldığı üzere devlet, ihtiyaçlarını karşılamak üzere gemicileri kiralamak istediğinde onların itiraz etmek gibi bir imkânları olmamaktadır. Unkapanı tüccarları ile iş birliği içerisinde faaliyetlerini yürüten gemiciler teşkilatının da yarı özel statü konumunda olduğu söylenebilir mi? Bu sorulara net bir cevap bulabilmek oldukça uzun bir çalışmayı gerektirmektedir. Bir anlamda bu konunun ve soruların meydana gelmesi adı geçen tez çalışmasının katkısı sonucudur.

Bu çalışma, “Deniz yolu taşımacılığı ile iştigal edenler kimlerdi?”, “Bu taşımacılıkta kullanılan gemi türleri nelerdir? Gemi sahipleri kimlerdir? Deniz üzerindeki güzergâhları nasıldır? Hangi problemler ile karşılaşırlardı, yolculuk süreleri ne kadardı?”, “Kapital bir birikim elde ediyorlar mıydı, bu birikimi farklı yerlerde kullanıyorlar mıydı?” gibi sorulara cevap aramaya çalışmaktadır. Bununla beraber tüccar gemicilerin faaliyetleri, kimlikleri ve devlet ile olan ilişkisi üzerinden Osmanlı Denizcilik, Ekonomik ve Sosyal Tarihi’ne küçük bir katkı sağlamayı, bu konu üzerindeki gelecek çalışmalar için bir başlangıç olmayı amaçlamaktadır.

Eldeki verilerle bütün sorulara cevap bulabilmek pek mümkün olmamaktadır. Kısıtlı zaman ile istenilen her bilginin kullanılan kaynaklarda bulunmaması bunun sebeplerindendir. Bundan dolayı gemilerin kalkış ve varış tarihleri, gemi mürettebatı, yol boyunca uğradıkları limanlar vs. gibi bilgilere kesin olarak ulaşılamamaktadır.

Çalışmayı teşkil eden esas kaynaklar, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi’nde, Maliyeden Müdevver fonu içerisinde bulunan Kuyûd-ı Mühimmât adı verilen bir defter serisidir. Baş Muhassabe Kalemî’nde bir büro katipleri tarafından tutulan bu defterler, Osmanlı Teşkilat ve İktisadî Tarihi açısından önem arz etmektedir. Her yıl düzenli olarak kayıt edilen bu defterler içerisinde tezkire kaydı, kurumlara ait ve

müteferrik kayıtlar yer almaktadır.¹⁶ Hazine-i Âmire, İstanbul Gümrük Emni yahut Tersane, Tophane gibi kurumların başlıkları altında bulunan navlun adı verilen kayıtlar bu çalışmanın temelini oluşturmuştur. Bunun için 84 adet defter taranmış ve 500'e yakın kayıt tespit edilmiştir. Daha önce hiç kullanılmamış olan bu kayıtlar içerisinde gemi sahiplerinin isimlerini, nadir olmakla beraber gemi türlerini, taşınan malzemenin cinsini, miktarını, kalkış-varış iskelelerini, navlun ücretlerini ihtiva etmektedir. Her yıl düzenli olarak tutulan bu defterler, kurumlara ne sıklıkla taşımacılık yapıldığına ve gemi sahiplerine dair bir envanter çıkarmamıza olanak sağlamıştır. Diğer yandan Ru'ûs Defteri ile Alî Emirî (II. Mustafa, III. Ahmed, I. Mahmud, III. Mustafa), Cevdet (Bahriye, Mâliye, Askeriye, Saray) ve Yabancı Arşivler kataloglarında bulunan evraklar da istifade edilen diğer kaynaklardır. Hemen hemen her çalışmada yararlanılan Evliya Çelebi Seyahatnamesi, tüccar gemici taifesinin yaşadığı yerler, Karadeniz'in limanları, orada bulunan halk gibi istifade edilen önemli bilgileri ihtiva etmektedir.

¹⁶ İdris Bostan, "Kuyûd-ı Mühimmât Defterlerinin Osmanlı Teşkilât Tarihi Bakımından Önemi", **Osmanlı Türk Diplomatîği Semineri, 30-31 Mayıs 1994, Bildiriler**, İstanbul 1995, s.143-163.

BİRİNCİ BÖLÜM

İMPARATORLUK BAŞKENTİ VE KARADENİZ COĞRAFYASI

1.1. İmparatorluk Başkenti “İstanbul”

Bir imparatorluk başkenti olmak demek dünyanın dikkatini ve merkezini kendine çekmek ve kendi bünyesinde adeta küçük bir dünya barındırmak demektir. Aynı zamanda siyaset, ekonomi, sosyal disiplin, mimari, din, sanat, bilim, kültür merkezi olmak; içinde bulunduğu hatta öncüsü olduğu kültür ve medeniyetin bir yansıması ve her anlamıyla imparatorluğun parıltılı bir göstergesi olmak demektir.

Selçuklulardan itibaren Türklerin başkent olarak seçtikleri şehirlerin, coğrafi ve iklim özelliklerinin yanı sıra ekonomik potansiyeli yüksek düzeyde özellikle ticari yollar üzerinde bulunmalarına dikkat edilmiştir.

Devletin varlığı ve büyümesinde başkent esaslı bir başlangıç noktasıdır. İmparatorlukların merkezi olan başkentler, politik çöküşler ve yeni siyasi yapıların oluşmasına rağmen kendisinden sonrakilere muhtevalarında var olan kültür ve medeniyeti bir şekilde aktarırlar. Böylelikle bir başkent, imparatorluğun sahip olduğu kimliği var etmekte bir araç ya da bir yol gösterici denilebilmektedir.

Yeni fethedilmiş bir şehir, başkent yapılmak istenirse orada hemen inşa faaliyetleri başlamaktaydı. İmparator kendi varlığını orada sabit kılar ve zihniyetini kente yansıttı. Böylelikle varlık göstergesi olarak kent imparator, imparator ise kenttir. Bilinçli bir şekilde tamamen yok edilme ile karşılaşmadığında imparatorluk yıkılmış olsa da bir başkent, o kimliği üzerine yeni nüveler eklenerek yaşamaya devam etmektedir. İmparatorluk-başkent-imparator, eş kenarlı bir üçgen misali birbirinin temsili ve ayrılmaz parçasıdır.¹⁷

Aynı zamanda bir imparatorluk başkenti olmak içinde barındırdığı nüfusun da sorumluluğunu taşımayı gerektirmektedir. Başkent nüfusu genel olarak yönetici

¹⁷ Victor Hugo-Martin Heidegger, “Kentin Felsefesi”, **Cogito**, sy. 8, İstanbul 1996, s. 63-70; Turgut Cansever, “Şehir”, **Cogito**, sy. 8, İstanbul 1996, s. 125-129.

sınıfın, seçkinlerin, sanat ve zanaat ehlinin, bilim insanlarının çoğunluğundan oluşmaktaydı. Bu durumda başkent huzursuzluğu bütün bir imparatorluğa mal olabilirdi. Nitekim tarih boyunca yıkılan imparatorlukların sebepleri, başkentlerde başlayan sosyal, ekonomik ve siyasi huzursuzluklar ve problemlerin başlangıcıydı. Başkentteki nüfusun iâşesi bu anlamda önemliydi. Bu yüzden imparatorluklar tahıl kaynaklarını başkente aktarırlardı. Bunun için sistemler inşa ederler ve kurumlar kurarlardı.¹⁸

İstanbul'un başkent olması, Osmanlıların imparatorluk olma yolundaki önemli adımlarından biriydi. Şehir, II. Mehmed'in devri öncesinde birçok kez kuşatma altına alınmış ama fethedilememişti. Fatih Sultan Mehmed ikinci kez tahta çıktığında, bu şehri alarak hem itibarını kazanmalı hem de aklındaki kuşatıcı imparator kimliğine sahip olmalıydı. Tıpkı Constantinus'un yapmış olduğu gibi fetihle beraber İstanbul'da kendisini ve dinini, diğerlerinin üzerine koyarak ve onları kendi hâkimiyeti altında bulundurarak, Roma'nın da Osmanlı'nın da imparatoru olmalıydı. Nitekim cihan imparatoru sayılması, geçmiş imparatorlukların üzerinde bir imparatorluk temellerinin atılmasıydı.¹⁹

Fetihten sonra yapılacak ilk şey mimari ve bayındırlık işleri ile ilgiliydi. Dolayısıyla bu da şehrin yeniden inşa ve ihyası demektir. Böylece Fatih kendi varlığını şehrin üzerine oturtmuş ve kimliğini yansıtmış olacaktı. İmparatorluğun merkezi konumundaki başkent görkemli olmalı ve hayranlık uyandırmalıydı.²⁰

Başkentte bulunan nüfusun iâşesi tarih boyunca olduğu gibi önemli ve ciddi bir konuydu. İmparatorun ve başkent huzurunu hem harici hem de önemli derecede dahili sorumlulukları vardı. İmparator, ordusunu, donanmasını, esnafını, memurunu, bürokratını kendisine itaatkâr ve sabit kılmalıydı. Bunun için sosyal ve ekonomik politikalar yürütülürdü. Buna uygun kurumlar kurulurdu. Bu hususta Doğu Roma

¹⁸ Tevfik Güran, "Kentlerin İâşesi", **Selçukludan Cumhuriyete Şehir Yönetimi**, İstanbul 2008, s. 61-68.

¹⁹ İstanbul'un fethi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Feridun M. Emecen, **Fetih ve Kıyamet 1453**, Timaş Yayınları, İstanbul 2018.

²⁰ Feridun M. Emecen, "Emperyal Dönüşümlerin Muhteşem Kenti İstanbul", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c. I, İstanbul 2015, s. 145-166.

İmparatorluğu da eski başkentin kurumlarını ve bazı yapılarını miras olarak almıştır. Nitekim Osmanlılar da Bizans’a ait olan yapıları tamamen yok etmemiştir.²¹

Deniz yolu taşımacılığının en az tarım kadar eski olup antik dönemden beri var olduğu bilinmektedir. Örneğin; Roma İmparatorluğu’nda “*Navicularii*”²² denilen kurum sayesinde deniz nakliyatı gerçekleştirilmekteydi. Bizans’ta da olduğu gibi 11. yüzyılda Konstantinopolis, sadece büyük bir kent değil aynı zamanda Akdeniz havzasının da en büyük kenti olarak görünmekteydi. Sadece siyasi yapıda bir başkent değil, büyük ve önemli bir limana sahip birinci sınıf üretim merkezi olarak tanımlanmaktaydı. Karadeniz’den Akdeniz’e, Güney İtalya’dan Adriyatik kıyılarına kadar yoğun deniz trafiği mevcuttu.²³

İstanbul tarihi boyunca Asya ile Avrupa, Karadeniz ile Akdeniz arasında geçiş noktası olan çok önemli bir liman kentiydi. İmparatorluk başkentinin iâşesi ve hammadde ihtiyacı Karadeniz ve Akdeniz’den yoğun gemi trafiği ile sağlanmaktaydı. Sadece Osmanlı gemileri değil belirli imtiyazlarla yabancı devletlerin gemileri de buraya ticari emtia getirip götürmekteydi. Uluslararası ticarete Galata, iç ticarete ise Haliç’in kıyıları önemli ticari antrepolardı. Dolayısıyla bu merkeze yakın yerlerde mahzenler, han ve bedestenler, çarşılar, dükkânlar, tüccarlar, zanaatkârlar ve gemi

²¹ Ahmet Tabakoğlu, “Osmanlı Döneminde İstanbul’un İâşesi”, **II. Uluslararası Osmanlı İstanbul’u Sempozyumu Bildirileri**, İstanbul 2014, s. 100-107.

²² Bu konuda çeşitli araştırmalar yapılmış farklı söylemler ortaya atılmıştır. Buradaki sorun *Navicularii* organizasyonun kökeni hakkında Roma tarihi literatüründe *corpus/ corpora*, *collegium*, *societas* gibi tanımlardan hangisi içerisinde bulunduğu ve gelişimindeki seyridir. Yazar, bu ayrıcalıklı grubun Ostia’daki arkeolojik buluntulara göre MÖ 1. yüzyılda ortaya çıkmış daha sonra değişikliğe uğradığını ifade etmektedir. Bu organizasyonu anlamak, Roma’da firincılığın ve iâşe temininin önemi anlamaktan geçmektedir, bkz. Wim Broekaert, “Creatio ex Nihilo? The origin of The corpora *naviculariorum* reconsidered”, **Latomus, published by Société d’Études Latines de Bruxelles**, 2008, s. 692-706.

²³ Abdülhalik Bakır-Pınar Ülgen, “Geç Orta çağlarda İstanbul’un Endüstriyel Kapasitesine Dair Bir Değerlendirme”, **İmparatorluk Başkentinden Kültür Başkentine İstanbul**, (ed. Feridun Emecen), Kitabevi, İstanbul 2010, s. 133-148; Denizci-tüccar halk olarak nitelendirilen Venedikliler, 8. yüzyılda Konstantinopolis’e buğday, şarap, kereste, tuz vs. taşımacılığı yapıp buradan da Bizans dokumaları ve Asya’dan getirilen baharatı Avrupa’ya taşıyorlardı. Venediklilerin yoğun deniz ticareti ve taşımacılığı neticesinde elde ettiği kâr, diğer kıyı kentlerini de harekete geçirmişti. Avrupa yeniden ekonomik ihyasını İtalyan kıyı kentleri öncülüğünde dış ticaretle, deniz taşımacılığı üzerinden sağlamıştı. Bu durum sanayinin doğuşuna, ticaretin gittikçe artmasına ve bütün Avrupa’ya yayılmasına sebep olmuştu. Böylelikle Kuzey Denizi ve Baltık Denizi’nden Akdeniz’e kadar Avrupalıların gemileri, ticaret ve yüksek karlı kazanç için dolaşıyordu. Deniz taşımacılığının bu konudaki etkisi oldukça önemliydi, bkz. Henri Pirenne, **Ortaçağ Kentleri**, (çev. Şadan Karadeniz), İletişim Yayınları, İstanbul 2019, s. 68, 63-98.

sahibi kimseler vs. yer almaktaydı.²⁴ İhracat için üretim yapılmayan İstanbul'da transit malların ticareti yapılmaktaydı. Bu hususta İstanbul tüketim, dönüşüm ve dağıtım merkezi sayılırdı.²⁵ İstanbul, 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar nüfus bakımından Avrupa'nın en büyük şehri konumundaydı.²⁶

Önemli jeopolitik konumu sayesinde İstanbul hem karadadan hem denizden ticari ağların kesiştiği bir merkezdi. Limanın önemli bölgelerinden biri uluslararası ithalat ve ihracatın yapıldığı Galata idi. Fransız, İngiliz, Hollanda ve Venedik gemileri buraya Akdeniz limanlarından gelip yük boşaltarak Asya'dan gelen malları yüklerlerdi. Eminönü iskelesine ise Karadeniz'den ve Mısır'dan ticari gemiler gelirdi. Şehir içerisinde yük ve yolcu taşıyan kayık, pereme ve mavnalar mevcuttu.²⁷

Bu anlamda İstanbul siyasi merkez olmak dışında stratejik özelliği ve ticari faaliyetleriyle gelişim göstermiş ve ön plana çıkmıştır. Özellikle de transit geçiş merkezi ve önemli liman kenti olarak dikkatleri her zaman üzerine çekmiştir. Böylelikle hem siyasî hem de ticarî bir merkez olan bu başkentte deniz ticareti ve taşımacılığının ne kadar önemli olduğu anlaşılmaktadır.

1.2. İstanbul'daki Devlet Kurumları ve Malzeme Temini

Birden fazla imparatorluğa başkentlik yapan İstanbul şehri birçok siyasi, sosyal, ekonomik ve kültürel yapıyı bünyesinde barındırmaktaydı. Doğu Roma İmparatorluğu döneminde yenilenen ve belirli bir kimlik kazanan şehir, Osmanlı Devleti'nin de birçok kurumsal yapısının temelini oluşturmaktaydı. Osmanlılar bu yapıları Selçuklu ve Bizans devletlerinin yanı sıra Orta Doğu İslam devletleri yapılarıyla da sentezleyerek oluşturmuşlar ve zaman içerisinde kendi bünyelerinde

²⁴ Robert Mantran, **XVI. ve XVII. Yüzyılda İstanbul'da Gündelik Hayat**, (çev. M. Ali Kılıçbay), Eren Yayıncılık, İstanbul 1991, s. 41-42.

²⁵ İdris Bostan, "İmparatorluğun Liman Kenti: İstanbul ve Deniz Ticaret Ağı", **Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, İstanbul 2015, s. 208.

²⁶ Mehmet Genç, "İki İmparatorluğun Başkenti İstanbul", **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, s. 324.

²⁷ Gülgün Üçel, Aybet, "17. Yüzyılda İstanbul Limanı ve Marmara Denizi'nde Uluslararası ve Şehirlerarası Ulaşım ve Ticaret", **VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiriler Kitabı (27-28 Mayıs 2016)**, İstanbul 2016, s. 27-29.

şekillendirmişlerdir.²⁸ Bir imparatorluğu her zaman kendisinden bir parça almak ihtirasında olan hasımlarına karşı ayakta tutacak ve büyütecek; en önemli iki kurum ekonomi ve ordudur. Orduyu güçlü ve istikrarlı kılabilmek de esasında ekonominin gücüne ve bununla bağlantılı olarak siyasî-askerî politikalara bağlıdır.²⁹

İmparatorluk gücünün simgesi olan başkent in ihtiyaçlarına ihtimam gösterilmeliydi. Önceki imparatorluklarda da olduğu gibi Osmanlıların endişe duyduğu en önemli konu İstanbul'un iâşesi meselesiydi. Zira nüfus açısından böyle bir başkent dünya üzerindeki diğer şehirlerden ve başkentlerden daha yoğun bir popülasyonu barındırmaktaydı. Bu nüfus yoğunluğunun esaslı bir sebebi de başkent in aynı zamanda imparatorluğun en büyük sanayi kurumlarına ev sahipliği yapıyor olmasıydı.³⁰ Hem bir cazibe merkezi olması hem üretime yönelik daimî bir nüfusu barındırması başkenti büyük bir tüketici konumuna sokmaktaydı. Büyük ölçüde yönetici ve askeri sınıf, tüccarlar, esnaf örgütleri, mukataa sahipleri vs. gibi özellikle zirai anlamda üretimden çok tüketici konumunda olan başkentlilerin yiyecek temini açısından sıkıntı yaşamaması önemliydi.

Kendi tüketimini karşılamak için üretim faaliyetlerini yürüten bu başkent, devletin varlığı ile mevcudiyetinin korunması ve sürdürülebilmesi için önemli iş kollarını barındırırdı. Sivil üretici grupların yanı sıra devletin askerî ve ekonomik sanayi üretim kurumları; deniz gücünün varlığını temsil eden mevcut donanmanın ihtiyacı için kurulan Tersane, barut, top ve silah gibi savaş malzemeleri üreten ve tamir eden Tophâne, Cebehâne ve Baruthane, devletin para basma mekanizması olan Darphâne gibi kurumlar başkentte bulunmaktaydı. Büyük üretim kapasitelerine sahip bu kurumlarının hammadde ve işgücü ihtiyacını karşılamak imparatorluğun merkezi idaresinin en önemli meselesiydi.

İmparatorluk kurumlarının ana üsleri, payitahtın bulunduğu İstanbul'da bulunmaktaydı. Devlet kurumlarının merkezde olmasının birçok sebebi

²⁸ M. Fuat Köprülü, **Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri**, Ötüken Neşriyat, 1986, s. 192-197.

²⁹ Lütfi Güçer, "XVI. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası", **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, Türk İktisat Yıllığı**, sy. 1, 1987, s. 7.

³⁰ Bir örnek için bkz. İdris Bostan, a.g.m., s. 200-204.

olabilmektedir. Bu kurumların küçük sanayi organizasyonları taşralarda da mevcuttu. Osmanlı Devleti himayeci ve oto kontrol bir yönetim anlayışına sahip olduğu için devletin, askerî ve ekonomik faaliyetlerinin yönünü belirleyen bu kurumların, merkeze yakın olması gerekmektedir. Herhangi bir yolsuzluk, iş bilmezlik, görevi hakkıyla ifa etmemek gibi bir durum olursa devlet buna kolaylıkla el koyabilir, daha çabuk bir çözüm üretebilirdi. Bu kurumların ana üslerinin merkeze yakın olmasındaki önemli sebeplerinden biri bu olsa gerektir. Keza yakın olduğu halde devletin ekonomik ya da siyasi bir trafik içerisine girdiğinde bu kurumlarda çalışan memurların yolsuzluk yaptığı görülmektedir.³¹ Buna nazaran taşrada olan bir kurumu yönetmek hayli zor olsa gerektir. Bir başka sebep ise yine merkez odaklı; seferlere İstanbul'dan yola çıkılmasıdır. Gerek donanma gerekse kara ordusu İstanbul'dan sefer üzere hareket etmekteydi. Ordunun teçhizatı merkezden sağlanmaktaydı. Dolayısıyla savaş aletleri üreten Cebehane-i Âmire, Tophane-i Âmire gibi kurumlar merkezdeydi. Devletin merkezi her şeyin merkezi anlamına gelmekteydi. Keza para basma kurumu olan Darphâne-i Âmire. Taşra teşkilatı kendi içerisinde döngüsel olarak yönetilmekteydi. Dolayısıyla paranın elde dolaşımına pek fazla ihtiyaç olmamaktaydı. Fakat merkezde orduya maaş, cülus bahşişi gibi paralar verilmekteydi.

Sebeplerden biri de insan iş gücü olabilirdi. Sanayi devriminden sonra makinelerin devreye girmesiyle insan gücüne olan ihtiyaç azalmıştır. Bugün hammaddeye yakın olan yerlerde üretim fabrikaları bulunurken Osmanlı Devleti'nin el işi gücüyle üretim yapan sanayileri için potansiyel insan gücü gerekmektedir. Bu da başkentte, yani imparatorluk nüfusunun daha yoğun olduğu bir yerde mümkün olabilmektedir. Kente nazaran nüfusun daha az olduğu taşrada ise daha çok tarım ve hayvancılık faaliyetiyle uğraşan insanlar, kendi ihtiyaçlarını karşılamak üzere üretim yapmaktaydı.³²

³¹ 1714-1718 Mora seferi yıllarında Şehid Ali Paşa'nın yaptığı düzenlemeler ve kontroller ile Tersane Emmini Hüseyin Ağa'nın yolsuzluğunun ortaya çıkması, bkz. Yusuf Alperen Aydın, **Müteşebbis ve Devlet, 18. Yüzyılda Peksimetçibaşı Nureddin Ağa'nın Yükselişi**, Kitabevi, İstanbul 2016, s. 44-45.

³² Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi (1500-1914)**, İletişim Yayınları, İstanbul 2007, s. 32.

Üstelik İstanbul'un fethinden sonra imparatorluk nüvelerini yeni oluşturmaya başlayan Fatih Sultan Mehmed'in kurduğu kurumlar daha sonradan radikal bir şekilde taşınmaya ya da kaldırılmaya müsait değildi. Tersane gibi tevarüs edilmiş köklü bir kurumun merkezini, her anlamda gemi inşasına da çok müsait bir yerde olan bu yapıyı ilga etmek mantıklı olamazdı. Onun yerine fetihler çoğaldıkça ve devletin siyasi sınırları genişledikçe ihtiyaç dâhilinde aynı kurumun farklı bölgelerde kurulması düşünülmüştü.

Devlet kurumları için kullanılan âmir, emreden kelimesinin müennes (Arapça dil bilgisine göre dişî olan kelime) şeklidir. Âmire “devlete ait olan, devletin” manasına gelmektedir. Örneğin; Hazine-i Âmire, devlet hazinesi, Tersane-i Âmire, devlet tersanesi, Istabl-ı Âmire, padişah sarayının ahırî gibi.³³ Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin merkezde bulunan bu kurumları Tersane-i Âmire, Tophane-i Âmire, Cebehâne-i Âmire, Baruthâne-i Âmire, Darphâne-i Âmire, Istabl-ı Âmire, Matbah-ı Âmire idi.

Örneğin; denizlerde güç sahibi olmak için gemi inşası önemli bir faktördü. Küçük bir beylikten devlet olma yoluna giden Osmanlılar, denizci beylikleri bünyesine katarak Akdeniz'in kıyılarına erişmişlerdi. Bizans'ın Karamürsel, İzmit gibi sahil bölgelerini de ele geçirmiş ve buradaki denizcilik faaliyetlerini tevarüs etmişlerdi. İlk deniz üssü Yıldırım Bayezid tarafından Gelibolu'da Bizans'ın tersanesini ihya ederek oluşturulmuştu.³⁴ Böylelikle Osmanlılar ilk büyük tersanelerine sahip olmuş ve denizlerde faaliyet göstermeye başlamışlardı. İstanbul'un fethiyle gemi inşasına uygun bulunan Haliç'te bir tersane kurulması buyrulmuştu. Tersane esas halini Yavuz Sultan Selim döneminde kazanmıştı. 1513-1514 yıllarında tersaneye yeni gözler inşa edilmişti.³⁵

³³ Şafak Tunç, **Tophâne-i Âmire ve Osmanlı Devleti'nde Top Döküm Faaliyetleri**, Başak Kitap, İstanbul 2004, s. 18.

³⁴ İdris Bostan, “İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersane-i Âmire'nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım”, **Başlangıçtan XVIII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I**, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Basımevi, İstanbul 2009, s. 121.

³⁵ Bostan, a.g.m., s. 122.

Diğer yandan demir, bakır, kurşun ile top döküm faaliyetlerinin yapıldığı Osmanlı silah sanayisine Tophâne-i Âmire denilmekteydi. Bu kurumda hem kara ordusuna hem de donanmaya silah, top vs. üretilmekteydi.³⁶

Moğolca sözlük anlamı “silah zırh” olan ve Türkçe +ci ekiyle türetilen cebeci, Osmanlı Devleti’nin merkez kuvvetlerini oluşturan kapıkulu ocaklarından biriydi. Bu kurum Yeniçeri Ocağı neferlerine, ok, yay, kılıç, tüfek, zırh, barut, kurşun, kazma, kürek gibi silah ve savaş malzemesi temini, tamiri, bunların yapımı ve korunması ile sorumluydu.³⁷

Osmanlı Devleti’nde at ve deve gibi yük taşıyan hayvanlar ulaşım araçları olarak kullanılmaktaydı. Bu sebeple önem arz etmekteydi. Sefer lojistiği, nakliye, ticari yolculuk gibi birçok durumda bu hayvanlar kullanılmaktaydı. Osmanlı padişahlarının ve saray erkanın hayvanlarının bulunduğu yere Istabl-ı Âmire diğer adıyla Has Ahır denilmekteydi.³⁸

Sanayi Devrimi öncesi Osmanlı İmparatorluğu’nun fabrika konumunda olan kurumlarının, üretim faaliyetlerini gerçekleştirebilmesi için ham maddeye ihtiyacı vardı. Kimi zaman malzemenin bulunduğu şehirden kimi zaman ise İstanbul’a yakın köylerden temin edilebildiği gibi Marmara, Karadeniz, Ege, Akdeniz ve ötesinden ham madde ihtiyacını karşılanabilmekteydi.³⁹ Osmanlı Devleti bu sınaî üretiminin düzenli ve sürekli olabilmesi için çeşitli politikalar yürütmekteydi. Bu malzemeleri devlet, ocaklık ve satın alma yoluyla temin etmekteydi. Osmanlı tarihi literatüründe ocaklık terimi birden fazla anlam içerirdi. Burada bahsedilen ocaklık, Tersane-i Âmire, Matbah-ı Âmire, Istabl-ı Âmire gibi kurumların ihtiyacını karşılamak üzere kullanılan bir terimdir.⁴⁰ Ocaklık olarak belirlenen yol köylünün vergiyi belirlenen malzeme üzerinden aynı olarak ödemesidir. Diğer yol ise tayin edilen mübaşirler tarafından

³⁶ Salim Ayduz, **XV ve XVI. Yüzyıllarda Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi**, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2006, s. 37-39.

³⁷ Yasemin Kılıçarslan, “Cebeci”, **DİA**, c. VII, İstanbul 1993, s. 182-183.

³⁸ Abdülkadir Özcan, “İstabl”, **DİA**, c. XIX, İstanbul 1999, s. 204.

³⁹ Orhan Kılıç, “Ocaklık”, **DİA**, c. XXXIII, İstanbul 2007, s. 317-318.

⁴⁰ Nejat Göyünç, “Yurtluk-Ocaklık Deyimi Hakkında”, **Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan**, İstanbul 1991, s. 274-277.

malzemenin tüccardan ya da köylüden satın alınması ile gerçekleşmekteydi. Bu malzemelerin tedarik edildiği bölgeler vardı: Karadeniz, Ege, Akdeniz, Orta Doğu, Kuzey Afrika.⁴¹

Devletin ekonomik politikasına göre öncelikli olan tüketim ihtiyacını kendi topraklarındaki üretim ile sağlamaktı. Kırsal kesimlerde üretici, üretimi pazar için değil kendi ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla yapmaktaydı. Üretim fazlası olur ise bir üst yönetim merkezine gönderilmekteydi.⁴²

1.3. Karadeniz'in Coğrafi Yapısı

Karadeniz'in oluşumu hakkında çeşitli teoriler ve efsaneler mevcuttur. 1996 yılında Columbia Üniversitesi'nde deniz jeoloğu olan William Ryan ve Walter Pitman, buzul çağının sonunda MÖ 5600'lü yıllarda, buzulların eriyip taşarak Karadeniz'e hızla boşalması sonucu bir tufanın meydana geldiğini iddia etmişlerdir. Karadeniz Tufan Teorisi adı ile bilinen bu iddia ile erken Neolitik dönemde olduğu varsayılan tufan olayından sonra kıyılarda yaşayan avcı, çiftçi toplulukların Avrupa kıtasına ve diğer iç bölgelere göç etmek zorunda kaldığını ifade etmişlerdir. Buna göre tufan öncesi Karadeniz sahillerinde yaşamın var olduğu ileri sürülmüş, denizin 150 metre derinliğinde olabileceğini düşünerek yapılan araştırmalar neticesinde Sinop açıklarında bunu tespit ettiklerini duyurmuşlardır. Bu teze karşı gelen iki Rus araştırmacı Hazar Denizi'nin sularını 14.000 yıl önce Karadeniz'e boşalttığını ve bundan dolayı Karadeniz'in su seviyesinin 1000 yıl içinde 80 metre yükseldiğini belirtmişlerdir.⁴³

Yüzyıllar boyunca kuşaktan kuşağa aktarılmış ve yazılı olarak MÖ 6-8. yüzyıllar arasında ortaya çıktığı düşünülen Gılgamış Destanı'nda ve Yahudilerin Eski Ahit'inde de tufan teorisinin savunucularının savlarını destekleyen ifadeler mevcuttu. Yahudilerin Eski Ahit'inde bahsedilen Nuh tufanı Gılgamış Destanı'nda anlatılan tufan ile benzerlikler göstermekteydi. Bu destana göre tufan, Karadeniz'de

⁴¹ Kılıç, a.g.md., s. 317.

⁴² Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul 2018, s. 84-85.

⁴³ Teorinin ve karşı tezin detayları için bkz. Özhan Öztürk, **Pontus: Antik Çağdan Günümüze Karadeniz'in Etnik ve Siyasi Tarihi**, Ankara 2011, s. 28-31.

gerçekleşmiş ve sonucunda göçler meydana gelmişti.⁴⁴ Nitekim Evliya Çelebi de seyahatnamesinde şöyle bahseder: “*Hey’et ilmini bilen tarihçilerin doğru sözlerine göre ‘Karadeniz Nuh tufanı karanlık suyundan kalmış derin bir denizdir’ ki derinliği 80 kulaç büyük çukur bir kara denizdir ki Tufan’dan önce Akdeniz’e karışmaz İstanbul yakınında hala Karadeniz Boğazı olan yerde son bulmuş idi.*”⁴⁵

Coğrafya bilimine göre deniz ve okyanusların atası sayılan Karadeniz’in, Mesozoyik’ten günümüze kadar karadan denize doğru süregelen malzeme birikimi devam etmektedir. Bu kadar süre denizin sığlaşmaması ve dolmaması havzanın devamlı olarak çöktüğünü göstermektedir. Karadeniz buzullar arası dönemde beslenme havzasının geniş olması nedeniyle tatlı su olarak kalmıştır. Son buzul döneminde Karadeniz ve Akdeniz’in seviyesinin alçalması sebebiyle aralarında su alışverişi olmamıştır. Karadeniz’in tatlı sudan tuzlu suya geçmesi yaklaşık 10 bin yıl önce olmuştur. Son buzul döneminden sonra Akdeniz’in su seviyesi yükselmiş ve Karadeniz’e akmıştır. 10 bin yıl önce başlayan ve 7 bin yıl devam eden bu olay, Karadeniz’in tuzlu su ortamına geçmesine sebep olmuştur. Buna Karadeniz’in Mediteranizasyonu veya Akdenizleşme devresi denilmektedir.⁴⁶

Karadeniz, Avrupa’nın güneydoğusunda 40° 55’ 5” ila 46° 32’ 5” kuzey boylamları ve 27°2’ ila 41°42’ doğu enlemleri arasında yer almaktadır. Ilıman iklim kuşağında yer alan Karadeniz kuzeyinde Ukrayna, kuzeydoğusunda ve doğusunda Rusya, Gürcistan, güneyinde Türkiye, batısında Bulgaristan ve Romanya ile çevrilmiştir. Marmara Denizi’ne İstanbul Boğazı, Ege ve Akdeniz’e Çanakkale Boğazı, Azak Denizi’ne Kerç Boğazı ile bağlanmaktadır.⁴⁷

Karadeniz 423.000 km² olup güneyinde kıta sahanlığı 100 metre, ortalama derinlik 1271 metre, en derin noktası 2245 metredir. Özhan Öztürk, Karadeniz üzerinde yaptığı araştırmalarında deniz hakkındaki bilgilerini şöyle ifade etmiştir: “*Karadeniz’in en geniş yeri doğu batı doğrultusunda 1149 km, kuzey güney*

⁴⁴ Ayrıntılı karşılaştırma için bkz. Öztürk, **a.g.e.** s. 31-37.

⁴⁵ Evliya Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnâmesi**, (haz. Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), c. 1, k. 1, Yapı Kredi Yayınları 2008, s. 9.

⁴⁶ İbrahim Atalay, **Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği**, İzmir 2004, s. 76-77.

⁴⁷ Öztürk, **a.g.e.**, s. 37.

doğrultusunda 600 km, en dar yeri Kırım Yarımadası ile İnebolu arasında 260 km olup, denizin ortasında açık havada her iki kıyının da görüldüğü Antikçağ yazarlarınca bile iddia edilmiştir. Yunan denizciler Karambis Burnu ile Kırım'da Kriu Metopon arasındaki bu mesafeyi 1 gün ve 1 gecede geçerken, batı doğu rotasında Byzantion'dan Phasis'e 9 gün 8 gecede, Byzantion'dan Herakleia'ya kürekle tam bir günde, Herakleia'dan Sinop'a yelkenle 2 günde, Sinop'tan Phasis'e yelkenle 2-3 günde ulaşmaktaydı.”⁴⁸

Diğer yandan Karadeniz'de girinti ve çıkıntılar fazla değildir. Karadeniz'in batısında bulunan Varna, Burgaz ve Odessa körfezleri büyük girintilerdir. Karadeniz ada bakımından fakir bir denizdir. Yüksek dağlar ve yaylalar denizi çevrelemiştir. Karadeniz orta iklim kuşağında bulunduğu için yazları Akdeniz iklimi görülürken kışları Doğu Avrupa'nın kara iklimine tabiidir.⁴⁹ Karadeniz'in başlıca adaları arasında Anadolu kıyılarındaki Giresun Adası ve Kefken adaları denilen kaya parçaları ile Tuna deltası önündeki Yılan Adası bulunmaktadır.⁵⁰

1.3.1. Anadolu Kıyıları

Karadeniz'in Anadolu kıyılarında bulunan Vona, Ereğli, Sinop ve Polathane limanları, bu kıyının irili ufaklı, az girintili olan yerleridir. Girinti ve çıkıntıların az olmasının sebebi Sakarya ile Çoruh Nehri arasındaki Kuzey Anadolu Dağları'dır. Bafra ve Çarşamba birikinti ovaları, sarp dağların imkân verdiği nadir ovalardandır. Karadeniz'in doğusundaki yüksek Kafkas Dağları az miktarda girintili çıkıntılı kıyı şeridi oluşturmuştur. Kafkas kıyıları ve Anadolu kıyıları derindir.⁵¹ Pasifik tipinde olan kıyı şeridi dar ve falezlidir. Vadi ağızlarında bulunan küçük koy ve plajlar, Trakya kıyılarında İğneada-Limanköy arasında da görülmektedir.⁵²

⁴⁸ Öztürk, **a.g.e.**, s. 38.

⁴⁹ **Türk Dünyası El Kitabı**, Coğrafya-Tarih Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, c. I, Ankara 1992, s. 36.

⁵⁰ Metin Tuncel, “Karadeniz”, **DİA**, c. XXIV, İstanbul 2001, s. 386.

⁵¹ **Türk Dünyası El Kitabı**, s. 36.

⁵² Atalay, **a.g.e.**, s. 79-80.

1.3.2. Rumeli Kıyıları

Girinti ve çıkıntıları az olan Karadeniz'in, Rumeli kıyılarındaki büyük girintileri Odesa, Varna ve Burgaz körfezleridir. Karadeniz'in Rumeli kesiminde güney ve doğu kıyıları yüksek dağlar ile çevrilidir. Kuzeybatıda Dinyeper ve Dinyester limanlarının kışın şubat ayında donduğu görülmektedir. Çok soğuk senelerde Romanya ve Bulgaristan kıyılarının da donduğu görülmüştür. Böyle zamanlarda Tuna Nehri ağızlarından, Romanya ve Bulgaristan kıyılarından koparak İstanbul Boğazı'na kadar gelen buz parçaları, burada yığılarak ulaşımı güçleştirmiştir.⁵³

Avrupa'nın en büyük akarsuyu olup en geniş deltaları oluşturan Tuna Nehri, Bulgaristan'ın kuzeyinden yol kat ederek Karadeniz'e ulaşmaktadır. Tuna Nehri'ne katılan Avrupa nehirleri arasında Sava, Drava, Morava ve Drina yer almaktadır. Olt ile Prut nehirleri de Tuna'ya kuzeyden eklenerek dünyanın suyu bol nehirlerinden birisi haline getirmektedir. Bu bölgelerdeki nehirler saniyede 200.000 m³ su taşımaktadır. İlaveten Sava ve Drava nehirleri arasında balkanların kuzeyini oluşturan yerler, Tuna'nın kuzey ve güney kıyıları boyunca Karadeniz'e uzanan bir ovasını teşkil etmektedir.⁵⁴ Tuna Nehri beş ağızla Karadeniz'e dökülmektedir. Bunlar: kuzeyde bulunan Kili, Sünne (Sulina), Hıdırellez (Hızırilyas), Portiça ve sonuncusu Hassralı veya Kurta'dır.⁵⁵

1.3.3. Kuzey Kıyıları

Karadeniz'in bir parçası sayılan Azak Denizi kıyıları girintili ve çıkıntılıdır. Yüz ölçümü 38.000 km²'dir. Azak Deniz kıyısı ve Odessa körfezi arasında alçak yaylalar genişçe yer kaplamaktadır. Kırım'ın güney kıyıları dışında Karadeniz'in kuzeyi alçak yaylalar ve küçük kıyı ovalarından oluşmaktadır. Kırım Yarımadası'nın güney kesiminde, 150 metre uzunluğunda ve 50 metre genişliğinde dağlar mevcuttur.

⁵³ Türk Dünyası El Kitabı, s. 36-37.

⁵⁴ Kemal Karpat, "Balkanlar", DİA, c. V, İstanbul 1992, s. 25-27.

⁵⁵ P. Minas Bijişkyan, Karadeniz Kıyıları, Tarih ve Coğrafyası, (çev. Hrand D. Andreasyan), İstanbul Edebiyat Fakültesi 1969, s. 103.

Kırım Yarımadası'nda derinlikler olduğu halde kuzey ve kuzeybatı kıyılarında derinlikler azdır.⁵⁶

1.4. Karadeniz'de Deniz Seyrinin Koşulları

Deniz taşımacılığında, gemi türü ve kaptanının etkisi olduğu kadar seyredilen güzergâhın konumu, coğrafi özellikleri de önemlidir.

1.4.1. Rotalar

Deniz taşımacılığını etkileyen faktörler arasında, denizcilerin seyrettiği rotalar, rüzgâr ve akıntılar ile limanların oluşumu bulunmaktadır ki oşinografi adı verilen bilim dalı bu etkenleri belirleyebilmek için oldukça önemlidir.⁵⁷ Deniz taşımacılığı tarihine bakıldığında gemicilerin nasıl ve hangi güzergahlarda yolculuk yaptığı önemle üzerinde durulmalıdır. Zira meteorolojik durum, konum belirleme, yön bulma, akıntılar ve dalga hareketleri gibi denizciliği kısıtlayan ve zorlaştıran faktörler olmaktadır.⁵⁸

Deniz bilimi hakkında ilk deneysel model 1679 yılında İtalyan kontu Luigi Fernando Marsigli'nin İstanbul Boğazı'nda gözlem yapmasıyla gerçekleşmiştir. Marsigli, boğazda alt ve üst, biri Karadeniz'e diğeri Akdeniz'e doğru olan iki akıntı hakkındaki öykülerden ilham alarak deney yapmaya karar vermiş ve beyaz mantar parçalarını denizin dibine salarak iki akıntının olduğunu doğrulamıştır. Gözlemlerini İsveç kraliçesine hitaben yazdığı mektupta belirtmiştir. Bu deniz akıntısı insanlar tarafından bilinen bir şeydi; fakat Marsigli'nin açıklaması buna bilimsel bir nitelik kazandırmıştır.⁵⁹

Bu konu incelendiğinde Karadeniz'de birbirine karışmayan üç ayrı özellikte su tabakası vardır. Denizin kendisinde tuz katmanlaşması sabittir. Alttan üste doğru su

⁵⁶ **Türk Dünyası El kitabı**, s. 36.

⁵⁷ Oşinografi yani deniz bilimi; denizlerin oluşumunu, denizlerin hidrografik yapısını, fiziksel, kimyasal, biyolojik ve jeolojik özelliklerini, atmosferle, karalarla ve denizlerin birbirleriyle olan etkileşimini, canlı-cansız kaynaklarını, insanların denizlerden yararlanma yollarını, bunların denizlere ve kıyılarına etkilerini inceleyen bilim dalıdır. Bkz. Fulya Yücesoy Eryılmaz, Mustafa Eryılmaz, "Geçmişten Günümüze Denizcilik İçin Oşinografi ve Meteoroloji", **III. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, 7-8 Nisan 2011, s. 341.

⁵⁸ Detaylı bilgi için bkz. Fulya Yücesoy Eryılmaz, Mustafa Eryılmaz, a.g.m., s. 335-352.

⁵⁹ Charles King, **Karadeniz**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015, s. 285-286.

dolaşımı çok azdır. Suyun en alt katmanı, yaklaşık 200 metre derinliğinde ve anaerobik yani oksijensizdir. Bu durum deniz arkeolojik araştırmaları için büyük avantaj sağlamaktadır. Üst tabakalardaki ölü bitki ve hayvan atıkları alt tabakaya çökerek yüzeyi kaplamaktadır. Deniz suyunun yaklaşık yüzde doksanı bu tabakadadır. Bundan dolayı Karadeniz yeryüzündeki en büyük hidrojen sülfid deposudur. Buna sebep olan şey on binlerce yıl ırmakların Karadeniz’e akmasıdır. Nehirler, denizdeki bakterilerin normalde ayrıştırabileceğinden daha fazla organik madde miktarını denize taşımaktadır. Bakteriler besinlerini okside ederek alırlar, deniz suyunda normalde bulunan çözünmüş oksijeni kullanırlar. Fakat organik madde akışı fazla olduğundan çözünmüş oksijen miktarı yetmez. O zaman bakteriler deniz suyunun bileşeni olan sülfür iyonlarından oksijeni ayırırlar. Bu işlem sonunda Hidrojen sülfür gazı ortaya çıkmaktadır.⁶⁰

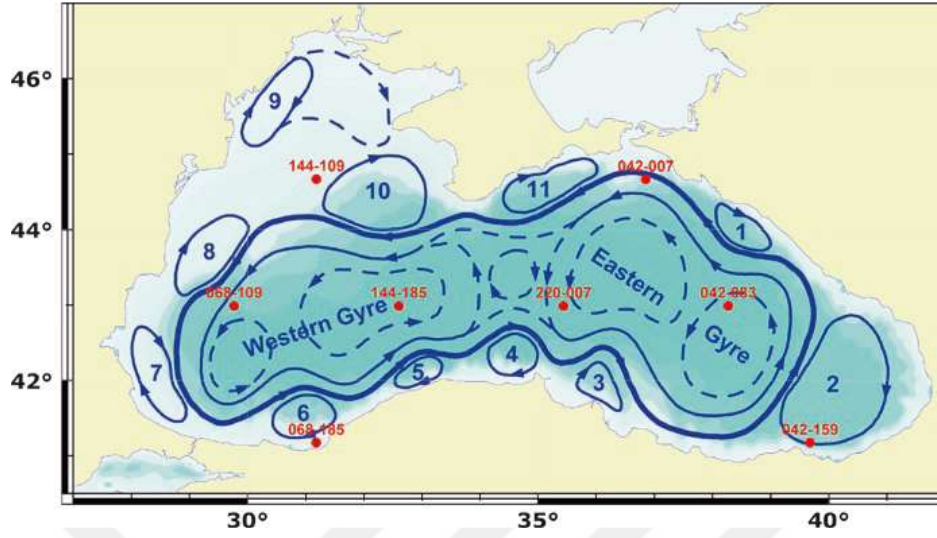
Deniz yaşamı, aktif olan birinci ince tabakadadır. 50 metre derinliğine kadar yayılmaktadır. Bu katman mevsimsel sıcak değişimlerine ve rüzgâr alanlarına tepki vermektedir. Bu tabakada “*Neoeuxine göl*” döneminden kalma ringa ve mersin balığı gibi eski türler mevcuttur. Bundan hariç dil balığı, mezgıt, çaçabalığı, Karadeniz alabalığı vardır. Denizin ikinci soğuk ara tabakası 50 metre ve 180 metre arasında değişen derinliktedir. Bu tabakanın en büyük özelliği yüzey tabakasının sıcaklığından etkilenmemesi ve sıcaklığın 6° ile 8° arasında sabit kalmasıdır.⁶¹

Harita 1: Karadeniz’in akıntı ve girdaplarını gösteren harita.⁶²

⁶⁰ Neal Ascherson, **Karadeniz**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2001, s. 17.

⁶¹ Charles King, **a.g.e.**, s. 39-41; Cihan Güneş, **Karadeniz’de Uluslararası Ticaret ve Kurumların Rolü**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2019, s. 37.

⁶² Güneş, **a.g.t.**, s. 38.



Karadeniz'in genel akıntısını gösteren bu haritada kalın çizgi kıyı akıntısının ortalama konumunu göstermektedir. Daire şeklinde olanlar saat yönünün tersine olan akıntıları, girdapların yerini belirtmektedir. Anadolu sahillerinde kıyı akıntısı doğu yönündedir. Sinop (4) ve Kızılırmak'ta (3) saat yönünün tersine kıyı girdapları vardır. Doğuda (2) Batum girdabı, Karadeniz'in kuzeyinde Sivastopol (10) ve Kırım (11) girdabı olarak anılan saat yönünün tersine akıntılar vardır. Batı kısmında ise Bulgaristan kıyılarında Kaliakra (8) Boğaziçi (7) ve Sivastopol arasında oluşan küçük girdapların dolaşımı, Sakarya (6) girdabıyla kapanmıştır. Bu girdaplar arasında Batum ve Sivastopol en büyük orta ölçekte yapılarıdır. Denizciler tarafından bilinen en tehlikeli bölge ise 225 km'lik Kırım ile Kerempe burnu arasındadır.⁶³

Karadeniz'in deniz seviyesi, Marmara ve Ege Denizi'nden 50 cm kadar yüksekte olup Karadeniz'in batı kısmından İstanbul Boğazı'na kadar olan akıntının meydana gelmesine sebep olmaktadır. Bu akıntıların ilkbahar aylarında bariz olması Tuna başta olmak üzere Karadeniz'e dökülen akarsuların akımlarının fazla olmasıdır.⁶⁴

Bundan dolayı Karadenizli tüccar gemicilerin İstanbul'a ulaşması oldukça güç olmalıydı. Akıntının tersi yönünde gitmek ve kıyılarda girdapların olması tehlikeli

⁶³ Güneş, a.g.t., s. 39.

⁶⁴ Türk Dünyası El kitabı, s. 37.

bir durumdu. Bu tehlikeli denizde yolculuk edenlerden birisi de Evliya Çelebi'dir. Seyahatnamesinde Karadeniz'de başına gelen bir kazadan şu şekilde bahsetmiştir: "1050 Saferinin dördüncü günü [26.05.1640] bizi denizin dalgaları dövmeye başlayıp üç gün üç gece gök gürültüsü ve şimşek, hortum, salıntı, kırıntı, şimşek, yıldırım ve yağmur ile karışık kar, tipi ve boran çekmekten gemicilerin gemi üstünde durmaya güçleri dermanları olmayıp her biri geminin birer köşesinde define bulmuş gibi gözden kayboldular... Sandal biraz hafifleyince denizin dalgalarında onu gördük; büyük gemi baştan kıça varıncaya kadar iki parça olup 350 nefer yolcu ve tüccar ve 400 kadar gemicilerin ve tüccarların köleleri Allah Allah seslerini yol buldurup hepsi denizin yüzünde her biri birer yolla yüzgeçlik edip kimi denize gömülür kimi korkusuz denizci, kimi bir levha parçası üzerinde kurtuluş bulup can pazarında parasız alışveriş edip feryat etmede...". Anlatıldığı üzere Evliya Çelebi'nin de içinde bulunduğu Kırım'dan yola çıkan bir şayka gemisi, Karadeniz'in hırçın sularında parçalanmış çoğu asker, köle ve yoldaşları denizde can vermişlerdi.⁶⁵ Bu ifadelerden gemiciler için Karadeniz'de yolculuğun ne kadar tehlikeli ve zor olduğu anlaşılmaktadır.

1.4.2. Rüzgârlar

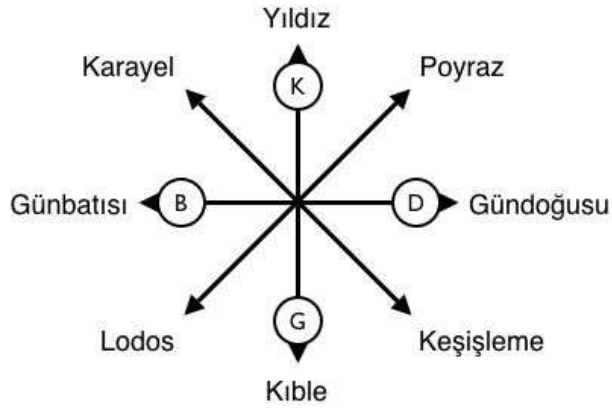
Denizlerdeki akıntıyı etkileyecek olan etken rüzgârlardır. Karadeniz'de rüzgârlar sert ve şiddetlidir. Karadeniz'de ansızın çıkan fırtınalar, dalgalar gemiciler için büyük risk ve korku demektir.

Karadeniz'e hâkim olan rüzgarlar doğu ve batı rüzgârlarıdır. Doğru rüzgarları zararlı olmayıp Batı rüzgârları daha fazla tehlike arz etmekte ve fırtına çıkarabilmektedir. Kuzey rüzgârı şayet kuzeybatıdan eser (karayel), güney rüzgârı da (kıble) kışa yakın bir zamanda eser tehlikeli bir fırtınaya sebep olabilmektedir. Kışın deniz seyrinin imkânsız hale gelmesinin nedeni batı ve kuzey rüzgârlarıdır. Bıjışkyan'ın anlatımına göre her yıl belirli zamanlarda fırtınaya sebep olan rüzgârlar: " *Hüsün Fırtınası*, 25 Şubat'ta (Kocakarı soğuğu), Mart dokuzu (bahara giriş), Çayır fırtınası 15 Nisan'da, Hidrellez 23 Nisan'da, Çark dönümü 9 Haziran'da, Kestane karası 10 Eylül'de, Bağbozumu 25 Eylül'de; Kuş geçimi eylül sonunda, Balık fırtınası

⁶⁵ Evliya Çelebi Seyahatnâmesi, c. 1, k. 2, s. 152-157.

2 Ekim’de, Koç katımı 18 Ekim’de, Kasım 26 Ekim’de, Ülkel tulumu birçok burçların görüldüğü 18 Kasım’da, Yaprak Dökümü koyunların içeri alındığı 23 Kasım’da Gündönümü 9 Aralık’ta (karakış) ”’idi.⁶⁶

Resim 1: Rüzgâr yönleri



Mayıs-ağustos ayları arasında Batı Karadeniz’de Köstence civarında hafifleyen rüzgârlar poyraz ile keşişleme arasında esmektedir. Kışın ise şiddetli fırtınalara sebep olan yıldız, poyraz yönünden gelip batıya doğru yön değiştiren rüzgârlardandır. İlkbahar ile yaz mevsimlerinde zaman zaman şiddetlenerek poyraz ve lodostan esen rüzgâr, kuzey sahilinde Odessa civarında görülürken, Azak Denizi ve Yalta civarında karayelden esmektedir. Lodos rüzgârına Lampat ve Ayı Dağı civarında da rastlanılmaktadır. Karadeniz’de karayel rüzgârı Anapa’dan Subeşik’e kadar, keşişleme rüzgârları ise Subeşik’ten Makriyal’e kadar esmektedir. Sinop’tan Boğaziçi’ne kadar kıyı şeridinde batı, yıldız ve poyraz; Batum ile Sinop arasında batı ve batıdan yıldız dek uzanan rüzgârlar tehlike arz etmektedir. Buna karşın yıldız, poyraz ve gündoğumu rüzgârları önemli şiddette esmemektedir. Trabzon ve Hopa arasında denizlerin kabarmasına sebep olan rüzgâr Poti civarından gelen halk dilinde kalaş olarak adlandırılan rüzgârlardır. Aynı şekilde Novorossiysk’ten gelen bu

⁶⁶ Bijişkyan, a.g.e., s. 7-8.

rüzgârlar da Sinop ve civarında denizlerin kabarmasına neden olmaktadır. Kerempe Burnu'nda iki farklı yöne esen rüzgârlar mevcuttur. Trabzon civarında 12-36 saat şiddetinde şubat ayından Hıdırellez'e (23 Nisan) kadar kible rüzgârları esmektedir. Rüzgâr karayele dönüşünce birdenbire patlamakta, 3-4 saat kadar hızlıca estikten sonra 6 saatte hafifleyerek esmeye devam etmektedir. Halk ağzında kaçık rüzgârı olarak adlandırılmaktadır.⁶⁷

Türk Deniz subayı Ahmet Rasim, denizci diline karşılık gelen isimleriyle beraber 1930 yılında Karadeniz'in güneyinde meydana gelen fırtınaların ayrıntılı listesini vermiştir. Buna göre fırtınaların isimleri şöyledir: Zemherir (5 Kanunusani), Karakoncolos (14 Kanunusani), Ayandon (28 Kanunusani), Balık (31 Kanunusani), 1. Cemre/havai (20 Şubat), 2. Cemre/Mai (27 Şubat), 3. Cemre/Turabi (6 Mart), Kocakarı (11 Mart), Koz Kavuran (29 Mart), Kırlangıç (5 Nisan), Leylek (11 Nisan), Sitte-i Sevir (22 ve 28 Nisan), Filiz koparan (16 Mayıs), Kokolye (19 Mayıs), Ülker (23 Mayıs), Kabak Meltemi (31 Mayıs), Gün dönümü (22 Haziran), Kara erik (22 Temmuz), Leylek dönümü (19 Ağustos), Çaylak (22 Ağustos), Kestane karası (23 Eylül), Kuş geçimi (3 Teşrinievvel), Meryemana (14 Teşrinievvel), Bağbozumu (21 Teşrinievvel), Balık (30 Teşrinievvel), Kasım (7 Teşrinisani), Koç katımı (19 Teşrinisani), Ülker (28 Teşrinisani), Karakış (11 Kanunuevvel), Gün dönümü (18 Kanunuevvel).⁶⁸

Gemiciler, deniz yolculukları sırasında herhangi bir fırtınaya yakalandığında ya da denizde rüzgâr bulunmadığı zamanlarda ara limanlarda beklemekteydi. Bu akıntılar ve rüzgârlar birçok kez geminin seyrini değiştirmesine yol açtığı gibi, kimi zaman geminin batmasına kimi zaman ise gemicilerin ölümle burun buruna geldiği korku dolu bir yolculuğa sebebiyet vermekteydi.

1.4.3. Limanlar

Karadeniz'de birçok burun olsa da çoğu denize dik olarak uzandığı için güvenli bir liman oluşturmamaktadır. Karadeniz'de limanların çok olmasına rağmen

⁶⁷ Öztürk, a.g.e., s. 40.

⁶⁸ Öztürk, a.g.e., s. 40.

kışlaklar azdır.⁶⁹ Seyahatnamelerde ve yapılan araştırmalarda, alışveriş ve ulaşımın yapıldığı kıyı iskeleleri dışında önemli ticaret merkezleri olan limanlardan da bahsedilmektedir.

19. yüzyıla gelindiğinde hem pazar yeri hem iskele hüviyetinde olan bu yerleşimlerin önemi hem nüfus açısından hem de ticari açıdan artmıştır. 18. yüzyılda doğuda İran, kuzeyde Rusya ile siyasi ve ekonomik faaliyetler bu hususta etkin rol oynamıştır.⁷⁰ 19. yüzyıl seyyahlarından Bijıskyan, Platana-Akçaabat, Sürmene, Vona⁷¹, Perşembe, Ordu, Trabzon iskele ve limanların harap olduğundan, Faş, Batum, Sohum, Kefe, Kırım, Balıklava, Sivastopol, Özi, Akkirman, Odessa,⁷² Rumeli kıyılarında ise Burgaz, Varna gibi limanların da emin ve güvenilir olduğundan bahsetmiştir. Abaza taraflarında da Sohum, Bucunda ve Gelincik iyi limanlardandır. Karadeniz'in en büyük ve en iyi limanlarından olan Sinop'un, Roma'dan kalma bir tersane olduğunu belirtmiştir.⁷³ Buna göre liman ve iskele görevi gören burunlar; Fener, Karaburun, Kefken, Bababurun, Kilimliburun, Amasra burnu, Kerempe, İstefan burnu, İnce burun, Sinop burnu, Çarşamba burnu, Ünye burnu, Yason burnu, Varna burnu, Yoros burnu, Sürmene burnu, Batum burnu...⁷⁴ idi. Fener'den yüz mil uzaklıktaki Kefken'in seksen iki mil uzağında olan Alaplı orta büyüklükte bir ırmaktır. Ereğli ise yazın gemilerin uğradığı meşhur liman olup Alaplı'dan on sekiz mil

⁶⁹ Bijıskyan, **a.g.e.**, s. 6-7.

⁷⁰ Feridun M. Emecen, "İskele-Pazarlardan Kasabaya: Doğu Karadeniz'de Küçük Kıyı Yerleşmelerinin Yükselişi", **Karadeniz Kıyı Kentleri Tarihi**, İstanbul 2020, s. 15-32.

⁷¹ Tarih boyunca stratejik öneme sahip olan Vona, ön plana çıkmış bir liman olmasa da gemilerin herhangi bir problem yaşadığında sığınabilecekleri güvenli bir yerel bir iskele olarak tarif edilmektedir, bkz. İlhan Ekinci, "Siyasetin Gölgesinde Limanlaşmamış Bir İskele Perşembe (Vona) İskelesi", **VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu Bildirileri (29 Nisan-1 Mayıs 2015)**, Ordu 2015, s. 151, 153.

⁷² Bu liman Osmanlıların burada 18. yüzyılın ortalarında bir kale inşa etmeleri ile zahire ihtiyacının karşılanması için kurulmuş bir iskeleydi. Savaş esnasında Osmanlı askerlerinin su ihtiyacını karşılayan iskele yüzyılın sonunda Rus hakimiyetine geçmiştir. 19. yüzyıla geldiğinde Avrupa ticaret merkezleri ile bağlantısı olan Odessa, yükselişe geçmiş ve kozmopolit bir yapıya sahip olmuştur, bkz. Mesut Karakulak, "Hocabey'den Odessa'ya Bir Limanın Gelişimi", **VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu Bildirileri (29 Nisan-1 Mayıs 2015)**, s. 288-318.

⁷³ Bijıskyan, **a.g.e.**, s. 7.

⁷⁴ Bijıskyan, **a.g.e.**, s. 6-7.

uzaklıktadır.⁷⁵ Arrianus zamanında meşhur bir liman olan Amasra, Bartın'ın on sekiz mil ötesindedir. Eski adı Amastris'tir.⁷⁶

19. yüzyılda limanlar arasındaki mesafelerdeki sebep nehirlerin getirdiği kumlarla bazı yerlerin dolmuş olmasıdır.⁷⁷ Gemiler için elverişli olan Kidros, ağzında ufak bir ada barından limandı. Burada çok kereste çıkarılmasından dolayı gemi inşa edilirdi. Karaağaç iskelesi ise Kidros'tan on sekiz mil uzaklıktadır. Kırım'a karşı uzanmış yüksek bir burun olan Kerempe ise Karaağaç iskelesinin otuz altı mil uzağındadır. Kastamonu sahil şehri olan İnebolu'da, Kerempe'nin koyu olduğu için gemi durabilirdi.⁷⁸ Öztürk'ün araştırmasında Giderus, Osmanlı döneminde zaman zaman Karaağaç iskelesi ve Uzunkum olarak adlandırılan Cide, İnebolu'dan otuz yedi buçuk, Kerempe Burnu'ndan on dört mil uzakta olup doğu ve poyraz rüzgârlarına kapalı bir liman kenti idi.⁷⁹

Sinop, adayı karaya bağlayan bir şehir üzerine kurulu, büyük rüzgârlardan korunaklı, tarihi antik döneme kadar uzanan Karadeniz'in önemli ve doğal bir limanıdır. Sinop, Amasra gibi çift limana, Samsun limanına nazaran daha geniş ve derin bir körfeze sahiptir. İddia edilen bir görüşe göre büyük gemiler için Karadeniz'de Sinop'tan daha iyi bir liman bulunmadığından dolayı Akdeniz'e nazaran denizcilik faaliyetlerinin ilerlemesi geç tarihlerde meydana gelmiştir.⁸⁰ Evliya Çelebi Sinop limanının kapılı, geniş, sekiz rüzgârdan korunaklı, gemiler için geniş bir yatak olduğunu ifade etmiş ve Balıklava limanının daha iyi bir liman olduğundan bahsetmiştir.⁸¹

Sinop, ticari bir merkez ve tersane olarak Karadeniz'de önemli bir yerdi. İstanbul'dan sonra en fazla kalyon inşası burada yapılırdı. Bunun dışında Karadeniz'in

⁷⁵ Bijişkyan, **a.g.e.**, s. 19-22.

⁷⁶ Bijişkyan, **a.g.e.**, s. 23-24.

⁷⁷ Bijişkyan, **a.g.e.**, s. 23.

⁷⁸ Bijişkyan, **a.g.e.**, s. 25.

⁷⁹ Öztürk, **a.g.e.**, s. 288.

⁸⁰ İbrahim Güler, **XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)**, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1992, s. 7-8.

⁸¹ **Evliya Çelebi Seyahatnâmesi**, c. 2, k. 1, İstanbul 2008, s. 91.

Anadolu kıyılarında gemi inşa tezgâhları vardı. 16. ve 17. yüzyıllarda ve sonraki tarihlerde görülen yerler arasında Şile, Kerpe, Alaplı, Ereğli, Amasra, Kidros, İnebolu, Bartın, Çayağzı, Küplüağzı, Kefken Adası, Akçaşehir (Bolu), Ünye, Tirebolu ve Görele’de gemi inşa faaliyetleri yapılmıştır.⁸²

Trabzon, birbirlerinin arasında mücadele ve rekabet etmeye sebep olacak derecede önemli bir ticaret merkeziydi. Buraya hâkim olmakla Karadeniz’de ve Anadolu’da ticari üstünlük sağlanmış olmaktaydı.⁸³

Orta Çağ’da bahsedilen yolculuk süreleri; İstanbul’dan Trabzon’a yelkenli gemiler ile 5 gün sürerken Trabzon’dan İstanbul 9,5 gün sürmekteydi⁸⁴. Bunun muhtemel sebebi kıyı akıntısının doğu yönünde olmasıydı. Şehir, ekonomisini deniz ticaretinden sağlıyordu. Halkın çoğunluğunun denizci ve zengin olduğu söylenmekteydi. Evliya Çelebi seyahatnamesinde bu konuya yer vermekte ve Trabzon halkını 7 kısma ayırarak şöyle bahsetmektedir: “...Üçüncü kısmı karalar ve denizler tüccarlarıdır ki Azak’a, Kazak’a, Mikril’e, Abaza’ya, Çerkezistan’a ve Kırım’a gidip ticaret edip çuka ferace, kontuş, dolama ve yelek giyerler, zengin bezirganlardır...Beşinci bölüğü gemicilerdir ki Karadeniz içinde gemicilik edip kâr ederler. Bunların elbiseleri kendilerine mahsus demir kopran, şalvar, çuka dolama ve başlarına astar sarık sararak deniz yüzünde gaza edip savaşıarak ticaret edip kâr ederler.”⁸⁵

18. yüzyılda Trabzon’un ticari açıdan önemli ve işlek bir limanı olan Çömlekçi yanında küçük liman olarak Kanıda, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemerkaya, Mumhane, Moloz da ihracata ve ithalata açıktı.⁸⁶ O dönemde önemini korumaya devam eden, ticari transit merkezi olan Trabzon limanları, imar ve inşa açısından geri

⁸² İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire**, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992, s. 25-26; Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, İstanbul 2011, s. 71-72.

⁸³ Feridun M. Emecen, “Trabzon ŞehrininTarihine Kısa Bir Bakış”, **a.g.e.**, s. 408-409; Bayram Arif Köse, “Orta Çağ’da Trabzon Limanının Tarihsel Coğrafyasının Siyasal ve Ekonomik Sonuçları”, **Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, sy. 22, 2017, s. 9-24.

⁸⁴ Köse, a.g.m. s. 20.

⁸⁵ **Evliya Çelebi Seyahatnâmesi**, c. 2, k. 1, s. 110.

⁸⁶ Emecen, a.g.m., s. 409.

planda kalmıştır. Bunun sebebi liman işletmeciliğinde kurulmuş olan sosyal ve iktisadî düzenle alakalı olmalıdır.⁸⁷ Küçük Kaynarca Antlaşması ile Osmanlı tekelinden çıkan Karadeniz’de, Avrupalı tüccarların ticaretiyle Trabzon limanı yoğun ticari akımdan olumlu anlamda etkilenmiştir. Erzurum, Tebriz ve Tahran’ın dahi limanı sayılan Trabzon, Karadeniz’in güneydoğusunda yer alan yerleşim alanları için doğal bir merkezdi. Artan ihracat ve ithalat ile birlikte nüfus hareketliliği de yaşanmış liman-kent gelişme göstermiştir.⁸⁸ Bununla birlikte 18. yüzyılda Trabzon’a seksen bir tüccar veya tüccar grubunun geldiği bilinmektedir. Bunlar, Acem Tüccarları, Erzurum ve çevresi, Gönve ve çevresi, Gürün ve çevresi, Güneydoğu Anadolu ve çevresi, Batı Anadolu ve çevresi, Şebinkarahisar ve çevresi, Kırım ve çevresi, Rumeli ve çevresi ve İstanbul tüccarları ile diğer tüccarlardır.⁸⁹

Bundan başka antik dönem kale-liman tipinde yerleşim yeri olan Samsun limanı, 13. ve 14. yüzyıllarda Sinop ile birlikte önemli ticaret noktası olarak ön plana çıkmıştır. Samsun, Kefe, Kırım limanları ve güneyde Mısır, Suriye, Antalya- Alanya arasında irtibatta önemli bir iskeledir.⁹⁰ 15. ve 16. yüzyıllarda bir liman kenti olarak Samsun, Osmanlı yönetiminde Sinop ve Trabzon limanlarının gelişimi ardında kalmıştır. Kazak baskınlarının bu durumda etkili olduğu söylenmiştir. Fakat Anadolu ticaret yollarını Karadeniz’e bağlayan güzergâh üzerinde bulunmasından dolayı ticari önemi devam etmiştir.⁹¹ Evliya Çelebi Samsun halkının büyük bir kısmının gemici ve kendirci olduğundan bahsetmiştir.⁹² Kendir teli dokunan tersanesi, Sinop’tan sonra en çok gemi inşası yapılan tersaneydi.⁹³

⁸⁷ Necmettin Aygün, **XVIII. Yüzyılda Trabzon’da Ticaret**, (Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmış Doktora Tezi), Ankara 2002, s. 131-137.

⁸⁸ A. Üner Turgay, “Trabzon”, **Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri 1800-1914**, (ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüb Özveren, Donald Quataert), (çev. Gül Çağalı Güven), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 48, s. 45-71.

⁸⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Necmettin Aygün, **Karadeniz’den Osmanlı Ekonomisine Bakış**, c. 1, s. 149-211.

⁹⁰ Feridun M. Emecen, “Samsun Tarihine Giriş: Kara Samsun’dan Türk Samsun’una” **Kıyı Kentleri Tarihi**, s. 103.

⁹¹ Emecen “Samsun Tarihine giriş: Kara Samsun’dan Türk Samsun’una”, **a.g.e.**, s. 112,113; Mehmet Öz, “Samsun”, **DİA**, c. XXXVI, İstanbul 2009, s. 85.

⁹² **Evliya Çelebi Seyahatnâme**, c. 2, k. 1, s. 92.

⁹³ Bostan, **a.g.e.**, s. 223-224.

Doğu Karadeniz bölgesinin önemli limanlarından bir diğeri de denize doğru ters kaşık gibi uzanan ada üzerinde bulunan Giresun'dur. Burası İlk ve Orta Çağ'da dışarıya açılan bir ihraç limanıydı. İç kesimlerden gelen hububat ve madenin yanı sıra çevresindeki fındık ürünü için de antrepo özelliği taşımaktaydı. Osmanlıların idaresine girdikten sonra gelişme gösteren liman kentte, deniz taşımacılığının şehir ekonomisinde önemli bir yeri vardı. Taşımacılık, kayıkçılık halkın başlıca uğraşlarındandı. Gemi yapım tezgahlarında küçük gemi ve kayık yapımıyla birlikte tamir işleri de yapılmaktaydı. Bu anlamda Giresun limanı önemli gelişmeler yaşamıştır. 18. yüzyılda İran'a ve Kafkasya üzerine yapılan seferlerde Trabzon gibi Giresun limanı da askerî ve mühimmat nakli açısından canlılık kazanmıştır. 19. yüzyılda ise dünya pazarlarına açılan bir liman olmuştur.⁹⁴ Yine Evliya Çelebi bu limanın iyi demir tutan yatak olduğunu ifade etmiş; fakat batıdan gelen rüzgârların tehlike arz ettiğini belirtmiştir.⁹⁵

Bir başka iskele-pazar niteliğinde küçük bir liman olan Tirebolu, 18. ve 19. yüzyıllarda gelişimini artırmıştır. Gümüşhane üzerinden gelen maden, Tirebolu limanından İstanbul'a aktarılmaktaydı. Ayrıca bölgede bulunan geniş ormanlardan dolayı gemi inşa faaliyetleri yürütülmekteydi.⁹⁶

Karadeniz'in kuzeyinde yüzyıllardır önemini kaybetmeyen Kırım'ın önemli limanlarından olan Kefe, coğrafi konumunun verdiği avantajla önemli bir ticaret merkezi ve gemiler için güneybatı ve kuzey rüzgârları hariç bütün rüzgârlardan korunaklı, güvenli bir limandı. Onun önemi sadece jeopolitik konumundan değil hinterlandının ve ticaret ağlarının da verimli olmasından kaynaklanmaktaydı. Burada Roma, Bizans ve Anadolu Selçuklu Devleti devrinde yaşanan yoğun ticarete rağmen asıl ticarî canlılık Ceneviz kolonileri ile birlikte yaşanmıştır. Osmanlıların da dört gümrükten birini burada kurmuş olmaları ticari özelliğini ortaya koymaktaydı. Kefe limanı güneyde Sinop, Samsun, Trabzon gibi limanlarla yoğun iktisadi faaliyet içerisindeydi. Bu liman ile doğuda Kerç, Taman ve Azak'a doğru giden denizyolu

⁹⁴ Emecen, "Tarihî Bir Liman Kenti: Giresun", **a.g.e.**, s. 217-233.

⁹⁵ **Evliya Çelebi Seyahatnâmesi**, c. 2, k. 1, s. 95.

⁹⁶ Yunus Emre Aydın, "19. Yüzyılda Tirebolu Limanı", **VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu Bildirileri (29 Nisan-1 Mayıs 2015)**, Ordu 2015 s. 483-495.

oldukça işlektir. Kefe Mukataa gelirlerinin 1714 yılına ait örneğinde Kefe Limanı, gelirlerin 4'te 1'ini oluşturmaktaydı.⁹⁷ Kefe'den sonra Balıklava, Gözleve ve Suğdak tarih boyunca önemli ticari faaliyetlerin yürütüldüğü liman kentleriydi.⁹⁸ Ayrıca “Tatar Yolu” olarak adlandırılan ve daha çok tercih edilen yol olarak Azak'tan ya da Kefe'den başlayıp Kiev-Lviv güzergahı yerini; Osmanlıların Akkirman ve Kili'yi fethetmesinden sonra Akkirman'dan Lviv'e uzanan “Boğdan Yolu'na” bırakmıştır.⁹⁹ Akkirman Kırım limanları dışında önemli bir limandı.¹⁰⁰

Karadeniz'in Rumeli kıyılarında yer alan limanlar arasında Burgaz, Varna, Ahtapolu, Ahyolu, Süzebolu, Köstence, Karaharman, Kavarna, Mankalya ve Balçık vardı. Evliya Çelebi Mankalya iskelesinden bahsederken her yıl şayka, karamürsel, çekeleve türü gemilerinin İstanbul'a tahıl taşıdığından ve bu iskelenin kible ve gündoğusu rüzgârlarına açık olması sebebiyle gemiler için sığınak olmadığından bahsetmiştir. Balçık iskelesi de kible ve gündoğusu rüzgârlarına açıktır. Keza Kavarna iskelesi de gemiler için iyi bir sığınak değildir.¹⁰¹ Bıjışkyan'ın anlatımına göre Kavarna çok iyi bir limandır. Ticari bir şehir olan Varna'ya da çok gemi gelmekte ve iyi bir liman olduğu belirtilmektedir. Bununla beraber Burgaz da iyi bir liman ve ticaret merkezidir.¹⁰² Niğbolu, Rusçuk, Silistre, İbrail, Tulca ve İsakçı ise İstanbul'a hububat sağlayan Tuna art bölgesinin önemli limanlarındandı.¹⁰³

1.5. Karadeniz'de Denizcilik Faaliyetleri

Deniz taşımacılığını ve deniz ticaret tarihini milattan öncesine kadar götürmek mümkündür. Bu bölgelerde var olan beylik ya da kabileler bu coğrafyada

⁹⁷ Ensar Köse, “Kefe Limanı ve Karadeniz Ticareti (18. Yüzyılın İlk Yarısı)”, **VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu Bildirileri (29 Nisan-1 Mayıs 2015)**, Ordu 2015, s. 25-53.

⁹⁸ “Kırım”, **DİA**, c. XXV, Ankara 2002, s. 447-450; Ömer Bıyık, **Osmanlı Yönetiminde Kırım (1600-1774)**, (Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmış Doktora Tezi), İzmir 2007, s. 213-215.

⁹⁹ Halil İnalcık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi I**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 334-343.

¹⁰⁰ Akkirman limanındaki ticari faaliyetlere örnek bir çalışma için bkz., Kerim İlker Bulunur, “Osmanlı Dönemi Karadeniz Ticaret Tarihine Katkı: Akkirman Gümrüğü (1505)”, **Omeljan Pritsak Armağanı**, (ed. Mehmet Alpargu, Yücel Öztürk), Sakarya 2007, s. 525-581.

¹⁰¹ **Evliya Çelebi Seyahatnâmesi**, c. 3, k. 2, s. 459, 461.

¹⁰² Bıjışkyan, **a.g.e.**, s. 107-108.

¹⁰³ İnalcık, **a.g.e.**, s. 223; Tuna iskelesi için örnek bir makale bkz. Mihai Maxim, “Osmanlı Döneminde Bir Tuna Liman Kenti İbrayil (Braila)”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi 12**, İstanbul 1998, s. 173-181.

denizcilik faaliyetlerini ticaret ilişkileri üzerine kurarak ticaretten sağladığı kazançla büyüyüp genişlemişlerdir.

Osmanlılar bu ticari önemin farkına varıp merkezi noktaları bünyelerine katmak istemişlerdir. 1475 yılında Gedik Ahmed Paşa komutasında Kefe, Kırım gibi önemli ticaret kolonileri Cenevizlilerden alınarak Karadeniz’de Türk hakimiyeti kısmen sağlanmıştır.¹⁰⁴

II. Bayezid devrinde Kili ve Akkirman, fethedildikten sonra kuzey güney ticaretinin güzergâhında ve Doğu Avrupa ile ticarete önemli birer liman haline gelmişlerdi. Anadolu’dan Karadeniz’in kuzey sahillerine Tokat, Çorum, Merzifon, Kastamonu, Borlu ve Konya’dan pamuklu kumaşlar, Bursa’dan ipekli, Trabzon’dan kenevirden mamul kumaşlar, Tosya ve Ankara’dan sof gidiyordu. Keza o bölgeden tarım ve hayvansal ürünler ithal edilmekteydi.¹⁰⁵

Osmanlılar henüz Karadeniz’de yok iken Kefede Cenovalı, Tatar, Rum ve Ermeni tüccarlar doğu emtiasını Avrupa’ya taşıymaktaydı. Cenevizliler bu ticaret trafiğinde Kefe’de ticaret tekeli elinde bulundurmışlardır. Henüz Kefe fethedilmeden önce Moskova, Polonyalı ve diğer tüccarlarla birlikte rekabette Cenevizliler tekellerini kaybetmişlerdir. Bunun yerine Osmanlılar Ermeni, Rum ve Boğdanlı tüccarları tercih etmiştir. Zamanla Kefe- Lviv yolunu Akkirman- Lviv yolu almıştır. Böylelikle güney kuzey ticaretinde denizden takip edilen yol Bursa-İstanbul-Kefe, karadan Edirne -Kili-Akkirman güzergahı oluşmuştur. Kefe 16. yüzyıl ortalarına kadar Karadeniz bölgesel ticaretinde önemli transit merkeziydi. Kazan, Çerkezistan ve Gürcistan gibi alanların besin ürünleri ve hammaddeleri Osmanlı başkentine akmaktaydı. Anadolu’dan ve güneyden gelen, kuru üzüm, incir, zeytinyağı, ipekli ve yünlü kumaşlar Kefe’den kuzeye ihraç edilmekteydi. Kırım ile bozkır boyunca Tatarlar tarafından elde edilen tahıl, deniz yoluyla ihraç edilmekte ve İstanbul’un ihtiyacını önemli derecede karşılamaktaydı. Azak Denizi girişindeki Kerç, Osmanlı güney limanlarına, buğday,

¹⁰⁴ İdris Bostan, “Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği”, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008, s. 18-19; a.g.y. “Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği”, **Türk Denizcilik Tarihi I**, s. 91-92.

¹⁰⁵ İnalcık, **a.g.e.**, s. 332.

hayvan derileri, kenevir, bal, tuz, köle ihracında önemli transit merkeziydi. Kerç Boğazı'ndaki yük gemileriyle düzenli olarak karşıdan karşıya geçilebilmekteydi.¹⁰⁶

Kuzey güney ticaretinde Kefe, Kili, Akkirman önemli limanlardı. Tatarların Rus ve Polonyalıları yaptığı baskınlarla elde ettiği esirler, Kefeye bağlı, Azak, Kerç, Taman ve Kopa limanlarında satılmaktaydı. Tuz, büyükbaş hayvan, balık, kürk, Tatar ok ve yayları bu limanlardan ihraç olunmaktaydı. Kili ve Akkirman'da da aynı malların alım satımı yapılmaktaydı. Bu iki liman Boğdan ticaretinin çıkış noktasıydı. Hangi milletten olursa olsun bu limanın tüccarlarının çoğu Boğdan'ın yerlisiydi. Bunlar balmumu, bal, tereyağı, don yağı, en çok da deri ihraç ederler, Karadeniz'in güneyinden mal taşıyıp kuzeye aktarırlardı.¹⁰⁷

Karadeniz'de hakimiyeti kuran Osmanlılar, 16. yüzyılın sonuna geldiğinde yabancı devletlere burada ticaret yapmayı yasaklamıştı. 17. yüzyılda ise Osmanlılar, Karadeniz'de Kazak saldırılarıyla uğraşmak zorunda kalmışlardır. 1683'ten itibaren Avrupalılara karşı yenilgi altında olan Osmanlıların sahasına yeni bir rakip ön plana çıkmıştı. Ruslar 1696 yılında Azak'ı işgal ederek Karadeniz'de bulunma isteklerini göstermişler, 3 Temmuz 1700 tarihinde iki tarafta anlaşmak üzere müzakere etmişlerdir. Rusya'nın Karadeniz'de ticaret gemilerini dolaştırmak istemesini Osmanlılar kabul etmemişti. Buna karşın Azak Ruslara teslim edilmişti. On yıl sonra iki taraf arasında anlaşmazlık çıkınca Osmanlılar Prut'ta Rusları mağlubiyete uğratmışlardı. Böylelikle Azak'ı Ruslardan geri almışlardır. İki devlet arasında ticari meseleler ise ilk kez 1739 Belgrad Antlaşması'nda bahsedilmiştir. Bu antlaşmayla Ruslara Osmanlı ticarî gemilerinde ticaret yapma hakkı tanınmıştır. Karadeniz'in yaklaşık iki yüzyıllık Türk hakimiyeti 1774'te Küçük Kaynarca Antlaşması'yla sona ermiştir.

¹⁰⁶ İnalçık, **a.g.e.**, s. 332-340; Karadeniz'de kuzey-güney ticaretine dair örnek bir makale için bkz. Necmettin Aygün, "Güney Karadeniz Yerleşimleri ile Kırım ve Çevre Yerleşimler Arasındaki İktisadî İlişkiler (1683-1802)", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, c. 11, sy.61, 2018, s. 221-240.

¹⁰⁷ Halil İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)**, (çev. Ruşen Sezer), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003, s. 135-139.

İKİNCİ BÖLÜM

KARADENİZ'DEN İSTANBUL'A YÖNELİK DENİZ TAŞIMACILIĞI

2.1. 18. Yüzyılın İlk Yarısında Genel Durum ve Deniz Yolu Taşımacılığı

Osmanlı İmparatorluğu dünya şartlarına da uygun olarak 18. yüzyıla gelindiğinde bir değişim ve dönüşüm hali içindeydi.¹⁰⁸ 17. yüzyılın ikinci yarısı, Osmanlıları oldukça yıpratıcı yoğun savaşların yaşandığı bir dönem olarak geçmişti. Bu sayede Osmanlılar Avrupalıların yeni askeri teknolojileri ile tanışmıştı. Karlofça Antlaşması (1699) ile bu yenilgi ilk ciddi toprak kayıplarının resmî belgesi olmuştu. Bu durum devletin iç politikalarını da etkilemekteydi. 18. yüzyıla malî, askerî ve siyasî bunalımlar içerisinde giren Osmanlılar daha yüzyılın başında bir isyan ile karşılaşmışlardı. 1703 Edirne Vakası ile padişah II. Mustafa tahtan indirilmiş yerine kardeşi III. Ahmed getirilmişti. Bu dönemde ve sonrasında kaybedilen itibar ve toprakların geri alınması ümidiyle savaşlara girilmişti. Bu savaş atmosferi Balkanlar ve Karadeniz'i kapsamakta, İran ile de savaşlar yaşanmaktaydı.¹⁰⁹ Özellikle 17. yüzyılın sonunda savaşların yoğunlaştığı dönemde iç hazineden merkez hazineye 100 milyon akçe para aktarılmıştı.¹¹⁰ Bu durum ekonomik değişiklikleri beraberinde getirmekte, siyasal çekişmelerin yanı sıra devlet yöneticileri, sosyal ve ekonomik politikalarla iç güvenliğin istikrarını sağlamaya çalışmaktaydı. Zaman zaman başarılı kimi zaman ise isyana sebebiyet veren bu politikalardan gemicilik ve taşımacılık sektörünü etkilemiş olabildiğini düşündüğümüz bir tanesi; kentli zanaatkar ve tüccarların mal varlığına yıllık sermaye vergisinin konulmasıydı.¹¹¹ Buna rağmen önceki yüzyıllara göre gelişim hızında düşüş yaşansa da yüzyılın ilk yarısı ikinci

¹⁰⁸ Suraiya Faroqhi, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, (çev. Ercan Ertürk), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2010, s. 70-72.

¹⁰⁹ Donald Quataert, **Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922**, İletişim Yayınları, İstanbul 2002, s. 73-79.

¹¹⁰ Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi (1500-1914)**, İletişim Yayınları, İstanbul 2007, s. 168.

¹¹¹ Stanford Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, c. I, İstanbul 1982, s. 323.

yarısına nazaran ağır yenilgiler içermemekteydi. Savaşın ekonomideki etkilerinden biri üretim dengelerinin değişmesiydi. 18. yüzyılın ilk yarısında savaşların etkisinden kurtulma ve toparlanma sağlanırken ikinci yarısı maddî manevî daha ağır kayıplar içermekteydi.¹¹²

İmparatorluğun genel görüntüsü içinde deniz taşımacılığı sektörü de iç ve dış ticarete, devletin ekonomisinde önemli bir rol oynamaktaydı.¹¹³ Sermaye sahiplerinden daha çok denize yakın ve denizle ilgili işler ile uğraşan kişiler yatırımını gemiye yapmaktaydı. Taşımacılık yapan gemiciler emtiayı aldığı ve getirdiği gümrüğe vergi verirdi.¹¹⁴ Emtianın bulunduğu depo antrepo olarak adlandırılan yerlerde çarşı, pazarlar ve hanlar bulunur, ticaret yoğun bir şekilde yapılmaktaydı. Ticaretin taşımacılıkla ilişkili olduğu bu yerlerde üretim ve miktarı olumlu yönde etkilenmekteydi.¹¹⁵ Bundan dolayı büyük liman kentlerine yakın bölgelerde; Karadeniz, Akdeniz kıyıları, Tuna Nehri kıyılarında ve taşımacılığa elverişli diğer nehir çevrelerinde üretimin daha fazla olduğu görülmekteydi.¹¹⁶ Başta İstanbul olmak üzere Trabzon, İzmir, Selanik, İskenderun¹¹⁷ bu limanlardandı. Bu anlamda deniz yolu taşımacılığı imparatorluğun gelir kaynaklarından biri olan gümrük rejiminde etkin bir role sahipti.¹¹⁸

2.2. Deniz Yolu Taşımacılığı Organizasyonu

Antik Çağ ve Orta Çağ'dan itibaren hem Avrupa'da hem Anadolu'da varlığı mevcut olan lonca teşkilatının ekonomik alt yapıda önemli bir yeri vardı. Her bir üretim kolunu idari bir yönetim altında bulunduran bu teşkilat, esnafın idari ve hukuki

¹¹² Ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul 2018, s. 209-219.

¹¹³ Halil İnalcık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal tarihi I**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 331-332; Ahmet Tabakoğlu, "Osmanlı Klasik Döneminde İstanbul'da Dış Ticaret", **I. Uluslararası Osmanlı İstanbul'u Sempozyumu Bildirileri**, 29 Mayıs-1 Haziran 2013, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi, s. 325-326.

¹¹⁴ İbrahim Güler, **XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop**, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırma Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1992, s. 110-115.

¹¹⁵ Tabakoğlu, a.g.m., s. 338.

¹¹⁶ Pamuk, **a.g.e.**, s. 159.

¹¹⁷ Metin Tuncel, "İskenderun", **DİA**, c. XXII, İstanbul 2000, s. 580-581.

¹¹⁸ Genç, "Osmanlı Devleti'nde İç Gümrük Rejimi", **a.g.e.**, s. 195-198.

kurallarını ve üretim işleyişini belirli kontrol altında tutmaktaydı.¹¹⁹ Loncaların Anadolu'daki kökenlerine ilişkin bilgiler sınırlı olup 13. ve 14. yüzyıla kadar gittiği belirtilmektedir. Osmanlı kentlerinde iktisâdî yaşamın temel eksenini oluşturan zanaat ve ticaret loncalarının ideolojisi dinsel ve ahlaksal temellere dayanmaktaydı.¹²⁰

Pirenne: “Hiçbir uygarlıkta kent yaşamı ticaret ve sanayiden bağımsız olarak gelişmemiştir.”¹²¹ demiştir. Bu ticari faaliyetlerin başında uzak mesafe ticareti ve deniz taşımacılığı gelmekteydi. Bunun için imparatorluklar çeşitli teşkilatlanmalara destek olurdu. Döneme göre değişiklik gösteren deniz taşımacılığı organizasyonu temelde aynı amaç ile oluşturulmaktaydı. Buna göre Roma'da ilk imparator Augustus'un izlediği siyaset örnek gösterilebilir. Augustus halkın huzursuzluğunu önlemek, muhaliflerine karşı iktidarını korumak için iaseye oldukça önem verirdi. Bu önem “*annona*” kurumunu beraberinde getirmişti. Bu kurumla tahılın başkente taşınması sağlanmakta ve üretilen ekmek ihtiyaç sahiplerine dağıtılmaktaydı. Bunun için devlet özel gemi sahipleri ile sözleşme yapardı. Bu gemi sahipleri barış zamanlarında Afrika, Mısır bölgelerinden Roma'ya tahıl taşımacılığı, savaş zamanlarında ise asker ve savaş malzemeleri taşımacılığı yapardı. Bu hususta kullandıkları gemi türüne “*naves onenariaes*” denilirdi. Devlet gemi inşasını teşvik etmek için vaatlerde bulunurdu.¹²² Bizans döneminde Konstantinopolis'te başkentin iase temini için bir lonca sistemi vardı. Roma'dan tevarüs edilen bu teşkilata “*navicularii*”¹²³ denilirdi. Bunlar devletin tüccar gemicileriydi. Mısır'dan Konstantinopolis'e devlet ambarlarına hububat taşınırlardı. Buna karşılık vergiden muaf tutulurlardı.¹²⁴

¹¹⁹ Pamuk, **a.g.e.**, s. 56-57.

¹²⁰ Pamuk, **a.g.e.**, s. 58.

¹²¹ Pirenne, **a.g.e.**, s. 99.

¹²² Fatih Türe, “Roma İmparatorluğu'nda Annona Kurumu”, **Doğu Batı Düşünce Dergisi**, Sy. 50, Aralık 2009, s. 119-123.

¹²³ Annona kurumuna hizmet eden armatörler ya da birlikte oluşturdukları teşkilat, zamanla kurumsallaşan yapı, bkz. Dominic W. Rathbone, “Navicularii”, **Oxford Classical Dictionary**, Mart 2016.

¹²⁴ Nevra Necipoğlu, “Bizans İstanbul'u Nasıl Beslenirdi?” **Atlas Tarih**, Sy. 61, s. 43; Bizans ticaret gemileri hakkında bir örnek için bkz. Tufan Turanlı, “Kaptan Georgios ve Gemisi”, **Cogito**, Sy. 17, İstanbul 1999, s. 226-234.

Osmanlı loncaları da iktisâdî hayatın temelini oluşturmaktaydı. Osmanlı klasik üretim sektöründe her iş alanı kendi içerisinde usta ve çıraklardan oluşarak sanayi bir kolu temsil etmekteydi. Devlet denetimi ile birlikte her alanın kendine özel kural ve kanunları dahilinde üretim sağlanmaktaydı.¹²⁵ İstanbul'un fethinden sonra Bizans'ın bazı kurumları tevarüs edilmiş ve geliştirilmişti. Yerinde bırakılan bir iş alanı da deniz taşımacılığı ve tacirlerdi. Osmanlılar da gerek başkentin iâşesini gerekse kendi kurumlarının ihtiyaçlarını temin etmek için deniz yoluyla taşımacılık yapan bir teşkilatın varlığını desteklemiştir. Osmanlı Devleti'nin deniz yolu taşımacılığında nakliyatın ve teslimatın düzenli ve sağlıklı bir biçimde gerçekleşmesi için bir görevliler silsilesi mevcuttur.

Evvela bir bölgenin idari, hukuki ve güvenlik sorumlularına istenilen malzeme ve malzemenin nasıl teslim olunacağı hakkında bir emir gitmekteydi. Emire muhatap olan bu sorumlular, vali, kadı, naib, a'yân-ı vilâyet, mütesellim, yeniçeri komutanı, iş erleri ve malzemeden sorumlu eminler yahut mukataa sahibi eminlerdi (kereste emini, kendir emini, maden emini, gümrük emini gibi). Merkezden giden emirlerde malzeme istenilen kuruma göre görevlendirilen kişiler de değişmekteydi. Örneğin Tersane-i Âmire'ye istenilen bir malzeme için Tersane Emini, Tophâne-i Âmire'ye istenilen bir malzeme için de topçu çorbacısı görevli kılınabilirdi. Bu görevli iş takibinde bulunabildiği gibi o bölgeye gidip malzemenin gemilere yüklenmesinde ve gemi reisinin navlun ücretinin ödenmesinde de sorumlu olabilirdi.¹²⁶

Bu organizasyonun birinci etabını oluştururdu. Bu sorumlular merkezden gelen emre muhatap olan kişilerdi. İstenilen malzeme ocaklık ise yine o mahallin sorumlularından gemi tedarik ederek merkeze yollamaları, eğer satın alma yoluyla ise merkezden mübaşir tayin olunarak keza gemi tedarik edip malzemenin yollanması istenilirdi. Malzemeleri merkeze ya da başka bölgeye taşıyacak gemiler ve reisleri ise

¹²⁵ Pamuk, **a.g.e.**, s. 58-60.

¹²⁶ Ömer Semih Doğan, **Dîvânı Hümâyûn Sicilleri 103 Numaralı Mühimme Defteri (1692-1695)**, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2019; 265 No'lu Hüküm, s. 177.

gemiciler esnaf teşkilatı tarafından ayarlanmaktaydı. Yukarıda adı geçen üst yetkililer gemicilik teşkilatının sorumlularına emir göndermekteydi.¹²⁷

Bir esnaf teşkilatında kethüdanın görevi loncayı hükümete karşı temsil etmek ve hükümetin emirlerini üyelere bildirmektir. Yönetim kuruluna başkanlık etmek, anlaşmazlıkları gidermek, teşkilata girişte ve yükselişte törenler hazırlamak, hükümetin istediği şekilde hizmeti sağlamak, esnaf erleri için gerekli hammaddeyi temin etmek gibi görevleri bulunurdu.¹²⁸ Kethüda yardımcısı olarak yiğitbaşı bulunur, esnaf içi ilişkilerden sorumlu olurdu. Yeri geldiğinde kethüdanın vekili konumunda olurdu. Esnafın meseleleriyle yakından ilgilenir, kadı karşısında onları temsil ederdi. Verilen cezayı yerine getirmek de onun görevlerindendi.¹²⁹

Belgelerde “sefineciyân tâ’ifesi, rûesa tâ’ifesi, navlunciyân, gemiciyân tâ’ifesi, ashâb-ı sefâ’in” olarak geçen, gemiciler esnaf teşkilatının varlığından bahsetmek mümkündür. Bu organizasyonda takip edilen süreçte kişi yahut kurumlar görev üstünlüğüne göre şöyle sıralanabilir: İstanbul Gümrük Emni, Gemiciler Kethüdası, Gemiciler Yiğitbaşısı, Çavuş-Emini / Kapan ihtiyarları.

Kayıtlarda bu teşkilatın merkezi yönetiminin, Unkapanı iskelesi gemicilerinin kethüdası, yiğitbaşısı ve kapan ihtiyarları olduğu görülmektedir. Öyle anlaşıyor ki Karadeniz’in sahil iskelelerinde de bu organizasyona benzer yapılar görülmekteydi. Bu hususta Evliya Çelebi Karadeniz’de ve Akdeniz’de büyük gemici esnafından bahsetmektedir. Akdeniz gemiciler esnafının görkemli tarifinde üç bin kaptanın varlığından bahsetmiştir.¹³⁰ Çelebi, IV. Murad zamanında Karadeniz’de dokuz bin geminin varlığından söz etmiştir. Seyahatnamesinde şayka, karamürsel, çekeleve, meneksile (melekse) gibi gemi türlerinin varlığına da değinmiştir. Özellikle isim vererek bir gümrük eminin şaykasını zikretmiştir.¹³¹ Bundan mütevellit arşiv kayıtlarında da görüldüğü üzere gümrük eminlerinin gemi sahibi olduğu

¹²⁷ Ümrân Karadeniz, “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz’de Deniz Taşımacılığı”, **Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 2017, s. 468-469.

¹²⁸ Mehmet Canatar, “Kethüda”, **DİA**, c. XXV, İstanbul 2002, s. 333.

¹²⁹ İlhan Şahin, “Yiğitbaşı”, **DİA**, c. XLIII, İstanbul 2013, s. 549.

¹³⁰ Evliya Çelebi, Seyahatname, c.1, k.2, s. 508.

¹³¹ Evliya Çelebi, Seyahatnamesi, c.1, k.2, s. 499.

söylenilmektedir.¹³² Öyleyse Karadeniz iskelelerinde, Unkapanı örneğinde olduğu gibi gemiciler esnafının olduğu ihtimal dahilindedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun her esnaf teşkilatında olduğu gibi burada da bir kethüda, yiğitbaşı ve bunların hizmetinde çavuşlar bulunurdu. Özel konuma sahip bir topluluk olan kapan ihtiyarları ve kaptanların önde gelenleri- bilir kişiler- deniz yolu taşımacılığı organizasyonunda bulunmaktaydı. Deniz yolu taşımacılığı ve nakliyatın yapılması devlet için önemli bir husustu. Bunun için bu gemiciler esnafına yardımcı olur yeri geldiğinde gemi kiralama ve kayıt tutma gibi işlerin yapılması için devlet mübaşir denilen görevli atardı.¹³³ Bu kişiler gemileri ayarlayıp gümrük eminine ya da maden eminine bildirirlerdi.

Bir ülkenin, devletin ya da imparatorluğun ticaret kapasitesinin göstergesi, sanayi ve gümrük işletmeleri ile yakından ilgilidir. Ticaretin yoğun bir şekilde yapılması, gümrük işletmelerine olan ihtiyacı arttırmaktaydı. Eğer bir bölgede yoğun ticaret ağları var ise orada vergilerin düzenli ve sağlıklı bir şekilde toplanabilmesi için bir gümrük işletmesi kurulmaktaydı. Deniz ticaretinde önemli çıkış-varış noktaları olan sahil gümrükleri bunlardan biriydi.¹³⁴ Osmanlı İmparatorluğu'nun Karadeniz bölgesinde dört mevcut gümrük kurumu vardı. İstanbul, Kefe, Akkirman ve Sinop.¹³⁵ Karadeniz'de deniz ticareti ile iştigal olan gemiciler ve tüccarlar bu gümrüklerde vergi vermekle yükümlüydüler. Özellikle İstanbul'a getirilen ham madde, burada bulunan sınaî üretim için gerekliydi. Getirilen ham madde burada yeni bir metanın çıkmasını sağlardı. Tüccar aracılığıyla getirilen ham madde çıkış yerinde de malzemeye daha çok talep uyandırırsa daha çok ham madde üretimini ve üreticisini meydana getirirdi. Böylelikle deniz ticareti ile hem meta dolaşımı sağlanır hem vergi ödenir hem de sanayi için malzeme temini gerçekleşmiş olurdu. Bu konuda limanlar çıkış ve varış noktası olarak önemli bir yere sahipti.¹³⁶

¹³² Örneğin İstanbul Gümrük Emni İshak Ağa, bkz. Murat Çizakça, **İslam Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, s. 82-83.

¹³³ BOA, AE. SMHD.I, 2438 (25 Şevval 1157/1 Aralık 1744).

¹³⁴ Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Gümrük Kayıtları", **Osmanlı Araştırmaları I**, İstanbul 1980, s. 219-234.

¹³⁵ İnalcık, **a.g.e.**, s. 238.

¹³⁶ Pamuk, **a.g.e.**, s. 159.

2.2.1. İstanbul Gümrük Emni

Osmanlı gelir kaynaklarında mukataalar önemli yer tutmaktaydı. İç ve dış ticaretin konusu olduğu gümrük vergileri ise mukataalar dahilinde toplanmaktaydı. Bir mukataaya dahil olan gümrük bölgelerinden en önemlisi ve merkezi olanı ise İstanbul gümrük mukataalarıydı. İstanbul ve haricinde olan birçok alt mukataaları bünyesinde barından İstanbul gümrüğü emin tarafından yönetilirdi. İstanbul Gümrük Emni, emanet, iltizam yoluyla ya da nazır ataması yaparak tabiiyetindeki diğer mukataaların yönetimini gerçekleştirmektedir. Bu emin sadece ticari emtianın giriş çıkışı ile ilgilenmez, aynı zamanda hazinenin bir uzantısı¹³⁷ olarak kısmi harcamalar yapar, esnaf ilişkilerini yürütür ve gümrük hinterlandındaki işleri kontrol ederdi. Bu anlamda mali bir bürokrat olarak adlandırılırdı.¹³⁸

Konu dahilinde İstanbul Gümrük Emni'nin görevlerinden biri; devlet kurumlarının ihtiyacı olan malzeme naklinde yahut mühimmat ve asker naklinde kapan hacıları, reisler kethüdası aracılığıyla gemi kiralamaktı. İhtiyaç olunduğunda yabancı gemiler de kiralanabiliyordu. Sadece gemi kiralama değil piyasaya yakınlığı sebebiyle devlet kurumlarına alınacak malzemede fiyat tespiti yapabiliyordu.¹³⁹

2.2.2. Gemiciler Kethüdası

Gemicilerin ileri gelenlerinden seçilen, İstanbul Unkapanı iskelesinde bulunan gemiciler kethüdası ya da reisler kethüdası, Akdeniz ve Karadeniz gemicilerinden sorumluydular. Keza kendisi de Karadeniz ya da Akdeniz gemi kaptanlarından biri olabilirdi. Örneğin; Burgos iskelesinden Samsun'a naklolacak malzemede gemi kiralamak yine kethüda ve yardımcılarının işiydi.¹⁴⁰ Bu gemiciler aynı zamanda Unkapanı zahircisi olarak adlandırılmaktaydı.

¹³⁷ Merkez maliyesi ile son derece aktif olan İstanbul gümrüğünün; hazinenin ödemelerine, devletin ve kurumlarının çeşitli faaliyetlerine aracılık etmesi, merkezden gelen çeşitli emirlere muhatap olması sebebiyle Osmanlı hazinesinin bir uzantısı olarak değerlendirilmiştir, bkz. Saim Çağrı Kocakaplan, **18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve İstanbul Gümrüğü**, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2017, s. 88.

¹³⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kocakaplan, **a.g.e.**, s. 55-104.

¹³⁹ Kocakaplan, **a.g.e.**, s. 93-99.

¹⁴⁰ BOA, C. ML. 15474 (28 Safer 1143/12 Eylül 1730), “Burgos ve Kavarna iskelelerinden Samsun iskelesine nakli ferman buyurulan zehair için **bu defa dahi gemiciler kethüdası yiğitbaşısı ve sair**

Devlet tarafından Karadeniz ve Rumeli iskelelerinde gemiye ihtiyaç duyulduğunda temin edilmesi ve nakil işlemlerinde sorumlu olması için mübaşirler tayin edilirdi. Bazen bu mübaşirler ve gemici taifesi arasında problem çıkabilirdi. Bu problemi çözmek gemiciler kethüdası ve yardımcılarının göreviydi. Böyle durumlarda kethüdanın Karadeniz ve Rumeli gibi iskelelere vekil tayin etmek gibi görevi de olabilirdi. Bunu 7 Nisan 1698 tarihinde Divân-ı Hümayûn tarafından çıkarılan bir karardan anlayabiliriz. Buna göre devletin atamış olduğu mübaşirler ve gemiciler taifesinin kaptanları arasında sorun oluşmuş mübaşirler bu gemicilerin gemilerine el koymuştur. Bundan dolayı iflas etmiş ya da edecek olan gemiciler, kethüdaya gelip şikâyetle bulunmuşlardı. Buna nazaran gemiciler esnaf teşkilatı, kethüda ve yardımcıları, Divân-ı Hümayûn'a bir çözüm önerisi sunmuşlardı. Karadeniz'in Rumeli tarafında zuhur eden bu durum için vekil tayin etmeyi ve gerektiğinde gemi temininin bu vekiller aracılığıyla olmasını talep etmişlerdi. Gemicilerin taşıma ücretlerinin ise geçmişte olduğu gibi mübaşirler tarafından ödenmesinin devam etmesini dile getirmişlerdi. Buna göre Tophane'de ikamet eden gemiciler kethüdası Hacı Mahmud, Varna ve İsmail iskelelerine bir vekil tayin etmeyi teklif etmiştir. Buna göre Varna'da bulunacak vekil Misivri ve Burgos'tan Karaharman'a varıncaya dek bulunan iskelelerdeki gemilerle ilgilenecek, Tuna Nehri'nde İbrail'den Kili'ye kadar olan gemiler ile de İsmail'de bulunan vekil ilgilenecekti. Böylelikle İstanbul'a getirilen zahirenin kolaylıkla temin edebileceğini taahhüt etmişlerdi. İlâveten mîrî kalyonlara pişirilen peksimet için lazım olan buğdayın, İstanbul'a gelen gemilerden yüküne göre birer miktar alınmasını ve gemiciler kethüdasının uygun bulduğu ambarda stoklamasını talep etmişlerdi. Eğer kethüda isterse buğdayı, peksimet pişirmeye memur olan kişinin tezkiresiyle fırınlara dağıtabilirdi. Buna göre ilkbahardan sonbahara kadara yüz bin kile buğday stoklamayı taahhüt etmiş ve buğday dağıtımı için de Kurşunlu mahzeni uygun görmüşlerdir.¹⁴¹ Bu örnekte gemiciler kethüdasının hangi görevleri haiz olabileceği görülmektedir.

ihütyarlar marifetleriyle balâda tahrir olunan on kıta Karadeniz sefineleri tutulup hazır ve amâde oldukları malum devletleri buyruldukda emr-i ferman...".

¹⁴¹ BOA, YB. 96 (26 Şaban 1109/9 Mart 1698).

Kapan tüccarları Osmanlı ticaretinin elit gruplarını oluştururdu. İstanbul’da, yağ, bal ve un kapanı olmak üzere üç kapan vardı. Ve bu kapanlarda bu malzemelerin ticaretini yapan seçkin tüccarlar bulunurdu. Bu seçkin tüccarlar kendi esnaf teşkilatlarının içerisinde önemli yönetici rolü oynarlardı. Unkapanı tüccarları bunlardan biriydi. On yedi kişiden oluşan seçkin tüccar grubunun gemiciler teşkilatında da etkin rolleri vardı. Bu on yedi kişilik tüccar grubu¹⁴² gemiciler kethüdası seçimlerinde birer üye konumundaydılar. Gemiciler kethüdası seçmek için gemiciler yiğitbaşı ve çavuşlarla beraber üyelerin seçtikleri kethüda adayları, bir seçim kurulu toplarlardı. Bu kurulda seçim üyelerine- kapan tüccarı aynı zamanda gemici- kimi seçtiklerine dair soru sorulurdu. Seçkin gemiciler kendi aralarında toplanıp belirledikleri üyeyi ilan ederlerdi. Akabinde bu durum baş muhasebeye arz edilirdi. Bu seçimlerinde kethüdanın ehl-i vukuf ve gemicilerin her halinden haberdar olması etkili bir durumdu. Unkapanı zahirecileri olan Akdeniz ve Karadeniz gemicileri, kethüdalarının kendi zümrelerinden olmalarını tercih ederlerdi. Örnek olarak 1698 yılında İstanbul Gümrük Emini’nin isteğı ile atanan kethüda Hacı İsmail’i beğenmeyip eski kethüdaları Hacı Mahmud’un geri gelmesini talep eden Unkapanı tüccarları olan Karadeniz ve Akdeniz gemi kaptanları gösterilebilir. Onların bu konudaki gerekçeleri eski kethüdalarının ahvallerine vakıf olması ve onlarla ilgilenmesiydi. Dolayısıyla bu konuda gemi kaptanlarının kethüda seçimindeki rolü önemliydi. Bu konuda yeniçeri ağasının şahitliğı de yer almaktaydı.¹⁴³ Ayrıca askerî sınıftan düşük rütbeli olan kişilerin ulufelerini hazineye bırakmaları mukabilinde kethüda olarak görev aldıkları da görölmekteydi.¹⁴⁴ Buna bir örnek ise Hacı Mahmud’un vefatından sonra Şileli Ahmed Reis, Ali Hızır ismi ile Yeniçeri Ocağı 64. cemaatten olup 15 akçe ulufesini hazineye bırakması mukabilinde kethüdalığa atanmıştı.¹⁴⁵ Buradan da anlaşıldığı üzere gemiciler esnafı ile yeniçeri ocağının bağlantıları mevcuttu.

¹⁴² BOA, AE. **SAMD.III**. 20190 numaralı belgede “17 nefer rüesa” olarak geçer. Çizakça’nın kitabında 1775 tarihli bir belgede Unkapanı tüccarlarının 17 kişi olduğu yazmaktadır, bkz. Murat Çizakça, **a.g.e.**, s. 104.

¹⁴³ BOA, AE. **SMST.II**. 1329 (15 Şaban 1109/26 Şubat 1698).

¹⁴⁴ Genç, **a.g.e.**, s. 227.

¹⁴⁵ BOA, AE. **SAMD.III**. 20190.1 (29 Muharrem 1124/8 Mart 1712).

Gemiciler kethüdası herhangi bir kaza olayında İstanbul Gümrük Emmini ile yazışmaları yürütürdü. Kethüda, yiğitbaşı, çavuş ve kapan ihtiyarları da dahil gemileri kiralamada ve istenilen yerlere göndermekte sorumlu kişilerdi. Taşıma kapasiteleri ve gemici isimleriyle beraber deftere kayıt edilirdi. Bu kayıt İstanbul Gümrük Emmini'ne bildirilir gümrük emini de sadarete-telhis- gönderir, böylece navlun hesaplamalarının yapılması sağlanırdı.¹⁴⁶

2.2.3. Gemiciler Yiğitbaşı

Gemiciler yiğitbaşı kethüdanın olmadığı yerde onun vekili sayılırdı. Gemicilerin kiralanmasında kethüdadan sonra gelen ikinci kişiydi. Gemi kazaları yahut gemiciler arasında anlaşmazlık olur ise meselenin çözülmesinden sorumluydu. Yiğitbaşılar, kethüda olmadığı zaman taşımacılık yapan reislerin navlun ücretini kadı huzurunda öderdi.¹⁴⁷

Kethüdalık görevinde olduğu gibi yiğitbaşı atamalarında da İstanbul Gümrük Emmini'nin atama yetkisi vardı. Yiğitbaşılık görevi bir yıllık olup ondan sonra yeni bir yiğitbaşı ataması yapılırdı.¹⁴⁸ Ayrıca gemiciler çavuşu, 25 akçe ulufesini hazineye bırakması karşılığında çavuşluk görevinden sonra yiğitbaşı olabilirdi.¹⁴⁹

2.2.4. Kapan İhtiyarları

Kapan ihtiyarları tüccarların ileri gelenleri olup gemi kiralamada sorumlu kişilerdendi. Muhtemelen gemileri, reisleri ve kaptanlarıyla beraber tanıyan bilen kişiler oldukları için onların yardımlarıyla yapılırdı.

Kapan-ı dakik ihtiyarları olarak geçen mesleğin ileri gelenleri gemi kiralama hususunda danışılan ve istişare edilen bir topluluktur. Bu topluluk dışında ileri gelen kaptanların seçimleri ve görüşleri dikkate alınırdı. Bakıldığında deniz nakliyatı hususunda görevli ve etkin ama gemiciler teşkilatından ayrı bir esnaf grubunu

¹⁴⁶ BOA, AE. SMST.III. 2557 (3 Ramazan 1171/12 Nisan 1758).

¹⁴⁷ BOA, AE. SAMD.III. 19072 (23 Safer 1127/28 Şubat 1715), Balçık İskelesinden İstanbul'a un ve arpa nakli yapacak Baba Mehmed bin Ahmed'in Ahi Çelebi mahkemesinde ücretinin yarısını peşin olarak alması.

¹⁴⁸ BOA, C. ML. 9171 (26 Zilkade 1178/17 Mayıs 1765).

¹⁴⁹ BOA, A. DVN. RSK. d. 50, s. 257 (11-12 Şaban 1170/1-2 Mayıs 1757).

oluşturmaktaydı. Özellikle devletin tarafından istenen taşımacılıkta, gemi kiralanacak bölgeye kapan ihtiyarlarından da uygun görülen bir kişi gönderilebilirdi.¹⁵⁰

Karadeniz’de bir iskeleden başka bir iskeleye yapılacak nakil işlemlerinde de İstanbul’dan gemi kiralanabilirdi. Örneğin Burgos ve Kavarna’dan Samsun’a yapılacak zahire naklinde gemileri İstanbul’dan kiralanmıştı. İstanbul gümrük emininin sadarete verdiği ilam da gemiciler kethüdası, yiğitbaşı ve kapan ihtiyarlarının marifetiyle gemilerin hazır olduğu bildirilmişti.¹⁵¹

Kayıtlarda isimleri geçen, Şileli Ahmed Reis’in kethüda seçilmesinde rol oynayan Unkapanı kaptanları (kapan-ı dakik ihtiyarları) şu şekilde sıralanmaktaydı: Yiğitbaşı Fındık-zâde Ahmed, Çavuş Mustafa yazıcı, Arab-zâde Hacı Ali, Unkapanı sâkini Hacı İsmail oğlu Hacı Halil, Çobanoğlu Hacı Mehmed, Tophaneli Hacı Mahmud, Tophaneli Hacı Bekir, Arabacı-zâde Hacı Mehmed, Hacı Ömer oğlu İsmail, Hacı Bâli-zâde Mehmed, Şileli-zâde İbrahim Çelebi, Hacı Süleyman-zâde Hacı Ahmed, Köscüoğlu Hacı Mehmed, Moralı Hacı Ahmed, Gözaçanoğlu Hacı Mehmed.¹⁵² Başka bir örnek, 1171/1747-58 yılında Taman, Yenikale, Özi ve Kılburun kalelerine mühimmat ve amele nakli için gemi kiralanmasında rol oynayan adı geçen kapan ihtiyarları şunlardı: Elhac Kasım-zâde Hacı Abdurrahman ve kardeşi Hacı Es-seyyid Ali, diğer kardeşi Es-seyyid Hacı Mehmed, Sipahi-zâde Hacı Mustafa¹⁵³, Es-seyyid Hacı Osman, Kettânî Hacı Mustafa, Bostanî Mehmed yazıcı.¹⁵⁴ Burada zahire satın almakla görevli kılınan yazıcılarında olması dikkat çekicidir. Bunun yanı sıra kardeşlerin bu seçkin grup içerisinde yer alması da dikkate değerdir.

¹⁵⁰ BOA, AE. SMHD.I. 2438.1 (25 Şevval 1157/1 Aralık 1744).

¹⁵¹ BOA, C. ML. 15474 (28 Safer 1143/12 Eylül 1730).

¹⁵² BOA, AE. SAMD III. 20190.2 (8 Zilhicce 1123/17 Ocak 1712).

¹⁵³ 1747-48 yılında İsakçı’dan zahire getiren gemiler kazaya uğradıktan sonra yerine gönderilen gemiciler arasında Sipahi-zâde Hacı Mustafa da vardı. Acil bir durum olduğundan geminin kaptanlığını da kendisi yapmış olmalıydı. Bkz. 3. Bölüm. Keza 20 Recep 1161/16 Temmuz 1748 tarihinde tersane ambarına teslim olunan zahirenin İsakçı’dan getirilmesinde, Tophaneli olduğu belirtilen Sipahi-zâde Hacı Mustafa’nın gemisine Küçük Abdi Reis kaptanlık yapmıştı. BOA, MAD 10351, s. 197 (9 Rebi’ül-evvel 1163/ 16 Şubat 1750).

¹⁵⁴ BOA, AE. SMST.III. 2557 (3 Ramazan 1171/12 Nisan 1758).

2.3. Kiralama Sözleşmesi / Navlun Ücreti

Deniz taşımacılığı kara yolu ile yapılan taşımacılığa nazaran daha çok rağbet gören bir ulaşım yoludur. Çünkü daha kısa sürede daha fazla emtiayı ulaştırma imkanına sahiptir. Bunun için de Osmanlı yöneticileri zaman zaman ihtiyaç olduğunda sivil gemi sahiplerinden nakliye yapmalarını talep etmiştir.

Tablo 1: 1700 ve 1750 arasındaki Karadeniz kıyılarından İstanbul'daki devlet kurumlarına yapılan taşımacılıkta uygulanan ücret tarifeleri¹⁵⁵

İskele Adı	Malzeme Cinsi	Navlun (Birim fiyatı/Akçe)		
		Kantar	Kile	Adet
Trabzon	Üstüğü	60		
Trabzon	Balık Yağı	50		
Sinop	Zift ve katran	40		
Kili	Kırık Top	40		
Samsun	Kırık top	30		
Kili	Yuvarlak	25		
İnebolu	Ham bakır	20		
Ereğli	Katran	15		
Açu	Hububat		13	
İğneada	Samakovcuk Madeni (Ham Demir,	12/12 sağ		

¹⁵⁵ Bu çalışmadaki bütün tablo ve grafikler Ek 5'teki verilerden oluşturulmuştur.

	Humbara, Yuvarlak)			
Kefe	Hububat		12	
İbrail	Hububat		10	
Kili	Hububat		8	
İsakçı	Hububat		8	
Karaağaç	Hububat		8	
Kavarna	Peksimed		7	
Köstence	Peksimed		7	
Burgos	Hububat		5	
Varna	Ham demir	5		
Alaplı	Hububat		4	
Sinop	Fıçı Tahtası (elvâh-ı fuçı)			2- 2,5

Bu tarifeler genellikle aynı olup malzemenin ağırlığına ya da mesafeye göre kimi zaman 1-5 akçe arasında değişiklik gösterebilirdi. Navlun ücretleri Hazine-i Âmire tarafından ödenirdi. Fakat devlet istediği zaman hazinenin bir uzantısı niteliğinde olan, İstanbul ve haricindeki çeşitli alt mukataaları bünyesinde barındıran İstanbul gümrüğü ve tevabiinden devlet kurumları için yapılan taşımacılık ücretleri de ödenebilirdi.¹⁵⁶

¹⁵⁶ İstanbul Gümrük Emni görevleri için bkz. Kocakaplan, **a.g.e.**, s. 93-100.

Devlet fazla olduğunu düşündüğü navlun ücretinden bazen fiyat düşebilirdi. Bu genellikle hububat nakliyatında görülmekteydi.¹⁵⁷ Fakat taşınan diğer malzemeler arasında da böyle bir fiyat indirme işleminin yapıldığı görülmekteydi.¹⁵⁸ Navlun ücretinden düşülen diğer mevzu ise gemi mürettebatının kendi besinleri için kullandığı hububattı.¹⁵⁹ Hububat naklinde kiralanan gemilerin başka yollara sapmadan geri gelmeleri için navlun ücretlerinin üçte biri ya da üçte ikisi peşin olarak, geri kalanı ise taşıma işlemi bittikten sonra ödenirdi.¹⁶⁰

2.4. Deniz Yolu ile Devlet Kurumlarına Malzeme Nakliyatı

Osmanlı İmparatorluğu'nun devlet kurumları, devletin güçlü, üstün ve bağımsız bir şekilde ayakta durabilmesini sağlayacak önemli üretim yerleriydi. Osmanlı ekonomisi toprak, emek, sermaye faktörüne ve devletin bunlar üzerindeki kontrolüne dayanmaktaydı.¹⁶¹ Üretim geleneksel organizasyon çerçevesinde yapılmaktaydı. El becerisi isteyen ve ustalık gerektiren işler çeşitli gruplar halinde ayrılıp üretim sahalarını oluşturmaktaydı. Sivil üretim grupları devletin sosyal ve iktisadî rollerini üstlenirken devlet kurumları, üretim sahaları, politik emellere hizmet eden sanayi yerleriydi. Bu kurumlar bünyesinde barındırdığı çeşitli üretici gruplar ile imâlatı oluşturmaktaydı.¹⁶² Bu kurumların daimî çalışan işçileri olduğu gibi gündelik ile çalışan ve kurum dışından gelen işçileri de vardı.¹⁶³ Diğer taraftan devlet kurumlarında imâlatın gerçekleşebilmesi için hammaddeye ihtiyaç vardı. Bu hammaddeleri devlet, ocaklık ya da satın alma yoluyla temin etmekteydi. Merkeze gönderilen bu malzemeler nihai üretimin husule gelmesi için gerekliydi. 1700 ve 1750 yılları arasındaki kuyûd-ı mühimmat adı verilen defter serisi içerisinde bulunan navlun

¹⁵⁷ BOA, **MAD** 2830, s. 210, 215, 219 (23- 24 Ramazan, 20 L. 1159/9-10 Ekim, 5 Kasım 1746).

¹⁵⁸ BOA, **MAD** 3934, s. 144 (25 S. 1132/7 Ocak 1720).

¹⁵⁹ BOA, **MAD** 2830, s. 221 (27 L. 1159/21 Mart 1746); Ümran Karadeniz, "a.g.m., s. 472.

¹⁶⁰ İsakçı ambarından İstanbul'a taşınan mîrî zahire için kiralanan gemi reisine 3'te 1 ücretinin ödenmesi: BOA, **AE. SMHD.** I. 14558 (16 Ca. 1160/26 Mayıs 1747); Kili iskelesinden yapılan mîrî arpa taşımacılığında gemicilere navlun ücretlerinin üçte ikisinin önceden verilmesi: BOA, **MAD** 3924, s. 331, 332 (8 Ş. 1131/26 Haziran 1719), s. 336 (13 Ş. 1131/1 Temmuz 1719).

¹⁶¹ Genç, **a.g.e.**, s. 83.

¹⁶² Detaylı bilgi için bkz. İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire**, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992, s. 66-79.

¹⁶³ Detaylı bilgi için bkz. Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, İstanbul 2011, s. 89-114.

kayıtlarında, Tersane-i Âmire, Cebehâne-i Âmire, Tophâne-Âmire, Darphâne-i Âmire ve Istabl-ı Âmire'ye gönderilen malzemeler arasında; demir, bakır, kurşun, top, yuvarlak, humbara, zift, katran, balık yağı, üstüğü, kendir, buğday, arpa, peksimet, un bulunmaktaydı. Bu kayıtlarda nadir olmakla beraber Mehterhâne-i Âmire'ye de malzeme getirildiği görülmektedir¹⁶⁴. Bu malzemeler Karadeniz'in güney, kuzey ve Rumeli kıyılarında bulunan belli başlı iskelelerinden tüccar gemileri ile taşınmaktaydı. Bu iskeleler doğudan batıya ve güneyden kuzeye şunlar idi: Açu, Trabzon, Sinop, İnebolu, Karaağaç (Cide), Alaplı, İğneada, Burgos, Varna, Köstence, İbrail, İsakçı, Kili, Akkirman, Kefe nadir olmakla birlikte Samsun, Giresun, Kavarna, Tulca (Tolçı).

Devlet deniz taşımacılığında ihtiyacı olduğunda tüccardan yararlanır, gemi yapımını teşvik ederdi. Hatta savaş zamanlarında tüccarların gemilerinden de faydalanırdı. Bu gibi olağanüstü durumlarda asker ve mühimmat naklini tüccar gemileriyle yapardı. 18. yüzyıl başlarında Edirne'ye gelen Rus Büyükelçisi P. A. Tolstoy da Osmanlıların ticaret gemilerini gerektiğinde istedikleri gibi askerî durumlarda kullandıklarını belirtmiştir.¹⁶⁵ Bu taşımacılık sırasında gemicilere müdahale olunmaması için hüccet verilir, ilgili yerlere fermanlar gönderilir ve malzeme kaçakçılığını önlemek için de gemilere mübaşir konulurdu.¹⁶⁶ Ayrıca gemilerin güvenli bir şekilde nakliyatını yapabilmesi için “pristoyka” denilen devlet tarafından atanan muhafız konulmaktaydı.¹⁶⁷ İlâveten vefat eden bir tüccarın gemisi

¹⁶⁴ Devlet tüccar gemilerini ihtiyaç dahilinde çeşitli meselelerde kiralayabilirdi. Örneğin; 1731 yılında İstanbul'a gelen Seyyid Ali Reis'in gemisi ile vefat eden Trabzon valisi Köprülüzâde Abdurrahman Paşa'nın muhallefâtında bulunan eşyalar taşınmıştır. Ve bu eşyalar Mehterhane-i Âmire'ye teslim edilmiştir: BOA, **MAD** 10323, s. 235-236 (6 Recep 1143/15 Ocak 1731).

¹⁶⁵ Pyotr Andreyeviç Tolstoy, **Tolstoy'un Gizli Raporlarında Osmanlı İmparatorluğu**, (çev. İbrahim Allahverdi), Yeditepe Yayınevi, Ankara 2016, s. 71.

¹⁶⁶ Temel Öztürk, “Savaş Zamanı Karadeniz'de Ticarî Gemiler (1700-1774)”, **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik II**, s. 871-880; Mehmet Yaşar Ertaş, **Sultanın Ordusu, 1715 Mora Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik**, Kronik Kitap, İstanbul 2018, s. 116; BOA, **AE. SMHD.I**. 1555 (27 Zilkade 1149/29 Mart 1737), Sefer için Varna, Köstence, Karaharman, Balçık ve Kavarna iskelelerinden İstanbul'a gönderilecek hububata engel olunmaması için iskele eminlerine ve mübâyaacılara yazılan telhis.

¹⁶⁷ Lütü Güçer, “XVI. ve XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu Ticaret Politikası”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Türk İktisat Tarihi Yıllığı**, sy. 1, 1987, s. 34.

yahut devlete borcu olan bir kaptanın gemisi de devlet tarafından satın alınır ya da satılırdı.¹⁶⁸

Bir kurumun ihtiyacı olan malzeme istenildiğinde ilgili vilayetin kadısına yahut ilgili eminliğe emir gitmekteydi.¹⁶⁹ Bu malzemenin tedariki ve sürecin takip edilmesi içindi. Nakliye mevzusunda ise gemiciler teşkilatına da emir gider gemilerin tedarik edilmesi istenirdi. Kiralanan gemiler ve sahipleri, deftere kayıt edilirdi. İstanbul'dan sipariş edilen malzemenin taşınması hususunda ilgili kadılıktan hüccet istenirdi.¹⁷⁰ Yeni yapılacak ortaklıklarda, gemi sahipleri, kaptanlar, hissedarlar arasında, kadı mahkemesine çıkmak gerekebilirdi.¹⁷¹ Taşınacak olan malzeme evvela mübaşir denilen sorumlu kişiler tarafından satın alınır sonra iskeleye taşınırdı. Bu mübaşirler taşımacılık yapılacak kurumların bir memuru olabildiği gibi malzemenin alındığı bölgeden bir emin ya da kethüda olabilmekteydi.¹⁷² Aynı zamanda bu kişiler İstanbul Gümrük Emni tarafından tayin edilebildiği gibi gemiciler kethüdası tarafından da atanabilirdi. Malzemenin bulunduğu yerden iskeleye taşınması için de bir miktar karayolu ücreti ödenirdi.

İstanbul'a gelen malzeme kurumların ilgili alanlarında bilir kişiler tarafından teslim alınır ve karşılığında temessük verilirdi.¹⁷³ Eğer İstanbul'dan sipariş üzere

¹⁶⁸ Aydın, **a.g.e.**, s. 131-137; BOA, **C. ML.** 18166, Karadeniz sahillerinde zahire mübaşiri olan maktul Genç Ali Ağa'nın, Kalas iskelesinde bulunan bir kıta sefinesinin, İsmail Geçidi kasabasında ikamet ettiği için İsmail iskelesine getirilip Unkapanı tüccarlarından Durşan-oğlu Ömer Ağa'ya, başka bir alıcı olan Osman Barutçu'ya ve adı geçen geminin kaptanı Ömer Reis'e 2750 kuruşa satılması üzerine (4 Cemaziye'l-evvel 1177/ 10 Kasım 1763).

¹⁶⁹ Örneğin; BOA, **C. AS.** 35886 (15 Cemaziye'l-âhir 1121/22 Ağustos 1709) Samakocuk maden eminine gelen bir hükümde İstanbul'da dökülecek yuvarlak ve humbara için ister satın alma yoluyla isterse ocaklık yoluyla olsun -bu görev maden emininin sorumluluğu altında olmalıdır- demir tedarik edip gönderilmesi istenmiştir.

¹⁷⁰ BOA, **MAD** 2485, s. 138 (17 Rebi'ül-âhir 1121/26 Haziran 1709) "...marifet-i şer' ile hüccet-i şer'iyye ettirdüp vermek te'adi eylemeyüp ve bir gün evvel Âsitâne-i Saadetime irsal ve getirüp Tersane-i Âmire'ne teslim ve temessük alup hazine-i âmirem defterine kayd ettirüp..." burada nakil işleminden sonra devam eden sürecin de sırayla nasıl ilerlediği anlaşılmaktadır.

¹⁷¹ Kerim İlker Bulunur, "16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Taşımacılığı, Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri", **International Journal of History Studies**, Nisan 2014, s. 92.

¹⁷² BOA, **MAD** 2854, s. 227 (18 Safer 1128/12 Şubat 1716); BOA, **MAD** 3453, s. 209 (29 C. 1122/25 Ağustos 1710): Trabzon'dan naklolunacak gümüşü satın alması için Gümüşhane Maden Emni'ne görev verilmişken, Varna'dan taşınacak ham demiri ise Demirciler Kethüdası satın almakla görevlendirilmişti.

¹⁷³ Ümrân Karadeniz, "17. ve 18. Yüzyıllarda Karadeniz'de Deniz Taşımacılığı", **Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Yıl:5, sy. 57, Kasım 2017, s. 469.

herhangi bir iskeleden birden fazla gemi ile taşımacılık yapıldıysa istenilen malzemenin bütünü teslim olunduğunda temessük verilmesi emredilirdi. Örneğin; Tersane'ye ya da Tophâne'ye gelen demir, top, yuvarlak gibi teçhizat ve mühimmat malzemelerini Topçubaşı alırdı ve çoğu zaman imâlat yapılacak atölyelere teslim olunurdu.¹⁷⁴ Tersane ambarına gelen hububatı ise Tersane Emmini alırdı. Keza Istabl-ı Âmire'ye gelen hububatı Mirahor teslim almakla görevliydi.¹⁷⁵

Askerî sınıfın tüketeceği malzeme ve devlete ait sevkiyat için gümrük vergisi alınmazdı.¹⁷⁶ Buna irsaliye ya da irsalat, devlet sevkiyatı denilirdi.¹⁷⁷ Dolayısıyla Karadeniz'den devlet kurumları için yapılan taşımacılıkta da bunu bildiren resmi mühürlü irsaliye belgesi verilirdi.¹⁷⁸

Gemi kiralama sürecinde İstanbul Gümrük Emmini işlem bittikten sonra Mevkufât'a ilam verirdi. Mevkufât Kalemi'nde navlun ücretleri hesaplanıp kaydedildikten sonra sadârete telhis gönderilirdi. Bunun üzerine sadâret makamından bir tezkire verilirdi. Bu tezkire navlun ücretinin ödenmesine dair bir belgeydi ve ücret bu tezkire çıktıktan sonra ödenirdi. Bu ücret yeri geldiğinde gümrük eminleri tarafından ve gümrük malından, yeri geldiğinde ise devlet hazinesinden ödenmekteydi. Akabinde Hazine-i Âmire tarafından yazılan tezkirede taşınan malzemenin cinsi, miktarı ve ödenen navlun ücreti belirtilir, ücretin ödendiği tescillenmiş olurdu.¹⁷⁹

Yapılan nakliye karşılığında kat edilen mesafeye ve taşınan malzemenin ağırlığına göre belirlenmiş tarifelerle gemi kaptanlarına belirli bir miktar ücret ödenirdi. Buna navlun, navl, navul denilirdi. İtalyanca nolo kelimesinden türeyen bu

¹⁷⁴ BOA, **MAD** 3146, s. 202 (20 Ramazan 1133/15 Temmuz 1721); **MAD** 10314, s. 123 (16 Safer 1136/15 Kasım 1723); **MAD** 6593, s. 224 (6 C. 1156/28 Temmuz 1743).

¹⁷⁵ Tersane ambarına taşınan buğday için bkz. BOA, **MAD** 10330, s. 159, 160, 161 (13 Rebi'ül-evvel 1146/24 Ağustos 1733), (19 Ra. 1146/30 Ağustos 1733), (22 Ra. 1146/2 Eylül 1733); Istabl-ı Âmire'ye taşınan arpa için bkz. BOA, **MAD** 3405, s. 123 (18 S. 1153/15 Mayıs 1740); s. 130,131, (27 S. 1153/24 Mayıs 1740), s. 158, (13 R. 1153/8 Temmuz 1740).

¹⁷⁶ Saim Çağrı Kocakaplan, **18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve İstanbul Gümrüğü**, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2017, s. 125-126.

¹⁷⁷ İnalcık, **a.g.e.**, s. 244.

¹⁷⁸ BOA, **MAD** 10347, s. 199 (11 C. 1161/9 Mayıs 1748); yeniçeri taşımacılığında Trabzon Ambar Emmini tarafından mühürlü irsaliye belgesi verilmiştir.

¹⁷⁹ Karadeniz, **a.g.m.**, s. 469.

kelimeyi Osmanlıların tevarüs ettiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu, Osmanlı öncesinde de gemicilerin kullandığı bir sözleşme türüydü.¹⁸⁰

Kayıtlarda bazı zamanlar gemilerin kalkış ve varış tarihi tespit edilememektedir. Fakat İstanbul'dan kiralanan ve yola çıkan gemiler için tezkire tarihi en erken yola çıkış tarihi olarak ele alınabilmektedir. Bazı kayıtlarda ise irsaliye tarihleri yazmaktadır. Bu mühürlü irsaliye belgesi devlet adına taşımacılık yapılması için verilen bir izin ve kanıt kâğıdı idi. Bu sebeple irsaliye tarihleri yola çıkış, bu kayıtların Mevkufât'a kaydedilen tarihi, en geç teslim tarihi olarak ele alınabilmektedir. Diğer usul ise teslim edilen malzemeye karşılık ilgili kişiden temessük verilmesidir. Keza temessükten sonra Mevkufât Kalemi'ne kaydedilir işlem neticesinde tezkire verilirdi. Böyle olduğu zaman teslim tarihini tespit edebilmek mümkün olmaktadır. Bu sürecin sonunda navlun ücretleri de Hazine-i Âmire ya da iskele gümrük eminleri tarafından ödenirdi.

2.4.1. Tersane-i Âmire

Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin merkez üssü olan Tersane-i Âmire, Osmanlı kaynaklarına göre Galata'dan Kağıthane Deresi'ne kadar uzanmaktaydı.¹⁸¹ 18. yüzyılın ilk yarısında navlun kayıtlarına göre bu kurumun ihtiyacı olan malzemeler deniz yolu ile de taşınmaktaydı. Kalafat malzemelerinden olan balık yağı, üstüğü, zift ve katranın yanı sıra fiçi tahtası ile hububatın taşındığı görülmektedir. Bununla birlikte en çok taşınan malzeme ise ham demirdir.

2.4.1.1 Balık Yağı ve Üstüğü

Trabzon'dan Tersane-i Âmire'ye tüccar sefineleri ile taşınan balık yağı ve üstüğü, donanma gemilerinin kalafatlanması için gerekli olan malzemelerdendi.

¹⁸⁰ Bulunur, a.g.m., s. 92-93; 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. 54-58.

¹⁸¹ İdris Bostan, "Tersane-i Âmire", **DİA**, c. XL, İstanbul 2011, s. 513-514.

Örneğin; bunun için 1122/1710 yılında Trabzon iskelesinden Tersane-i Âmire'ye beş farklı gemi seferi düzenlenmişti.¹⁸²

Bu yıl içerisinde toplam 83,1 kantar (4.690 kg) balık yağı, 453,59 kantar (25.604 kg) siyah üstüğü ve ham kendir taşınmıştı. Hamlacı Mehmed Ağa tarafından satın alınan ve Trabzonlu Hasan, Hacı Mehmed ve Hüseyin reislerin gemileriyle taşınan balık yağı için kantar başına 40 ile 50 akçe, siyah üstüğü için 60 akçe navlun ücreti belirlenmişti.

2.4.1.2. Zift ve Katran

Çam ve köknar ağaçlarından elde edilen katı haldeki amorf maddenin kaynatılarak siyah yapışkan bir madde haline gelmesiyle ortaya çıkan zift, suya karşı dayanıklı olması için gemilerin kalafatlanmasında kullanılmaktaydı.¹⁸³ Keza katran da çam ağaçlarından ve maden kömürlerinden üretilir ve gemileri kalafatlamak için kullanılırdı.¹⁸⁴ Bu malzemeler Tersane-i Âmire'ye, Nisan/Mayıs 1122/1710 tarihinde gerçekleştirilen altı sefer ile toplam 1457 kantar (82.233 kg) zift ve 1437 kantar (81.104 kg) katran Sinop iskelesinden¹⁸⁵, 1121/1709-1710 yılında 50 kantar (2822 kg) katran ise Ereğli iskelesinden taşınmıştı. 26 Haziran 1709'da Tersane'de bulunan yirmi kıta kalyon için İnebolu'dan sipariş edilen katran ise 300 kantar (16.932 kg) miktarında Tersane-i Âmire'ye teslim olunmuştur.¹⁸⁶

¹⁸² BOA, **MAD** 3453, s. 171, 181, 182, 199 (17 R. 1122/15 Haziran 1710), (10 Ca. 1122/7 Temmuz 1710), (11 Ca. 1122/8 Temmuz 1710), (14 C. 1122/10 Ağustos 1710).

¹⁸³ Lütfi Gürçay, **Gemici Dili**, İstanbul 1962, s. 418.

¹⁸⁴ Gürçay, **a.g.e.**, s. 239.

¹⁸⁵ Birim fiyatına 40 akçe ödenen zift ve katran için gemicilere toplamda 115,760 akçe ödenmiştir. BOA, **MAD** 3453, s. 145, 155, 160, 202, 205 (13 Ra. 1122/12 Mayıs 1710), (26-27 Ra. 1122/25-26 Mayıs 1710), (5 R. 1122/3 Haziran 1710), (18 C. 1122/14 Ağustos 1710), (28 C. 1122/24 Ağustos 1710).

¹⁸⁶ İnebolu'dan taşınan katranın kantarına 30 sağ akçe, Ereğli iskelesinden taşınan katranın kantarına ise 15 sağ akçe ödenmiştir. Buna göre Mahmud Reis'e 9000 akçe, İbrahim Reis'e 750 akçe ödenmiştir. Mahmud Reis'in gemisiyle taşınan katran, Tersane Eminî Hasan Ağa tarafından kurşunlu mahzenine teslim edilmiş, mühürlü mahzen tezkiresi verilmiş ve baş muhasebeye kaydedilmiştir. BOA, **MAD** 2485, s.138 (18 R. 1122/16 Haziran 1710); **MAD** 3453, s. 159 (4 R. 1122/2 Haziran 1710).

2.4.1.3. Fıçı Tahtası

Kalyonlarda çeşitli mühimmat ve malzemenin taşınması için fıçılar kullanılmaktaydı.¹⁸⁷ Fıçıların imâl edilmesi için de ahşap malzemeye yani fıçı tahtasına ihtiyaç vardı.¹⁸⁸

Donanma gemilerinin bir kısmı Tersane dışındaki taşra tezgahlarında inşa edilirdi.¹⁸⁹ Sinop'a gemi inşa faaliyeti için görevli olarak giden Mehmed Efendi, oradan Tersane-i Âmire'ye nakledilecek malzemelerin satın alımıyla da görevlendirilmişti. Yirmi kıta kalyon için Tersane'de bulunması emredilen fıçı tahtalarının, 17 Rebi'ülâhir 1121/26 Haziran 1709 tarihinde Sinop'tan gönderilmesi istenmişti. Kalyon Nâzırı Mehmed Efendi, 50.000 adet fıçı tahtasının her yüz tanesini üçer kuruştan satın almıştı. Taşıma ücretleri olan navlunları ise; Mehmed Reis'e 5500 adet fıçı tahtaları için 137 kuruş, Osman Reis'e taşıdığı 7000 adet tahta için 154 kuruş¹⁹⁰, İbrahim Reis'in¹⁹¹ taşıdığı 7500 adede 156 kuruş, 12600 adet tahta için Uzun Yorgi Reis'e 200 kuruş,¹⁹² 8000 adet tahta taşıyan Hüseyin Reis'e ise 133 kuruş¹⁹³ olarak ödenmişti. 840 adet fıçı tahtası taşıyan Kıryako Reis'e de 14 kuruş¹⁹⁴ ödenmişti. Bu hususta ikinci kez gemisi kiralanan Hüseyin Reis'e 8000 adet tahta için 33 kuruş ödenmişti.¹⁹⁵

2.4.1.4. Diğer Malzemeler

Tersane-i Âmire'ye 1114/1702-1703 yılında Tolçı (Tulça) iskelesinden mîrî kalyonlar için kundak nakli yapılmıştı. Bunun için dokuz gemi kiralanmıştı.¹⁹⁶ Yine Tersane-i Âmire'ye 1121/1709-1710 yılında Ünye'den 3000 kantar kendir

¹⁸⁷ Gemici Dili, İstanbul 1988, s. 136.

¹⁸⁸ Aydın, **a.g.e.**, s.244, 250.

¹⁸⁹ Aydın, **a.g.e.**, s. 83-85; Enes Depe, **18. yy.'da Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşa Organizasyonu**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2017; İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Ayân ve Denizcilik", **Karadeniz Araştırmaları**, sy. 37, İstanbul 2013, s. 24.

¹⁹⁰ BOA, **MAD** 2485, s. 139 (13 Şevval 1121/ 16 Aralık 1709). Her iki kayıta da navlun ücretleri kuruş olarak yazılmıştır. Akçe olarak hesaplandığında ortalama her bir tahta için 2-3 akçe arasında bir ücret ortaya çıkmaktadır. Diğer kayıtların navlunları ise her bir tahta adedi 2- 2,5 akçeden hesaplanmıştır.

¹⁹¹ BOA, **MAD** 3453, s. 139 (29 S. 1122/29 Nisan 1710).

¹⁹² BOA, **MAD** 3453, s. 141 (3 Ra. 1122/2 Mayıs 1710).

¹⁹³ BOA, **MAD** 3453, s.152 (25 Ra. 1122/24 Mayıs 1710).

¹⁹⁴ BOA, **MAD** 3453, s. 201 (18 C. 1122/4 Ağustos 1710).

¹⁹⁵ BOA, **MAD** 3453, s. 202 (21 C. 1122/17 Ağustos 1710).

¹⁹⁶ BOA, **MAD** 4709, s. 261 (5 Zilhicce 1114/22 Nisan 1703).

taşınmıştı.¹⁹⁷ 1122/1710-1711 yılında ise Trabzon iskelesinden üstüğü ve balık yağıyla birlikte ham kendir taşınmıştı.¹⁹⁸

2.4.1.5. Hububat Nakliyatı

Hububat naklinde gemi kiralama mevzusu kendi içerisinde çeşitlilik göstermekteydi. Kili, İsakçı, Burgos, Varna gibi Karadeniz'in Rumeli kıyılarında olan Alçaklar iskelelerinden İstanbul'a taşınacak olan hububat için gerekli olan gemiler genellikle İstanbul'dan kiralanıyordu. Bunun sebebi Karadeniz'in Rumeli kıyılarında yeteri kadar gemi bulunmaması olabilirdi.¹⁹⁹ Bu iskelelerde yeteri miktarda gemi bulunmamasının sebebi ise kıyıların gemiler için iyi bir sığınak olmaması olabilirdi. İstanbul'dan kiralanmış gemiler malzemeyi alacağı iskeleye gider ve tekrar İstanbul'a dönerdi.²⁰⁰

İstanbul'un iâşesi söz konusu olduğunda zahire ticaretinde kapan tüccarları önemli rol oynamaktaydı.²⁰¹ Fakat burada devlet tarafından istenen malzeme devlete bağlı çalışan memurlar tarafından önemle tertip olunduğu gibi içerisinde gemici esnafının da bulunduğu yarı özel konumda olan kapan tüccarları da önemli rol oynamaktaydı. Keza İstanbul Gümrük Emni ve gemiciler esnafı üyeleri başlıca sorumlu kimselerdi.

Devlet kurumlarının ihtiyacı olan hububat, İstanbul'a zahire nakliyatında önemli roller üstlenen Unkapanı tüccarlarından satın alınır ya da şahıslara ait özel gemiler kiralanıp bu kurumlara nakliyat gerçekleştirilirdi. Bu gemiler İstanbul'da kiralanabildiği gibi Karadeniz'in pek çok yerinden kiralanıp İstanbul'a nakliyatı gerçekleştirebilirdi.

¹⁹⁷ BOA, **MAD** 2485, s. 134 (16 Şaban 1121/21 Ekim 1709).

¹⁹⁸ BOA, **MAD** 3453, s. 171 (17 Ra. 1122/15 Haziran 1710).

¹⁹⁹ Ertaş, **a.g.e.**, s. 113-114.

²⁰⁰ Meremmetçi Hacı Osman'ın gemisi İstanbul'dan kiralanmış olup Tersane'ye arpa nakli yapmak için Burgos'a gitmiştir (BOA, **MAD** 2830, s. 209 (20 Ş. 1159/7 Eylül 1746)).

²⁰¹ Fadimana Fidan, "18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul'un İâşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)", **VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu Bildirileri (29 Nisan-1 Mayıs 2015)**, Ordu 2015, s. 85-90.

2.4.1.5.1. Arpa

Hububat temininin İstanbul için ne kadar önemli olduğundan bahsedilmişti. Kapan tüccarları ve gemici esnafı en çok hububat naklinde ön plana çıkmışlardı. Gemiciler esnafının görevi taşımacılık yapacak gemileri hazır etmektir. 1719 yılında İstanbul'da gemiciler kethüdası ve yiğitbaşı tarafından kiralanmış 13 gemi, Kili iskelesinden İstanbul'a 100.000 kile arpa taşımacılığı yapmıştı.²⁰² Aynı yıl yapılan iki sefer ile 13.293 kile İsakçı'dan, iki sefer ile de 4152 kile Alaplı iskelesinden olmak üzere İstanbul'a arpa nakli gerçekleşmişti. Her bir kile için sekiz akçe navlun ücreti ödenmişti. Ücretlerin üçte biri taşıma işlemi bittikten sonra verilmişti.²⁰³

Tüccar sefineleri avârız, ocaklık, öşür gibi vergi hükmünde verilen hububatı da taşıyabilirdi. Buna bir örnek olarak 1701/1702 yılında Nogay Tatarlarının öşür olarak ödediği arpanın, tüccar sefineleriyle taşınması verilebilir. Ambar-ı Âmire'ye teslim olunan 8408 kile arpa için birim ağırlığına dört akçe navlun ücreti ödenmişti. Hububat temininde her bölgede malzemeyi satın almak ve nakletmekle görevli sorumlu kişiler olmaktadır. Bu örnekte de Nogay taifesinden sorumlu olan Dergâh-ı âli Kapıcıbaşı El-hâc Ahmed Ağa mevcut arpayı İsmail iskelesinden göndermekle sorumluydu.²⁰⁴

Nakliyatın ne kadar süre içerisinde gerçekleştiği bilgisi her belgede yer almasa da bazı kayıtlardaki verilerden buna dair bir tahminde bulunabilmek mümkündür. Örneğin; 1719 yılında Gönyeli Eyüp Reis'in gemisiyle İstabl-ı Âmire ambarına arpa taşınmıştır. İsakçı Kadısı Mevlâna Mehmed'in izin belgesi mahiyetinde olan arzuhal tarihi, 17 Şevval 1131/2 Eylül 1719, taşımacılığın en erken başlangıç tarihi olarak ele alınabilir. Temessük tarihi yani teslim tarihi ise 13 Muharrem 1132/ 26 Kasım 1719'dur. Böylelikle Vidin iskelesinde mevcut olan arpa, İsakçı iskelesinden yapılan taşımacılık ile 2 ay 24 gün sonra İstabl-ı Âmire'ye teslim

²⁰² BOA, MAD 3924, s. 331, 332, 336,341 (21 Ş. 1131/9 Temmuz 1719), s. 360 (17 N.1131/3 Ağustos 1719).

²⁰³ BOA, MAD 3924, s. 369 (27 L. 1131/23 Ağustos 1719), s. 401, (15 Z. 1131/29 Ekim 1719); MAD 3934, s. 130 (30 Muharrem 1132/ 13 Aralık 1719).

²⁰⁴ BOA, MAD 4709, s. 179 (1 Ca. 1114/ 23 Ekim 1702).

edilmiştir. 13 Aralık 1719'da tezkiresi verilerek taşıma süreci sona ermiştir.²⁰⁵ Rûz-ı Hızır ve Rûz-ı Kasım ayları arasında seyrüseferin en iyi mevsimi olsa dahi kışın da devlet ihtiyacı olan malzemeyi talep etmekte ve getirtmekteydi. Uygun mevsimde sefer daha kısa sürede gerçekleşirken kışın denizin akıntı ve rüzgâr koşulları sebebiyle bu süre ayları bulabilmekteydi. Keza benzer bir örnekte Vidin iskelesinden getirilen arpa, İsakçı iskelesinden 2 ay içerisinde Istabl-ı Âmire'ye teslim edilmiştir.²⁰⁶ Bu hususta başka bir örnek yine İsakçı iskelesinden gönderilen arpa nakliyesinde görülmektedir. İrsaliye tarihi 17 Ekim 1719 olarak kaydedilen geminin sahibi bu tarihte yola çıkmış olmalıdır. 20 Aralık 1719'da arpa, Ambar-ı Âmire'ye teslim edilmiştir. Böylelikle 2 ayda gemi seferini tamamlamıştır. Bu örneklerle bakarak bu tarihlerde Karadeniz'in Rumeli kıyılarından İstanbul'a gelmek yaklaşık 2 ay sürmektedir denilebilir. 19. yüzyıl seyyahı Ernst Christoph'un anlattığına göre Tuna kıyısı olan Sulina'dan 20 Ekim tarihinde yola çıkan, fırtına ve akıntılar sebebiyle Kırım Yarımadası'na yakın bir yere sürüklenen iki direkli bir gemi, 2 ay 4 gün sonra İstanbul'a varmıştır.²⁰⁷ Bu durumda yukarıda bahsi geçen tüccarlar bu tarihlerde akıntıyla Karadeniz'in kuzeydoğusuna sürükleniyorlardı. Yahut bilinçli bir şekilde rotalarını kuzeydoğudan güneye doğru çiziyorlardı denilebilir.

İstanbul'dan kiralan gemilerin ise İstanbul Gümrük Emni'nin ilam vermesiyle 2-3 gün içerisinde tezkireleri hazırlanır ve İstanbul'dan malzeme alınacak iskeleye varmak için yola çıkarlardı. Bu kayıtlarda teslim tarihi çoğu zaman zikredilmemektedir. 11 Ocak 1740 tarihinde tezkiresi verilen 4 geminin Burgos'tan arpa taşımak üzere İstanbul'dan yola çıktığı görülmektedir.²⁰⁸

1740 yılı nisan ayında 9300 kile²⁰⁹, mayıs ayında 6000 kile²¹⁰, haziran ayında 5200 kile²¹¹ arpa, Burgos'tan Istabl-ı Âmire'ye teslim edilmiştir. 1746 ve 1747

²⁰⁵ BOA, MAD 3934, s. 130 (30 Muharrem 1132/13 Aralık 1719).

²⁰⁶ BOA, MAD 3934, s. 146 (25 S. 1132/7 Ocak 1720).

²⁰⁷ Ernst Christoph Döbel, *Saksonya'dan İskenderiye'ye Bir Faytoncunun Serüvenleri*, Yedi İklim Tarih, İstanbul 2015 s. 104-110.

²⁰⁸ BOA, MAD 10341, s. 170 (11 L. 1152/11 Ocak 1740).

²⁰⁹ BOA, MAD 3405, s. 123 (18 S. 1153/15 Mayıs 1740), s. 131 (27 S. 1153/24 Mayıs 1740).

²¹⁰ BOA, MAD 3405, s. 130 (27 S. 1153/24 Mayıs 1740).

²¹¹ BOA, MAD 3405, s. 158 (13 Ra. 1153/8 Haziran 1740).

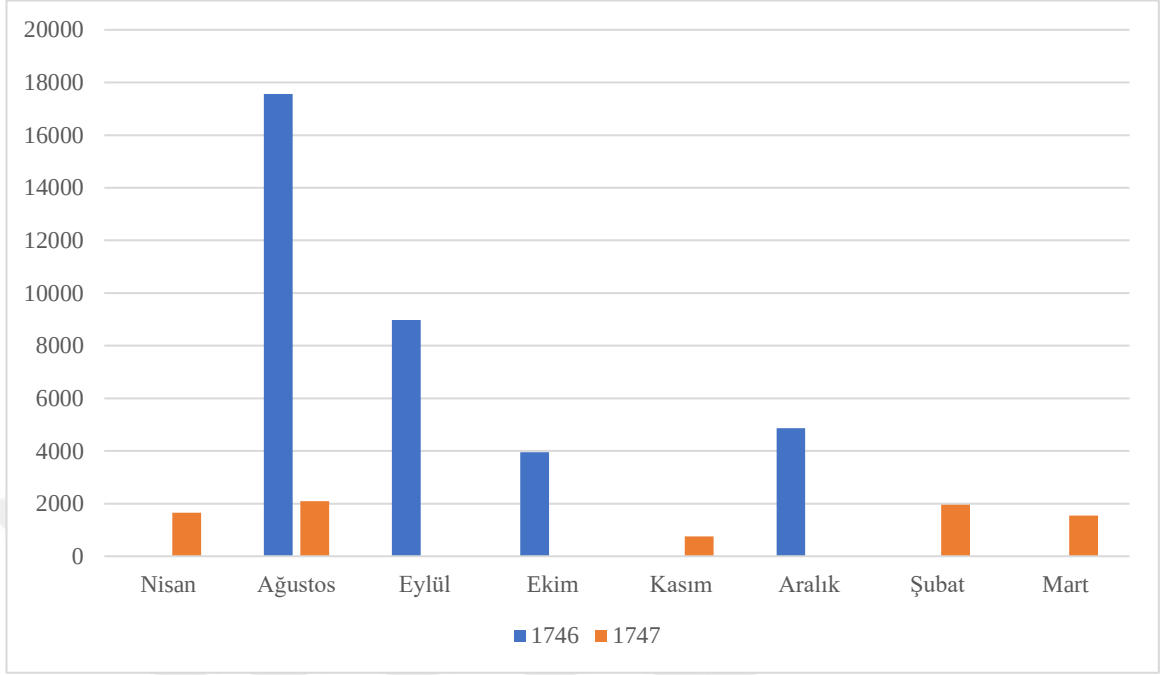
yıllarında Tersane-i Âmire'ye yapılan arpa teslimi aşağıdaki grafikte görüldüğü gibidir. Kış aylarında teslimi yapılan malzemenin yukarıda verildiği örnek üzere yaklaşık 2 ay önce yola çıktığı tahmin edilebilir. 1748 yılında ise İsakçı'dan Tersane-i Âmire'ye yüksek miktarda mayıs, haziran ve temmuz aylarında arpa teslimi yapıldığı görülmüştür. Bu aylar taşımacılık için daha elverişli olmaktaydı. Tuna deltasından ve hinterlandından temin edilen zahire çoğunlukla İsakçı, İbrail ve Tolçı iskelelerinden taşınmaktaydı.²¹²

Tuna Nehri ve Karadeniz'in Rumeli kıyılarında en iyi taşımacılık zamanı ilkbahar ve sonbahar aylarında olmaktadır. Denizin doğu ve batı ucunda yani Tuna Nehri ve Faş Nehri'nin denize dökülen ucunda saat yönünün tersine bir akıntı vardır. Kerempe Burnu (Kastamonu) ile Kırım'da Sariç Burnu arası Karadeniz'in tam orta kısmı olarak tespit edilmiş ve denizcilerin çok dikkatli olması gereken bir yer olduğu ifade edilmektedir. Her an bir rüzgâr ya da akıntı gemiyi alt üst edebilir ya da rotasını değiştirebilirdi. Bu gemiciler için oldukça güç bir durumdu.²¹³

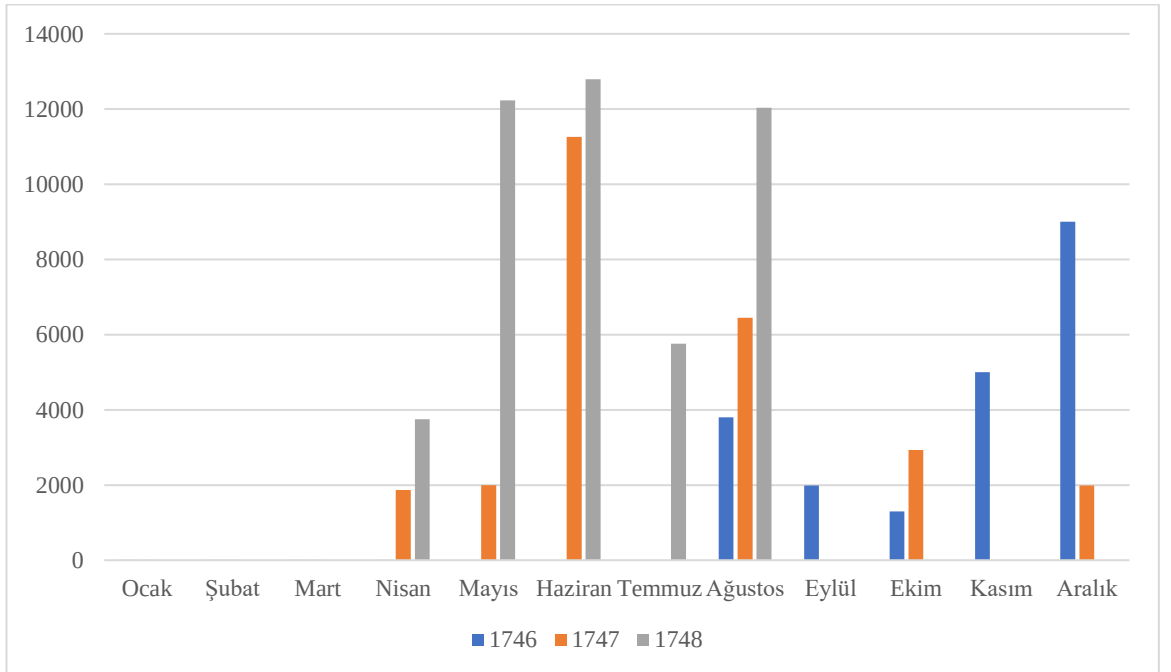
Grafik 1: 1746 ve 1747 yıllarında Burgos iskelesinden devlet kurumlarına yapılan arpa nakli (kile)

²¹² Tuna ve art bölgesi imparatorluk ordusunun iâşe ve ikmalinde önemli rol oynuyordu. Güçer, Tuna'da imparatorluğun oldukça kuvvetli bir ticaret filosunun varlığından söz etmiştir. Bkz. Lütfi Güçer, a.g.m., s. 32-34.

²¹³ Charles King, **Karadeniz**, çev. Zülal Kılıç, İstanbul 2015, s. 38-39; Sefer zamanlarında ordunun lojistik ve ikmalinde deniz taşımacılığı önemliydi. Fakat deniz koşulları çeşitli problem oluşturabilmekteydi. Örneğin, Prut Seferi sırasında Karadeniz ve Tuna Nehri kıyılarında gemilere yüklenen erzak doğrudan ana ikmal merkezi olan İsakçı'ya taşınmıştı. Fakat Burgaz ve Varna gibi Batı Karadeniz iskelelerinden yiyecek getiren gemiler Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü Sünne ve Hızırilyas Boğazı darlığı ve boğazdaki gemi kalıntılarının fazla olması sebebiyle sıkıntılar çıkmış bölgenin bilinen fırtınalarına yakalanarak batmıştı. Bkz. Hakan Yıldız, **Haydi Osmanlı Seferi! Prut Seferinde Organizasyon ve Lojistik**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2006, s. 188.



Grafik 2: 1746, 1747 ve 1748 yıllarında İsakçı iskelesinden devlet kurumlarına yapılan arpa nakli (kile)



2.4.1.5.2. Buğday

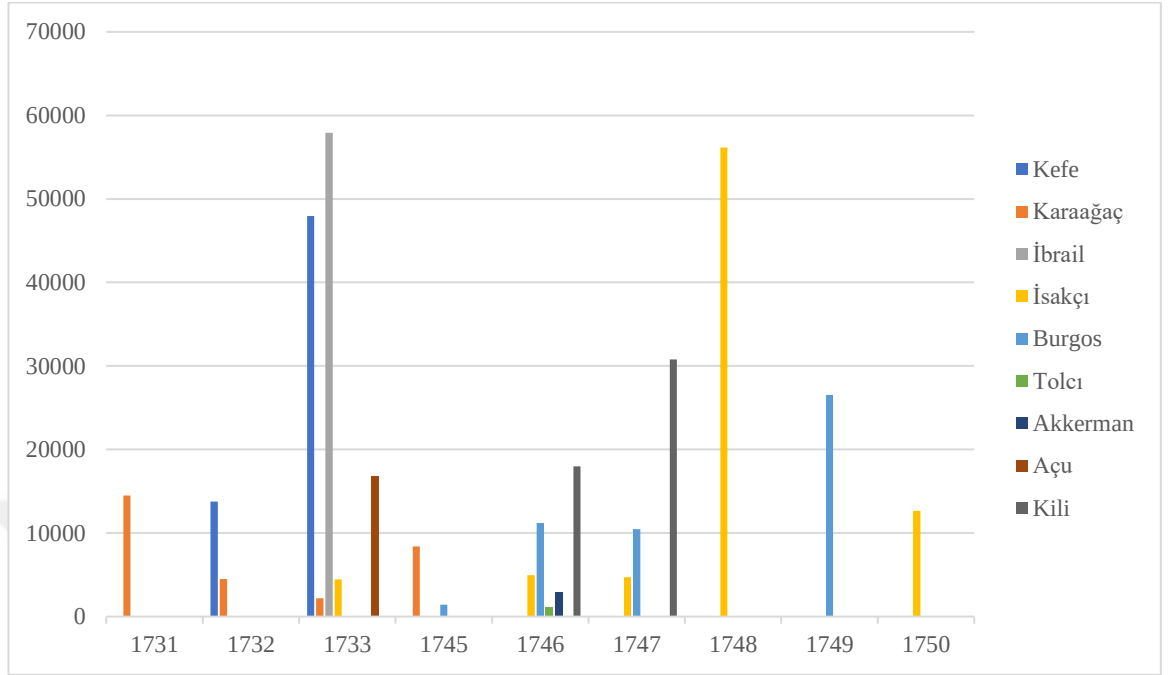
Tersane ambarı ve İstabl-ı Âmire için 1733 yılında İbrail iskelesinden daha fazla buğday taşınırken 1748 yılında 50.000 kileden (yaklaşık 1.282.950 ton) fazla buğday sadece İsakçı'dan taşınmıştır. 1733, 1745 ve 1746 yıllarında buğday birden fazla iskeleden taşınırken 1747 yılından sonra sadece birer iskelelerden taşımacılık yapılmıştır. Devlet kurumlarının ihtiyaçlarının karşılanması için yapılan taşımacılıkta 1733'te Kefe ve İbrail iskeleleri önemli rol oynarken takip eden yıllarda İsakçı, Burgos ve Kili iskeleleri ön plana çıkmıştır. 1736-39 yıllarında Rusya, akabinde İran ile süren mücadele bu hususta etkin olmuştur. Bu sebeple kurumlara yapılan hububat taşımacılığında 1740'lı yıllardan sonra artış olduğu görülmektedir.

Devlet özellikle sefer zamanlarında nakliyat için fazla sayıda gemiye ihtiyaç duyardı. 17. yüzyılda İstanbul ile en çok seyrüseferin yapıldığı limanlar Karadeniz'de Tuna eyaletlerine girişi sağlayan Ahyolu, İbrail, Akkırman iskeleleri, Tuna kıyılarında ise İsakçı, Niğbolu, Vidin ve Belgrad olup orduya destek sağlayan önemli üslerdi. Rus seferlerinde Ereğli, İnebolu, Sinop, Giresun, Trabzon ve Rize iskelelerinden eyalet askerlerinin Kırım'a nakliyatı yapılırdı.²¹⁴

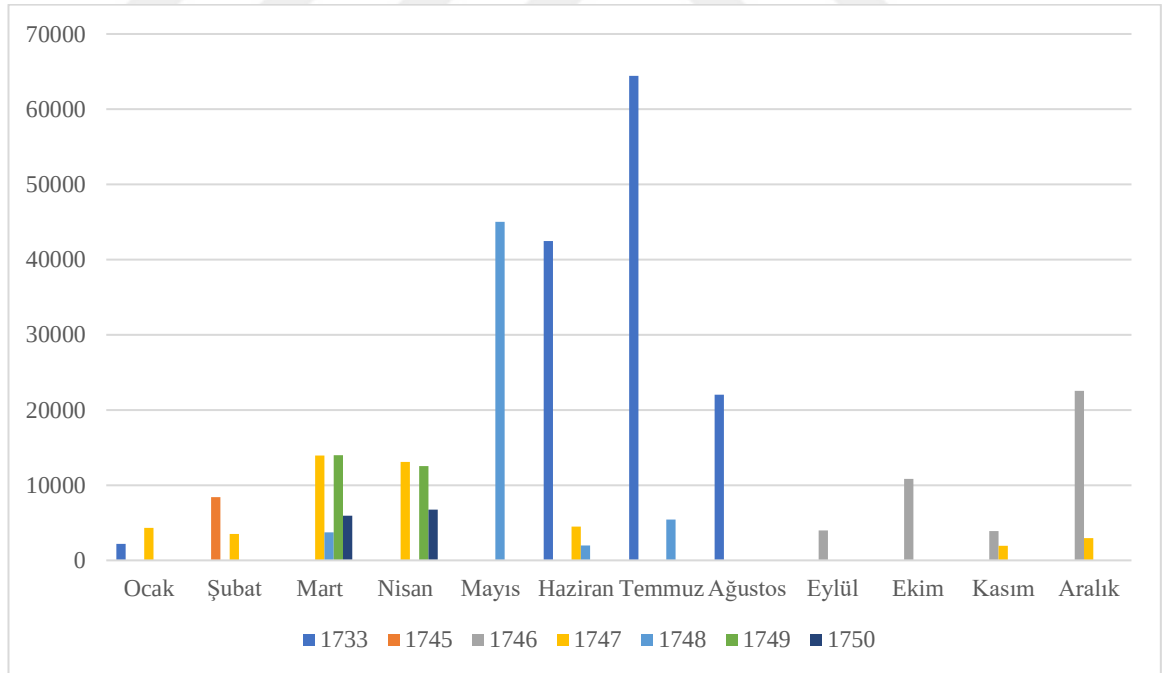
Gemilerin özellikle yaz aylarında daha çok yük taşıdığı görülmektedir. Fazla yük taşınan bu aylarda buğday ve arpanın aynı seferde taşındığı da görülmüştür.

Grafik 3: 18. yüzyılın ilk yarısında devlet kurumlarına yapılan buğday nakli (kile)

²¹⁴ Yıldız, a.g.e., s. 81.



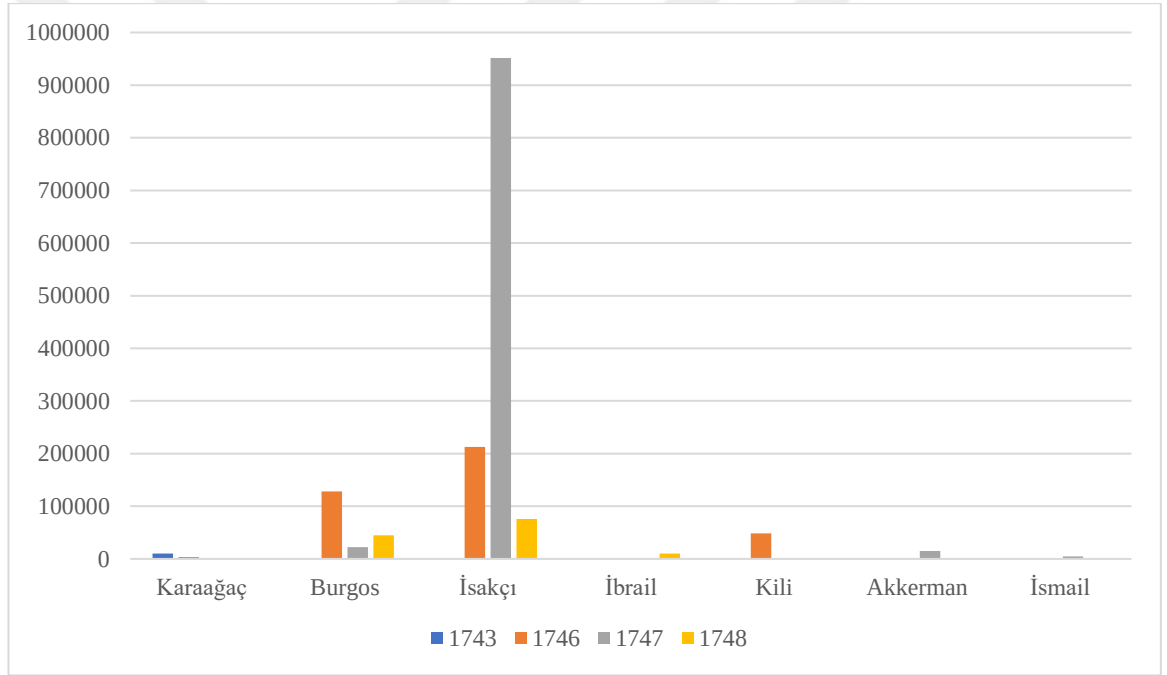
Grafik 4: 18. yüzyılın ilk yarısında devlet kurumlarına yapılan buğday naklinin aylara göre dağılımı



Navl-ı sefâin kayıtlarında buğday, arpa, un gibi hububatın ayrı ayrı taşındığı ve kayıt altına alındığı gibi hepsinin bir arada zahire adı altında taşındığı da görülmüştür. 1732 yılında Karaağaç'tan 6000 kile, 1734 yılında ise 60.000 kile zahire

taşınmıştır.²¹⁵ Grafiğe bakılacak olursa 1746-1747 yıllarında tüccarların gerçekleştirdiği taşımacılığın arttığı ve en fazla zahirenin İsakçı iskelesinden yapıldığı görülür. 1743-1746 yıllarında İran'la yapılan savaş, hububat ihtiyacını artırmış olmalıdır. Taşımacılığın yoğunlukla İsakçı iskelesinden yapılmasının nedeni, Tersane ambarlarına taşınan zahirenin adı geçen iskelede depolanmasıydı. Eflak ve Boğdan'dan gönderilen zahire de İbrail'den İsakçı'ya oradan da İstanbul'a gönderilmekteydi.²¹⁶ İsakçı, Tuna iskeleleri arasında en büyük ambarlara sahipti.²¹⁷

Grafik 5: 18. yüzyılın ilk yarısında çeşitli iskelelerden devlet kurumlarına yapılan zahire nakli (kile)



2.4.1.5.3. Un

Tersane ambarına yoğunlukla 1747 yılında olmak üzere 1740, 1746 ve 1750 yıllarında da un taşınmıştır. Burgos iskelesinden 1739-40 yılında²¹⁸ 13.000 kile, 1746

²¹⁵ BOA, MAD 10324, s. 298 (29 Za. 1144/24 Mayıs 1732); MAD 10331, s. 209 (24 C. 1147/221 Kasım 1734).

²¹⁶ Fadimana Fidan, **18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İâşesinde Tuna İskelelerinin Rolü (1711-1768)**, (Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi), Kars 2014, s. 73.

²¹⁷ Fidan, a.g.t., s. 76.

²¹⁸ BOA, MAD 10341, s. 165, 166 (6 L. 1152/ 6 Ocak 1740).

yılında²¹⁹ 1853 kile un nakli yapılmıştır. Aynı yıl İsakçı²²⁰ iskelesinden 5621 kile, 1747 yılında²²¹ ise 25.717 kile un taşınmıştır. 1750 yılında ise 1148 kile un yine İsakçı iskelesinden taşınmıştır.²²²

Tersane ambarlarına getirilen hububat sefere çıkacak donanma efradına peksimet pişirmek için gerekliydi. Ayrıca devlet, Tersane ambarlarına naklettiği hububatı stoklayıp kış mevsiminde ve İstanbul'a zahire naklinin yapılmadığı dönemlerde esnafa satardı. Karadeniz'den temin edilerek stoklanan hububatın çürümemesi için bir yıl içerisinde elden çıkarılması bir zorunluluktur. Bunun dışında ordu sefere çıkacağı zaman buradan hububat sevk edilirdi. Ayrıca Tersane zindanında bulunan suçlulara, esirlere ekmek yapılması için Tersane fırınlarına buradan zahire verildiği görülmektedir.²²³

2.4.1.6. Peksimet

Peksimetin pişirme tekniğinden dolayı uzun süre bozulmadan saklanılabilir olması, eski zamanlardan beri bu yiyeceğe olan ilginin sebebiydi. İhtiyaç duyulduğunda muhafaza edildiği yerden alınıp sıvı besin ile birlikte tüketilebilirdi.²²⁴

Osmanlı döneminde donanma gemilerindeki personel için İstanbul'da pişirilen peksimet dışında, farklı yerlerde pişirilen peksimetlerin de İstanbul'a gönderildiği oluyordu. 18. yüzyılın ilk yarısına ait navlun kayıtlarına göre altı farklı gemi seferiyle İstanbul'a peksimet gönderilmiştir. 1747 yılında Burgos²²⁵ ve

²¹⁹ BOA, **MAD** 2830, s. 210 (23 Ş. 1159/ 10 Eylül 1746), s. 232 (29 Za. 1159/13 Aralık 1746).

²²⁰ BOA, **MAD** 2830, s. 234, 235 (4 Z. 1159/18 Aralık 1746); **MAD** 2829, s. 167 (17 Ra. 1160/29 Mart 1747).

²²¹ BOA, **MAD** 2829, s. 178 (11 R. 1160/22 Nisan 1747), s. 182 (19 R. 1160/30 Nisan 1747), s. 193 (13 Ca. 1160/23 Mayıs 1747), s. 207 (28 C.1160/7 Temmuz 1747), s. 268 (29 Z. 1160/1 Ocak 1748); **MAD** 10349, s. 198 (16 Ca. 1162/4 Mayıs 1749).

²²² BOA, **MAD** 10351, s. 217 (5 Ca. 1163/12 Nisan 1750).

²²³ Salih Aynural, **İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2002, s. 77-80.

²²⁴ Yusuf Alperen Aydın, **Müteşebbis ve Devlet, 18. Yüzyılda Peksimetçibaşı Nureddin Ağa'nın Yükselişi**, İstanbul 2016, s. 10.

²²⁵ BOA, **MAD** 2829, s. 192 (13 S. 1160/24 Şubat 1747).

Varna'dan²²⁶ 1748 yılında ise Kavarna ve Köstence'den²²⁷ toplamda 13.344 kile peksimet taşınmıştır.

2.4.1.7. Ham Demir

Savaş aletleri ve gemi donanımı imalinde gerekli bir hammadde olan demir, en fazla nakliyesi yapılan malzemeydi. Bu sebepten hem Tersane hem de Tophâne'nin ihtiyacı olan demiri taşımak için devlet tüccar gemilerini kiralamıştı. Özellikle savaş aletleri üreten atölyelere bu malzemenin teslimatı yapılmaktaydı. Demir temini hususunda iki önemli maden merkezi vardı. Birisi Bulgaristan'da bulunan Samakov diğeri ise Samakovcuk'tur.²²⁸ Samakov'dan gelen demir Tekirdağ iskelesinden,²²⁹ Samakovcuk'tan gelen ise İğneada iskelesinden taşınmaktaydı. İğneada'dan 1700 ve 1750 arasında İstanbul'daki devlet kurumlarına yoğun şekilde demir taşımacılığı yapılmıştır. Örnek olarak 15 Ekim 1724 tarihinde Trabzon iskelesinden Tiflis ve Revan'a gönderilmek üzere Tersane-i Âmire'nin atölyelerinde humbara ve yuvarlak taneleri imâli için gerekli olan demirin tedarikinin Samakovcuk'tan yapılması üzerine emir çıkmıştır. Bu hususta Samakovcuk Kadısı ve Maden Emîni'ne emir gönderilmiştir.²³⁰ Kara yoluna nispetle daha ucuz olması deniz yolunu çekici kılmaktaydı.

2.4.2. Tophâne-i Âmire

17. yüzyılın ikinci yarısında Karadeniz bölgesinden deniz yolu taşımacılığının en çok Tophâne-i Âmire'ye yapıldığı görülmektedir. Çeşitli iskelelerden- Sinop, Trabzon, Kili, Akkirman, Varna, İsmail, İsakçı, İğneada-yuvarlak, top, kırık top, ham bakır, ham demir, kurşun ve humbara taşınmıştır. Demir özellikle ve çoğunlukla Samakovcuk madenlerinden temin edilmekteydi. Navlun kayıtlarına göre 1700 ve 1750 arasında yapılan 66 seferde Tophâne-i Âmire'ye bahsi geçen malzemeler taşınmıştır.

²²⁶ BOA, **MAD** 2829, s. 200, 224 (9 C. 1160/18 Haziran 1747), (16 Ş. 1160/23 Ağustos 1747).

²²⁷ BOA, **MAD** 10347, s. 154 (19 M. 1161/20 Ocak 1748).

²²⁸ Günümüzde Kırklareli'nde bulunan ve Demirköy olarak adlandırılan bir ilçedir, bkz. Tahir Sezen, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 2017, s. 656.

²²⁹ Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 284.

²³⁰ BOA, **MAD** 10317, s. 16 (26 M. 1137/15 Ekim 1724).

2.4.2.1. Bakır

Bakır; silah ve top gibi savaş aletleri üretmede kullanılan bir başka hammaddedir. Tunç topların %90'ını bu malzeme oluşturmaktaydı.²³¹ Sadece kara ordusu için değil donanma içinde savaş aletleri gerekliydi.²³²

1715 yılında Tophâne'ye teslim edilen bakırlar İnebolu iskelesinden taşınmıştır. Küre-i Nühâs madenlerinden çıkarılan bakır, Maden Emmini olan El-hâc Ömer Ağa tarafından satın alınmış ve iskeleye taşınma işlemleri onun sorumluluğuna verilmişti. Ayrıca reislerin navlun ücretlerinin Ömer Ağa tarafından ödenmesi emredilmişti. 477 kantar ham bakır Osman Reis ve El-hâc Mehmed Reis'in gemisiyle taşınmıştı. Bu reisler taşıdıkları bakırın her bir kantarına 20 akçe navlun ücreti almışlardı.²³³ Birden fazla tüccar gemisiyle İnebolu'dan bakır gönderen Ömer Ağa bir seferinde reislere toplamda 42 kuruş navlun ücreti ödemişti. Madenden çıkarılan bakırın iskeleye taşınması, reislerin navlun ücreti ve bu hususta yapacağı diğer harcamalar için gerekli olan para devlet hazinesi tarafından Ömer Ağa'ya gönderilmişti.²³⁴ Aynı yıl içerisinde Trabzon'dan da bakır sipariş edildiği görülmektedir. Gümüşhane madeninden çıkarılan bakır Trabzon iskelesine götürülür ve Tophâne'ye teslim edilmek üzere gemilere yüklenirdi. Bu hususta sorumlu olan kişi ise Gümüşhane Maden Emmini Mustafa Ağa idi. Hem gemileri hazır etmek hem de madenleri satın alıp gemiye yükletmek, en nihayetinde İstanbul'a göndermekle görevliydi. Hazırladığı altı gemiden üçünün türü *Melekse* idi. Melekse türünde olan bu gemilerle gümüş nakli, türü belirtilmemiş olan diğer gemilerle de kurşun ve bakır nakli yapılmıştı. Toplamda taşınan 3206 kantar bakır ve kurşunun her beş kantarına bir kuruş navlun ücreti ödenmişti. Bu üç adet geminin reislerine 641 kuruş navlun ücreti ödenirken üç adet melekse reislerine de toplamda 345 kuruş navlun ücreti ödenmişti.²³⁵

²³¹ Salim Ayduz, *XV ve XVI. Yüzyıllarda Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2006, s. 225.

²³² Ayduz, *a.g.e.*, s. 464-470; ayrıca 18. yüzyılda kalyonlardaki top sayıları için bkz. Aydın, *a.g.e.*, s. 330-340.

²³³ BOA, *MAD* 3171, s. 8 (21 M. 1128/16 Ocak 1716).

²³⁴ BOA, *MAD* 2854, s. 195 (21 M.1128 / 16 Ocak 1716).

²³⁵ BOA, *MAD* 2854, s. 197 (23 M. 1128/ 18 Ocak 1716).

Tüccar gemileri ile sadece satın alınan malzemeler değil ocaklık olanlar da taşınabilmekteydi. Kayıtlarda görüldüğü üzere 20 Haziran 1731 tarihinde teslim edilen ham bakır Trabzon'dan gönderilmiş olup ocaklık yoluyla temin edilmiştir. Gümüşhane Eminler Vekili Mustafa Ağa tarafından iskeleye getirilen ocaklık ham bakır Giresunlu Seyyid Ali Reis'in gemisiyle taşınmıştır. Bu gemi İstanbul Gümrük Emni Mehmed Ağa tarafından ayarlanmıştır. 579 kantar taşınan bakır için reise hazineden 115 kuruş navlun ücreti ödenmiştir.²³⁶ Tophâne'ye teslim edilen malzeme karşılığında Tophâne Nâzırı Ahmed Ağa reislerin temessüklerini vermiştir. Aynı yıl Trabzon iskelesinden Tophâne'ye, dört farklı gemiyle toplam 2257 kantar bakır taşınmıştır.²³⁷ Keza Trabzon'dan bu kuruma 1162/1749 yılında 472 kantar ham bakır, Sadullah Efendi'nin nezaretinde taşıma işlemi yapılmıştır.²³⁸

2.4.2.2. Yuvarlak, Humbara, Kırık Top ve Kurşun

Osmanlı kara ve deniz ordusuna silah üretmek amacıyla kurulan Tophâne-i Âmire bünyesinde özel üretim atölyeleri bulunmaktaydı. Bunlardan biri humbara kârhânesi (atölye) idi. 18. yüzyılın ilk yarısında kayıtlarda görülen Seyyid Salih adındaki ustanın adıyla anılan bir humbara kârhânesi vardı. Bu gibi atölyelerden Kağıthane'de de bulunmaktaydı ve yeri geldiğinde malzemeler imâlat için oraya götürülürdü.²³⁹ 17. yüzyılın sonu ve 18. yüzyılın ilk çeyreğinde Tophâne'ye ihtiyaç dahilinde yuvarlak, kırık top, top kovarı, humbara tanesi ve demir gelmekteydi.

²³⁶ BOA, **MAD** 10323, s. 12 (5 C. 1143/17 Aralık 1730).

²³⁷ BOA, **MAD** 10323, s. 32 (1 M. 1144/ 6 Temmuz 1731), (13 S. 1144/ 17 Ağustos 1731), (15 S. 1144/ 19 Ağustos 1731).

²³⁸ BOA, **MAD** 10349, s. 204 (4 C. 1162/22 Mayıs 1749).

²³⁹ BOA, **MAD** 3146, s. 108 (1 M. 1133/2 Kasım 1720), 18. yüzyılın ilk yarısında ham demir çoğunlukla bu atölyelerde işlem görmekteydi. 1700 ve 1750 yılları arasında üretim yapan bu yerler; Kağıthane humbara kârhânesi, Tersane-i Âmire'de humbara kârhânesi, Tophâne-i Âmire'de Seyyid Salih humbara kârhânesi, Hacı Abdi humbara ve yuvarlak kârhânesi (Tersane'de), Mahmud Usta yuvarlak kârhânesi (Tersane), Kağıthane yuvarlak kârhânesi, Mustafa Usta kârhânesi: BOA, **MAD** 2829, s. 163 (3 Ra. 1160/15 Mart 1747) ve Feyzullah Usta kârhâneleri: BOA, **MAD** 2829, s. 263 (3 Z. 1160/6 Aralık 1747). Bkz Aydın **a.g.e.**, s. 346-356.

Varna²⁴⁰, İsmail²⁴¹, İsakçı²⁴², Kili²⁴³, Akkirman²⁴⁴, İğneada²⁴⁵ ve Trabzon²⁴⁶ iskelelerinden nakledilen bu malzemeler aynı gemide bir arada taşındığı gibi ayrı ayrı gemilerde de taşınabilmekteydi.²⁴⁷

Tophâne-i Âmire'ye, Prut Seferi yıllarında (1710-1711) İğneada iskelesinden yapılan 19 sefer ile humbara ve yuvarlak nakli yapılmıştır. Bu seferlerde aynı gemicilerin iki ya da üç kez kiralandığı görülmüştür. Örneğin; Papas oğlu Yorgi Reis'in gemisi üç kez²⁴⁸, Misivri'de ikamet eden Yanaki Reis'in gemisi iki kez²⁴⁹ Mavrodi Reis'in gemisi ise üç kez²⁵⁰ kiralanmıştı.

Gümüşhane madenlerinden çıkarılmış diğer malzemelerden olan kurşun genelde bakır ile birlikte Trabzon iskelesinden Tophâne'yi Âmire'ye taşınmıştır.²⁵¹

2.4.3. Cebehâne-i Amire

17. yüzyılın sonu ve 18. yüzyılın ilk yarısında Karadeniz bölgesinden Cebehâne-i Âmire'ye yapılan taşımacılığa dair az sayıda kayda tesadüf edilmiştir. Örneğin, 1122/1710-11 yılında Varna'dan Tersane'ye gelen ham demir arasından 412 kantar demir Cebehâne-i Âmire için taşınmıştır.²⁵² 1712 yılında ise Kili'den Cebehâne'ye ve Tophâne'ye yapılacak mühimmat nakli için, 23 adet gemi kiralanmıştır.²⁵³

²⁴⁰ BOA, **MAD** 3141, s. 6 (22 S. 1116/26 Haziran 1704).

²⁴¹ BOA, **MAD** 3141, s. 6 (20 S. 1116/24 Haziran 1704).

²⁴² BOA, **MAD** 4028, s. 65 (5 B. 1097/28 Mayıs 1686).

²⁴³ BOA, **MAD** 2764, s. 15 (24 Z. 1111/12 Haziran 1700).

²⁴⁴ BOA, **MAD** 3137, s. 2 (29 M. 1117/23 Mayıs 1705).

²⁴⁵ BOA, **MAD** 5363, s. 315 (23 Za. 1115/29 Mart 1704).

²⁴⁶ BOA, **MAD** 10310, s. 5 (9 N. 1138/11 Mayıs 1726).

²⁴⁷ BOA, **MAD** 3453, s. 19 (7 C. 1122/3 Ağustos 1710): Kili iskelesinden Tophâne-i Âmire'ye 2859 adet humbara danesi nakli ve 780 adet yuvarlak nakli yapılmıştır.

²⁴⁸ BOA, **MAD** 3453, s. 244 (23 N. 1122/ 15 Kasım 1710); **MAD** 3591, s. 29, 36 (14 Ş. 1123/27 Eylül 1711), (10 L. 1123/ 21 Kasım 1711).

²⁴⁹ BOA, **MAD** 3453, s. 240 (10 N. 1122/2 Kasım 1710); **MAD** 3450, s. 137 (25 S. 1123/14 Nisan 1711).

²⁵⁰ BOA, **MAD** 3453, s. 244 (23 N. 1122/15 Kasım 1710); **MAD** 3591, s. 25, 36 (23 C. 1123/8 Ağustos 1711), (10 L. 1123/21 Kasım 1711).

²⁵¹ BOA, **MAD** 2854, s. 179, 197 (5 M. 1128/31 Aralık 1715), (20 M. 1128/15 Ocak 1716).

²⁵² BOA, **MAD** 3453, s. 209 (29 C. 1122/25 Ağustos 1710).

²⁵³ BOA, **MAD** 2883, s. 24 (6 Ca. 1124/11 Haziran 1712).

1144/1731-32 yılında Trabzon'dan yapılan iki sefer ile toplamda 748 kantar ham bakır taşınmıştır.²⁵⁴ 1145/1732-33 yıllarında yine iki ayrı sefer olmak üzere Trabzon'dan Cebehâne'ye 1732 kantar ham bakır taşımacılığı yapılmıştır. Bu seferlerde ham bakır, Gümüşhane Maden Nâzırı Hüseyin Ağa tarafından Trabzon'dan gönderilmiş, İstanbul'da Cebecibaşı tarafından teslim alınmıştır. Bu kuruma taşınan başka bir malzeme ise gümüşdür.²⁵⁵

Yeri geldiğinde bir gemide birden fazla malzeme taşınmaktaydı. Bir gemide devlet kurumlarına getirilen malzeme olabildiği gibi tüccarın satacağı malzemeler de bulunabilirdi. Dolayısıyla bir gemide bakır ve kurşun gibi malzemelerin hem Cebehâne hem de Tophâne için taşındığı görülmektedir. Aynı seferde üç kuruma (Cebehâne, Tophâne, Darphane) birden malzeme taşındığı da kayıtlar arasında bulunmaktadır.²⁵⁶

2.5. Asker Nakliyatı

Askerî alanda ihtiyaç duyulduğunda Karadeniz'in kuzey kıyılarına ulaşım deniz yolu ile sağlanabilirdi. 18. yüzyılın ilk yarısında navlun kayıtlarında, tüccar gemileriyle yeniçeri ortalarının taşındığı görülmektedir. Yeniçerilerin; Özi, Azak ve Taman gibi kalelere, muhafaza etme maksadıyla gönderildikleri gibi İran'a yapılan seferlerde de deniz yoluyla Karadeniz'in farklı yerlerinden Trabzon iskelesine taşındıkları görülmekteydi. Art arda taşınan bu askerlerin buradan sonra yolculuklarına karayolu ile İran'a yapacakları tahmin edilebilmektedir.²⁵⁷

11 Recep 1138/15 Mart 1726 tarihinde Azak Kalesi'nde muhafız olan yeniçeri ortalarının İstanbul'a taşınması için emir gönderilmiştir. Azak Kalesi'nden, önce Kefe'ye gönderilen askerlerin taşınması için gemiler, Azak Defterdarı tarafından

²⁵⁴ BOA, **MAD** 10324, s. 94, 314 (24 Ca. 1144/24 Kasım 1731), (25 Z. 1144/19 Haziran 1732).

²⁵⁵ BOA, **MAD** 10330, s. 96, 183 (1 M. 1146/14 Haziran 1733), (27 Ra. 1146/7 Ekim 1733).

²⁵⁶ BOA, **MAD** 2854, s. 197 (18 M. 1128 /13 Ocak 1716).

²⁵⁷ BOA, **MAD** 2829, s. 143 (8 M. 1160/20 Ocak 1747); **MAD** 2830, s. 173 (11 Ca. 1159/1 Haziran 1746). Nitekim 1723 yılından itibaren İran seferleri için İstanbul'dan, Karadeniz'in Balkanlar, Rumeli ve kuzey kesimlerinden Trabzon'a asker ve mühimmat nakli yapılmıştır. İskeleye gelen malzeme yük hayvanları ile Erzurum, Revan ve Tiflis'e gönderilmiştir. Mevcut bilgiler şer'iyye sicillerine de yansımıştır. Örneğin; 1733-37 yıllarının ayrıntılı bilgisi için bkz. Gül Çiçek, **1899 Numaralı (H.1146-1149/M.1733-1737) Trabzon Kadı Sicili'nin Çevrimyazısı ve Değerlendirilmesi**, (Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Aksaray 2017, s. 55-83.

kiralanmış ve navlunları onun tarafından ödenmiştir. Buna göre 73. cemaat 33. bölük yeniçeri askerlerinden 190 yeniçeri, İstanbul'a götürülmek üzere tonbaz türü gemiler ile önce Kefe'ye taşınmıştır. Kefe'den İstanbul'a gönderilmeleri için de Kefe Nâzırı tarafından gemi kiralanmış ve navlun ücreti hususunda Kefe Nâzırı ve Dizdârı sorumlu tutulmuştur. Bu askerler Hacı Ahmed Reis'in gemisiyle İstanbul'a taşınmıştır. 28 Zilkade 1138/ 28 Temmuz 1726 tarihinde gönderilen fermana göre yine Azak Kalesi'nden aynı yol güzergahı ile 4. bölük askerlerinden 90 yeniçeri askeri ise İbrahim Reis'in gemisiyle İstanbul'a taşınmıştır. Her iki gemi Kefe'den İstanbul'a Şubat 1728 tarihinde ulaşmıştır.²⁵⁸

20 Şevval 1160/25 Ekim 1747 tarihinde Trabzon iskelesinden İstanbul'a yeniçeri ortaları gönderilmiştir. Üç farklı tüccar gemisiyle taşınan askerlerin nakledilmesinde Dergâh-ı âli Kapıcıbaşıları'ndan olan Trabzon Ambar Emmini İbrahim Ağa sorumlu tutulmuştur. Mevkufât Kalemi'ne kaydedilen 7 Cemâziye'l-evvel 1161/ 5 Mayıs 1748 tarihine göre yolculuk 5 ay 10 gün sürmüştür denilebilir.²⁵⁹

Yolculuğun bu kadar uzun sürmesinin sebebi Karadeniz'in dehşet verici akıntı ve fırtınaları olsa gerektir. Keza 19. yüzyılın ilk yarısında Tuna Nehri'nden İstanbul'a yola çıkan bir seyyahın normalde 5 gün sürebilecek yolculuğunun 64 gün sürdüğü anlatılmıştır.²⁶⁰ Bu önemli bir bilgidir. Çünkü Karadeniz'de yolculuk yapan çoğu gemicinin buna benzer bir durumu yaşadığı düşünülebilir.

18. yüzyılın ilk yarısında kuzeyde Ruslarla olan deniz savaşları sebebiyle Osmanlılar buraların ikmal ve güvenliğini sağlamaya çalışmıştır. Sefer zamanlarında Kefe, Kırım gibi bölgelere tüccar gemileriyle asker nakli emredilmiştir. Daha sonrasında bu gemiler zahire naklinde görevli oldukları için bir an evvel geri dönmeleri emredilmiştir.²⁶¹ Yukarıda da görüldüğü üzere bu askerler tekrar tüccar gemileriyle İstanbul'a geri dönmüşlerdir.

²⁵⁸ BOA, **MAD** 10318, s. 400, 401 (19 C. 1140/1 Şubat 1728): Bu taşıma işlemi için Hacı Ahmed Reis'e 300 kuruş, İbrahim Reis'e 200 kuruş navlun ücreti ödenmiştir.

²⁵⁹ BOA, **MAD** 10347, s. 199 (11 C. 1161/9 Mayıs 1748).

²⁶⁰ Döbel, **a.g.e.**, s. 110.

²⁶¹ İlhami Daniş, **1736-39 Savaşlarında Karadeniz'de Osmanlı Donanması**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007, s. 50.

Devlet yetkilileri zorunda kalmadığı müddetçe taşımacılık daha riskli olduğundan kış aylarını tercih etmezdi. Karadeniz’de gemiler kışın kışlaklara çekilirdi. Ama ihtiyaç olduğu zamanlarda kışlaklarda bulunan gemiler de kiralanırdı. Buna bir örnek İran seferi için Tatar askerlerini taşımak üzere Kırım’dan Anadolu sahillerine kadar kışlaklarda bulunan gemilerin kiralanmasıdır.²⁶²



²⁶² BOA, AE. **SMHD.I.** 2438 (25 L. 1157/1 Aralık 1744).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ SAHİPLERİ VE GEMİ TÜRLERİ

3.1. Gemi Sahipleri ve Tüccar Kaptanlar

Denize kıyısı olan şehirlerin tarih boyunca denizcilik ve ticaret ile uğraşmış olmaları coğrafyanın oradaki insanlara sunduğu bir imkandır. Bir diğer değişle coğrafya insanın uğraş alanını da belirlemektedir. İç Anadolu ve Doğu Anadolu bölgesinde yaşayan insanlar nasıl hayvancılık ve tarım ile uğraşıyorsa denize kıyısı olan yerlerde yaşayan insanların da karşılarında gördüğü bu mavi örtü ile tanışmaları ve onu hayatlarına dahil etmeleri kaçınılmaz gibidir. Karadeniz’e kıyısı olan şehirlerde yaşayan insanlar belli bir sermaye sahibiyse gemi sahibi olmaya ve deniz ticareti ile uğraşmaya başlamışlardır.²⁶³

18. yüzyıl sonuna gelindiğinde valilerin, ayânların ve askerî sınıfa mensup insanların birçoğunun gemi sahibi olduğu görülmektedir. Tek başlarına olmasa dahi ortaklık yoluyla, sermayedar olarak bu işe giretikleri ve kâr elde ettikleri bilinmektedir. İltizam veya malikâne sahibi olan ve belirli bir güce kavuşan bu kimseler, 18. yüzyılın ikinci yarısından sonra ayânlık adı verilen taşra yöneticileri konumuna gelmişlerdi. 17. yüzyılın sonu ve 18. yüzyılın başı bu yönetici grubun ortaya çıkmasında tohumların atıldığı ilk devreydi. Bu ilk devrede örneklerini İstanbul’da da gördüğümüz üzere Karadeniz’de bulunan mültezim ve malikâne sahibi kimseler, elde ettikleri sermayeyi yatırım olarak gemi işletmeciliğinde kullanmışlardı. Dolayısıyla kazançlarını artırmak için önemli bir iş kolu olarak taşımacılık sektörü içerisinde bulunmuşlardı. Böylelikle ilerleyen zamanlarda bu yöneticilerin deniz yönetimine hâkim olma isteği ile birbirleriyle kıyasıya mücadele ettikleri de görülür.

264

²⁶³ Feridun M. Emecen’in bu konu hakkındaki makalelerinin bulunduğu kitabı için bkz. **Karadeniz Kıyı Kentleri Tarihi**, İstanbul 2020.

²⁶⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. İlhan Ekinci, a.g.m., s. 17-24.

Mukataa sahipleri, iskelede çalışan memurlar, esnaf erbabı, yeniçeri askerleri, taşra teşkilatında yer alan kapıkulu taifesi, Tersane’de çalışan memurlar... bu ve benzeri görevi olan kimselerin, onların çocuklarının gemi sahibi oldukları ve ekonomik anlamda ciddi kazanç elde edilen taşımacılık sektörünün içine girdikleri ve ellerindeki sermayeyi bu şekilde artırmayı hedefledikleri tahmin edilebilir.²⁶⁵ Aynı zamanda zahire ve emtia ticareti ile uğraşan -Unkapanı tüccarları gibi- ticaret erbabının da gemi sahibi oldukları görülmektedir. Vali gibi taşra yöneticilerinin sermaye ortaya koyarak taşımacılık yapan gemilere ortak oldukları da bilinmektedir.²⁶⁶

Devletin bu gibi kimseleri bir anlamda bu konuya sevk ettiği de söylenebilir. Devletin iktisadî düşünce ilkelerine göre sanayi ve imalat sektöründe; lonca dışı örgütlenme yahut kendi üretim sahası dışında yatırım yapma kısıtlıydı. Devlet bu konuda müdahaleci davranırdı. Kazanılan para toprağa da yatırılmazdı. Toprak devlet mülkiyeti olup ancak üretim hakkı kişiye verilebilirdi.²⁶⁷ Yani “mîrî toprak rejimi”, ziraatte kapitalist tipte gelişim sağlayacak yatırım yapmaya imkân vermezdi.²⁶⁸ Bu sebeple sermayedarın bir anlamda devletin teşvikiyle²⁶⁹ gemi sahibi olduğu, devletin buna izin verdiği düşünülebilir. Çünkü alınan gemi devletin işine yarayacak olup sermayenin içerde dönmesi sağlanmış olacak ve gemi ihtiyaç anında devlet için taşımacılık yapacaktı. Zira 18. yüzyıla gelindiğinde gelişen teknoloji ve ticaret

²⁶⁵ Nitekim 15. ve 16. yüzyıllarda Kefe kalesi muhafızı Ali, Suğdak komutanı Sinan, Azak garnizon kethüdası gibi askerî sınıfa mensup kişilerin Karadeniz ticaretinde yer aldığı görülmüştür. Bkz. Halil İnalçık, “Shipowners, Captains and Merchants In The Black Sea, 1487-1506”, **Sources and Studies on the Ottoman Black Sea, The Customs Register of Caffa (1487-1490)**, Harvard University: The Department of Near Eastern Languages and Civilizations, 1995, s. 116.

²⁶⁶ Necmettin Aygün, “18. Yüzyılda Bir Osmanlı Valisi: Üçüncüoğlu Ömer Paşa ve Muhallefatı”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, c. 7, sy. 7, Trabzon 2009, s. 59: Trabzon valisi Üçüncüoğlu Ömer Paşa kayıtlarımızda adı geçen Mataracı oğlu Ali Ağa’nın gemisine ortak olmuştur. 1744 yılında yapılan ortaklıkta “ağa” unvanı olmayıp Mataracı Ali oğlu olarak bahsi geçmektedir.

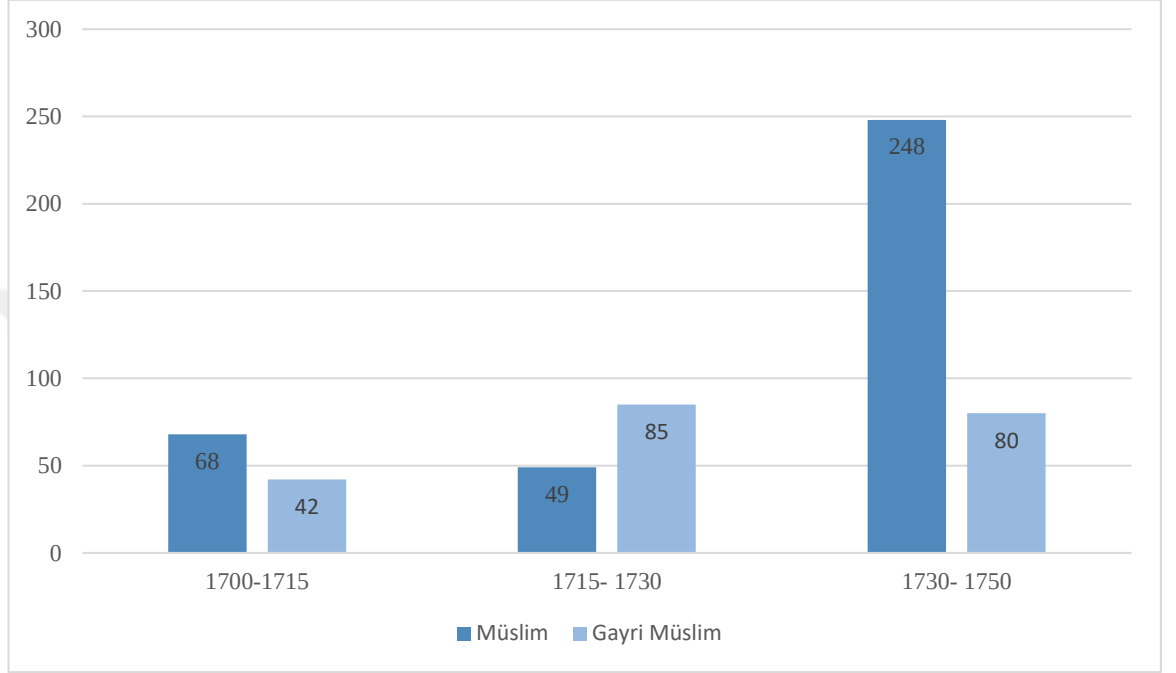
²⁶⁷ Konu hakkında bilgi için bkz. Pamuk, **a.g.e.**, s. 53-55, s. 60-64.

²⁶⁸ Genç, **a.g.e.**, s. 87.

²⁶⁹ 15. ve 16. yüzyıllarda devlet bazen askerî sınıf üyelerinin deniz aşırı seferlerle ve taşımacılıkla meşgul olmalarını teşvik ederdi. Kili ve Akkirman gümrük defterlerine göre Osmanlı donanmasının meşhur kaptanlarından Kemal Reis ve Barak Reis Karadeniz’de ticari seyrüsefer ile meşgul olmuşlardır. Bu kayıtlarda II. Bayezid’in sadrazamı Mesih Paşa’nın gemisi de Karadeniz’de taşımacılık yapmıştır. Bkz. İnalçık, **a.g.e.**, s. 113.

kapasitesinin artmasıyla beraber deniz taşımacılığında daha fazla gemiye ihtiyaç duyulacaktı.²⁷⁰

Grafik 6: 18. yüzyılın ilk yarısında gemi sahiplerinin yaklaşık olarak sayıları



Denize kıyısı olan her memlekette denizcilik faaliyetlerinin görülmesi olağan bir durumdur. Karadeniz doğu-batı ve kuzey-güney ekseninde, insanoğlunun hayatını idame ettirebilmesi için çok çeşitli malzemeleri coğrafyasında barındırmaktadır. Bundan dolayı da sahip olunmak istenilen ve rekabeti beraberinde getiren bir coğrafya olmuştur. Arkeolojik buluntularla da kanıtlanmış olan Karadeniz’de gemicilik faaliyetleri, antik dönemden itibaren daha net bir şekilde görülmeye başlanmıştır. Bu bölgede ticaret yapmak çok çetin olmakla beraber avantajlıydı.²⁷¹ Zaman zaman devletlerin Akdeniz’e yönelmeleri ile bölge gereken önemi görmemiş, canlılığını yitirmişti.²⁷² Ancak Osmanlılar, İstanbul’un fethinden sonra bölgeye birçok sefer

²⁷⁰ Konu hakkında bkz. Aydın, **a.g.e.**, s. 138-145.

²⁷¹ İlhan Ekinci, “Karadeniz’de Ticari değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun II**, Samsun 2013, s. 885-890.

²⁷² King, **a.g.e.**, s. 69-74.

düzenleyerek Karadeniz'i kendi iç denizleri haline getirmeyi başarmış ve fethettikleri yerlerde var olan denizcileri de bünyelerine katmışlardı.²⁷³

Karadeniz'de taşımacılık faaliyetlerini sürdüren gemi kaptanları zaman zaman Ege ve Akdeniz bölgesinde de faaliyet gösterebilirdi. Bu gemi reisleri sadece Karadeniz de değil İstanbul, Rumeli ve Akdeniz'de de ikamet edebiliyorlardı. Limnili bir gemi kaptanı Karadeniz'de taşımacılık yapabilirken Karadenizli bir kaptan da Akdeniz'de taşımacılık yapabiliyordu. Bu durum devletin ihtiyaçlarına göre şekillenmekteydi. Devlet, kendi ihtiyacını karşılayabilmek adına elinin altında olan gemileri kiralar, işini bir an önce yapmak isterdi. Taşıma yapılacak bir bölgede gemilerin yeterli olmadığı durumda farklı yerlerden gemiciler kiralanmak üzere istenebilirdi. Örneğin; 5 Nisan 1747 tarihinde İsakçı'dan İstanbul'a yapılacak nakliyyede Karadeniz'in Anadolu sahillerinden 93 adet gemi, kaptanları ile birlikte kiralanmıştır.²⁷⁴ 93 adet gemi azımsanacak bir sayı değildir. Tarihler ise İran ile savaş dönemi olduğundan hububata en çok ihtiyaç duyulan zamanlardandı. Bu gemici taifesi için ise bir fırsattı. Bu kimselerin savaş zamanlarında kazanç elde ettikleri düşünülebilir. 18. yüzyılın sonuna doğru güçlenmiş ve nüfus sahibi birer yönetici sınıfının çıkmasında bu savaş dönemlerinin etkili olduğu ifade edilebilir.²⁷⁵ Buna ilaveten devlet kurumları için taşıma yapmaya yanaşmayan gemi sahipleri de olabiliyordu.²⁷⁶

²⁷³ İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz (Deniz Politikaları-Teşkilat-Gemiler)**, Küre Yayınları, İstanbul 2017, s. 17-21.

²⁷⁴ BOA, **MAD** 2829, s. 171 (24 Ra. 1160/5 Nisan 1747).

²⁷⁵ Emecen, "Doğu Karadeniz'de Âyanlık: Kethudazâde Mehmed Emin Ağa ve Tirebolu", **a.g.e.**, s. 273-275; Trabzon'da gemiciliğin gelişmesine, 18. yüzyılda İran seferleri sebebiyle yüzlerce hububatın Tuna ve Kırım taraflarından aylarca taşınması örnek olarak verilebilir. Savaş olmayan bölgelerden savaş olan mahallere cephe ve silah taşımacılığı kayıkçılığın bir kethüda tarafında örgütlenmesine sebep olmuş, gemiciliğin bir uğraş haline gelmesini sağlamıştı. Trabzon'dan İstanbul'a, Gümüşhane ve Espiye madenlerinden çıkarılan bakır ve gümüşün zorunlu sevki bölgede gemiciliği meslek olarak ön plan çıkarmıştı, bkz. Necmettin Aygün, **Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış**, c.1, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Ankara 2006, s. 247.

²⁷⁶ Örneğin; Karadeniz'den satın alınan zahirenin Tersane ambarlarına teslim edilmesi için kiralanmış altı gemiden birinin sahibi Sarıyerli Hacı Mustafa'nın nakli yapmayacağına dair ısrar etmesi üzerine ceza olarak gemisine el konulmuş ve kendisi Rumeli Hisarı'na hapsedilmiştir (BOA, **C. BH.** 8652 (Evâhir-i S. 1142/23 Eylül 1729)).

Karada farklı esnaf zümrelerine dahil olan kişilerin, denizlerde de gemileri dolaşabiliyordu. Gemi sahibi gemi kaptanı olabilir ya da kendisi başka iş ile meşgul olurken gemilerini, taşımacılık yapacak kişiler kiralayabilirdi. Her geminin bağlı olduğu bir gümrük vardı ve ticaretini o bölgede yapar vergisini bağlı olduğu gümrüğe verirdi. Bu gümrüklerin iltizamına sahip kişiler mültezim olarak değil de emin olarak adlandırılırdı. Özellikle İstanbul Gümrük Emini sadece İstanbul değil Karadeniz iskeleleri gümrükleri ve İzmir Gümrük Mukataaları'nın da işletme sorumluluğunu üstlenirdi. Gümrük Emini buralara vekil tayin ederek ya da emanet yoluyla yönetimini sağlardı.²⁷⁷ Devlet bu tüccarların gemilerini kendi kurumlarına malzeme taşımak üzere ve çeşitli ihtiyaçlar dahilinde kiralardı. Devlet için taşımacılık yapan gemiler gümrük vergilerinden muaftı.²⁷⁸

Grafîge bakıldığında 18. yüzyılın ortalarına doğru devlet kurumlarına yapılan taşımacılıkta bir artış olduğu görülmektedir. Bu artış sefer sayısının ve akabinde kurumların ihtiyaçlarının artması ile açıklanabilmektedir.

3.1.1. Sermaye Sahibi Olmak ve Girişimcilik

Sürekli değişen şartlar altında eldeki sermayeyi verimli ve kârlı bir işlere yatıran kişiye iktisadî literatürde girişimci denilmektedir.²⁷⁹

Osmanlı Devleti'nde sermaye sahibi olmanın çeşitli yolları vardı. İltizam sahibi olmak, uzak mesafe ticareti ile uğraşmak, faizle para vermek/kredi sağlamak²⁸⁰, iş ortaklığı gibi çeşitli yollarla servet edinmeye teşebbüs edilebilirdi.

²⁷⁷ Güler, **a.g.t.**, s. 120-123.

²⁷⁸ İnalcık, **Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi I**, s. 244

²⁷⁹ Âyanların Osmanlı ekonomik zihin dünyasında girişimcilik örnekleri bkz. Tamer Güven, "Osmanlı İmparatorluğunda Ayanlar, Sermaye Birikimi ve Girişimcilik", **Türkiye İslam İktisadî Dergisi**, c. 3, sy. 1, Şubat 2016, s. 63-88.

²⁸⁰ Osmanlıda zengin kişilerin servetlerinin önemli bir bölümünü faizle işlettiği görülmüştür, bkz. Şevket Pamuk, **Seçme Eserler I Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013, s. 147-154; Yapılan araştırmalara göre 11. yüzyılda Avrupa'da denizcilikte kredi alışkanlığı oldukça gelişmişti. Venedikli tacirler, yüklerinin giderlerini karşılamak için gerekli parayı genellikle % 20 faizle bir kapitalisten ödünç alırlardı. Gemi birkaç tacir tarafından ortaklaşa yüklenirdi, bkz. Henri Pirenne, **Ortaçağ Kentleri**, s. 86; Osmanlılarda da bu faizin % 20 oranında olduğu görülmekteydi, bkz. Suraiya Faroqhi, **Osmanlı'da Kentler ve Kentliler: Kent Mekânında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi (1550-1650)**, (çev. Neyyir Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 116.

Orta Çağ İslam dünyasında faizli borçlanma yerine mudârebe gibi iş ortaklıkları ile kredi düzenlemeleri, borç transferleri önde gelen uygulamalardı. 17. yüzyılın sonuna kadar Avrupa'daki gelişmelerden pek etkilenmeyen Osmanlı finans ve kredi kurumları İslam geleneği içinde kalmıştı.²⁸¹ Borç veren diğer aktör ise para vakıflarıydı. Nakitle kurulan para vakıfları, borçların faizlerinden elde ettikleri kârla amaçladıkları faaliyetleri gerçekleştirmekteydiler. Anadolu ve Balkanlarda yaygın olarak görülen borç ilişkileri İstanbul'da en çok sarraflara yarar sağlamaktaydı. Sarraflar ise elde ettikleri kârı uzun mesafe ticaretinde yahut iltizam süreci finansmanında kullanıyorlardı.²⁸²

Bu servet edinme yolları deniz yolu taşımacılığı sektöründe de geçerliydi.²⁸³ Hiçbiri birbirinden bağımsız sektörün ağırları değildi. Kayıtlarımızda görülen örnekler üzere hem kredi sağlayan hem gemi sahibi olan sarraflar birçok yönden finansal ağ oluşturmaktaydı. Sarraflardan kredi temin eden bir mültezim de gemi sahibi olabilirdi, kredi veren sarraflar da. Aynı zamanda Tersane-i Âmire gibi devlet kurumlarında çalışan memurların deniz ticareti ile ilgilenip servet elde ettikleri bilinmektedir. Bu kimselerin devlet ile olan bağlantısı ve askerî sınıftan olmasının avantajları olmaktaydı.²⁸⁴

3.1.2. Reislerin İş Ortaklıkları ve Münasebetleri

Osmanlı Devleti'nde İslam dünyasından aktarılan iş ortaklıkları, birden fazla şekilde sağlanabiliyordu. Bunlar mudârebe, müfâvaza, inan ortaklığı ve Osmanlı vücuhi idi. Mudârebe yoluyla yapılan anlaşmada yatırımcı sermayesini ortaya koyar işten kazanılan kâra ortak olurdu. Sermayeyi nakit para ya da mal üzerinden koyabilirdi. Müfâvaza yoluyla yapılan ortaklıkta ortaklar eşit miktarda sermaye koyup kârdan eşit miktarda pay alırlardı. Ortakların hisse paylarına göre elde ettiği kâr ise

²⁸¹ Şevket Pamuk, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2012, s. 84-88.

²⁸² Pamuk, **a.g.e.**, s. 89-90.

²⁸³ Kaptanların servetlerine dair bir örnek için bkz. Mustafa Akbel, "Galata'da Kaptanlar", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, c. 8, sy. 40, Ekim 2015, s. 229-238.

²⁸⁴ Tersane-i Âmire ile ilişkisi olan kaptan tüccarların, deniz ticareti ve taşımacılığı ile uğraşan kalyon sahibi kişilerin servetlerine dair bir makale bkz. Mustafa Akbel, "Osmanlı'da Milyoner Olmak; 18. Yüzyılın Başlarında Galata Zenginleri", **Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, c. 3, sy. 1, 2018, s. 39-66.

inan ortaklığının bir sonucuydu. Eğer eşit olarak kârları paylaşılsa ortaklardan birinin emeğinin olduğu düşünülebilirdi. Vücut ortaklığında ise kâr, hisseler oranında ya da eşit bir şekilde paylaşılabilmekteydi. Bu ortaklıklar iki ya da daha fazla kişiyle yapılabilmekteydi.²⁸⁵

Gemi sahibi olup denizlere açılmak kârlı bir iş olduğu kadar bunun ciddi riskleri de vardı. Dolayısıyla tek başına bir gemi sahibi olmak hem sermaye açısından hem de bütün riskleri üstlenme açısından zor bir işti. Karadeniz gibi yüksek dalgalara, fırtınalara, akıntılara sahip sert bir denizde yük taşımak; beklenmedik bir anda gemiyi kazaya uğratabilir, taşınan malzemeyi ziyan edebilirdi. Bu ciddi bir problemdi. Korsan saldırısına uğramak da karşılaşılan bir riskti.²⁸⁶ Dolayısıyla ciddi anlamda bir sermayeye sahip olamayan insanlar muhtemel risklere rağmen deniz taşımacılığı ile kazancın iyi olması sebebiyle mudârebe yoluyla bu iş içerisine girmektedir.²⁸⁷ Osmanlı gemicilik sektöründe bu iş ortaklıklarının varlığından söz edilmektedir. Yapılan araştırmalarda 16. ve 17. yüzyıllarda gemi reisleri ve sermayedarlar arasında kurulan yaygın ortaklık türü mudârebedir.²⁸⁸

Bu ortaklıklar yoluyla denizlerde yapılan ticaretin riski paylaşarak azaltılmış oluyordu. Böylelikle gemi sahibi olmak isteyen tüccar, finansör de olabiliyordu. Sermaye sağlama hususunda para vakıfları ve sarraflar önemli rol oynuyorlardı. Şehir hayatının özellikle başkent İstanbul'un ekonomik hayatında önemli rolleri olan sarraflar, mültezimlere ve girişimcilere kredi sağlıyordu. Mütevelliler para vakıflarından kredi alır ve yüksek kredilerle sarraflara verirdi. Sarraflar da bu parayı daha yüksek faiz oranlarıyla tüccarlara ve mültezimlere kredi

²⁸⁵ Murat Çizakça, **İslam Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, s.59-75; ticari ortaklıklara bir örnek, Özer Ergenç, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı Sanayi ve Ticaret Hayatına İlişkin Bazı Bilgiler" **Belleten**, c. LII, sy. 203, Ankara 1998, s. 502-503.

²⁸⁶ Sadık Müfit Bilge, "15 ve 18. Yüzyıllarda İstanbul ve Kafkasya İskeleleri Arasında Deniz Ticareti: Tacirler, Gemiciler, Köylüler", **III. Uluslararası İstanbul Sempozyumu**, İstanbul 2015 s. 56-57.

²⁸⁷ Gedikli, a.g.m., s. 44-47.

²⁸⁸ Fethi Gedikli, **16. ve 17. Asır Osmanlı Şer'iyye Sicillerinde Mudârebe Ortaklığı: Galata Örneği**, (Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmış Doktora Tezi), İstanbul 1996, s. 57; Tüccar ve reislerin ticari münasebetlerine dair bir makale bkz. Kerim İlker Bulunur, "Kaptanlar, Tüccarlar ve Devlet: Erken Modern Dönemde Karadeniz'de Osmanlı Ticareti", **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti Canik II**, Samsun 2013, s. 1089-1096.

olarak sağlardı.²⁸⁹ Böylelikle para artırımlı olarak geri dönmüş olur hem de alınan kredilerle mültezimler ve tüccarlar arasından gemi sahibi olanlar çıkardı. Nitekim aşağıda da görüleceği üzere gemi sahiplerinden sarraf olanlar da vardı.

1700 ve 1750 arası navlun kayıtları incelendiğinde İstanbul'daki devlet kurumlarına taşıma yapan tüccar sefineleri arasında, 1152/1739-40 yılından sonra 13 kişinin -her biri bir kişiyle- ortaklık münasebeti olduğu görülür. Bu kişiler Müslüman gemicilerdir. Ortaklık hususuna bir örnek verilirse, Unkapanı tüccar taifesinden olan Ekşi-oğlu'nun, Osman-oğlu Mehmed ile ortak olmasıydı. Bu kimselerin çekeleve türünde ortak bir gemileri vardı. Devlet kurumları için gemileriyle zahire taşımaktaydılar.²⁹⁰ Rum ve Müslüman gemiciler de ortak olabilmekteydiler. Memiş Beşe ve Nikola'nın ortaklığı buna bir örnektir.²⁹¹ Bununla birlikte genellikle Rumların tek başlarına oldukları anlaşılmaktadır ki bu onların bir gemi sahibi olacak kadar iyi bir sermayeye sahip olduğu izlenimini verir. Ortak olan bu gemi sahipleri taşıma işlemini yani geminin kaptanlığını kendileri yaptıkları gibi bu işi başkalarına da yaptırabilmekteydiler.²⁹²

Kayıtlarda tespit edildiği üzere gemi sahibi 57 kişinin gemilerine başkaları kaptanlık (süvâri) yapmaktadır. Rum tacirler sadece kendi milletlerinden değil Müslüman gemicilerin sefinelerini de kiralayıp seyrüsefer yapabiliyorlardı.²⁹³ Süvâri, geminin sahibi ya da sahipleri ile sözleşme yapan mutasarrıf olup gemiye fiili kaptanlık yapan kişiydi. Bu halde gemi sahipliğinde pay hakkı da olabilirdi.²⁹⁴ Fakat devletin kendi kurumlarına taşımacılık yapması için kiralattığı gemilerin kaptanlarını da kendi mi belirliyordu yahut gemi sahiplerinin sözleşmeli olduğu işletmecileriyle mi kiralama işlemi gerçekleşmekteydi, kesin olarak bilinmemektedir. Örneğin; El-hâc

²⁸⁹ Ayrıntılı bilgi ve örnekler için bkz. Çizakça, **a.g.e.**, s. 76-115; Ayrıca ülkelerarası ticaret finansmanında uzmanlaşan Rum sarraflar, bunu Rum tüccarların Karadeniz ve Balkanlardaki deniz ticareti gücünden faydalanarak yapıyordu. Şevket Pamuk, **Seçme Eserleri I Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, s. 142.

²⁹⁰ BOA, **MAD** 3405, s. 123 (18 S. 1153/15 Mayıs 1740); BOA, **MAD** 10341 s. 166 (6 L. 1152/6 Ocak 1740).

²⁹¹ BOA, **MAD** 6598, s. 205 (21 N.1158/17 Ekim 1745).

²⁹² Resul oğlu Hacı Mustafa şeriki Hacı Memiş süvâri (?) oğlu Reis'in kaydı: BOA, **MAD** 10351, s. 217 (5 Ca 1163/12 Nisan 1750).

²⁹³ 55 kayıt arasından Rumlardan 9 kişinin Müslüman gemisini kiraladığı görülür.

²⁹⁴ Fethi Gedikli, **a.g.m.** s. 47.

Ahmed'in gemisinin kaptanı Konstantin'dir. 1128/1715-16 yılında İğneada iskelesinden ham demir nakli yaparken devlet, 1130/1717-18 yılında Niğbolu'dan cephanе mühimmatı taşıması için aynı gemi ve kaptanını kiralamıştır.²⁹⁵ Bundan dolayı gemi sahiplerinin sözleşmeli olduğu kaptanlarla kiralandığı söylenebilir. Bu o dönemde gemici-tüccar esnafının iş ilişkilerini ortaya koymaktadır. Aralarından Rum olan 5 kişi ise gemilerini kendi milletlerinden kişilere kiraya vermiştir. Az da olsa her iki türlü de iş ilişkileri yürütölmekteydi. Fakat daha çok Müslümanların birlikte iş yaptıklarına bu kayıtlarda rastlanılmaktadır. Kayıtlar arasında Rum gemicilerin en çok İğneada iskelesinden ham demir naklettiği görülür.

3.1.3. Reislerin Lakap ve Unvanları

3.1. 3. 1. İlmiye Sınıfından Gemi Sahibi Olanlar

Efendi, genellikle eğitim görmüş toplumun ileri gelen insanlarına verilen bir unvan olarak karşımıza çıkmaktadır. Sosyal ve siyasî sınıfın ileri gelenleri için kullanıldığı gibi dinî-tasavvufî çevrelerde öncü kişiler için de kullanılmaktaydı.²⁹⁶ Reisler arasından bir kişinin böyle bir unvana sahip olduğu görölmektedir.²⁹⁷ Bu kişinin bir ihtimal kadı ya da naib olduğu düşünülebilir.

Molla, ilmiye teşkilatının ileri gelenlerine verilen bir unvandır; alim, fakih anlamlarında kullanılmaktadır. Genellikle müderrislikten mevleviyet payesi alan alimler için kullanılmaktaydı.²⁹⁸ Gemi sahipleri arasında dokuz kişinin bu unvana sahip olduğu bir kişinin de “Molla-oğlu” unvanı bulunduğu görölmektedir. Bu unvan sahiplerinin Unkapanı tüccarlarından kimseler oldukları görölmektedir. Bununla

²⁹⁵ BOA, **MAD** 2854, s. 235 (28 S. 1128/22 Şubat 1716); **MAD** 3924, s. 395 (19 Z. 1131/2 Kasım 1719); bu konuda aynı yıl içinde iki kez kiralan Galatalı Hacı Osman Ağa'nın gemisi ve kaptanı Manol ise başka bir temsilidir. Fakat Osman'ın adının geçtiği ilk kayıтта “hacı” ve “ağa” unvanları yer almamaktadır. Buna karşın aynı kişilerin mevzu bahis olduğu tahmin edilebilir, **MAD** 10347, s. 200 (17 Ca. 1161/15 Mayıs 1748), s. 248 (12 L. 1161/5 Ekim 1748).

²⁹⁶ Mehmet Zeki Pakalın, “Efendi”, **Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, c. I, İstanbul 1993, s. 505-506; Orhan Fuat Köprölü, “Efendi”, **DİA**, c. X, İstanbul 1994, s. 455-456.

²⁹⁷ Örnek, Hafız Efendi süvâri Hasan'ın kaydı: BOA, **MAD** 2829, s. 200 (9 C. 1160/18 Haziran 1747).

²⁹⁸ Pakalın, “Molla”, **a.g.e.**, c. II, s. 549; Hamid Algar, “Molla” **DİA**, c. XXX, İstanbul 2005, s. 238-239.

birlikte bu unvan işin ehli anlamında, artık usta sayılan kimseler için de kullanılabilmektedir.

3.1.3.2. Askerî Sınıftan Gemi Sahibi Olanlar

Bayraktar (Alemdar): Yeniçeri Ocağı ortaları ve Kapıkulu Ocağı'nı oluşturan ortaların bayraklarını taşıyan kişilere verilen addır. Ayrıca sefer zamanlarında sefere iştirak eden beylerbeyi ve emirlerinin de bayraktarları mevcuttu.²⁹⁹ Kayıtlar içerisinde bu unvana sahip 7 kişi vardır. Bunlardan 5'inin memleketleri Trabzon, Giresun, Ünye olup bunların askerî nitelikte kişiler olduğu düşünülebilir.

Beşe: Gemi sahibi olanların arasından 6 kişi bu unvana sahiptir. Farsça atmaca kuşu anlamında olan bu unvan Osmanlılarda yeniçeriler için kullanılmaktaydı. Özellikle 18. yüzyılda giderek artan şekilde yeniçerilerin ticaret işi ile uğraşmasının denizlerdeki tezahürü gemi sahibi olmalarıydı. Örneğin; içlerinden bir tanesi Bayraktar Hasan Beşe'nin³⁰⁰ yeniçeri ortalarının bayraklarını taşıyan bir asker olduğu düşünülebilir. Keza Galatalı Topçu Mustafa Beşe'nin³⁰¹ topçu sınıfından bir asker olduğu tahmin edilebilir. Bazı reislerin ise sadece beşe unvanı vardır: Abbas Beşe, Mustafa Beşe gibi.³⁰² Bunların merkez ya da taşra teşkilatında, yeniçeri yahut topçu veya cebeci gibi askerî sınıftan olduğunu söylemek mümkünse de özellikle 18.yüzyıla gelindiğinde beşe gibi askerî unvanların kullanımında bir yozlaşma yaşandığı da ifade edilmelidir.³⁰³ Diğer taraftan Evliya Çelebi, özellikle Trabzon halkından bahsederken halkın çoğunluğunun yeniçeri olduğunu ve “kul oğlu kul” olduklarını ifade etmektedir.³⁰⁴

²⁹⁹ Pakalın, “Bayraktar”, **a.g.e.**, c. I, s. 181.

³⁰⁰ BOA, **MAD** 2854, s. 179 (5 M. 1128/31 Aralık 1715).

³⁰¹ BOA, **MAD** 2829, s. 159 (2 S. 1160/13 Şubat 1747).

³⁰² BOA, **MAD** 10314, s. 339 (26 Z. 1136/15 Eylül 1724); BOA, **MAD** 3171 s. 14 (10 Za. 1126/17 Kasım 1714).

³⁰³ Turan Açık, “Beşe Unvanı Hakkında”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı 62(2015/2), İstanbul 2016, s. 37-64; Turan Açık, “Bey’likten Ağalığa 17. Yüzyılın İlk Yarısında Trabzon’da “Unvan Enflasyonu”, **Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, sy. 16, 2014, s. 9-38.

³⁰⁴ **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, (haz. Seyit Ali Kahraman, yücel Dağlı), c.2, k.1, İstanbul 2005, s. 101.

Her bir yeniçeri ortasının (bölük) zâbitleri mevcut idi. Bunlara çorbacı adı verilirdi. Ayrıca odabaşı, vekilharç, bayraktar, başeski, aşçı, usta ve saka başı unvanlı görevliler vardı.³⁰⁵ Kayıtlarda gemi sahiplerinin arasında aşçı, çorbacı, odabaşı gibi unvanlara sahip kimseler bulunmaktadır.³⁰⁶ Dolayısıyla bunların askeri sınıftan oldukları düşünülebilir.

Ağa unvanı askerî teşkilatta belirli bir vazifeyi sürdüren kişiler ile bir şehir, kasaba veya mahallenin ileri gelen zengin kişileri için de kullanılırdı. 18. yüzyılın sonlarına doğru ayân denilen taşra yöneticilerine de ağa denildiği bilinmektedir.³⁰⁷ Kayıtlarda gemi sahibi olan kişiler arasında 15 kişi bu unvana sahiptir. Gemi sahibi olan bu insanların varlıklı olduğu düşünülürse bu unvanın kullanılması yerinde olacaktır. Örneğin; Çatladıkapılı Mahmud Ağa bir iskele kethüdası aynı zamanda iltizam, malikâne sahibidir. Dolayısıyla ağa unvanına sahip bu gemi sahiplerinden bazılarının mültezim olduğu düşünülebilir. 18. yüzyılın ortalarında gördüğümüz bu durum yüzyılın sonuna doğru artacak gemi sahibi olan mültezimler çoğalacaktır.

Çelebi unvanına sahip; gemi sahipleri arasında 7 kişi vardır. Bu unvan Osmanlılarda genellikle okumuş, kültürlü, bilgili yüksek sınıftan insanlar için kullanılmıştır.³⁰⁸ Kayıtlarda bununla ilgili bazı örnekler şöyledir: donanma ekmekçisi Salih Çelebi, Aşçı Hacı Ali Çelebi.

El-Hâc/hacı, hac vazifesini yerine getiren kişiler için kullanılmış bir kelimedir. 96 kayıta bu unvana rastlanılmaktadır. Bu durumda bu kişilerin orta yaşlarda olduğu tahmin edilebilir. 2 kişinin ise **Es-seyyid** unvanına sahip olduğu görülmektedir. Sözlükte, efendi, bey, önder, faziletli, kerim gibi anlamları olan seyyid kelimesinin terim olarak manası, şerefli, asil, soylu, kutsal, mübarek anlamına gelmektedir. Bununla birlikte Hz. Muhammed'in soyundan gelen kimseler için

³⁰⁵ Pakalın, "Yeniçeri", a.g.e., c. III, s. 621.

³⁰⁶ Örnek, Aşçı Seyyid Hasan Çelebi süvâri Emir İbrahim'in kaydı: BOA, MAD 10346, s. 3 (19 M. 1156/15 Mart 1743); Aşçı Hacı Ali Çelebi süvâri Bartınlı Süleyman'ın kaydı: BOA, MAD 10347, s. 157 (22 M. 1161/23 Ocak 1748); El-hâc Mehmed Çorbacı'nın kaydı: BOA, MAD 3924, s. 159 (10 M. 1131/3Aralık 1718).

³⁰⁷ Bu konudaki bir çalışma için bkz. Açık, a.g.m., s. 9-38.

³⁰⁸ Mehmet İpşirli, "Çelebi", DİA, c. VIII, İstanbul 1993, s. 259.

kullanılan bir ifadedir.³⁰⁹ Bu kimselerin birtakım örfî vergilerden muaf tutulmaları, mültezimlik gibi servet gerektiren işlere girmelerine sebep olmuştur.³¹⁰

Askerî sınıfa mensup olan birinin gemi sahibi olabileceği bu kayıtlar dolayısıyla söylenebilmektedir. Sadece merkezde hizmet eden değil beylerbeyi, sancakbeyi maiyetindekilerin de gemi sahibi oldukları görülmektedir. Buna bir örnek ise sekban-ı mir-i mirân Mihal Reis'tir. Dolayısıyla Mihal Reis'in beylerbeyi maiyetinde bulunan bir asker olduğu söylenebilir.³¹¹ Burada da bu gemi sahibi kişinin bir sekban olması düşündürücüdür.

3.1.4. Reislerin Soylarına Dair İsimler

Osmanlılarda soy isim kullanılmamakla beraber buna benzer bir şekilde “-zâde” ya da “-oğlu” gibi bir aile mensubiyeti gösteren sözcükler vardı. Böyle bir isim o kişinin cetlerinin nereden geldiği, ne işle uğraştığı yahut nereli olduğu hakkında bilgi verebilir. Kayıtlar arasında birden fazla -zâde, -oğlu gibi sözcüklere rastlanılmaktadır.

Bununla ilgili bir örnek Mataracı-oğlu Ali Ağa'dır. Askerlerin ve bir kısım yolcuların kullandığı su kabına matara denilmekteydi. Bu su kabından sorumlu kişi de mataracıdır.³¹² Padişahın saray dışında iken su kabını taşıyan kişiye mataracı-ı şehriyârî denilirdi.³¹³ Dolayısıyla Ali Ağa'nın babası saraydan emekli olan padişahın su kabını taşıyan birisiydi yahut orduda askerlerin su kabından sorumlu kişiydi. Bir ihtimal de beylerbeyi maiyetinde olan bir mataracı olabilirdi.³¹⁴

Bir diğer örnek yeniçeri zâbitlerinden olma ihtimali bulunan Alaplılı Odabaşı-oğlu'dur.³¹⁵ Ortabaşı da denilen bu zâbitler çorbacının muavinleridir. Dolayısıyla bu kimsenin babasının bir yeniçeri zâbiti olduğu düşünülebilir.

³⁰⁹ Mustafa Sabri Küçükbaşçı, “Seyyid”, *DİA*, c. XXXVII, İstanbul 2009, s. 40.

³¹⁰ Küçükbaşçı, a.g.md., s. 42.

³¹¹ BOA, *MAD* 4047, s. 93 (22 Ş. 1097/14 Temmuz 1686).

³¹² Pakalın, “Mataracı”, *a.g.e.*, c. II, s. 415.

³¹³ Pakalın, “Mataracı-ı Şehriyârî”, *a.g.e.*, s. 415.

³¹⁴ BOA, *MAD* 2829, s. 163 (8 Ra. 1160/20 Mart 1747).

³¹⁵ BOA, *MAD* 10331, s. 239 (24 C. 1147/21 Kasım 1734).

Bir başka örnek Trabzonlu Üveys (Veysi) -zâde Hasan³¹⁶ ve Ali'dir.³¹⁷ Hasan tek başına bir gemi sahibi iken Ali'nin bir ortağı olduğu görülür. Bu durumda iki kardeşin ortak olmaması da dikkat çekicidir.

Kayıtlarda geçen buna benzer diğer isimler şöyledir: Çoban-zâde, Hamal Paşa-zâde, Arab-zâde, Şaban-zâde, Receb-zâde, Serdar-zâde, Şahin Beşe-zâde, Hakkı-zâde, İplikçi-zâde, Sipahi-zâde, Mislici-oğlu, Molla Yusuf-oğlu, Cin-oğlu, Papas-oğlu, Sarraç-oğlu, Büyük atlı-oğlu, Küçük atlı-oğlu, Kuz-oğlu, Çerkes-oğlu, Kama-oğlu, Alma-oğlu, Eskici-oğlu.

3.1.5. Reislerin Memleketleri ve İkamet Ettiği Yerler

İncelediğimiz kayıtların bir kısmında gemi sahibi kişilerin ikamet ettiği yerler ve memleketleri yazmaktadır. İkamet ettiği yer yahut yakınlardaki yerlerden taşıma yapan reisler vardı. Taşımanın yapılacağı bölgede yeterli miktarda gemici yok ise civardan kiralanabilirdi. Örneğin; Karamürsel'de oturan bir reis İğneada iskelesinden taşıma yapabiliyordu.³¹⁸ Öyle görünüyor ki İğneada'da yerleşik gemi sahibi pek bulunmamaktadır. Oradan yapılacak taşıma işlerinde kiralanen gemilerin reislerinin farklı yerlerde ikamet ettikleri anlaşılmaktadır. Kayıtlarda bu kişilerin Ahtabolu (Ahtopol), Elmalı, Tophâne gibi farklı yerlerde oturduğu görülmektedir.³¹⁹ Bundan dolayı bu kayıtlarda reislerin ikametlerinin yazıldığı tahmin edilebilir. Keza oturduğu yer yazılmayan reislerin taşıma işlemi yapılacak iskelenin bölgesinden olduğunu düşünülebilir. Kayıtlarda geçen gemicilerin oturduğu yerler şu şekildedir: Özi, İbrail, Silistre, Giresun, Yeniköy, Trabzon, Tophâne, Galata, Unkapanı, Misivri (İslimye), Ahtabolu, Elmalı, Cihangir, Darıca ve Karamürsel. Evliya Çelebi seyahatnamesinde yerleşim yerlerinden bahsederken oranın kimliğinden de bahseder. Bunların arasında Tophâne, Yeniköy gibi Galata kadılığına bağlı köyleri daha çok gemicilerin ve tüccarların ikamet ettiği yerler olarak zikretmektedir.³²⁰

³¹⁶ BOA, MAD 3405, s. 131 (27 S. 1153/24 Mayıs 1740).

³¹⁷ BOA, MAD 10347, s. 154 (19 M. 1161/20 Ocak 1748).

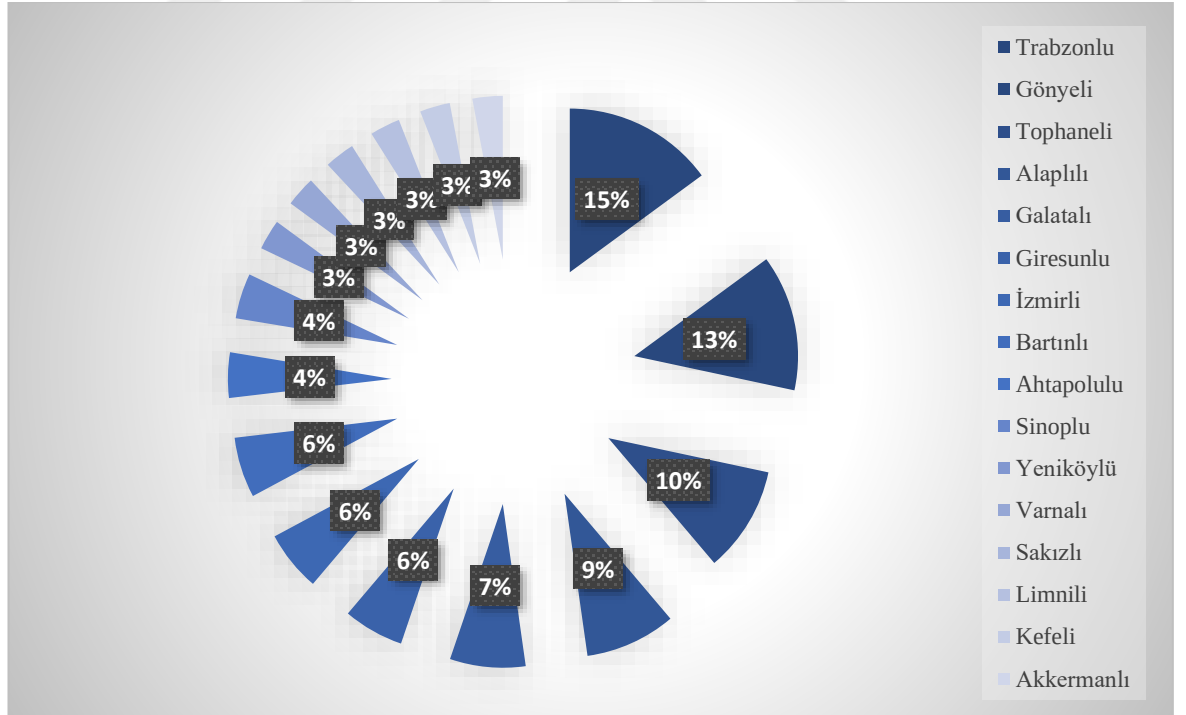
³¹⁸ BOA, MAD 10330, s. 154 (8 Ra. 1146/19 Ağustos 1733).

³¹⁹ BOA, MAD 3917, s. 355, 477 (2 C. 1130/3 Mayıs 1718), (17 Z. 1130/11 Kasım 1718); MAD 3924, s. 375 (15 Za. 1131/29 Eylül 1719).

³²⁰ Evliya Çelebi Seyahatnamesi, c.1, k.2, İstanbul 2003, s. 407, 419.

Elbette ki Karadeniz bölgesinde yapılan nakliye işlerinde Karadenizli reislerin olacağı aşîkârdır. Fakat Akdeniz'deki ada ve kıyılardan olan bir gemici de Karadeniz'de nakliye işi yapabiliyordu. Keza bir gemici İzmirli olup İstanbul'da ikamet ediyor olabilirdi. Trabzonlu, Tophâneî, Çatladıkapılı, Varnalı, Molovalı, Akkırmanlı, Galatalı, Giresunlu, Yeniköylü, Sakızlı, Abanalı, Akhisarlı, Santorinli, Bartınlı, Amasralı, Trabzonlu, Örcünlü, İkikapılı, Odunkapılı, Akçaşehirli, İzmirli, Darıcalı, Alaplılı, Üsküdarlı, Polatnalı, Unkapanlı, Pavlılı, Karamürselli, Rodoslu, Burgoslu, Karinaabadlı, Sinoplu, Gönyeli, Lakatalı, Çarşambalı, Karlovalı, Herekeli, Karaaağaçlı, Kasımpaşalı, Kilili, Şileli, Ünyeli, Abaza Karacalı, Ahtapolulu, Şamlı, Kefeli, Cihangirli, Motonlu, Konyalı ve Marmaralı gibi isimlerinin önünde yazan bu yerler reislerin memleketleri olabildiği gibi aynı zamanda ikamet ettikleri yerler de olabilirdi.

Grafik 7: 18. yüzyılın ilk yarısında gemi sahiplerinin memleketleri



Nerede ikamet ettikleri ve memleketlerinin neresi olduğu bilgisi aynı zamanda o bölgenin sosyal ve ekonomik anlamdaki kimliğini de belirtmektedir. Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde Tophâne, Yeniköy, Kasımpaşa gibi yerlerden

bahsederken oraların halkının ya denizci ya da tüccar olduğunu ifade etmesi bu yerlerin kimlik dokusunu bu insanlarla kazandığını göstermektedir.

3.1.6. Kara Esnafından Denizciliğe

Birçok farklı meslek erbabından kimselerin gemi sahibi oldukları kayıtlarda karşımıza çıkmaktadır. İsimlerinin önüne gelen meslek adlarından bu kimselerin ne ile iştigal ettiklerini tespit etmek mümkündür. Kayıtlarda görülen meslekler şu şekildedir: habbaz (ekmekçi), sabuncu, hamamcı, meremmetçi³²¹, menzilci, kitapçı, kabakçı, keresteci, yorgancı, attar,³²² dökmeçi,³²³ sarraf ve saraç.³²⁴ Bir meslek erbabı iken aynı zamanda gemi sahibi olanlar özellikle 1730’lardan sonraki kayıtlarda karşımıza çıkmaktadır.

İstanbul’da, yeniçeri askerlerine ve donanmaya ekmek pişiren ekmekçi esnafına habbaz, saraya ekmek pişirmekle görevli olan kişilere habbazîn-i hâssa denilirdi.³²⁵ Kayıtlar arasında gemi sahibi olarak görülen Habbazîn-i [hâssa] Ömer Çelebi bunlardan biriydi. Onun gemisinin kaptanı olan Todori Reis, Tophâne-i Âmire’ye ham demir ve humbara nakli yapmıştır.³²⁶ Donanma için ekmek pişiren Hacı Nureddin-zâde’nin gemisi de deniz taşımacılığında yer almaktadır.³²⁷

İskele kethüdâları da gemi sahibi olmaktaydılar. 12 Şubat 1747’de Burgos iskelesinden Tersane ambarına zahire teslim eden geminin sahibi Çatladıkapılı Mahmud Ağa, kaptanı ise Hasan’dır.³²⁸ Şer’iyye sicilindeki bir kayıta adı Çatladıkapı İskele Kethüdâsı olarak geçmektedir.³²⁹ İskele kethüdâları bulundukları iskelenin

³²¹ Her çeşit tamir işleriyle uğraşan kimseler. Bkz. Pakalın, “Meremmetçiler Ocağı”, a.g.e., s. 481.

³²² Bir nevi eczacılık yapan, güzel kokular satan. Bkz. **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, c. 1, k. 2, s. 605.

³²³ Erimiş madenleri çeşitli kalıba dökerek belirli eşyalar yapan kimse, dökümcü esnafı için bkz. **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, c. 1, k. 2, s. 583.

³²⁴ Eyer ve takımı yapan ve deriden süslü eşyalar imal eden esnaf grubudur. **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, c. 1, k. 2, s. 600.

³²⁵ Pakalın, “Habbaz, Habbazîn-i Hâssa”, a.g.e., c. I, s. 692.

³²⁶ BOA, MAD 2854, s. 275 (20 Ra. 1128 /14 Mart 1716).

³²⁷ BOA, MAD 10347, s. 197 (9 Ca. 1161/7 Mayıs 1748); Hacı Nureddin Ağa hakkında tafsilatlı bilgi için bkz. Yusuf Alperen Aydın, **Müteşebbis ve Devlet, 18. Yüzyılda Peksimetçibaşı Nureddin Ağa’nın Yükselişi**, Kitabevi, İstanbul 2016.

³²⁸ BOA, MAD 2829, s. 157 (16 S. 1160/21 Şubat 1747).

³²⁹ **Bab Mahkemesi 172 Numaralı Sicil**, c. 69, s. 515, Hüküm No, 685, (25 S. 1153/22 Mayıs 1740) “Kayıkcıyân esnafından ashâb-ı arzuhâl başkethüdâsı Mehmed Beşe ve Eyüb İskelesi kethüdâsı es-

idari, ekonomik ve hukuki işlerinden sorumlu olan kişilerdir. Ayrıca kayıkçılar esnafının problemleriyle ilgilenirlerdi.³³⁰ Mahmud Ağa'nın sermayesini bir gemiye yatırıp işletmeye verdiği ve kendisinin karada işlerini yürüttüğü düşünülebilir. Denizciliğe uzak bir kimse olmadığından riskleri göze alarak fazla kazanç elde etme amacıyla taşımacılık sektörüne girmesi muhtemeldir.

Gemi sahibi diğer meslek ashabından karşımıza çıkanlar sarraflardır. Osmanlı Devleti'nin iktisadî boyutunda sarraflar önemli bir yer teşkil etmekteydi. Genel anlamda faaliyetleri para alıp satmak, para nakli ve muhafazası ve borç verme gibi finansal alanlardaydı. İltizam, malikâne ihaleleri ve sermaye temini gibi ekonomik ilişkiler sarraflar vasıtasıyla sağlanmaktaydı. Sarraflar bir nevi banka görevini üstlenmekteydi. Devlet, sarrafları çok sıkı bir denetim altında tutuyordu. Sarraf teşkilatının içerisinde İstanbul sarrafları daha da önemliydi. Bu kimseler özellikle sur içinde, devletin merkezinde faaliyetlerini sürdürmekteydiler.³³¹

Gemi sahipleri arasında sarraflara da rastlanması ilgi çekicidir. Zira esnaf teşkilatlarının içerisinde çok iyi kazanç elde edebilen sarrafların taşımacılık sektörüne girmesi kayda değer bir durumdur. Kayıtlar arasında gemi sahibi dört kişi sarraf olarak karşımıza çıkmaktadır. Birinin ismi (Papas-oğlu) dışında diğerlerinin adı belirtilmemiştir; ama Rum olmaları yüksek bir ihtimaldir. Tahtakale'de sarraf olan bir gemi sahibinin gemisi ile 19 Ramazan 1159/5 Ekim 1746³³² tarihinde Kili'den zahire nakli yapılmıştı. Başka bir kayıta yine Tahtakale'de sarraf olan bir kimsenin gemisi ile 9 Nisan 1747 tarihinde ³³³ Kili'den Tersane ambarına zahire teslim edilmişti. 1733³³⁴ ve 1754 tarihli sarraf kayıt listesinde ³³⁵ Tahtakale'de iki sarraf olduğu

Seyyid Süleyman ile gâibûn ani'l-meclis ve Defterdâr İskeleyi kethüdâsı Hüseyin ve Fener İskeleyi kethüdâsı Mustafa ve Balat iskeleyi kethüdâsı ...ve **Çatladıkapı İskeleyi kethüdâsı Mahmud** ve...".

³³⁰ Nejdett Ertuğ, **Osmanlı Ulaşım Sisteminde Kayıkçılık**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmış Doktora Tezi), İstanbul 1995, s. 12-17.

³³¹ Ömerül Faruk Bölükbaşı, "İstanbul Sarrafları (1691-1835)", **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, 30, İstanbul 2014, s. 19-96; Ali Yaycıoğlu, "Perdenin Arkasındakiler Osmanlı İmparatorluğu'nda Sarraflar ve Finans Ağları Üzerine Bir Deneme", **Türklük Bilgisi Araştırmaları, Özer Ergenç'e Armağan I**, c. 51, Aralık 2019, s. 375-396.

³³² BOA, **MAD** 2830, s. 226 (13 Za. 1159/27 Kasım 1746).

³³³ BOA, **MAD** 2829 s. 178 (10 Ra. 1160 /21 Nisan 1747).

³³⁴ Bölükbaşı, a.g.m., s. 46-48.

³³⁵ Bölükbaşı, a.g.m., s. 49-51.

yazmaktadır. Bunlardan 1754 tarihli liste, nakil yapılan tarihe daha yakın olduğu için bu sarrafların, listede yazdığı üzere ya Apastol ya da Melkon olduğu tahmin edilebilir. Ayrıca Rum olan sarraf gemi sahiplerinin Müslüman kaptanlar ile iş ilişkileri içerisinde olduğu görülmektedir.³³⁶ 17. yüzyılın ikinci yarısında 1097/1685-86 yılında yapılan taşımacılıkta da bir sarraf gemi sahibine tesadüf edilmiştir.³³⁷

Kayıtlar arasında dikkat çeken bir husus da bir baba ve oğullarının gemi kaptanlığı yapmasıydı. Örneğin Karaköy hamamcısı Seyyid Hasan Ağa ve oğulları Ahmed ve Hacı Mehmed gibi. Seyyid Hasan Ağa'nın gemisini kullanan başka bir kaptan var iken oğulları gemi kaptanlığını kendileri yapmaktadır. Hasan Ağa 1153/1740-41 yılında Burgos'tan zahire taşımacılığı yapmıştır. Oğullarının ise 1159/1746-1747 ve 1160/1747-1748 tarihlerinde taşıma yaptıkları görülür.³³⁸ Eğer bu iki kardeş bir gemiye ortak olsalar idi kayıtlarda ortak olduklarını bildiren “şeriki” gibi bir ifadenin yazması gerekirdi. İkisinin de farklı kayıtlarda yer almasından dolayı hem Ahmed'in hem de Mehmed'in birer gemisi olduğu söylenebilir.

Gemicilerden kardeş olanlara başka bir örnek Kilili Kenan'ın oğulları Hacı Yusuf, Ahmed ve Hacı Mehmed'dir. Üçünün de kendilerine ait gemileri mevcuttur. Hacı Yusuf ve Ahmed'in İstanbul'dan kiralanan iki ayrı gemisi Burgos'tan arpa taşımacılığı yapmıştı.³³⁹ Hacı Mehmed ise Kili'den Tersane ambarına buğday taşımıştı.³⁴⁰

Devletin hizmetinde, kapıcıbaşılık görevinde bulunan Akkirmanlı İbrahim Ağa'nın da belirli bir zaman sonra gemi sahibi olduğu görülmektedir. Kili ve Akkirman'da gemilere malzeme yüklenmesiyle, yeri geldiğinde mal alım satımını yapmakla görevli olan İbrahim Ağa, anlaşılan o zamanlar bu iş için gerekli sermaye

³³⁶ BOA, **MAD** 6593, s. 269 (25 L. 1156 /12 Aralık 1743).

³³⁷ BOA, **MAD** 4047, s. 97 (9 N.1097/30 Temmuz 1686); 1696 tarihli sarraf listesi için bkz. Bölükbaşı, a.g.m. s. 36.

³³⁸ Karaköy hamamcısı Seyyid Hasan Ağa'nın kaydı: BOA, **MAD** 3405, s.158 (13 R. 1153/8 Haziran 1740); Hamamcı oğlu Ahmed'in kaydı: BOA, **MAD** 2829, s. 211 (28 C. 1160/7 Temmuz 1747); Hamamcı oğullarının Hacı Mehmed'in kaydı: BOA, **MAD** 10347, s. 179 (21 Ra. 1161/21 Mart 1748).

³³⁹ BOA, **MAD** 10341 s. 170 (11 L. 1152/11 Ocak 1740), BOA **MAD** 3405, s. 130 (27 S. 1153/24 Mayıs 1740).

³⁴⁰ BOA, **MAD** 2829, s. 144 (8 M. 1160/20 Ocak 1747).

birikimini sağlamış ve gemi sahibi olmaya karar vermiştir. Kayıtlarda 1159/1746-1747 yılında bu görevi sürdürürken 1161/1748 yılında gemi sahibi olarak karşımıza çıkar. Geminin kaptanı kendisi olmadığına göre kendisi bulunduğu yerde görevine devam etmiş ve gemisini kiraya vermiş olmalıydı.³⁴¹

Öyle anlaşıyor ki gemicilik mesleği babadan oğula geçen aile işi olabildiği gibi farklı meslek erbabının bir şekilde işe yakınlığı hasebiyle deniz yolu taşımacılığına sonradan iştirak etmeleri de mümkün olabilmektedir.

3.2. Deniz Yolu Taşımacılığının Avantaj ve Zorlukları

Deniz yolu ile yapılan taşımacılığın avantajı olduğu kadar dezavantajları da vardır. En başta denizyolu taşımacılığı, kara yoluna göre daha ucuzdur ve daha fazla taşıma imkânına sahiptir. Keza Karadeniz'in Kuzey kıyıları ve iç kesimleri ile ticaret ilişkileri zamandan tasarruf edilerek en iyi şekilde deniz yolu ile sağlanabilirdi.

Denizcilik alanında Rumların daha birikimli, antik dönemden beri iş bilir oldukları bilinmektedir. Bununla birlikte Müslüman gemi sahipleri de vardır.³⁴² Fakat Karadeniz'de olan kazalar denizcilerin iş bilmezliği yüzünden değil, denize özgü şartlar yüzündendir. Karadeniz'in çok kompleks akıntı ve girdapları vardır. Bunun karşısında da bütün gemiciler çaresiz kalmaktaydılar.

Bununla birlikte kışın seyrüsefer yapmak Karadeniz'de oldukça zordu. Fakat devlet acil durumlarda bunu isteyebilirdi. Buna örnek olacak bir belgede önemli bilgiler mevcuttur. İran seferi için Balıklava iskelesinde bulunan Tatar askerlerinin Ünye iskelesine nakledilmeleri için acilen kışlaklarda bulunan gemilerin kiralanması emredilmiştir. Bu işin acil ve hiçbir işle kıyaslanmayacak kadar önemli olduğu

³⁴¹ BOA, **MAD** 2830, s. 219 (20 L. 1159/5 Kasım 1746), BOA **MAD** 10347, s. 264 (30 Za. 1161/21 Kasım 1748).

³⁴² Yapılan bir araştırmada 18. yüzyılda Trabzon'da gemicilik çoğunlukla Müslüman tüccarların elindeydi. Rumeli, Kırım, Tuna ve Abaza kıyılarında taşımacılık yaparak kâr elde etmişlerdi. Ayrıca Tuna taraflarında İstanbul'da zengin kapan tüccarlarının gemileriyle ticaret yapıyorlardı. Deniz ticaretinin sunduğu imkanlarla zengin olduğu düşünülen Unkapanı tüccarları İslami ortaklıklar ile Ünye, Rize, Hopa, Gönnye, Giresun, Trabzon'dan gemicilerle ticari ilişkiler yürütmüşlerdi, bkz. Aygün, **a.g.e.**, s. 252.

vurgulanmıştır. Üstelik kiralama emrine karşı gelen gemicilere, kalebentlik ve mülküne el koymak gibi cezalar verilirdi.³⁴³

3.2.1. Gemi Kazaları

Karadeniz’de ticaret yapan birçok tüccar için gemi kazaları oldukça korkutucuydu. Genellikle hava muhalefetinden dolayı meydana gelen kazalar, sadece seyir halindeyken değil limanda durağan haldeyken de gemicileri bulabilmekteydi. Batan gemiler için kurtarma ekipleri ve teçhizatları oluşturulmakta, donanmaya ait malzemelerin çıkartılması için zaman zaman halk teşvik edilmekteydi. Çıkartılan malzeme devlete aitse teslim edilmekte değilse satılabilmekteydi.³⁴⁴

Navlun kayıtları arasında 1160/1747-1748 yılında İsakçı iskelesinden İstanbul’a zahire taşıyan gemilerin fırtınaya yakalanması ile meydana gelen bir kaza mevzu bahistir. Kaza 1160/1747-1748 yılında meydana gelmiş, İstanbul’a ulaşmaları aylar geçmiştir ve başkente gelindiğinde İstanbul Gümrük Emni 23 R. 1161/22 Nisan 1748 tarihinde İsakçı ambarındaki mevcut olan zahireyi almaları ve İstanbul’a getirmeleri için yeni gemilerin kiralandığına dair ilam vermiştir. Akabinde 29 Nisan’da bir gemi daha gönderilmiştir. Kazaya uğrayan gemicilere, navlun ücretinin üçte ikisi ödenmiş geri kalanı hazineye kalmıştır.³⁴⁵ Bu gemicilere ödenmesi gereken ücret tahmini olarak aynı sene mayısın ikinci haftası ödenmiştir.³⁴⁶

Kazaya uğrayan reisler; Pehlivan Osman, Limnili Kostantin, Polatnalı Hacı Fettah-zâde, İznikmidli Molla Mehmed ve Sinoplu başka bir reis olup yerine kiralanan gemiler ve reisler, Sipahi-zâde Hacı Mustafa, Sakızlı İstefani, Santorinli Andriya, Santorinli Nikola, Hacı Nureddin-zâde’dir (süvârisi Bağdadlı). Özellikle bu kayıt, böyle durumlarda Akdeniz gemici tayfasından gemi kiralandığını göstermek açısından dikkat çekicidir.

³⁴³ BOA, AE. SMHD.I. 2438 (25 L. 1157/1 Aralık 1744).

³⁴⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. “Şenay Özdemir, Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar”, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, sy. 19, Ankara 2006, s. 365-380.

³⁴⁵ BOA, MAD 10347, s. 197 (9 Ca. 1161/7 Mayıs 1748).

³⁴⁶ BOA, MAD 10347, s. 200 (22 Ca. 1161/20 Mayıs 1748).

3.3. Deniz Yolu Taşımacılığında Kullanılan Gemi Türleri

Deniz taşımacılığı bir devletin ticaret kapasitesini ve ülke ekonomisini etkilemektedir. Antik Çağ'dan itibaren bunun için devletler politikalar üretmiş deniz taşımacılığının kâr payını kendi bünyelerine katmışlar ve kazanç elde etmişlerdir.

Osmanlı Devleti donanma haricinde denizlerde özel gemi sahiplerinin var olmasını istemiş bunu kendi çıkarları için kullanmıştır. Asıl görevleri ticaret yapmak olan bu gemi sahipleri ve gemileri, barış zamanlarında nakliyat, savaş zamanlarında ise ordu için taşıma yahut donanmaya katılma gibi görevleri yerine getirmekteydi.

Osmanlı Devleti'nde sivil deniz taşımacılığında kullanılan gemi türleri şunlardır: üç direkli, şayka, çekeleve, tonbaz, çember, volik, melekse, 19. yüzyılda İnebolu kayığı, pereme, Marmara kancabaş, bumbarta, İzmir kayığı. 1700 ve 1750 yılları arasında Karadeniz'den İstanbul'daki devlet kurumlarına yapılan taşımacılıkta da kayıtlarda rastlanılan gemi türleri üç direkli, çekeleve, tonbaz, çember, volik ve meleksedir.

3.3.1. Üç Direkli

M.Ö. 3. yüzyıldan beri Akdeniz'de üç direkli gemiler görülmekteydi.³⁴⁷ 18. yüzyılda Osmanlı ticari gemileri arasında görülen “üç direkli gemi”, “Kırım sefinesi” olarak da adlandırılmaktaydı. Bu gemi türünün 300 tona kadar taşıma yapabildiği söylenmektedir. Çoğunlukla asker ve mühimmat taşımacılığında ve devlet adına zahire taşımacılığında kullanıldığı görülmektedir. O dönemde üç direkli olarak adlandırılan bir geminin fiyatı 35.000 kuruş civarındaydı. Daha çok İstanbul ile Tuna ve Kırım arasında yapılan nakliyatta kullanıldığı görülmekteydi.³⁴⁸

3.3.2. Şayka

Macarca'dan geldiği tartışmalı olan şayka kelimesi, son yapılan araştırmalara göre genel bir Balkan buluşma sözü olup dilimize Rumence'den “şaica” olarak geçmiştir. Macarca (sajka) ve Sırpçaya (şayka) da Türkçe'den geçtiği söylenmektedir.

³⁴⁷ Casson, **a.g.e.**, s. 170.

³⁴⁸ İlhan Ekinci, “Karadeniz'de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik II**, Samsun 2013, s. 888.

Rusça çayka, martı manasına gelen altı düz ve enli bu teknenin ilk başlarda Tuna ve havzasında kullanılmıştır. Kullanımına göre çeşitli yapılarda üretilmiştir. Osmanlılar ve Kazaklar tarafından kullanılmış şaykalar, Tuna, Dinyester, Özi (Dinyeper), Don, Volga ve Karadeniz’de kullanıma uygun harp gemisi olarak bilinmektedir. Başı ve kıçısı sivri olan tekne her iki yönde çabucak dönebilecek manevra hareketine kabildir.³⁴⁹

Ticari şaykalar Tuna’da kullanılanlardan farklı olup iki direkli ve yelkenli teknelerdi. 19. yüzyıla değin Osmanlı Devleti’nde kullanıma devam eden bu tür şaykalar ticari amaçlı Karadeniz’de ve Akdeniz’de taşımacılık yaparlardı. Uzunluğu 13 ile 32 metre arasında değişmekteydi. Bu gemi türünün 35-375 ton kapasitesi vardı. Ticaretin çoğunluğu bu gemi türüyle yapılmaktaydı.³⁵⁰

3.3.3. Çekeleve

Çekeleve, hızlı gitmesiyle bilinen iki kısa direkli ve yelkenli nakliye gemilerindendi. İnce donanma gemileri olarak tespit edilmiştir. Çekeleve ile meyve ve küçük kereste taşınmaktaydı.³⁵¹ Karadeniz sivil taşımacılığında kullanılan bu gemilerle 18. yüzyılda un taşındığı da arşiv kayıtlarında görülmektedir.³⁵²

3.3.4. Tonbaz

Tombaz olarak da ifade edilen bu geminin yelkeni, ikişer adet de kürek ve demiri bulunmaktadır. Güvertesi olmayan, altı düz kayık olarak tarif edilmiştir. Nehirde köprü dubası olarak kullanılırdı. 1638 yılında Karadeniz’de Kazak saldırılarına karşı mücadele eden Tersane-i Âmire Kethüdâsı Piyale’nin emrinde 20 tombaz olduğu söylenmiştir. Zahire, mühimmat, cephan, top ve asker nakliyeciliğinde kullanılmıştı.³⁵³ Donanma gemilerinde de yer alan tombazların uzunluğu 15,2 metre olup eni 4,5 metre ve derinliği de 4,5 metre olduğu bilinmektedir.³⁵⁴

³⁴⁹ Selim Özen, **Gemiler Sözlüğü**, Denizler Kitabevi, İstanbul 2017, s. 368.

³⁵⁰ Özen, **a.g.e.**, s. 372-375.

³⁵¹ Bostan, **a.g.e.**, s. 90.

³⁵² BOA, **MAD** 10341, s. 165-166 (6 Şevval 1152/6 Ocak 1740).

³⁵³ Bostan, **a.g.e.**, s. 92; a.g.y., “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, **Türk Denizcilik Tarihi I**, s. 335.

³⁵⁴ Özen, **a.g.e.**, s. 391-393.

3.3.5. Çenber

Özellikle İstanbul'un odun ve kömür gereksinimini karşılamak için taşımacılıkta kullanılmış, kış tarafı yuvarlak, orta boy, kürekli ve yelkenli tekne türüydü. Bu tekne türü ile ilgili kayıtlar 17. yüzyıla kadar gitmektedir. Çekeleve ile birlikte anılsa da çemberlerin taşıma kapasitesi daha büyüktür. Bu gemi türünün yaklaşık 271 ton kereste taşıma kapasiteli ve 20-25 metre civarında uzunluğu olduğu 1825 yılında yapımına izin verilen bir çemberden tahmin edilmektedir. 1813 yılında çemberlerin azalması sebebiyle odun ve kömür taşımacılığı sıkıntıya girmiştir. Bu sebepten Unkapanı tüccarlarına 3 çember, ekmekçi esnafına 2 çember, Mısır çarşısı esnafına 2 çember, kuru kahveci esnafına 2 çember, yorgancı esnafına 1, yağlıkçı esnafına 1, sarraf esnafına 3, kuyumcu esnafına 1, kömürcü esnafına 2 çember yapma izni verilerek bu sıkıntı aşılmaya çalışılmıştır.³⁵⁵ Ayrıca 18. yüzyılda çenber türü gemi İğneada iskelesinden Tophâne-i Âmire'ye ham demir naklinde kullanılmıştır.³⁵⁶

3.3.6. Volik

Volik, Osmanlı donanması tarafından kullanılmış kürekli ve yelkenli grubu bir gemi türüdür. Etimolojik yapısının Yunancadan mı yoksa İtalyancadan mı olduğu belirlenememiştir. Adına 18. yüzyıl belgelerinde rastlanan volik, 1711 yılında Ruslara karşı Kaptanı Derya Mehmed Paşa komutasındaki Osmanlı donanmasına zahire, asker, cebehane nakli için kullanılmıştır. 360 parçalık donamada 101 adet volik olduğu belirtilmektedir. Tuna ince donanmasında da 8 volik bulunmaktadır.³⁵⁷ İlaveten arşiv kayıtlarında, 18. yüzyılda Karaağaç iskelesinden zahire naklinde volik türü geminin kullanıldığına rastlanılmaktadır.³⁵⁸

3.3.7. Melekse

Melekseler yapılarına göre büyük ise gemi, küçük ise kayık olarak adlandırılmaktaydı. Melekseler Trabzon'un Of ve Sürmene limanlarında inşa olunmakta, zaman zaman Sinop, Faş gibi farklı yerlerde de inşa olunduğu

³⁵⁵ Özen, **a.g.e.**, s. 95-96.

³⁵⁶ BOA, **MAD** 10345, s. 7 (8 Zilkade 1157/13 Aralık 1744).

³⁵⁷ Özen, **a.g.e.**, s. 421.

³⁵⁸ BOA, **C. ML.** 8637 (16 Safer 1176/6 Eylül 1762).

görülmektedir. Büyüklükleri tam olarak bilinmese de taşıdıkları yük miktarından tahmin edilebilmektedir. Melekseler genellikle Faş, Sohum gibi limanlara, kuzey doğu tarafına nakliye yapmaktaydılar. Kuzeye, Kefe ve Kırım tarafına ve batıya İstanbul'a yapılan seyrüseferde gemi türü olan melekseler kullanılmaktaydı. Çünkü önlerinde uzun ve zorlu bir rota bulunmaktadır.³⁵⁹

Evliya Çelebi Trabzon'dan Gürcistan'a giderken meneksile kayıklarına bindiğini belirtmiştir. Karadeniz'in doğusunda yaptığı yolculuklarda hep meneksile kayıklarına bindiğini, bir meneksile kayığının 30 asker aldığını, Karadeniz dalga ve fırtınalarında dayanıklı olduğunu ifade etmiştir.³⁶⁰

3.3.8. İnebolu Kayığı

Karadeniz'in Anadolu kıyısında 19. yüzyılda kullanılan yelkenli kıyı ticaret teknesidir. Bu tekne türü yapımı açısından Hindistan'a özgü bir teknedir. Karadeniz, Akdeniz çoğunlukla da Ege kıyılarında kullanılırdı. Bu inşa türünün Roma döneminden beri Hazar Denizi ve Maverâünnehir bölgesinden kervanlarla ya da ticaretle uğraşan Cenevizliler tarafından getirilmiş olacağı düşünülmüştür. Bu tür teknelerin en büyük tipinin ölçüleri şu şekildedir: 18 metre tam boy, 9- 10 m omurga boyu, genişlik 4,30 m, iç yükseklik 2,05 m, omurga genişliği 0, 38 m, direk boyu 18 m, ana cıvadra 7 m, baston çıkıntısı 2,50 m, alt seren 10 m, orta seren 6,90 m, üst seren 4,80 m. En küçük teknelerde üst yelken bazen de orta yelken yoktur. Tekne siyaha boyanmış veya boyasızdır. Süslemeler ağaç kabartmalı olup nadiren boyalıdır.³⁶¹

³⁵⁹ Temel Öztürk, "Karadeniz'de Kullanılan Melekse Türü Gemiler", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Aralık 2009, s. 86-91.

³⁶⁰ **Evliya Çelebi Seyahatnâmesi**, c. 2, k. 1, s. 117,119.

³⁶¹ Ahmet Güleriyüz, **Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken- Mikyas-ı Sefâin**, Denizler Kitabevi, İstanbul 2004, s. 68.

SONUÇ

Bir devletin ekonomisinde ve siyasi varlığını koruyup sürdürebilmesinde üretim mekanizmaları ve bunu kontrol etme metotları önemli olmuştur. Başkent, liman kent ve denizcilik faaliyetleri, bir imparatorluğun emperyal gücünün yayılmasında önemli bir araç olmuştur. Osmanlı Devleti'nin resmî kurumları ve ekonomik faaliyetlerinin adeta bir domino taşı sayılan deniz yolu taşımacılığı, bu önemi göstermiştir. Özellikle Osmanlı hakimiyet gücünün temsili olan İstanbul'un iâşe temini çoğunlukla deniz yolu ile sağlanmakta, her bir emtiaya ayrılan iskelelerin varlığı ve art bölgesi bu durumun işlerliğini ve önemini göstermiştir.

Karadeniz bir iç deniz haline geldikten sonra başkent in ihtiyaçlarını karşılamada önemli bir havuz konumuna gelmiştir. Sadece halkın ihtiyacı değil devlet kurumlarının birtakım ihtiyaçları da bu bölgeden karşılanmıştır. 18. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin, Tersane-i Âmire, Tophâne-i Âmire, Cebahâne-i Âmire, Darphâne-i Âmire, Istabl-ı Âmire gibi kurumlarının ihtiyacı olan malzeme temininin de tüccar gemicilerin gemileri ile deniz yolu taşımacılığı vasıtasıyla yapılmıştır. Bu malzemeler arasında balık yağı, üstüğü, zift, katran, fıçı tahtası, kendir, hububat, ham demir, top, kırık top, top kovanı, yuvarlak, kurşun, bakır, humbara tanesi bulunmaktaydı.

Bir esnaf teşkilatını oluşturan gemici taaifesi, Unkapanı tüccarları ile adeta bir konsorsiyum içinde faaliyetlerini yürütmüşlerdir. Devlet bu gemici taaifesini destekler, mevsim fark etmeksizin siyasi ve ekonomik ihtiyaçlarının karşılanmasını talep ederdi. Herhangi bir muhalefette ise cezai işlem uygulanırdı. Özellikle sefer zamanlarında devlet kurumlarının ihtiyacının arttığı görülmüştür. Karadeniz gibi şiddetli fırtınalara sahip tehlikeli bir denizde yolculuk yapmak korkutucu da olsa deniz yolu ile nakliyat, gemiciler için kârlı bir iş tir. 18 yüzyılın ilk yarısında Karadeniz'de nakliyyede kullanılan gemi türleri ise üç direkli, tonbaz, melekse, çenber, çekeleveydi.

Mevcut çalışmada, Osmanlı Devleti'nde gemicilerin kimliklerine dair kısmî bilgilere ulaşılmıştır. Buna göre 18. yüzyılın ilk yarısında gemi sahiplerinin; mültezimler, devlet memurları, yeniçeri askerleri, ilmiye mensubu kimseler, kapıkulu taaifesi, esnaf erbapları, bu ve benzeri kimseler ile onların çocuklarının olduğu

görülmüştür. Bu kimseler İstanbul'da ikamet edebildiği gibi Karadeniz'in farklı yerlerinde de meskûn olmuşlardır. Bununla birlikte Akdenizli gemicilerin de Karadeniz'de taşımacılık yaptığı görülmüştür. Bu gemicilerin birbirleriyle olan iş ilişkileri mevcut kayıtlarda açıkça yer almamış olsa da bu konu hakkında kısmî bilgi verilmiştir. Gemilerin yolculuk süreleri kayıtlarda net bir şekilde bulunmasa da belirli tahminler üzerinden bu bilgi verilmeye çalışılmıştır. Bakıldığında zaten bir meslek sahibi olan bu kimselerin ilk kapital birikimini bir gemi işletmeciliğinde kullandıkları görülmüştür. Öyleyse bu gemi sahiplerinin ikinci kapital birikimlerini farklı alanlarda da kullanıp kullanmadığı sorusu başka bir araştırmaya öncü olabilmektedir. Bu çalışma Osmanlı Denizcilik Tarihi alanında sivil yönden bir bakışı sağlayarak bu konudaki araştırmalara bir başlangıç olmayı hedeflemiştir.

BİBLİYOGRAFYA

1. ARŞİV KAYNAKLARI

1. 1. DEVLET ARŞİVLERİ BAŞKANLIĞI OSMANLI ARŞİVİ (BOA)

1. 1. 1. DEFTER TASNİFİ

1. 1. 1. 1. Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)

nr. 2485, 2764, 2829, 2830, 2854, 3137, 3141, 3146, 3171, 3405, 3450, 3453, 3591, 3917, 3924, 3934, 4028, 4047, 4709, 5363, 6593, 6598, 10310, 10314, 10317, 10318, 10323, 10324, 10330, 10331, 10341, 10346, 10347, 10349, 10351

1. 1. 1. 2. Divân-ı Hümayûn Ru'ûs Defterleri

nr. 50.

1. 1. 2. BELGE TASNİFİ

1. 1. 2. 1. Ali Emîrî (AE)

I Mahmud, nr. 2438.

III Ahmed, nr. 19072, 20190.

III Mustafa, nr. 2557.

II Mustafa, nr. 1329.

1. 1. 2. 2. Cevdet-Askeriye (C.AS)

nr. 35886.

1. 1. 2. 3. Cevdet-Bahriye (C. BH)

nr. 8652.

1. 1. 2. 4. Cevdet-Mâliye (C. ML)

nr. 8637, 9171, 15474, 18166.

1. 1. 2. 5. Cevdet-Saray (C. SM)

nr. 1425.

1. 1. 2. 6. Yabancı Arşivler (YB)

nr. 96

2. ARAŞTIRMA VE İNCELEMELER

- Açık, Turan: “Beşe Unvanı Hakkında” **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı 62(2015/2) İstanbul 2016, s. 37-64.
- _____ : “Bey’likten Ağalığa 17. Yüzyılın İlk Yarısında Trabzon’da “Unvan Enflasyonu”, **Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, sy.16, 2014, s. 9-38.
- Ascherson, Neal: **Karadeniz**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2001.
- Akbel, Mustafa: “Osmanlı’da Milyoner Olmak; 18. Yüzyılın Başlarında Galata Zenginleri”, **Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, c. 3, sy. 1 2018, s. 39-66.
- _____ : “Galata’da Kaptanlar”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, c. 8, sy. 40, Ekim 2015, s. 229-238.
- Algar, Hamid: “Molla” **DİA**, c. .XXX, İstanbul 2005, s. 238-239.
- Aybet, Gülgün Üçel: “17. Yüzyılda İstanbul Limanı ve Marmara Denizi’nde Uluslararası ve Şehirlerarası Ulaşım ve Ticaret”, **VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiriler Kitabı (27-28 Mayıs 2016)**, İstanbul 2016, s. 27-29.
- Aydın, Yusuf Alperen: **Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, İstanbul 2011.
- _____ : **Müteşebbis ve Devlet “18. Yüzyılda Peksimetçibaşı Nureddin Ağa’nın Yükselişi**, Kitabevi, İstanbul 2016.
- Aydın, Yunus Emre: “19. Yüzyılda Tirebolu Limanı”, **VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu Bildirileri (29 Nisan-1 Mayıs 2015)**, Ordu 2015 s. 483-495.

- Aygün, Necmettin: **Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış**, c.1, 2, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Ankara 2006.
- _____ : **XVIII. Yüzyılda Trabzon'da Ticaret**, (Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmış Doktora Tezi), Ankara 2002.
- _____ : “Güney Karadeniz Yerleşimleri ile Kırım ve Çevre Yerleşimler Arasındaki İktisadî İlişkiler (1683-1802)”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, c.11, Sy.61, 2018, s.221-240.
- _____ : “XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı”, **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, Sy.23/2008, Ankara 2010, s.53-84.
- _____ : “18. Yüzyılda Bir Osmanlı Valisi: Üçüncüoğlu Ömer Paşa ve Muhallefatı”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, C.7, Say.7, 2009, s.39-77.
- Aydüz, Salim: **XV ve XVI. Yüzyıllarda Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi**, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2006.
- Aynural, Salih: **İstanbul Değirmenleri ve Fırınları “Zahire Ticareti (1740-1840)”**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2002.
- Atalay, İbrahim: **Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği**, İzmir 2004.
- Bakır, Abdülhalik
Ülgen Pınar: “Geç Ortaçağlarda İstanbul’un Endüstriyel Kapasitesine Dair Bir Değerlendirme”, **İmparatorluk Başkentinden Kültür Başkentine İstanbul**, (ed. Feridun Emecen), Kitabevi, İstanbul 2010, s. 133-148
- Bıyık, Ömer: **Osmanlı Yönetiminde Kırım (1600-1774)**, (Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmış Doktora Tezi), İzmir 2007.
- Bıjışkyan, P. Minas: **Karadeniz Kıyıları, Tarih ve Coğrafyası**, (çev. Hrand D. Andreasyan), İstanbul Edebiyat Fakültesi 1969

- Bilge, Sadık Müfit: “15 ve 18. Yüzyıllarda İstanbul ve Kafkasya İskeleleri Arasında Deniz Ticareti: Tacirler, Gemiciler, Köylüler”, **III. Uluslararası İstanbul Sempozyumu**, 2015 s. 53-90.
- Bostan, İdris: **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire**, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992.
- _____ : “Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği”, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008, s. 13-31.
- _____ : “İmparatorluğun Liman Kenti: İstanbul ve Deniz Ticaret Ağı”, **Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, İstanbul 2015, s. 200-209.
- _____ : “İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersane-i Âmire’nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım”, **Başlangıçtan XVIII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I**, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Basımevi, İstanbul 2009, s. 121-131.
- _____ : “Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği”, **Başlangıçtan XVIII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I**, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Basımevi, İstanbul 2009, s. 85-95.
- _____ : “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, **Başlangıçtan XVIII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I**, s. 325-339.
- _____ : **Osmanlılar ve Deniz (Deniz Politikaları-Teşkilat-Gemiler)**, Küre Yayınları, İstanbul 2017.
- Bölükbaşı, Ömerül Faruk: “İstanbul Sarrafları (1691-1835)”, **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi** ,30, İstanbul 2014, s. 19-96.
- Broekaert, Wim: “Creatio ex Nihilo? The origin of The corpora nauiculariorum reconsidered”, **Latomus**, published by

- Société d'Études Latines de Bruxelles**, 2008, s. 692-706.
- Bulunur, Kerim İlker: “Kaptanlar, Tüccarlar ve Devlet: Erken Modern Dönemde Karadeniz’de Osmanlı Ticareti”, **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti Canik II**, Samsun 2013, s. 1089-1096.
- _____ : “Osmanlı Dönemi Karadeniz Ticaret Tarihine Katkı: Akkırman Gümrüğü (1505)”, **Omeljan Pritsak Armağanı**, (ed. Mehmet Alpargu, Yücel Öztürk), Sakarya 2007, s. 525-581.
- _____ : “16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Taşımacılığı, Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri”, **International Journal of History Studies**, s. 89-102.
- Cansever, Turgut: “Şehir”, **Cogito**, sy.8, İstanbul 1996, s. 125-129.
- Canatar, Mehmet: “Kethüda”, **DİA**, c. XXV, İstanbul 2002, s. 332-334.
- Çiçek, Gül: **1899 Numaralı (H.1146-1149/M.1733-1737) Trabzon Kadı Sicili’nin Çevrimyazısı ve Değerlendirilmesi**, (Aksaray Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Aksaray 2017.
- Çizakça, Murat: **İslam Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999.
- Danış, İlhami: **1736-39 Savaşlarında Karadeniz’de Osmanlı Donanması**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007.
- Depe, Enes: **18. yy.’da Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşa Organizasyonu**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2017.
- Doğan, Ömer Semih: **Dîvânı Hümayûn Sicilleri 103 Numaralı Mühimme Defteri (1692-1695)**, (Marmara Üniversitesi Türkiyat

Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi) İstanbul 2019.

Döbel, Ernst Christoph: **Saksonya'dan İskenderiye'ye Bir Faytoncunun Serüvenleri**, Yedi İklim Tarih, İstanbul 2015.

Ekinci, İlhan: "Karadeniz'de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)", **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik II**, 2013, s. 885-905.

_____ : "Karadeniz'de Âyanlar ve Denizcilik", **Karadeniz Araştırmaları**, Bahar 2013, sy. 37, s. 17-24.

_____ : "Siyasetin Gölgesinde Limanlaşmamış Bir İskele Perşembe (Vona) İskeleyi", **VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu Bildirileri (29 Nisan-1 Mayıs 2015)**, Ordu 2015, s. 149-175.

Emecen, Feridun M.: **Fetih ve Kıyamet 1453**, Timaş Yayınları, İstanbul 2018.

_____ : "Emperyal Dönüşümlerin Muhteşem Kenti İstanbul", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c. I, İstanbul 2015, s. 118-181.

_____ : "İskele-Pazarlardan Kasabaya: Doğu Karadeniz'de Küçük Kıyı Yerleşmelerinin Yükselişi", **Karadeniz Kıyı Kentleri Tarihi**, İstanbul 2020, s. 15-32.

_____ : "Trabzon Şehrinin Tarihine Kısa Bir Bakış", **Karadeniz Kıyı Kentleri Tarihi**, İstanbul 2020, s. 397-414

_____ : Samsun Tarihine Giriş: Kara Samsun'dan Türk Samsun'una" **Karadeniz Kıyı Kentleri Tarihi**, İstanbul 2020, s. 99-116.

_____ : "Tarihî Bir Liman Kenti: Giresun", **Karadeniz Kıyı Kentleri Tarihi**, İstanbul 2020, S. 217-234.

Ertaş, Mehmet Yaşar: **Sultanın Ordusu (1715 Mora Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik)**, Kronik Kitap, İstanbul 2018.

- Ertuğ, Nejdett: **Osmanlı Ulaşım Sisteminde Kayıkçılık**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmış Doktora Tezi) İstanbul 1995.
- Eryılmaz Yücesoy, Fulya: “Geçmişten Günümüze Denizcilik İçin Oşinografi ve Meteoroloji”, **III. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, 7-8 Nisan 2011, s. 335-352.
- Eryılmaz, Mustafa: **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, (çev. Ercan Ertürk), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2010.
- Faroghi, Suraiya: **Osmanlı’da Kentler ve Kentliler: Kent Mekânında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi (1550-1650)**, (çev. Neyyir Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- Fidan, Fadimana: “18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul’un İaşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)”, **VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu Bildirileri (29 Nisan-1 Mayıs 2015)**, Ordu 2015, s. 83-102.
- _____ : **18. Yüzyılda İstanbul’un ve Ordunun İaşesinde Tuna İskelelerinin Rolü (1711-1768)**, (Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), Kars 2014.
- Gedikli, Fethi: “XV ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Deniz Taşımacılığına Dair Bazı Hukuki Terimler ve Düzenlemeler”, **Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları**, Sayı 1, 2006, s. 41-64.
- _____ : **16. Ve 17. Asır Osmanlı Şer’iyye Sicillerinde Mudârebe Ortaklığı: Galata Örneği**, (Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmış Doktora Tezi), İstanbul 1996.
- Genç, Mehmet: **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2018.

- Güçer, Lütfi: “XVI. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu’nun Ticaret Politikası”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, Türk İktisat Yıllığı**, sy.1, 1987, s. 1-128.
- Güler, İbrahim: **XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)**, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1992.
- Güleryüz, Ahmet: **Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken- Mikyas-ı Sefâin**, Denizler Kitabevi, İstanbul 2004.
- Güneş, Cihan: **Karadeniz’de Uluslararası Ticaret ve Kurumların Rolü**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2019.
- Güran, Tefvik: “Kentlerin İaşesi”, **Selçukludan Cumhuriyete Şehir Yönetimi**, İstanbul 2008, s. 61-68.
- _____ : “İstanbul’un İaşesinde Devletin Rolü (1793-1839)”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, c. 44, sy.1-4, 1986, s. 245-275.
- Güven, Tamer: “Osmanlı İmparatorluğunda Ayanlar, Sermaye Birikimi ve Girişimcilik”, **Türkiye İslam İktisadı Dergisi**, c. 3, sy. 1, 2016, s. 63-88.
- Göyünç, Nejat: “Yurtluk-Ocaklık Deyimi Hakkında”, **Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan**, İstanbul 1991, s. 274-277.
- Hugo, Victor Hugo
Heidegger, Martin: “Kentin Felsefesi”, Kent ve Kültürü, **Cogito**, Sy.8, İstanbul 1996, s. 63-70.
- İnalcık, Halil: **Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)**, (çev. Ruşen Sezer), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003.
- _____ : **Osmanlı İmparatorluğu’nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi I**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017.

- _____ : **Sources and Studies on the Ottoman Black Sea, The Customs Register of Caffa (1487-1490)**, Harvard University: The Department of Near Eastern Languages and Civilizations, 1995.
- İpşirli, Mehmet: “Çelebi”, **DİA**, c. VIII, İstanbul 1193, s. 259.
- Karadeniz, Ümran: “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz’de Deniz Taşımacılığı”, **Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 2017, s. 466-483.
- Karakulak, Mesut: “Hocabey’den Odessa’ya Bir Limanın Gelişimi”, **VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu Bildirileri (29 Nisan-1 Mayıs 2015)**, s. 288-318.
- Karpat, Kemal: “Balkanlar”, **DİA**, c. V, İstanbul 1992, s.25-27.
- Kahraman, Seyit Ali: **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, c. 1, k. 1, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008.
- Yücel Dağlı: **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, c. 1, k. 2, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008.
- _____ : **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, c. 2, k. 1, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008.
- _____ : **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, c. 3, k. 2, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2006.
- Kılıçarslan, Yasemin: “Cebeci”, **DİA**, c. VII, İstanbul 1993, s. 182-183.
- Kılıç, Orhan: “Ocaklık”, **DİA**, c. XXXIII, İstanbul 2007, s. 317-318.
- King, Charles: **Karadeniz**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015.
- Kocakaplan, Saim Çağrı: **18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve İstanbul Gümrüğü**, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2017.
- Köprülü, M. Fuat: **Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri**, Ötüken Neşriyat, 1986.
- Köprülü, Orhan Fuat: “Efendi”, **DİA**, c. X, İstanbul 1994, s. 455-456.
- Köse, Bayram Arif: “Orta Çağ’da Trabzon Limanının Tarihsel Coğrafyasının Siyasal ve Ekonomik Sonuçları”, **Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, 2017, s. 9-24.

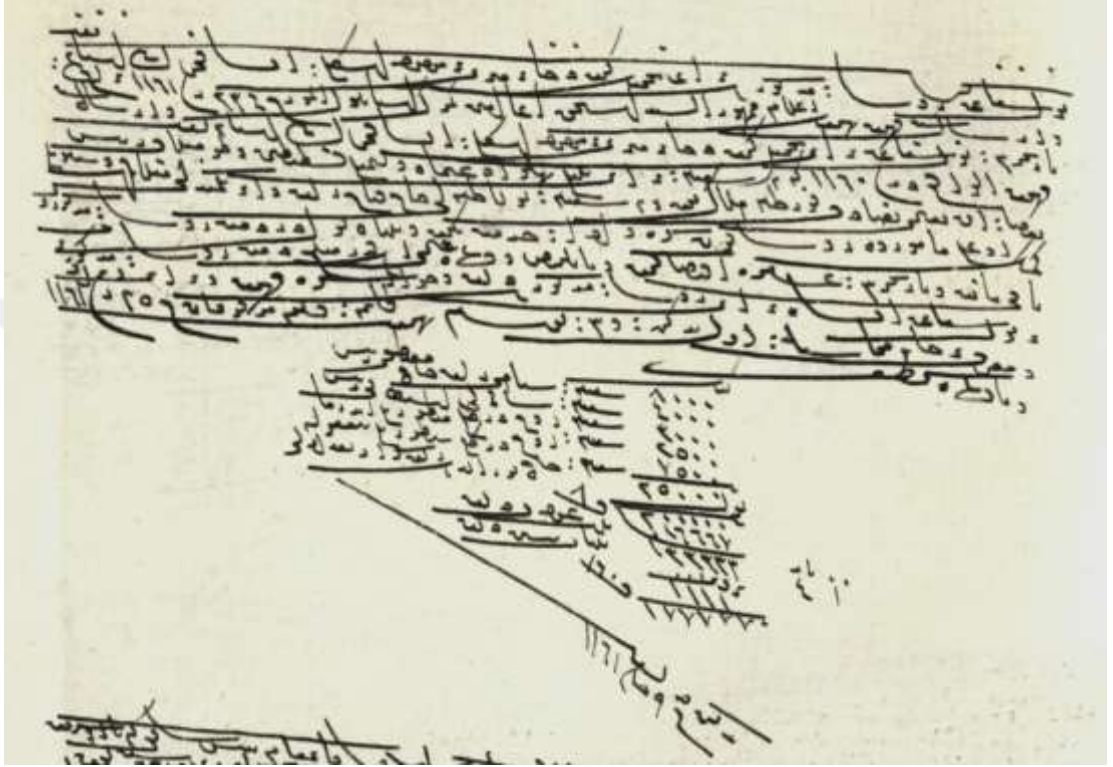
- Köse, Ensar: “Kefe Limanı ve Karadeniz Ticareti (18. Yüzyılın İlk Yarısı)”, **VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu Bildirileri (29 Nisan-1 Mayıs 2015)**, Ordu 2015, s. 25-53.
- Küçükaşçı,
Mustafa Sabri: “Seyyid”, **DİA**, c. XXXVII, İstanbul 2009, s. 40-43.
- Kütükoğlu,
Mübahat, S.: “Osmanlı Gümrük Kayıtları”, **Osmanlı Araştırmaları I**, İstanbul 1980, s. 219-234.
- Mantran, Robert: **XVI. Ve XVII. Yüzyılda İstanbul’da Gündelik Hayat**, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), Eren Yayıncılık, İstanbul 1991.
- Maxim, Mihai: “Osmanlı Döneminde Bir Tuna Liman Kenti İbrayıl (Braila)”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi 12**, İstanbul 1998, s. 173-181.
- Necipoğlu, Nevra: “Bizans İstanbul’u Nasıl Beslenirdi?” **Atlas Tarih**, Sy. 61, Kasım-Aralık 2019, s. 38-55.
- Özcan, Abdülkadir: “İstabl”, **DİA**, c. XIX, İstanbul 1999, s. 203-206.
- Özdemir, Şenay: “Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar”, **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, Say.19, Ankara 2006, s. 365-380
- Özen, Selim: **Gemiler Sözlüğü**, Denizler Kitabevi, İstanbul 2017.
- Öztürk, Özhan: **Pontus: Antik Çağdan Günümüze Karadeniz’in Etnik ve Siyasi Tarihi**, Ankara 2011.
- Öztürk, Temel: “Karadeniz’de Kullanılan Melekse Türü Gemiler”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, s. 86-91.
- _____: “Savaş Zamanı Karadeniz’de Ticarî Gemiler (1700-1774)”, **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canık II**, s. 871- 880
- Öz, Mehmet: “Samsun”, **DİA**, c. XXXVI, İstanbul 2009 s. 83-88.

- Pakalın, Mehmet Zeki: **Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, c. I, II, III, İstanbul 1993.
- Pamuk, Şevket: **Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, Seçme Eserleri I, İstanbul 2014.
- _____ : **Osmanlı- Türkiye İktisadi Tarihi (1500-1914)**, İletişim Yayınları, İstanbul 2007.
- _____ : **Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2012.
- Pirenne, Henri: **Ortaçağ Kentleri**, (çev. Şadan Karadeniz), İletişim Yayınları, İstanbul 2019.
- Rathbone, Dominic W.: "Navicularii", **Oxford Classical Dictionary**, Mart 2016
- Shaw, Stanford: **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, c. I, İstanbul 1982.
- Şahin, İlhan: "Yiğitbaşı", **DİA**, c. XLIII, İstanbul 2013, s. 549-550.
- Şendur, Tülin: **Lojistik Sektöründe Deniz Yolu Taşımacılığı, Türkiye'de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2015
- Tabakoğlu, Ahmet: "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesi", **II. Uluslararası Osmanlı İstanbul'u Sempozyumu Bildirileri**, İstanbul 2014, s. 99-168.
- _____ : "Osmanlı Klasik Döneminde İstanbul'da Dış Ticaret", **I. Uluslararası Osmanlı İstanbul'u Sempozyumu Bildirileri**, 29 Mayıs-1 Haziran 2013, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi, s. 325-354.
- Tolstoy, Pyotr Andreyeviç: **Tolstoy'un Gizli Raporlarında Osmanlı İmparatorluğu**, (çev. İbrahim Allahverdi), Yeditepe Yayınevi, Ankara 2016.
- Tuncel, Metin: "İskenderun", **DİA**, c. XXII, İstanbul 2000, s. 580-581.

- _____: “Karadeniz”, **DİA**, c. XXIV, İstanbul 2001, s. 385-386.
- Tunç, Şafak: **Tophâne-i Âmire ve Osmanlı Devleti’nde Top Döküm Faaliyetleri**, Başak Kitap, İstanbul 2004.
- Turanlı, Tufan: “Kaptan Georgios ve Gemisi”, **Cogito**, Sy. 17, İstanbul 1999, s. 226-234.
- Turgay, A. Üner: “Trabzon”, **Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri 1800-1914**, (ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüb Özveren, Donald Quataert), (çev. Gül Çağalı Güven), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994.
- Türe, Fatih: “Roma İmparatorluğu’nda Annona Kurumu”, **Doğu Batı Düşünce Dergisi**, sy. 50, Aralık 2009, s. 115- 124.
- Quataert, Donald: **Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922**, İletişim Yayınları, İstanbul 2002.
- Yaycıoğlu, Ali: “Perdenin Arkasındakiler Osmanlı İmparatorluğu’nda Sarraflar ve Finans Ağları Üzerine Bir Deneme”, **Türklük Bilgisi Araştırmaları, Özer Ergenç’e Armağan I**, c. 51, Aralık 2019, s. 375-396.
- Yıldız, Hakan: **Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferinde Organizasyon ve Lojistik**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2006.
- Zaloğlu, Mustafa: **Gemici Dili**, Türk Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Yayınları, İstanbul 1988.
- “Gümüş”, **DİA**, c. XIV, İstanbul 1996, s. 270-271.
- Türk Dünyası El Kitabı**, Coğrafya-Tarih Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, c. I, Ankara 1992.
- “Kırım”, **DİA**, c. XXV, Ankara 2002, s. 447-450.

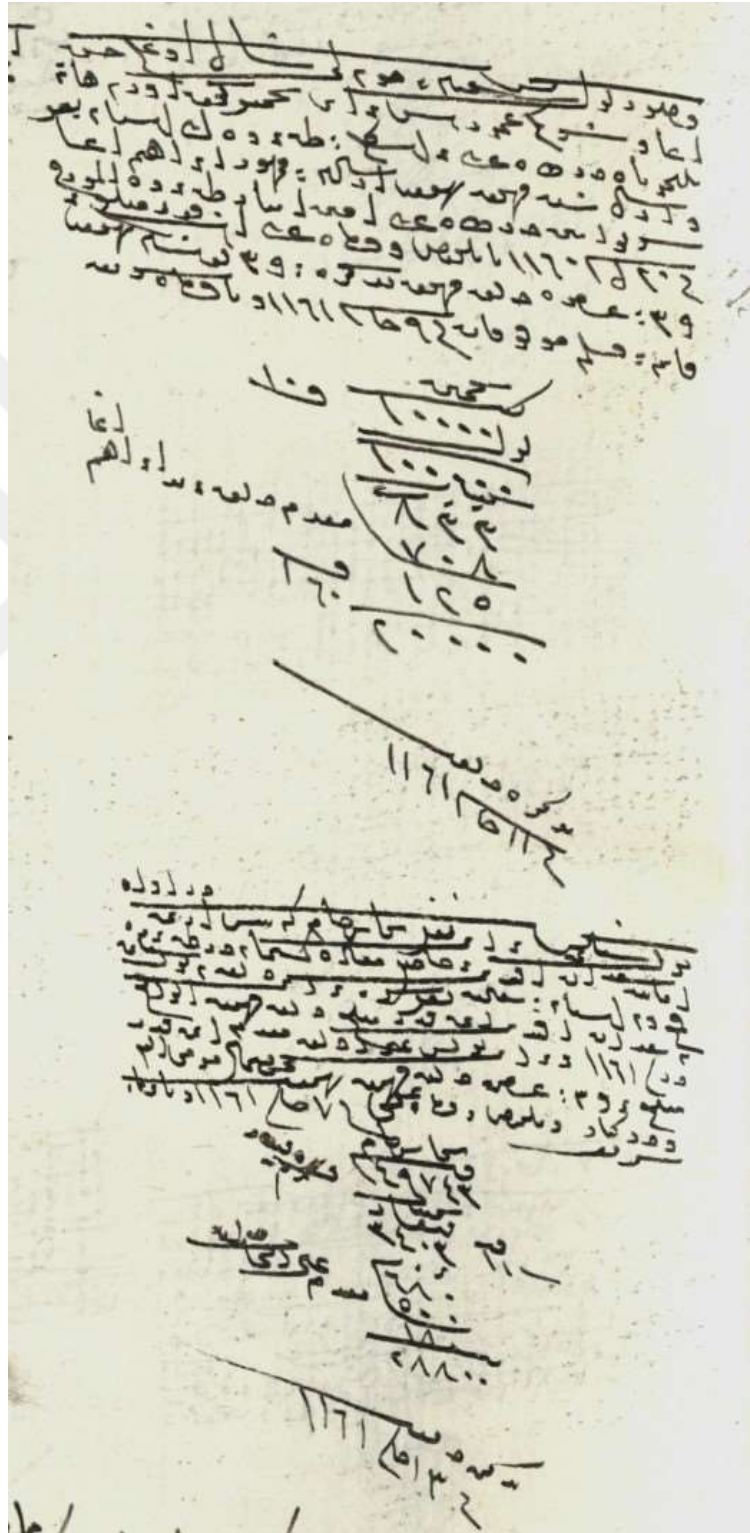
EKLER

Ek 1: İsakçı iskelesinden İstanbul'a yapılan taşımacılıkta meydana gelen kaza ile ilgili bilgileri ihtiva eden belge (BOA, **MAD** 10347, s. 197).



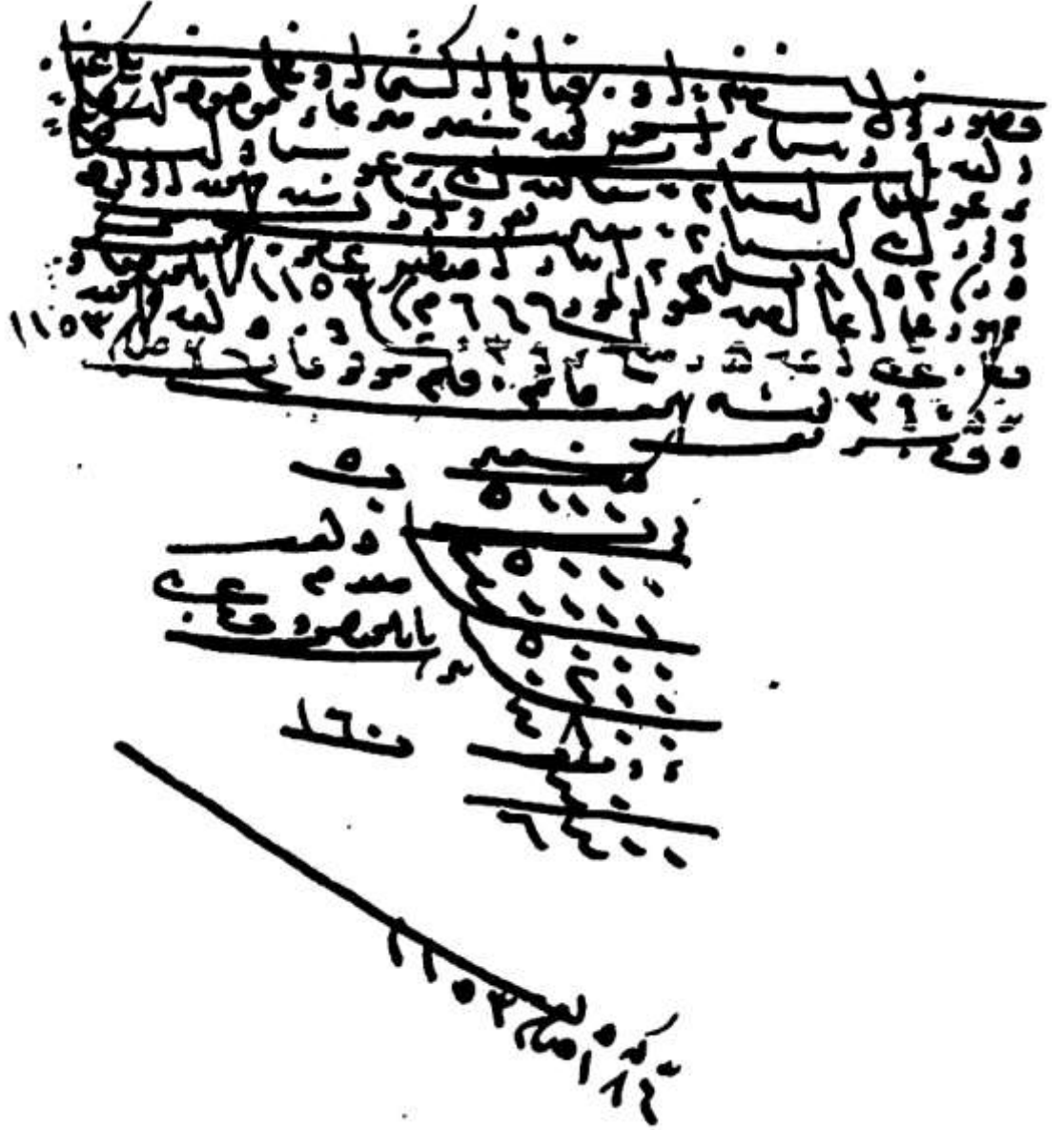
Ek 2: Yeniçeri ortalarının Trabzon'dan İstanbul'a nakli ile ilgili belge

(BOA, MAD 10347, s. 199).



Ek 3: Burgos iskelesinden Istabl-ı Âmire'ye yapılan arpa nakli ile ilgili belge

(BOA, MAD 3405, s. 123).

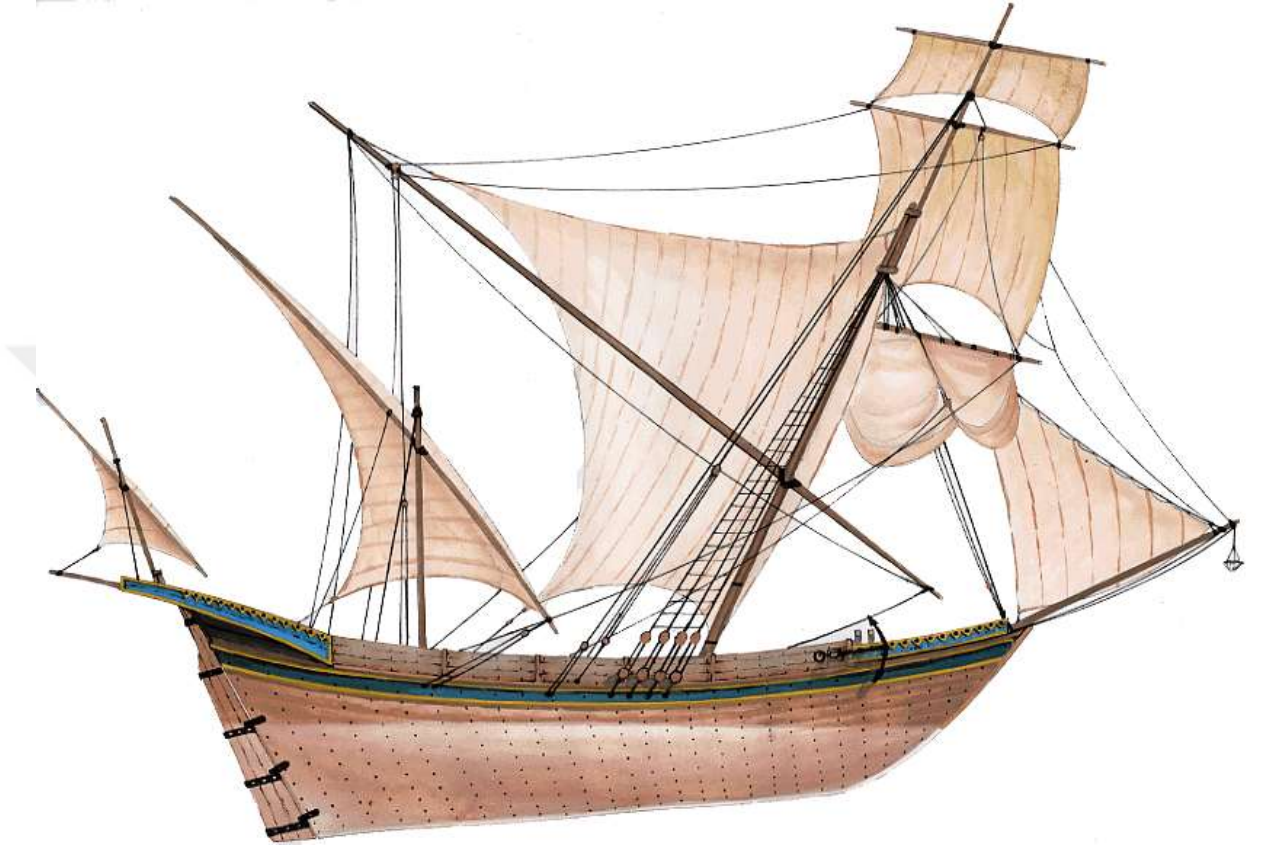


نیز در روز دوشنبه پنجم ماه ذی القعدة سنه ۱۱۵۴
در شهر بورگوس از کشتی که از سوی دولت
برگشته و در آنجا بارهای مختلف از جمله
ارپا و گندم و حبوبات دیگر را مشاهده نمودیم
و در آنجا با صاحبان کشتی و کارکنان آنجا
مذاکره نمودیم و معلوم شد که این بارها
از سوی دولت برای توزیع در شهرهای مختلف
آمده و در آنجا در کشتیها بارگیری شده
و در روز دوشنبه پنجم ماه ذی القعدة سنه ۱۱۵۴
در شهر بورگوس از کشتی که از سوی دولت
برگشته و در آنجا بارهای مختلف از جمله
ارپا و گندم و حبوبات دیگر را مشاهده نمودیم
و در آنجا با صاحبان کشتی و کارکنان آنجا
مذاکره نمودیم و معلوم شد که این بارها
از سوی دولت برای توزیع در شهرهای مختلف
آمده و در آنجا در کشتیها بارگیری شده

۱۱۵۴

Ek 4: Çekeleve türünde bir gemi

(<https://sefain.com/portfolio/osmanli-cekeleve-1791/> (24.08.2020))



Ek 5: Karadeniz Bölgesi’nden İstanbul’daki devlet kurumlarına yönelik yapılan taşımacılıkta Kuyûd-ı mühimmât defterleri içerisinde bulunan 1700-1750 yılları arasındaki nakliye kayıtları.

Defter Numarası	Gemi Sahibi ve Gemi Reisi	Gemi Türü	Gönderilen İskele	Gideceği Yer (Kurum)	Malzemenin Türü	Miktarı	Navlun (Birim Başına/ akçe)	Tezkire Tarihi
MAD 4709 s. 179	Abdulah Reis		İsmail	Anbar-ı Âmire	Arpa	1200 kile		
	Eksador (?)				Arpa	7208 kile		
					Yekûn	8408 kile	4	1 C. 1114/ 23 Ekim 1702
MAD 4709 s. 261	Mustafa ve Ömer ve saire	9 kıta	Tolçı	Tersane-i Âmire	Kundak-ı kalyonhâ-yı mîrî	1500 lodra		5 Z. 1114/22 Nisan 1703
	Hacı Hasan							
	Hasan							
	Mustafa							
	Hacı Mehmed							
	İstemad							
MAD 5363 s.315	Mihal		İğneada	Tophâne-i Âmire	Ham demir	150 kantar	12/sağ	23 Za. 1115/29 Mart 1704
	Todori					150 kantar		

MAD 5361 s. 15	Hacı Mustafa		İğneada	[Tophâne-i Âmire	Ham demir	750 kantar	25	17 Z 1115/22 Nisan 1704
MAD 5361 s.15	*Ahmed		İğneada	Tophâne-i Âmire	Ham demir	1026 kantar	25	18 S. 1116/ 22 Haziran 1704
MAD 3141 s. 6	Seyyid Ahmed		Varna	Tophâne-i Âmire	Kırık top ile tane	65 kantar	5	22 S. 1116/26 Haziran 1704
MAD 3141 s. 6	İbrahim		İsmail	Tophâne-i Âmire	Kırık top ile ?	14 kantar	25	20 S. 1116/24 Haziran 1704
MAD 3137 s. 2	Topal Ali		Akkirman	Tophâne-i Âmire	Kırık ve tane top	745 kıyye	22	29 M. 1117/ 23 Mayıs 1705
MAD 3137 s. 2	? Lefter		Akkirman	Tophâne-i Âmire	Demir	725 kıyye	22	29 M. 1117/23 Mayıs 1705
	Dimitri ?							
MAD 3137 s. 2	*Ahmed		İğneada		Ham demir	1000 kantar	22	23 S. 1117/16 Haziran 1705
MAD 3137 s. 2	Baba Ali		Akkirman	Tophâne-i Âmire	Demir	691 kıyye	22	27 S. 1117/20 Haziran 1705
MAD 3137 s. 2	Alaplı El-hâc Mehmed		Akkirman	Tophâne-i Âmire	Demir	380 kıyye	22	20 Ra. 1117/12 Temmuz 1705
MAD 3137 s. 2					Köhne sırim! Ve bayrak	99 adet		

MAD 3137 s. 2					Meksur-ı şahî top?	2810 kıyye		
MAD 3137 s. 2	Çobanzade Ahmed		Akkirman	Tophâne-i Âmire	Kırık şah top ve ?	16 kantar	44	13 Ca. 1117/2 Eylül 1705
MAD 3142 s. 5	*Mahmud		[İğneada]	Tophâne-i Âmire	Miri demir	25000 kıyye	12	19 Z. 1119/12 Mart 1708
MAD 3159 s. 2	Piri		[İğneada]	Tophâne-i Âmire	Miri demir	817 kantar	12	18 Z. 1119/11 Mart 1708
MAD 2488 s. 181	El-hâc İsmail		İğneada	Tophâne-i Âmire	Miri demir	47245 kıyye		21 Ş. 1120/ 5 Kasım 1708
MAD 2488 s. 181	Todori		İğneada	Tophâne-i Âmire	Miri demir	30800 kıyye		21 Ş. 1120/ 5 Kasım 1708
	Dimitri		İğneada	Tophâne-i Âmire	Miri demir	30800 kıyye		21 Ş. 1120/ 5 Kasım 1708
					Yekûn	2476 kantar	12/s	
MAD 2485 s. 10	Yani		İğneada	Tophâne-i Âmire	Samakocuk madeni	312,5 kantar	12/s	Selh Ra. 1121/9 Haziran 1709

MAD 2485 s. 133			Ünye	[Tersane-i Âmire	Kendir	3000 kantar	30	16 Ş. 1121/ 21 Ekim 1709
MAD 2485 s. 138	Mahmud		İnebolu	[Tersane-i Âmire]	Katran	300 kantar		
MAD 2485 s. 139	Osman		Sinop	Tersane-i Âmire	Elvâh-ı fuçı	7000 adet		13 L. 1121/16 Aralık 1709
MAD 2485 s. 139	Mehmed		Sinop	Tersane-i Âmire	Elvâh-ı fuçı	5500 adet		13 L. 1121/ 16 Aralık 1709
MAD 3453 s. 26	Panayot		İğneada	[Tophâne-i Âmire]	Ham demir	292 kantar		
	Papaz! Oğlu					355 kantar		
	Büyük atlı! Oğlu					300 kantar		
	Küçük atlı! Oğlu					300 kantar		
	Lefter					300 kantar		

MAD 3453 s. 26					Yekûn	1547 kantar	12/s	15 Ş. 1122/9 Ekim 1710
MAD 3453 s. 117	Mihal		İğneada	Tophâne-i Âmire	Ham demir-ı Samakocuk	522,5 kantar	12	4 M. 1122/ 5 Mart 1710
MAD 3453 s. 117	Todori		İğneada	Tophâne-i Âmire	Ham demir-ı Samakocuk	206,5 kantar	12	4 M. 1122/ 5 Mart 1710
MAD 3453 s. 120	Kuzoğlu! Zımmi		[İğneada]	Tersane-i Âmire kârhânesi	Ham demir	601 kantar	12	11 M. 1122/ 12 Mart 1710
MAD 3453 s. 120	Ali		[İğneada]	Tersane-i Âmire kârhânesi	Ham demir	790 kantar	12	11 M. 1122/ 12 Mart 1710
MAD 3453 s. 139	İbrahim		Sinop	Tersane-i Âmire	Elvâh-ı fuçı	7500 adet	2,5	29 S. 1122/ 29 Nisan 1710
MAD 3453 s. 141	Uzun Yorgi		Sinop	Tersane-i Âmire	Elvâh-ı fuçı	12600 adet		3 Ra. 1122/ 2 Mayıs 1710
	Halil		Sinop	Tersane-i Âmire	Zift	241,13 kantar		

MAD 3453 s. 145					Katran	247,14 kantar		
					Yekûn	488,27 kantar	40	13 Ra. 1122/ 12 Mayıs 1710
MAD 3453 s. 152	Hüseyin		Sinop	Tersane-i Âmire	Elvah-ı koca	8000 adet	2	25 Ra. 1122/24 Mayıs 1710
MAD 3453 s. 155	Franko		Sinop	Tersane-i Âmire	Zift	379,02 kantar		
					Katran	93,37 kantar		
					Yekûn	472,875 kantar	40	26 Ra. 1122/ 25 Mayıs 1710
MAD 3453 s. 155	Hristo ?		Sinop	Tersane-i Âmire	Zift	302 kantar		
					Katran	217 kantar		
					Yekûn	520 kantar	40	27 Ra. 1122/ 26 Mayıs 1710
MAD 3453 s. 159	İbrahim		Ereğli	Tersane-i Âmire	Katran	50 kantar	15 / sama	4 R. 1122/ 2 Haziran 1710

MAD 3453 s. 159	Lefter		[İğneada]	Tersane-i Âmire	Ham demir	566 kantar	12	3 R. 1122/1 Haziran 1710
MAD 3453 s. 159	Lefter		[İğneada]	Tersane-i Âmire	Ham demir	599 kantar	12	3 R. 1122/1 Haziran 1710
MAD 3453 s. 159	Vasilikoz		[İğneada]	Tersane-i Âmire	Ham demir	1587 kantar	12	3 R. 1122/1 Haziran 1710
MAD 3453 s. 160	Çerkes oğlu Saden!		Sinop	[Tersane-i Âmire]	Zift	59 kantar		
					Katran	420 kantar		
					Yekûn	479 kantar	40	5 R. 1122/ 3 Haziran 1710
MAD 3453 s. 162	Yeğen oğlu Panayot		[İğneada]	Mahmud Usta kârhâne/TA	Ham demir	605 kantar	12	5 Z. 1122/ 25 Ocak 1711
MAD 3453 s. 166	Dimitri		[İğneada]	Tersane-i Âmire	Ham demir	514,5 kantar	12	18 R. 1122/ 16 Haziran 1710

MAD 3453 s. 170	Mahmud		İnebolu	Tersane-i Âmire	Katran	300 kantar	30	18 R. 1122/ 16 Haziran 1710
MAD 3453 s. 171	Hacı Mehmed		Trabzon	Tersane-i Âmire	Üstüğü	72,76 kantar	60	
					Revgan-ı mahi (balık yağı)	17 kantar	50	
					Yekûn			17 R. 1122/15 Haziran 1710
MAD 3453 s. 171	*Hasan		Trabzon	Tersane-i Âmire/ mmahzeni sürb	Siyah üstüğü, Ham kendir	100 kantar		
					Balık yağı	28,5 kantar		
					Yekûn	128,5 kantar		17 R. 1122/15 Haziran 1710
MAD 3453 s. 181	*Hüseyin		Trabzon	Tersane-i Âmire	Siyah üstüğü	90,83 kantar	60	
					Balık yağı	13,6 kantar	50	
					Yekûn			10 Ca. 1122/7 Temmuz 1710
	*Trabzonlu Hasan		Trabzon	Tersane-i Âmire	Üstüğü	100 kantar	60	

MAD 3453 s. 182					Balık yağı	14 kantar	40	
					Yekûn			11 Ca. 1122/8 Temmuz 1710
MAD 3453 s. 196	Mehmed		Kili	Tophâne-i Âmire	Dane -i humbara	2859 adet		
	Ahmed		Kili	Tophâne-i Âmire	Yuvarlak	7805 adet		
	Diğer Mehmed		Kili	Tophâne-i Âmire				
					Yekûn			7 C. 1122/ 3 Ağustos 1710
MAD 3453 s. 196	Ali		Kili	Tophâne-i Âmire	Kırık top	11 kantar /3 ad.		
	El-hâc Hasan		Kili	Tophâne-i Âmire	Kırık top	64 kantar		
					Yekûn	75 kantar	40	
MAD 3453 s. 199	Ahmed		Trabzon	Tersane-i Âmire	Siyah üstüğü	90 kantar	60	
					Balık yağı	10 kantar	50	
					Yekûn			14 C. 1122/ 10 Ağustos 1710

MAD 3453 s. 199	El-hâc Abdullah		Samakocuk (İğneada)	Tersane-i Âmire	Ham demir	1204,5 kantar	12	15 C. 1122/ 11 Ağustos 1710
MAD 3453 s. 199	Kiryako		Sinop	Tersane-i Âmire	Zift	208 kantar	40	
					Katran	182,95 kantar	40	
					Elvâh-ı fuçı	840 adet	2	
					Yekûn			18 C. 1122/ 14 Ağustos 1710
MAD 3453 s. 202	*Hüseyin		Sinop	Tersane-i Âmire	Elvâh-ı fuçı	8000 adet		21 C. 1122/ 17 Ağustos 1710
MAD 3453 s. 205	Yorgi		Sinop	Tersane-i Âmire	Zift	268 kantar		
					Katran	277 kantar		
					Yekûn	545,6 kantar	40	28 C. 1122/ 24 Ağustos 1710
MAD 3453 s. 205	Hasan		Varna	Tersane-i Âmire	Ham demir	1000 kantar	5	29 C. 1122/ 25 Ağustos 1710

MAD 3453 s. 205	Kama oğlu Mehmed		Varna	Tersane-i Âmire	Ham demir	529,5 kantar	5	29 C. 1122/ 25 Ağustos 1710
MAD 3453 s. 209	Abdullah		Varna	Cebehâne-i Âmire	Ham demir	412 kantar		
				Mahzen-i sürb	Ham demir	412 kantar		
					Yekûn		5	29 C. 1122/ 25 Ağustos 1710
MAD 3453 s. 235	Teraki		Samakocuk Emini Mustafa	Mahmud Usta kârhânesi TA	Ham demir	575 kantar	12	18 B. 1122/ 12 Eylül 1710
MAD 3453 s. 238	Deli Yani		Samakocuk	Tophâne-i Âmire / Mahmud Usta kârhânesi	Maden-i Samakocuk (humbara, yuvarlak	633,75 kantar	12/sağ	3 N. 1122/ 26 Ekim 1710
MAD 3453 s. 238	Kara Memiş		Kili	Tophâne-i Âmire	Yuvarlak	76 kantar/1 309 ad.	25	2 N. 1122/ 25 Ekim 1710
MAD 3453 s. 240	Yanaki		İğneada	Tophâne-i Âmire/Mahmud Usta kârhânesi TA	Ham demir Samakocuk	715,5 kantar	12/sağ	10 N. 1122/ 2 Kasım 1710

MAD 3453 s. 244	Papas oğlu yorgi		Samakocuk	Tophâne-i Âmire/ Mahmud Usta krhanesi TA	Ham demir Samakocuk	540,5 kantar	12/sağ	23 N. 1122/ 15 Kasım 1710
MAD 3453 s. 244	Mavradi*		Samakocuk	Tophâne i Âmire /usta mahmud kârhânesi	Ham demir Samakocuk	727 kantar	12/sağ	23 N. 1122/ 15 Kasım 1710
MAD 3453 s. 282	Koz oğlu Kostantin		Samakocuk	Mahmud Usta kârhâne TA	Maden-i Samakocuk	615 kantar	12	28 Za. 1122/ 18 Ocak 1711
MAD 3450 s. 127	Manol		Samakocuk	Mahmud Usta kârhâne TA	Maden-i Samakocuk	667 kantar	12	8 S. 1123/ 28 Mart 1711
MAD 3450 s. 131	Süleyman		İğneada	Yuvarlak kârhânesi	Ham demir Samakocuk	50720 kantar	12	13 S. 1123/ 2 Nisan 1711
MAD 3450 s. 137	Yanaki		Samakocuk	Humbara kârhânesi	Ham demir Samakocuk	7151 kantar	12	25 S. 1123/ 14 Nisan 1711
MAD 3591 s. 16	Manol		Samakocuk	Usta Mahmud	Maden-i Samakocuk	894 kantar	12/sağ	25 Ra. 1123/ 13 Mayıs 1711

MAD 3591 s. 20	Marmaralı Nikola		Samakocuk	Usta Mahmud	Maden-i Samakocuk	1147 kantar	12/sağ	10 Ca. 1123/ 26 Haziran 1711
MAD 3591 s. 25	Mavrodi*		Samakocuk	Yuvarlak kârhânesi	Maden-i Samakocuk	910 kantar	12/sağ	23 C. 1123/ 8 Ağustos 1711
MAD 3591 s. 29	Papas oğlu yorgi		Samakocuk	Yuvarlak kârhânesi	Maden-i Samakocuk	981 kantar	12/sağ	14 Ş. 1123/27 Eylül 1711
MAD 3591 s. 33	Todori		Samakocuk	Kağıthane humbara kârhânesi	Maden-i Samakocuk	701,5 kantar	12/sağ	17 N. 1123/ 29 Ekim 1711
MAD 3591 s. 34	Panayot		Samakocuk	Yuvarlak kârhânesi	Maden-i Samakocuk	681 kantar	12/sağ	21 N. 1123/ 2 Kasım 1711
MAD 3591 s. 34	Alma oğlu Kasatol!		Samakocuk	Yuvarlak kârhânesi	Maden-i Samakocuk	738 kantar	12/sağ	27 N. 1123/ 8 Kasım 1711
MAD 3591 s. 36	Mavrodi		Samakocuk	Yuvarlak kârhânesi	Maden-i Samakocuk	544 kantar	12/sağ	10 L. 1123/ 21 Kasım 1711

MAD 3591 s. 36	Papas oğlu yorgi		Samakocuk	Yuvarlak kârhânesi	Maden-i Samakocuk	577 kantar	12/sağ	10 L. 1123/ 21 Kasım 1711
MAD 2895 s. 17	Semandi		Samakocuk	Mahmud Usta yuvarlak kârhânesi der Tersane	Ham demir Samakocuk	844 kantar	12/sağ	4 Ra. 1124/11 Nisan 1712
MAD 2883 s. 6	Manol		Samakocuk	Usta Mahmud	Ham demir Samakocuk	1227 kantar	12	21 C. 1124/ 26 Temmuz 1712
MAD 2883 s. 6	Semandi		Samakocuk	Yuvarlak kârhânesi	Ham demir Samakocuk	554,5 kantar	12	3 B. 1125/26 Temmuz 1713
MAD 2883 s. 24	ruşayî mezkur	24	Kili	Tophâne ve Cebehâne	Mühimmat	275000 kile	8	6 Ca. 1124/11 Haziran 1712
	Osman oğlu El-hâc Osman							
	Navlıcı(?) Hacı Osman							
	Fındıklılı El-hâc İsmail							
	Kilili Köse oğlu Ahmed							
	? Kethüda ? Mehmed							

	Abdülkerim Tophaneli							
	Belgradlı zâde Osman							
	Hacı Şahin oğlu Mehmed							
	? Mehmed							
	Sebilci(?) Elhâc Ömer							
	Tana(?) oğlu Hacı Mehmed							
	Miran oğlu Hasan							
	? Hacı Ahmed							
	? Hacı Hasan							
	Emir Hacı Mustafa							
	Antonaki Yeniköylü							
	?							
	?							
	El-hâc Bekir							
	? Mehmed							
	Tophaneli El-hâc Yusuf							

	? oğlu Hacı Mehmed							
	Ortacı zâde süvârî Hacı Ahmed							
	Süleyman							
MAD 3171 s. 8	Osman		İnebolu	Tophâne-i Âmire	Ham bakır	477 kantar	20	
	El-hâc Mehmed							
MAD 3171 s. 14	Mustafa Beşe		Samakocuk	Mahmud Usta kârhânesi	Ham demir Samakocuk	328 kantar	12	10 Za. 1126/17 Kasım 1714
MAD 3171 s. 14	Ali		Samakocuk	Mahmud Usta kârhânesi	Ham demir Samakocuk	391,5 kantar		
				Halil Usta kârhânesi	Ham demir Samakocuk	238 kantar		
					Yekûn	629,5 kantar	12	27 Za. 1126/4 Aralık 1714
MAD 3171 s. 14	Kanodi		Samakocuk	Mahmud Usta kârhânesi	Ham demir Samakocuk	317,5 kantar		
	İbrahim Çelebi			Kağıthane kârhânesi	Ham demir Samakocuk	285 kantar		
					Yekûn	602,5 kantar	12	29 Ca. 1126/ 12 Haziran 1714

MAD 3171 s. 14	Yorgi		Samakocuk	Tophâne-i Âmire/ Mahmud Usta kârhânesi	Ham demir Samakocuk	321 kantar		
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir Samakocuk	268 kantar		
					Yekûn	590 kantar	12/sağ	13 M. 1127/ 19 Ocak 1715
2854/ s.1	sefâin-i mezkurin		İğneada	Mahmud Usta kârhânesi/ Tersane	Ham demir	74648 kıyye		
				Kağıthane Halil Usta kârhânesi	Ham demir	68808 kıyye		
					Yekûn	3602 kantar	12/sağ	12 S. 1128/6 Şubat 1716
MAD 2854 s. 179	Bayrakdar Hasan Beşe		Trabzon	Cebehane ve Tophâne-i Âmire	Bakır	20061 kıyye		
					Kurşun	23892 kıyye		
					Yekûn	998 kantar	Beher 5/1 kuruş	5 M. 1128/ 31 Aralık 1715
MAD 2854 s. 195			İnebolu	Âsitane	Bakır			21 M. 1128/ 16 Ocak 1716
	Ahmed		Trabzon	Darphâne, Tophâne, Cebehâne	Bakır, kurşun, gümüş	1245 kantar	Beher5 / 1	18 M. 1128/ 13 Ocak 1716

MAD 2854 s. 197	El-hâc Mehmed							
MAD 2854 s. 197		6 kıta	Trabzon		Bakır ve kurşun	3206 kantar	Beher 5 /1	23 M. 1128/ 18 Ocak 1716
		Mele kse			Gümüş	30,5 kantar		
		Mele kse						
		Mele kse						
MAD 2854 s. 218			İğneada		Ham demir	3603		
					Maden	579		
					Dane-i humbara	898		
					Yekûn	50810	12	12 S. 1128/6 Şubat 1716
MAD 2854 s. 227	Ahmed	Mele kse	Trabzon		Gümüş	27 kantar	1,5	18 S. 1128/ 12 Şubat 1716
	Hasan	Mele kse						
MAD 2854 s. 235	El-hâc Ahmed süvâri Kostantin			Tophâne-i Âmire	Ham demir	659 kantar	12/sağ	28 S. 1128/ 22 Şubat 1716

MAD 2854 s. 275	Habbazin [hassa] Ömer Çelebi süvâri Todori			Tophâne-i Âmire	Ham demir ve humbara	773 kantar	12/sağ	20 Ra. 1128/14 Mart 1716
MAD 2864 s. 24	Dimitraki			Tersane-i Âmire	Ham demir	1134 kantar	12	7 S. 1130/ 10 Ocak 1718
	Feteç		İğneada		Ham demir	1020 kantar	12	7 S. 1130/ 10 Ocak 1718
MAD 3917 s. 198	Todoraki		İğneada	Miri kârhâne / Tersane	Ham demir	409 kantar		
				Miri kârhâne / Kağıthane	Ham demir	403 kantar		
				Yekûn		812 kantar	12/sağ	4 S. 1130/ 7 Ocak 1718
MAD 3917 s. 242		4 kıta	Trabzon	Tophâne ve cebehane	Bakır ve kurşun	3441 kantar	Beher 5 / 1	7 S. 1130/ 10 Ocak 1718
MAD 3917 s. 256			İğneada	Tersane ve Kağıthane kârhânesi	Ham demir	2955 kantar	12	19 Ra. 1130/20 Şubat 1718
MAD 3917 s. 355	Halil		İğneada	Tersane kârhânesi	Ham demir	610 kantar		2 C. 1130/ 3 Nisan 1718
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir	425 kantar		

					Yekûn	1046 kantar	12/sağ	
MAD 3917 s. 368	?			Tersane kârhânesi	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	495 kantar	12	14 C. 1130/ 15 Nisan 1718
MAD 3917 s. 412	Yorgaki		İğneada	Mahmud Usta kârhânesi Tersane	Ham demir miri	299 kantar	12	25 Ş. 1130/ 24 Temmuz 1718
MAD 3917 s. 412	İştiraki		İğneada	Mahmud Usta kârhânesi Tersane	Ham demir	328 kantar	12/sağ	25 Ş. 1130/ 24 Temmuz 1718
MAD 3917 s. 415	Süleyman		İğneada	Kağıthane kârhânesi	Ham demir	966 kantar	12	2 N. 1130/30 Temmuz 1718
MAD 3917 s. 471	Cevan oğlu		İğneada	Tersane i Âmire yuvarlak kârhânesi	Ham demir	657 kantar	12	13 Z. 1130/ 7 Kasım 1718
MAD 3917 s. 477	Yorgi			Tersane kârhânesi	Ham demir miri			17 Z. 1130/ 11 Kasım 1718
	İstefani			Kağıthane kârhânesi	Ham demir miri			
					Yekûn	338 kantar	12	

MAD 3917 s. 481			İğneada	Tersane ve Kağıthane kârhânesi	Ham demir	868 kantar	12/sağ	19 Z. 1130/ 13 Kasım 1718
MAD 3924 s. 159	El-hâc Mehmed Çorbacı		İğneada	Tersane kârhânesi	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	44532 kıyye	1	10 M. 1131/ 3 Aralık 1718
MAD 3924 s. 167	İstefan		İğneada	Tersane kârhânesi	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	909 kantar	12	20 M. 1131/ 13 Aralık 1718
MAD 3924 s. 170	Ahtapolulu Maverdi		İğneada	Tersane kârhânesi	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	670 kantar	12	24 M. 1131/ 17 Aralık 1718
MAD 3924 s. 177	Yorgaki		İğneada	Tophâne-i Âmire	Ham demir	922 kantar	12	Gurre-i safer 1131/24 Aralık 1718
MAD 3924 s. 196	İrene		İğneada	Tersane ve Kağıthane kârhânesi	Ham demir	778 kantar	12	19 S. 1131/ 11 Ocak 1719

MAD 3924 s. 209	El-hâc Mustafa Ve Ahmed ? Mustafa		Niğbolu	Cebthane	Mühimmat	8500 kile	14	27 S. 1131/ 19 Ocak 1719
3924/ s.69/216	İstemat		Niğbolu	Cebthane	Mühimmat	7500 kile	14	7 Ra. 1131/ 28 Ocak 1719
MAD 3924 s. 217	Semandi		İğneada	Mahmud Usta kârhânesi Tersane	Ham demir	268 kantar		
				Halil Usta kârhânesi Kağıthane	Ham demir	256 kantar		
					Yekûn	5250 kantar	12	7 Ra. 1131/ 28 Ocak 1719
MAD 3924 s. 227	Molla Yusuf oğlu İbrahim süvâri Yemandi		Niğbolu	Cebthane	Mühimmat	6000 kile	14	17 Ra. 1131/ 7 Şubat 1719
MAD 3924 s. 217	Vasil		İğneada	Tophâne-i Âmire	Ham demir	334 kantar	12	19 B. 1131/ 7 Haziran 1719
MAD 3924 s. 223	Gorki		İğneada	Mahmud Usta kârhânesi Tersane	Ham demir	289 kantar	12	26 B. 1131/ 14 Haziran 1719
MAD 3924 s. 331	Yafeh ?		İğneada	Miri kârhâne Kağıthane	Ham demir	286 kantar	12	6 N. 1131/ 23 Temmuz 1719

MAD 3924 s. 331	Sabuncu Mehmed		Kili		Arpa miri	5000 kile	8	8 Ş. 1131/ 26 Haziran 1719
MAD 3924 s. 331	Kostantin oğlu Kostantin		Kili		Arpa miri	4000 kile	8	8 Ş. 1131/ 26 Haziran 1719
MAD 3924 s. 331	Sinoplu Seyyid Ali Çelebi		Kili		Arpa miri	10000 kile	8	8 Ş. 1131/ 26 Haziran 1719
MAD 3924 s. 331	Köçek(küçük) Hasan Reis		Kili		Arpa miri	8000 kile	8	8 Ş. 1131/ 26 Haziran 1719
MAD 3924 s. 331	Hamal Paşazade Ahmed		Kili		Arpa miri	5000 kile	8	8 Ş. 1131/ 26 Haziran 1719
MAD 3924 s. 331	Varnalı Ali		Kili		Arpa miri	5500 kile	8	8 Ş. 1131/ 26 Haziran 1719
MAD 3924 s. 331	Sarrac oğlu Mustafa Çelebi		Kili		Arpa miri	11000 kile	8	8 Ş. 1131/ 26 Haziran 1719

MAD 3924 s. 332	Yeniköylü Kırıyadin oğlu		Kili		Arpa miri	10000 kile	8	8 Ş. 1131/ 26 Haziran 1719
MAD 3924 s. 336	Gönyeli Hacı Ahmed oğlu*		Kili		Arpa miri	8000 kile	8	8 Ş. 1131/ 26 Haziran 1719
MAD 3924 s. 336	Gönyeli Ahmed		Kili		Arpa miri	7000 kile	8	13 Ş. 1131/ 1 Temmuz 1719
MAD 3924 s. 340	Yani		İğneada	Mahmud Usta yuvarlak kârhânesi	Ham demir	427 kantar	12 /sağ	20 Ş. 1131 / 8 Temmuz 1719
MAD 3924 s. 341	Gönyeli Hamza oğlu Hasan		Kili		Arpa miri	9500 kile	8	21 Ş. 1131/ 9 Temmuz 1719
MAD 3924 s. 341	Gönyeli Bahadır Mehmed		Kili		Arpa miri	10000 kile	8	21 Ş. 1131/ 9 Temmuz 1719
MAD 3924 s. 342	Zafrin		İğneada	Mahmud Usta yuvarlak kârhânesi Kağıthane	Ham demir	226 kantar	12/sağ	22 Ş. 1131/ 10 Temmuz 1719

MAD 3924 s. 360	Tophâneîi Balcı oğlu Mehmed		Kili		Arpa miri	7000 kile	8	17 N. 1131/ 3 Ağustos 1719
MAD 3924 s. 369	Alaplîî Mehmed		Alaplı		Arpa miri	1812 kile	4	7 L. 1131/ 23 Ağustos 1719
MAD 3924 s. 369	Alaplîî Mustafa		Alaplı		Arpa miri	2340 kile	4	2 L. 1131/ 18 Ağustos 1719
MAD 3924 s. 375	Mehmed		İğneada	Tersane kârhânesi	Ham demir miri	201 kantar		
				Kağıthane kârhâneis	Ham demir miri	390 kantar		
					Yekûn	591 kantar		15 Za. 1131/ 29 Eylül 1719
MAD 3924 s. 379	Vasil		İğneada	Mahmud Usta kârhânesi tersaen	Ham demir			
				Kağıthane kârhâneis	Ham demir			
					Yekûn	425 kantar	12	9 Za. 1131/ 23 Eylül 1719
MAD 3924 s. 388	Kûlhancı oğlu Kostantin		İğneada	Mahmud Usta kârhânesi tersaen	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			

					Yekûn	595 kantar	12	2 Za. 1131/ 16 Eylül 1719
MAD 3924 s. 394	?		İğneada	Halil Usta ve Abdi kârhânesi Kağthane	Ham demir	575 kantar	12	15 Z. 1131/ 29 Ekim 1719
MAD 3924 s. 395	El-hâc Ahmed süvârî Kostantin		Niğbolu	Kârhâne-yi Âmire	Mühimmatı cebehane		10	19 Z. 1131 / 2 Kasım 1719
MAD 3924 s. 401	Gönyeli Hacı Ahmed oğlu Mustafa*		İsakçı	Istabl-ı Âmire Ambarı	Arpa miri	6805 kile	8	15 Z. 1131/ 29 Ekim 1719
MAD 10309 s. 47	Bitinyalı			Halil Usta Tersane	Ham demir	575 kantar	12	15 Z. 1131/ 29 Ekim 1719
MAD 3934 s. 130	Gönyeli Eyüp		İsakçı	Istabl-ı Âmire Ambarı	Arpa i miri/mevcud Vidin	6488 kile	8	Selh M. 1132/ 13 Aralık 1719
MAD 3934 s. 144	Süleyman		Vidin	Tophâne-i Âmire	Top ve Tophâne mühimmatı		16	25 S. 1132/ 7 Ocak 1720
MAD 3934 s. 146	Gönyeli ? Mehmed Reis		İsakçı	Anbar-ı Âmire	Arpa i miri	7907 kile	7 kusur	25 S. 1132/ 7 Ocak 1720

MAD 3934 s. 232	Hristoz Veled		İğneada	Tersane-i Âmire kârhânesi Salih Usta	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi Halil Usta ve biraderi Cezayirli Abdi	Ham demir			
				Yekûn		599 kantar	13	27 C. 1132/ 6 Mayıs 1720
MAD 3934 s. 238	Naksis		İğneada	Kağıthane ve Tersane-i Âmire yuvarlak kârhânesi	Ham demir	614 kantar	12/sa	3 B. 1132/ 11 Mayıs 1720
MAD 3934 s. 270	Mehmed		İğneada	Tersane-i Âmire humbara kârhânesi	Ham demir	536 kantar	12	11 Ş. 1132/ 18 Haziran 1720
MAD 3934 s. 271	Gavri oğlu Kostantin		İğneada	Kağıthane humbara kârhânesi	Ham demir	750 kantar	12	11 Ş. 1132/ 18 Haziran 1720
MAD 3934 s. 307	Panayot		İğneada	Kağıthane yuvarlak kârhânesi	Ham demir	415 kantar	12	29 L. 1132/ 3 Eylül 1720
MAD 3934 s. 310	Manol		İğneada	Tersane kârhânesi	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	544 kantar	12	7 Za. 1132/10 Eylül 1720

MAD 3934 s. 332	Seyyid Mustafa		Bafra ve Trabzon	Tophâne-i Âmire	Şikestei top ve temur top			25 Z. 1132/ 28 Ekim 1720
MAD 3934 s. 332	Derviş		Samsun, Giresun ve İnebolu	Tophâne Âmire	Tophâne mühimmatı			25 Z. 1132/ 28 Ekim 1720
MAD 3146 s. 108	Kirkato		İğneada	Seyyid Salih Çelebi Usta kârhânesi Tersane	Ham demir	357 kantar	12	Gurre-i M. 1133/ 2 Kasım 1720
MAD 3146 s. 109	Kateri tot !		İğneada	Abdi Usta yuvarlak kârhânesi	Ham demir	431 kantar	12	Gurre-i M. 1133/ 2 Kasım 1720
MAD 3146 vr. 59b	Abbas		İğneada	Abdi Usta kârhânesi Kağıthane	Ham demir	66 kantar	12	14 Z. 1133/ 6 Ekim 1721
MAD 3146 vr. 94a	Hasan		Samsun	Tophâne Âmire	Şikeste top	48 kantar	30	13 Ş. 1133/ 9 Haziran 1721
MAD 3146 vr. 104b			İğneada	Tersane kârhânesi	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			
	Bereket El-hâc Mehmed				Yekûn	260 kantar	12	17 N. 1133/12 Temmuz 1721
	Yanaki		İğneada	Tersane kârhânesi	Ham demir			

MAD 3146 vr. 105b				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	513 kantar	12	20 N. 1133/ 16 Temmuz 1721
3146/ s. 108a	Kostantin		İğneada	Tersane kârhânesi	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	312 kantar	12	9 L. 1133/ 3 Ağustos 1721
3146 vr. 112b	Maloni		İğneada	Tersane kârhânesi	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	289 kantar	12	29 L. 1133/ 23 Ağustos 1721
3146 vr. 115a	Yorgaki		İğneada	Tersane kârhânesi	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	826 kantar	12	12 Za. 1133/ 11 Ağustos 1721
MAD 10314 s. 123	Yorgi		İğneada	Seyyid Salih	Ham demir			
				Hacı Halil kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	552 kantar	12	16 S. 1136/ 15 Kasım 1723
MAD 10314 s. 123	Yorgaki		İğneada	El-hâc Halil kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	525 kantar	12	18 S. 1136/ 17 Kasım 1723

	Nakis?		İğneada	El-hâc Halil kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	436 kantar	12	16 S. 1136/ 15 Kasım 1723
	Vasil		İğneada	El-hâc Halil kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	693 kantar	12/s	16 S. 1136/ 15 Kasım 1723
MAD 10314 s. 129	?		İğneada	Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
				El-hâc Halil kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	1026 kantar	12	27 S. 1136/ 26 Kasım 1723
MAD 10314 s. 138	Köse Todori		İğneada	Seyyid Salih	Ham demir			
				El-hâc Halil kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	424 kantar	12	19 Ra. 1136/ 17 Aralık 1723
MAD 10314 s. 139				El-hâc Halil kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
	Panayot			Yekûn		448 kantar	12/s	20 Ra. 1136/ 18 Aralık 1723
	? Todori			Hacı Halil ve Hacı Abdî	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			

MAD 10314 s. 141				Yekûn		465 kantar	12	19 Ra. 1136/ 17 Aralık 1723
MAD 10314 s. 141	Makol süvâri Hristoz veled ?		Azak kalesi	Tophâne-i Âmire	Şikeste top	31 kantar	14	22 Ra. 1136/ 20 Aralık 1723
MAD 10314 s. 237	Konyalı Yorgi		İğneada	Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
				Kağıthane kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	516 kantar	12	24 B. 1136/ 18 Nisan 1724
MAD 10314 s. 277	Todori		İğneada	Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	658 kantar	12	14 L. 1136/ 6 Temmuz 1724
MAD 10314 s. 278	Adalı oğlu ?		İğneada	Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
				Hacı Halil kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	718 kantar	12/s	15 L. 1136/ 7 Temmuz 1724
MAD 10314 s. 339	Semandi		İğneada	Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
				Ahçı Abdullah kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	379 kantar	12	16 Z. 1136 / 5 Eylül 1724
	Abbas Beşe		İğneada	Seyyid Abdullah kârhânesi	Ham demir			

MAD 10314 s. 339				Ahçı Abdullah kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	238 kantar	12	26 Z. 1136/ 15 Eylül 1724
MAD 10316 s. 119	Manaryod ?		İğneada	Seyyid Salih Usta	Ham demir			
				Hacı Abdi	Ham demir			
					Yekûn	607 kantar	12	18 M. 1137/ 7 Ekim 1724
MAD 10316 s. 123	Kirgos ? oğlu Kostantin		İğneada	Hacı Abdi ve Hacı Halil	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	523 kantar	12	22 M. 1137/ 11 Ekim 1724
MAD 10316 s. 141	Todoraki		İğneada	Hacı Salih kârhânesi	Ham demir			
				Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	548 kantar	12	Gurre-i Ra 1137/ 18 Kasım 1724
MAD 10316 s. 150	İştiraki		İğneada	Seyyid Salih Usta	Ham demir			
				Hacı Abdi	Ham demir			
					Yekûn	574 kantar	12	10 Ra. 1137/ 27 Kasım 1724
	Todori		İğneada	Hacı Abdi	Ham demir			
				Hacı Salih kârhânesi	Ham demir			

MAD 10316 s. 152					Yekûn	422 kantar	12	12 Ra. 1137/ 29 Kasım 1724
MAD 10316 s. 163	Yorgaki		İğneada	Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	573 kantar	12/s	2 R. 1137/ 19 Aralı k1724
MAD 10316 s. 172	İşteraki		İneda	Salih	Ham demir			
				Hacı Halil	Ham demir			
					Yekûn	437 kantar	12	12 R. 1137/ 29 Aralık 1724
MAD 10316 s. 175	Furuzi !		İğneada	Seyyid Salih Usta	Ham demir			
				Hacı Abdi	Ham demir			
					Yekûn	572 kantar	12	20 R. 1137/ 6 Ocak 1725
MAD 10316 s. 183	Coan Nikola		İneda	Seyyid Salih Usta	Ham demir			
				Hacı Abdi ve Hacı Halil	Ham demir			
					Yekûn	540 kantar	12	5 Ca. 1137/ 20 Ocak 1725
MAD 10316 s. 185	Yani		İğneada	Seyyid Salih ve Hacı Halil	Ham demir			
				Hacı Abdi	Ham demir			
					Yekûn	602 kantar	12	8 Ca. 1137/ 23 Ocak 1725

MAD 10316 s. 190	Hezmer?		İğneada	Seyyid Salih	Ham demir			
				El-hâc Halil	Ham demir			
					Yekûn	907 kantar	12	18 Ca. 1137/ 2 Şubat 1725
MAD 10316 s. 198	Es-seyyid Mustafa		İğneada	Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	1102 kantar	12/s	29 Ca. 1137/ 13 Şubat 1725
MAD 10316 s. 199	Halid			Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	906 kantar	12	29 Ca. 1137/ 13 Şubat 1725
MAD 10316 s. 201	Mehmed		İğneada	Tophâneyi Âmire, Seyyid Salih	Ham demir			
				Hacı Abdi	Ham demir			
					Yekûn	1742 kantar	12/S	3 C. 1137/ 17 Şubat 1725
MAD 10316 s. 299	Perdeli?		İğneada	El-hâc Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	883 kantar	12	22 L. 1137/ 4 Temmuz 1725
	Zafri		İğneada	Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			

MAD 10316 s. 250					Yekûn	825 kantar	12	29 Z. 1137/ 8 Eylül 1725
MAD 10318 s. 112	?			El-hâc Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	740 kantar	12	Gurre-i M. 1138/ 9 Eylül 1725
MAD 10318 s. 158	Lefter		İğneada	El-hâc Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	895 kantar	12	18 Ra. 1138/ 24 Kasım 1725
MAD 10318 s. 158	Yorgi		İğneada	El-hâc Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	817 kantar	12	18 Ra. 1138/ 24 Kasım 1725
MAD 10318 s. 160	Yanaki		İğneada	Seyyid Salih	Ham demir			
				Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	675 kantar	12	22 Ra. 1138/ 28 Kasım 1725
	Todoraki		İğneada	Seyyid Salih	Ham demir			
				Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			

MAD 10318 s. 160					Yekûn	749 kantar	12	22 Ra. 1138/ 28 Kasım 1725
MAD 10318 s. 178	Marko		İğneada	Seyyid Salih	Ham demir			
				Hacı Abdi	Ham demir			
					Yekûn	900 kantar	12	9 R. 1138/ 15 Aralık 1725
MAD 10318 s. 178	İstefan		İğneada	Seyyid Salih	Ham demir			
				El-hâc Abdi	Ham demir			
					Yekûn	874 kantar	12	10 Z. 1138 / 9 Ağustos 1726
MAD 10318 s. 167	Eskevin!		İğneada	Seyyid Salih	Ham demir			
				Hacı halil	Ham demir			
					Yekûn	794 kantar	12	26 Ra. 1138/ 2 Aralık 1725
MAD 10318 s. 174	Köse Todori			Seyyid Salih Tersane	Ham demir			
				Hacı Abdi Tersane	Ham demir			
					Yekûn	620 kantar	12	9 R. 1138/ 15 Aralık 1725
MAD 10318 s. 196	Cin oğlu Yorgaki			Seyyid Salih	Ham demir			
				El-hâc Abdi	Ham demir			
					Yekûn	885 kantar	12	8 Ca. 1138/ 12 Ocak 1726

MAD 10318 s. 247	Giresunlu Bayrakdar Mehmed		Trabzon	Tophâne, Âmire Seyyid Salih humbara kârhânesi	Kırık humbara			
				Hacı Abdi	Kırık humbara			
					Yekûn	819 kantar	10/sağ	15 B. 1138/ 19 Mart 1726
MAD 10318 s. 284	Gönyeli oğlu Mustafa			Salih	Kırık humbara ve top kovanı			
				Hacı Abdi	Kırık humbara ve top kovanı			
					Yekûn	595 kantar	10 /sa	9 N. 1138/ 11 Mayıs 1726
MAD 10318 s. 338	Arabzade El-hâc Mehmed		İğneada	Hacı Abdi yuvarlak kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	763 kantar	12	14 Za. 1138/ 14 Temmuz 1726
MAD 10318 s. 340	Uzun yorgi		İğneada	El-hâc Abdi ve Halil	Ham demir			
				Seyyid Salih, Hacı Mehmed	Ham demir			
					Yekûn	504 kantar	12	17 Za. 1138 / 17 Temmuz 1726
MAD 10318 İbrahim s. 400	? oğlu Hacı Ahmed	Tonb az	Azak kalesi- Kefe	Âsitane	Yeniçeri ortaları			19 C. 1140/1 Şubat 1728

MAD 10310 s. 5	Sarı Ahmed		Trabzon	Seyyid Salih Usta	Kırık humbara ve yuvarlak	10	19 C. 1138/ 22 Şubat 1726
				El-hâc Abdi Usta kârhânesi	Kırık humbara ve yuvarlak		
					Yekûn	10594 kantar	
MAD 10310 s. 5	Kefeli oğlu Mustafa			Seyyid Salih Usta	Kırık humbara	10	9 N. 1138/ 11 Mayıs 1726
				Hacı Halil	Kırık humbara		
					Yekûn	595 kantar	
MAD 10310 s. 50	Uzun Yorgi			El-hâc Abdi Usta kârhânesi	Ham demir		
				Seyyid Salih Usta	Ham demir		
					Yekûn	504 kantar	12/s 17 Za. 1138/ 17 Temmuz 1726
MAD 10310 s. 50	Yorgi		İğneada	El-hâc Abdi Usta kârhânesi	Ham demir		
				Seyyid Salih Usta	Ham demir		
					Yekûn	679 kantar	12/s 12 Ra. 1139/7 Kasım 1726
	Sava		İğneada	Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir		
				Seyyid Salih Usta	Ham demir		

MAD 10319 s. 151					Yekûn	3821 kantar	12	27 M. 1141/ 2 Eylül 1728
MAD 10319 s. 193	Aleksan		İğneada	Hacı Abdi humbara kârhânesi Tersane	Ham demir			
				Hacı Salih	Ham demir			
					Yekûn	500 kantar	12/sa	5 R. 1141/ 8 Kasım 1728
MAD 10319 s. 199	Pandeli			Halil ve Abdi usta kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih Usta	Ham demir			
					Yekûn	759 kantar	12	16 R. 1141/ 19 Kasım 1728
MAD 10319 s. 209	Milas		İğneada	Hacı Abdi kârhânesi der Tersane	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	538 kantar	12	4 Ca. 1141/ 6 Aralık 1728
MAD 10319 s. 219	Todoraki		İğneada	El-hâc Seyyid Salih	Ham demir			
				El-hâc Halil	Ham demir			

					Yekûn	301 kantar	12	15 Ca. 1141/ 17 Aralık 1728
MAD 10319 s. 220	?			Seyyid Salih	Ham demir			
				El-hâc Halil ve Abdi	Ham demir			
					Yekûn	585 kantar	12	16 Ca. 1141/ 18 Aralık 1728
	Pantazin!		İğneada	El-hâc Halil	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	533 kantar	12/s	20 Ca. 1141/ 22 Aralık 1728
MAD 10319 s. 223	Kostantin		İğneada	Seyyid Hacı Salih	Ham demir			
				Hacı Abdi	Ham demir			
					Yekûn	287 kantar	12	23 Ca. 1141 / 25 Aralık 1728
MAD 10319 s. 318	İbrahim			El-hâc Halil ve Abdi/ Tersane	Ham demir			
				Seyyid Salih Usta	Ham demir			
					Yekûn	580 kantar	12	8 Za. 1141/ 5 Haziran 1729
MAD 10319 s. 318	El-hâc İbrahim			El-hâc Halil ve Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih Usta	Ham demir			
					Yekûn	592 kantar	12	8 Za. 1141/ 5 Haziran 1729

MAD 10319 s. 337	Nikola		İğneada	Hacı Halil ve Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Hacı Salih	Ham demir			
					Yekûn	311 kantar	12/sa	29 Za. 1141/ 26 Haziran 1729
MAD 10319 s. 354	Hristo		İğneada	Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyyid Hacı Salih	Ham demir			
					Yekûn	721 kantar	12	23 Z. 1141/ 20 Temmuz 1729
MAD 10319 s. 358	Yorgaki		İğneada	El-hâc Halil ve Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
				Darphanei Âmire	Yekûn	506 kantar	12	28 Z. 1141/ 25 Temmuz 1729
MAD 10323 s. 12	Giresunlu Seyyid Ali		Trabzon	Tophâne	Ham bakır/ocaklık	579 kantar	Beher 5/ 120	6 C. 1143/ 17 Aralık 1730
MAD 10323 s. 32	Trabzonlu Ali		Trabzon	Tophâne iÂmire	Bakır	521 kantar	Beher 5 1k	13 S. 1144/ 17 Ağustos 1731
	Giresunlu Hasan		Trabzon	Tophâne iÂmire	Bakır	564 kantar	Beher 5 1k	15 S. 1144/ 19 Ağustos 1731
MAD 10324 s. 106	Es-seyyid Ali Reis Şabanzade			Tophânei Âmire	Bakır	584 kantar	Beher 5 1k	Gurre-i M. 1144/ 6 Temmuz 1731

MAD 10324 s. 107	Hüseyin			Tophânei Âmire	Bakır ı miri	588 kantar	1	Gurre-i M. 1144 / 6 Temmuz 1731
MAD 10324 s. 134	Ahmed		İğneada	El-hâc Halil ve Abdi/ Tersane	Ham demir			
				El-hâc Salih	Ham demir			
					Yekûn	657 kantar	12/sa	8 S. 1144/ 12 Ağustos 1731
MAD 10324 s. 150	Dimitraki		İğneada	Hacı Abdi yuvarlak ka. Tersane	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	714 kantar	12	28 S. 1144/ 1 Eylül 1731
MAD 10324 s. 163	? Hacı Ali		an Âsitane- Karaağaç		Buğday i miri	10000 kile		
	Hacı Hüseyin					4000 kile		
	Abdi oğlu Mustafa					4000 kile		
	Motonlu Ahmed					3000 kile		
	Rodoslu Aygün					10000 kile		

	Gabril ya da Gabriel					6000 kile		
	Diğer Gabriel					6000 kile		
	Vasil					3500 kile		
	Karacık oğlu					3500 kile		
	Darenceli Traboz					2000 kile		
					Yekûn	52000 kile	8	17 Ra. 1144/ 9 Eylül 1731
MAD 10324 s. 191	Vasil		an Âsitane- Karağaç	Tersane Ambarı	Buğday i miri	3400 kile	8	17 Ca 1144/ 17 Kasım 1731
MAD 10324 s.194	Oruç		Trabzon	Cebahaneî Âmire	Bakır ı ham	295 kantar	Beher 5 k/ 1 krş	24 Ca 1144/ 24 Kasım 1731
MAD 10324 s. 219	Kara Hasan oğlu Veysi süvârî İzmirli Abdullah		an Âsitane - Karağaç	Tersane Ambarı	Buğday i miri	3000 kile	8	26 C. 1144/ 26 Aralık 1731

MAD 10324 s. 246	Mikal Hacı Ali		Karaağaç	Tersane Ambarı	Buğday i miri	8100 kile	8	24 Ş. 1144/ 21 Şubat 1732
MAD 10324 s. 262	Dimitri		İğneada	Hacı Halil ve Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	531 kantar	12	6 L. 1144/ 2 Nisan 1732
MAD 10324 s. 266	Yorgaki		İğneada	Hacı Halil kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	177 kantar	12	11 L. 1144/ 7 Nisan 1732
MAD 10324 s. 265	Kalyoncu oğlu Sakızlı Mihal	Üç direkl i	an Âsitane-Karaağaç		Buğday i miri	2500 kile	8	24 L. 1144/ 20 Nisan 1732
MAD 10324 s. 265	İstefani		İğneada	Halil ve Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	667 kantar	12	22 L. 1144/ 18 Nisan 1732
MAD 10324 s. 298	Cihangirli Mahmud	Üç direkl i	an Âsitane- Karaağaç		Zehair	6000 kile	8	
	İzmirli Mustafa				Buğday i miri	2000 kile	8	

					Yekûn	8000 kile	8	29 Za. 1144/ 24 Mayıs 1732
MAD 10324 s. 314	Trabzonlu Hacı oğlu Mehmed		Trabzon	Cebahaneî Âmire	Bakır ıham	453 kantar	Beher 5 /1	25 Z. 1144/ 19 Haziran 1732
MAD 10330 s. 96	Derza? Mehmed		Trabzon	Cebahaneî Âmire	Bakır ı ham	563 kantar	Beher 5 /1	Gurre-i M. 1146/ 14 Haziran 1733
MAD 10330 s. 100	Dohabrin!		İğneada	El-hâc Abdî kârhâne/Tersane	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	420 kantar	12	5 M. 1146/ 18 Haziran 1733
MAD 10330 s. 108	Kefeli Piri Reis		an Âsitane- Kefe	Tersane Ambarı	Buğday	6778 kile	12	5 M. 1146/ 18 Haziran 1733
MAD 10330 s. 109	? Kosta		an Âsitane- Kefe	Tersane Ambarı	Buğday	7000 kile	12	13 M. 1146/ 26 Haziran 1733
MAD 10330 s. 110	El-hâc Salih		an Âsitane- İbrail	Tersane Ambarı	Buğday	7810 kile	10	13 M. 1146/ 26 Haziran 1733

MAD 10330 s. 116	Şamlı Mehmed		an Âsitane - İbrail	Tersane Ambarı	Buğday miri	6943 kile	10	20 M. 1146/ 3 Temmuz 1733
MAD 10330 s. 117	Es-seyyid Hacı Ömer		an Âsitane- Kefe	Tersane Ambarı	Buğday	5761 kile	12	18 M. 1146/ 1 Temmuz 1733
MAD 10330 s. 129	Cin oğlu Yorgaki		an Âsitane- Kefe	Tersane Ambarı	Buğday	7000 kile	12	8 S. 1146/ 21 Temmuz 1733
MAD 10330 s. 137	Ahtapolulu Eston?		an Âsitane Açu	Tersane Ambarı	Buğday	8000 kile	13	12 S. 1146/ 25 Temmuz 1733
MAD 10330 s. 137	Ahtapolulu Makrolot?		an Âsitane- İbrail	Tersane Ambarı	Buğday	6220 kile	10	12 S. 1146/ 25 Temmuz 1733
MAD 10330 s. 149	Ünyeli Hacı Bayrakdar Mustafa		Kefe	Tersane Ambarı	Buğday	6178 kile	12	5 Ra. 1146/ 16 Ağustos 1733
MAD 10330 s. 150	Ester		Kefe	Tersane Ambarı	Buğday	9000 kile	12	5 Ra. 1146/ 16 Ağustos 1733
	Ömer		İğneada	Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			

MAD 10330 s. 152					Yekûn	375 kantar	12	8 Ra. 1146/ 19 Ağustos 1733
MAD 10330 s. 152	Ahmed		İğneada	Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	445 kantar	12	8 Ra. 1146/ 19 Ağustos 1733
MAD 10330 s. 154	?		İğneada	Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	516 kantar	12	8 Ra. 1146/ 19 Ağustos 1733
MAD 10330 s. 154	Ahmed		İğneada	Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	565 kantar	12	8 Ra. 1146/ 19 Ağustos 1733
MAD 10330 s. 155	Ahmed		İğneada	Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	183 kantar	12	8 Ra. 1146/ 19 Ağustos 1733
MAD 10330 s. 159	Hacı Mustafa		as sa- Kefe	Tersane Ambarı	Buğday	5600 kile	12	13 Ra. 1146/ 24 Ağustos 1733

MAD 10330 s. 160	Hacı Recebzade Ahmed		an Âsitane- İbrail	Tersane Ambarı	Buğday	6539 kile	10	19 Ra. 1146/ 30 Ağustos 1733
MAD 10330 s. 161	Pandeli!		Kefe	Tersane Ambarı	Buğday	6710 kile	12	22 Ra. 1146/ 2 Eylül 1733
MAD 10330 s. 161	Abaza Karacalı Hasan		an Âsitane- İbrail	Tersane Ambarı	Buğday	8000 kile	10	22 Ra. 1146/ 2 Eylül 1733
MAD 10330 s. 164	Elhâc Ahmed		Açu	Tersane Ambarı	Buğday	8797 kile	13	26 Ra. 1146/ 6 Eylül 1733
MAD 10330 s. 164	Kara İbrahim		İbrail	Tersane Ambarı	Buğday	8000 kile	6(10 yazırdı)	25 Ra. 1146/ 5 Eylül 1733
MAD 10330 s. 165	Deli Mahmud		an Âsitane - İbrail	Tersane Ambarı	Buğday	5700 kile	10	28 Ra. 1146/ 8 Eylül 1733
MAD 10330 s. 166	Deli Mahmud		an Âsitane - İbrail	Tersane Ambarı	Buğday	5700 kile	10	28 Ra. 1146/ 8 Eylül 1733

MAD 10330 s. 170	Serdarzâde Hasan Ağa süvâri Ali		İbrail	Tersane Ambarı	Buğday	800 kile	10	3 R. 1146/ 13 Eylül 1733
MAD 10330 s. 183	Ünyeli Bayrakdar Abdullah		Trabzon	Cebahaneî Âmire	Bakır Ham	1169 kantar	Beher 5 k 1	27 R. 1146/ 7 Ekim 1733
MAD 10330 s. 192	Nikola		İğneada	El-hâc Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	655 kantar	12	9 Ca. 1146/ 18 Ekim 1733
MAD 10330 s. 193	Esir Mustafa		Kefe	Tersane Ambarı	Buğday		12	12 Ca. 1146/ 21 Ekim 1733
MAD 10330 s. 201	Poli/ Pavli !		İğneada	Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	544 kantar	12	28 Ca. 1146/ 6 Kasım 1733
MAD 10330 s. 240	Manolaki		İğneada	Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	418 kantar	12	19 B. 1146/ 26 Aralık 1733
	Aleksan		İğneada	Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			

MAD 10330 s. 240					Yekûn	382 kantar	12	19 B. 1146/ 26 Aralık 1733
MAD 10331 s. 136	Limnili Kosandi		Karaağaç	Tersane Ambarı	Buğday		8	21 S. 1147/ 23 Temmuz 1734
MAD 10331 s. 150	Milas		İğneada	Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	447 kantar	12	9 Ra. 1147/ 9 Ağustos 1734
MAD 10331 s. 160			İğneada	Hacı Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
	Mustafa				Yekûn	533 kantar	12	25 Ra. 1147/ 25 Ağustos 1734
MAD 10331 s. 166	Abdurrahman		İbrail	Tersane Ambarı	Buğday	7100 kile	9	5 R. 1147/ 4 Eylül 1734
MAD 10331 s. 166	Ömer		İbrail	Tersane Ambarı	Buğday	5750 kile	9	4 R. 1147/ 3 Eylül 1734
			Karaağaç		Zehair Yekûn	60000 kile	8	24 C. 1147/ 21 Kasım 1734

MAD 10331 s. 209	Hacı Ömer	Üç direkl i				6200 kile		
	Hacı Halil	Üç direkl i				13000 kile		
	? Adalı oğlu İsmail Hace					9000 kile		
	Alaplılı Odabaşı oğlu					5000 kile		
	Ünyeli Hacı İbrahim Reis oğlu ?					5300 kile		
	Aşçı Hacı Mustafa süvâri Hacı ?					5000 kile		
	? Milas					4500 kile		
	? Mustafa					12000 kile		
MAD 10331 s. 228	Küçük İştiraki		İğneada	Usta Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Usta kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	470 kantar	12	28 B. 1147/ 24 Aralık 1734
	Todori			Hacı Abdi der Tersane	Ham demir			

MAD 10335 s. 131				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	540 kantar	12	27 M. 1149/ 7 Haziran 1736
MAD 10335 s. 131	Dimitraki		İğneada	Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	402 kantar	12	28 M. 1149 / 8 Haziran 1736
MAD 10335 s. 137	İsteraki		İğneada	Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	466 kantar	12	2 S. 1149 / 12 Haziran 1736
MAD 10335 s. 138	Kalati		İğneada	Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	836 kantar	12	2 S. 1149 / 12 Haziran 1736
MAD 3268 s. 186	Yanaki		İğneada	Hacı Abdi Tersane	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	526 kantar	12	23 N. 1150/ 14 Ocak 1738
MAD 3268 s. 192	Tophâneli Yusuf		Burgos	Donanma-yı hümâyûn kalyon habbazı El-hâc Nureddin	Buğday	3500 kile	6	27 N. 1150/ 18 Ocak 1738
	Artin		İğneada	Hacı Abdi Tersane	Ham demir			

MAD 3268 s. 193				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	415 kantar	12	27 N. 1150/ 18 Ocak 1738
MAD 3268 s. 207	Toksaki?		İğneada	Hacı Abdi yuvalak kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	575 kantar	12	19 L. 1150/ 9 Şubat 1738
MAD 3268 s. 247	Pavli			El-hâc Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	501 kantar	12	16 Za. 1150 / 7 Mart 1738
MAD 10337 s. 175	?			El-hâc Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	478 kantar	12	Gurre-i Ş. 1151/ 14 Kasım 1738
MAD 10337 s. 175	Sem Tofa ?			El-hâc Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	437 kantar	12	Gurre-i Ş. 1151/ 14 Kasım 1738
	Todokoş!		İğneada	El-hâc Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			

MAD 10337 s. 194					Yekûn	407 kantar	9	8 N. 1151/ 20 Aralık 1738
MAD 10337 s. 194	Vasilikoz		İneada	El-hâc Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	513 kantar	12	7 N. 1151/ 19 Aralık 1738
MAD 10337 s. 195	Kosta			El-hâc Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	413 kantar	12	12 N. 1151 / 24 Aralık 1738
MAD 10337 s. 196	Loli!		İğneada	El-hâc Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	535 kantar	20	10 N. 1151/ 22 Aralık 1738
MAD 10337 s. 234	Krikor!			El-hâc Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	510 kantar	12	11 Za. 1151/ 20 Şubat 1739
MAD 10337 s. 249	Fransas!		İğneada	El-hâc Abdi kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	418 kantar	12	27 Za. 1151/8 Mart 1739

10341/s.6 2/166	?	Çekel eve	an Âsitane- Burgos		Un	4500 kile		
	Hacı Osman süvâri Süleyman	Çekel eve			Un	2500 kile		
	Ekşi-oğlu ve şeriki Osman oğlu Mehmed	Çekel eve			Un	6000 kile		
					Yekûn	13000 kile	15	6 L. 1152/ 6 Ocak 1740
MAD 10341 s. 170	Kilili Kenan oğlu Hacı Yusuf		an Âsitane -Burgos		Arpa	7500 kile		
	Trabzonlu ? Oğlu Hasan				Arpa	5500 kile		
	Trabzonlu Memiş				Arpa	7000 kile		
	Şahin Beşezade Hacı Mustafa				Arpa	10000 kile		
					Yekûn	30000 kile	5	11 L. 1152/11 Ocak 1740
MAD 10341 s. 184	Yorgaki		İğneada	El-hâc Abdî kârhânesi/Tophâne	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			

					Yekûn	459 kantar	11 ksr	Gurre Za. 1152/ 30 Ocak 1740
MAD 10340 s. 6	Dimitraki		İğneada	El-hâc Abdî	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
					Yekûn	499 kantar	12	20 Ra. 1153/ 15 Haziran 1740
MAD 3405 s. 113	Pavlili Hacı Bekir		an Âsitane - Burgos		Buğday ve arpa	3500 kile		
	Akdenizli Ömer					4000 kile		
	Karaköy camcısı Seyyid Hasan*					6000 kile		
	Şileli Molla Ömer					6500 kile		
					Yekûn	20000 kile	5	29 M. 1153/ 26 Nisan 1740
MAD 3405 s. 123	Unkapanlı Ekşi- oğlu şeriki		an Âsitane- Burgos	Istabl-ı Âmire Ambarı	Arpa	5000 kile	5	18 S. 1153/ 15 Mayıs 1740

	İnan(?) zade Mehmed							
MAD 3405 s. 130	Kilili Kenan oğlu Ahmed		an Âsitane- Burgos	Istabl-ı Âmire Ambarı	Arpa	6000 kile	5	27 S. 1153/ 24 Mayıs 1740
MAD 3405 s. 131	Trabzonlu Veysi- oğlu Hasan		an Âsitane- Burgos	Istabl-ı Âmire Ambarı	Arpa	4300 kile	5	27 S. 1153/ 24 Mayıs 1740
MAD 3405 s. 158	*Karaköy Hamamcısı Seyyid Hasan Ağa		an Âsitane- Burgos	Istabl-ı Âmire Ambarı	Arpa	5200 kile	5	13 R. 1153/ 8 Haziran 1740
MAD 3388 s. 2	Kasım Paşalı ? Oğlu		İğneada	Tophâne i Âmire	Ham demir	500 kantar		
	? Mustafa				Ham demir	500 kantar		
					Yekûn	1000 kantar	12	29 Z. 1154/ 7 Mart 1742
MAD 3388 s. 3	Ahmed Ağa Kömürcü	Çenb er	İğneada	Tophâne-i Âmire	Ham demir	454 kantar	12	14 Ca. 1154/ 28 Temmuz 1741
MAD 6593 s. 166	Abdurrahman		İğneada	El-hâc Abdî kârhânesi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			

					Yekûn	407 kantar	12	12 M. 1156/ 18 Mart 1743
MAD 6593 s. 224	Göncü oğlu Manolaki		İğneada	Abdi ve Seyyid Salih Usta kârhânesi	Ham demir	885 kantar	12	6 C. 1156/ 28 Temmuz 1743
MAD 6593 s. 224	Mehmed		İğneada	Abdi ve Seyyid Salih Usta kârhânesi	Ham demir	885 kantar	12	6 C. 1156/ 28 Temmuz 1743
MAD 6593 s. 238	İzmirli Hasan Hâce		an Âsitane- Karaağaç		Zehair	3000 kile		
	Hamza Hacı Hüseyin oğlu				Zehair	4000 kile		
	Molovalı Mehmed				Zehair	3000 kile		
					Yekûn	10000 kile	7	11 B. 1156 / 31 Ağustos 1743
MAD 6593 s. 253			İğneada	El-hâc Abdi/Tersane	Ham demir			
				El-hâc Salih	Ham demir			
	Aleks				Yekûn	435 kantar	12	16 Ş. 1156/ 5 Ekim 1743

MAD 6593 s. 269	Sarraf Papas oğlu süvâri Mustafa		an Âsitane-Karaağaç		Zehair	3500 kile	7	25 L. 1156/ 12 Aralık 1743
MAD 10344 s. 5	Göncü oğlu Manolaki		İğneada		Ham demir	909 kantar	12	27 R. 1156/ 20 Haziran 1743
	Küçük oğlu Molla Mustafa							
MAD 10345 s. 7	İştiraki	Çenb er	İğneada	Kârhaneyi mezbur	Ham demir			
				Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
				Yekûn		436 kantar	12	8 Za. 1157/13 Aralık 1744
MAD 10345 s. 7	Todori	Çenb er	İğneada	Kârhaneyi mezbur	Ham demir			
				Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
				Yekûn		356 kantar	12	28 Z. 1157/ 1 Şubat 1745
MAD 10345 s. 7	Yorgaki	Çenb er		Kârhaneyi mezbur	Ham demir			
				Hacı Abdi	Ham demir			

				Seyyid Salih	Ham demir			
				Yekûn		458 kantar	12	28 Z. 1157/ 1 Şubat 1745
MAD 10345 s. 7	? Pandel	Çenb er	İğneada	Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
				Yekûn		519 kantar	12	24 N. 1157/ 31 Ekim 1744
MAD 10345 s. 7	Panayot	Çenb er		Hacı Abdi	Ham demir			
				Seyyid Salih	Ham demir			
				Yekûn		384 kantar	12	24 N. 1157/ 31 Ekim 1744
MAD 10345 s. 7	?			El-hâc Abdi	Ham demir			
				Hacı Salih	Ham demir			
				Yekûn		504 kantar	12	22 Za. 1157/ 27 Aralık 1744
MAD 6598 s. 118	Trabzonlu Hacı Bostan-oğlu Bayrakdar		Karaağaç	Tersane Ambarı	Buğday	8388 kile	8	6 M. 1158/ 8 Şubat 1745
	Ali		İğneada	Hacı Abdi kârhanesi	Ham demir			
				Seyyid Salih kârhanesi	Ham demir			

MAD 6598 s. 202					Yekûn	496 kantar	12	14 N. 1158/ 10 Ekim 1745
MAD 6598 s. 205	Memîş Beşe ve Nikola		İğneada	Hacı Abdi kârhânesi /der Tersane	Ham demir			
				Seyyid Salih kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	521 kantar	12	21 N. 1158 / 17 Ekim 1745
MAD 2830 s. 198	Karaböcek Hacı Mehmed		an Âsitane- Burgos		Zahire	4500 kile		
	Rodoslu Semandi					8000 kile		
	Ortacı Ömer					3000 kile		
	Sarraç Ömer	Üç direkl i				6500 kile		
					Yekûn	22000 kile	5	16 B. 1159/ 4 Ağustos 1746
MAD 2830 s. 198	Ruesayı mezkurin		an Âsitane- Burgos		Zahire	38000 kile	5	19 B. 1159/ 7 Ağustos 1746

MAD 2830 s. 209	Meremmetçi Hacı Osman		an Âsitane- Burgos	Tersane Ambarı	Arpa	2523 kile	5	20 Ş. 1159/7 Eylül 1746
MAD 2830 s. 210			an Âsitane- Burgos	Tersane Ambarı	Arpa	1822 kile		
					Un	153 kile		
	Manzilci?				Yekûn	1975 kile	5	23 Ş. 1159/ 10 Eylül 1746
MAD 2830 s. 210	Herekeli Ahmed		an Âsitane- Burgos	Tersane Ambarı	Arpa	1440 kile	5	22 Ş 1159/ 9 Eylül 1746
MAD 2830 s. 210	Darıcalı Berave?		an Âsitane- Burgos	Tersane Ambarı	Arpa	1685 kile	5	23 Ş. 1159/ 10 Eylül 1746
MAD 2830 s. 210	Herekeli Kara Ahmed		an Âsitane- Burgos	Tersane Ambarı	Arpa	3000 kile	5	24 N. 1159/ 10 Ekim 1746
MAD 2830 s. 215	Karlovalı Kara Ahmed		an Âsitane- Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	2500 kile	5	23 N. 1159/ 9 Wkim 1746

MAD 2830 s. 219	Emir İbrahim		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	3215 kile	8	20 L. 1159/ 5 Kasım 1746
MAD 2830 s. 219	Mehmed Usta süvâri Memiş Reis		Burgos	Tersane Ambarı	Arpa	2893 kile	5	20 L. 1159/5 Kasım 1746
	Çarşanbalı oğlu şeriki Halil		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	1500 kile		
					Arpa	2985 kile		
					Yekûn	4485 kile	5	20 L. 1159/5 Kasım 1746
MAD 2830 s. 220	Akhisarlı Seyishan Ahmed		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	1300 kile	8	22 L. 1159/ 7 Kasım 1746
MAD 2830 s. 221			an Âsitane- İsakçı		Miri zahire	153300 kile	8	22 L. 1159/ 7 Kasım 1746
MAD 2830 s. 221			an as asa- Burgos		Miri zahire	33500 kile	5	25 L. 1159/ 10 Kasım 1746
MAD 2830 s. 221	Molla İbrahim		İsakçı	Tersane Ambarı	Buğday	3455 kile	8	27 L. 1159/ 12 Kasım 1746

MAD 2830 s. 224	Lakatalı İbrahim		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	1900 kile	8	7 Za. 1159/21 Kasım 1746
MAD 2830 s. 226	Tahtakaleden Sarraf Reis		an Âsitane- Kili		Zahire	4000 kile		
	Küçük Hacı Ali					3500 kile		
	Pazar başı ? Abdullah Reis					4000 kile		
	Abaza oğlu					3500 kile		
					Yekûn	15000 kile	8	13 Za. 1159/27 Kasım 1746
MAD 2830 s. 226			an Âsitane- Kili		Miri zahire	15000 kile	8	19 Za. 1159/ 3 Aralık 1746
MAD 2830 s. 227	Gönyeli Hacı Hasan		an Âsitane- Kili		Miri zahire	3000 kile	8	
	Sinoplu Kasap oğlu Ahmed					4000 kile		
	Sabuncu Molla Mustafa					4500 kile		

	Amasra Hafilisi					4000 kile		
	Akkirmanlı Oruç Ali					3000 kile		
					Yekûn	18500 kile		13 Za. 1159 / 27 Kasım 1746
MAD 2830 s. 227			an Âsitane- Burgos		Miri zahire	28600 kile	5	15 Za. 1159/ 29 Kasım 1746
MAD 2830 s. 230	? Cın Oğlu Yorgaki süvâri ?		İsakçı	Tersane Ambarı	Miri zahire	3500 kile	8	25 Za. 1159/ 9 Aralık 1746
MAD 2830 s. 231	Varcı oğlu Hacı Ahmed süvâri Karinaabadlı Hüseyin		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	2000 kile	8	25 Za. 1159/ 9 Aralık 1746
MAD 2830 s. 231	Burgoslu Mehmed ağa süvâri İmam Reis		Burgos	Tersane Ambarı	Arpa	2991 kile	5	14 Za. 1159/28 Kasım 1746
MAD 2830 s. 232	Alaplılı Ali Barutçu (!)		an Âsitane- İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	3000 kile	8	28 Za. 1159/ 12 Aralık 1746

MAD 2830 s. 232	? Oğlu Ahmed		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	3050 kile	8	26 Za. 1159/ 10 Aralık 1746
MAD 2830 s. 232	Rodoslu Semandi		Burgos	Tersane Ambarı	Un	1700 kile		
					Arpa	6300 kile		
					Yekûn	8000 kile	8	29 Za. 1159/ 13Aralık 1746
MAD 2830 s. 234	Tophâneli Ali Ağa		İsakçı	Tersane Ambarı	Un	2525 kile	8	4 Z. 1159/ 18 Aralık 1746
MAD 2830 s. 235	Kitapçı Hacı Hasan süvâri Kara Hasan		İsakçı	Tersane Ambarı	Un	2112 kile	8	4 Z. 1159/ 18 Aralık 1746
MAD 2830 s. 235	Cibali Alemdar süvâri Baz Süleyman		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	2000 kile		
					Arpa	1000 kile		
					Yekûn	3000 kile	5	4 Z. 1159/ 18 Aralık 1746

MAD 2830 s. 235	Amasralı Hacı Hüseyin		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	3200 kile	8	4 Z. 1159/ 18 Aralık 1746
MAD 2830 s. 235	Akhisarlı Hacı Mehmed oğlu		İsakçı	Tersane Ambarı	Buğday	1500 kile	8	4 Z. 1159/ 18 Aralık 1746
MAD 2830 s. 239	Deli ?		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	3000 kile	5	18 Z. 1159/ 1 Ocak 1747
MAD 2830 s. 239	Hacı Mehmed süvâri Emir Abdullah		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	6000 kile	8	19 Z. 1159/ 2 Ocak 1747
MAD 2830 s. 240	Hakkızade Hacı Hüseyin süvâri Süleyman		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	2000 kile	8	23 Z. 1159/ 6 Ocak 1747
MAD 2830 s. 240	Alemdadr Hacı Halil süvâri Köle oğlu Mustafa		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	2000 kile	8	17 Z. 1159/ 31 Aralık 1746
MAD 2830 s. 244	Sarraf ? süvâri Mihal		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	2200 kile		
					Arpa	2531 kile		

					Yekûn	4731 kile	5	29 Z. 1159/ 12 Ocak 1747
MAD 2830 s. 244	Kabakçı Hacı Mustafa süvâri Kara Hüseyin		Tolcı	Tersane Ambarı	Buğday	1216 kile	8	29 Z. 1159/ 12 Ocak 1747
MAD 2830 s. 245	Keresteci Hacı Hasan süvâri Halil		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	3000 kile	8	24 Z. 1159/ 7 Ocak 1747
MAD 2830 s. 245	Tophâneli Mustafa		Akkirman	Tersane Ambarı	Buğday	2975 kile	8	29 Z. 1159/ 12 Ocak 1747
MAD 2829 s. 144	Kenan-oğlu Hacı Mehmed		Kîli	Tersane Ambarı	Buğday	2250 kile	8	8 M. 1160/ 20 Ocak 1747
MAD 2829 s. 148	Sabuncu Molla Mustafa		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	4300 kile	8	23 M. 1160/ 4 Şubat 1747
MAD 2829 s. 156	? Mehmed ve şeriki Hacı İbrahim-oğlu süvâri Süleyman		Burgos	Tersane Ambarı	Arpa	3798 kile	5	13 S. 1160/24 Şubat 1747
MAD 2829 s. 157	Çatladıkapulu Mahmud Ağa süvâri Hasan		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	1500 kile	5	16 S. 1160/27 Şubat 1747

					Arpa	480 kile		
					Yekûn	1980 kile		
MAD 2829 s. 158			İsakçı		Miri zahire	38000 kile	8	20 S. 1160/ 3 Mart 1747
MAD 2829 s. 158			İsakçı		Miri zahire	18000 kile	8	20 S. 1160/ 3 Mart 1747
MAD 2829 s. 159	Yorgancı Halil Ağa		Burgos		Miri zahire	3000 kile		
	Giresunlu ? oğlu					6500 kile		
	Galatalı Topçu Mustafa Beşe					4000 kile		
	Üsküdarlı Osman ve şeriki Ali Murad					3000 kile		
						16500 kile	5	22 S. 1160/ 5 Mart 1747
MAD 2829 s. 159			Burgos		Miri zahire	6000 kile	5	22 S. 1160/ 5 Mart 1747

MAD 2829 s. 163	Yani			El-hâc Salih usta/ Tersane	Ham demir			
				Mustafa Usta kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	381 kantar	12	3 Ra. 1160/ 15 Mart 1747
MAD 2829 s.163	Vasil			Seyyid Hacı Salih kârhânesi/TA	Ham demir			
				Feyzullah Usta kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	305 kantar	12	6 Ra. 1160/ 18 Mart 1747
MAD 2829 s. 163	Mataracı oğlu Ali Ağa		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	8320 kile	8	8 Ra. 1160/ 20 Mart 1747
MAD 2829 s. 164	Akhisarlı oğlu Mehmed		İsakçı	Tersane Ambarı	Buğday	1779 kile	8	10 Ra. 1160/ 22 Mart 1747
MAD 2829 s. 167			Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	1994 kile		
					Arpa	971 kile		

	Pavlili Hacı Bekir				Yekûn	2965 kile	5	17 Ra. 1160/ 29 Mart 1747
MAD 2829 s. 167			İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	1985 kile		
					Un	984 kile		
	Tophâneli ? İbrahim Reis				Yekûn	2969 kile	8	17 Ra. 1160/ 29 Mart 1747
MAD 2829 s. 171		93 kıta	Karadeniz sahili der Anadolu ve İsakçı		Miri zahire	344200 kile	8	24 Ra. 1160/ 5 Nisan 1747
MAD 2829 s. 172	Trabzonlu Osman Ağa		Taman der Akkırman		Miri zahire	7500 kile		
	Kostantin					7500 kile		
						15000 kile		
	? Hacı İlyas (Abbas!) süvâri Abdurrahman		İsmail der Tuna nehri		Miri zahire	5000 kile		
					Yekûn	20000 kile	8	29 Ra. 1160/ 10 Nisan 1747

MAD 2829 s. 176	Küçük Hacı Ali şerikili Emir Mahmud		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	2600 kile	8	5 R. 1160/ 16 Nisan 1747
MAD 2829 s. 177	Karamürselli Seyyid Osman		Burgos	Tersane Ambarı	Arpa	1550 kile	5	5 R. 1160/ 16 Nisan 1747
MAD 2829 s. 178	? oğlu Hacı İbrahim	Üç direkl i	Kili	Tersane Ambarı	Buğday	5000 kile	8	11 R. 1160/22 Nisan 1747
MAD 2829 s. 178	? Mahmud		İsakçı	Tersane Ambarı	Un	6000 kile	8	11 R. 1160/22 Nisan 1747
MAD 2829 s. 178	Tahtelkal'a da Sarraf süvâri ? İbrahim		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	3056 kile	8	10 R. 1160/ 21 Nisan 1747
MAD 2829 s. 179	Abaza oğlu süvâri Temeşvarlı reis		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	3000 kile	8	11 R. 1160/22 Nisan 1747
MAD 2829 s. 182	Galatalı Abdurrahim		İsakçı	Tersane Ambarı	Un	2800 kile	8	19 R. 1160/ 30 Nisan 1747

MAD 2829 s. 192	Eksel oğlu Hacı Ali		Burgos	Tersane Ambarı	buğday	3800 kile		
				Kalyon Habbazı Salih Çelebi	Peksimed	103(*4)		
					Yekûn	4212 kile	5	13 S. 1160/ 24 Şubat 1747
MAD 2829 s. 193	Unkapanlı İstefan		İsakçı	Tersane Ambarı	Un	2982 kile	8	13 Ca. 1160/ 23 Mayıs 1747
MAD 2829 s. 194	Polatnalı Molla oğlu Hasan		İsakçı		Miri zahire	11000 kile	8	21 Ca. 1160/ 31 Mayıs 1747
MAD 2829 s. 198	Baran! oğlu Salih		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	2000 kile	8	5 C. 1160/ 14 Haziran 1747
MAD 2829 s. 198	Bartınlı Sarı Ali		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	2500 kile	8	7 C. 1160/ 16 Haziran 1747
MAD 2829 s. 200	? Mustafa		Varna	Donanma kalyonu habbazı Salih Çelebi	Peksimed	50 kantar/2 00 ki.	6	9 C. 1160/ 18 Haziran 1747

MAD 2829 s. 200	Hafız Efendi süvâri Hasan		Varna	Donanma kalyonu habbazı Salih Çelebi	Peksimed	33 kantar/1 32 ki.	6	9 C. 1160/ 18 Haziran 1747
MAD 2829 s. 205								
MAD 2829 s. 206	Bartınlı Hacı Bekir oğlu Mehmed süvâri Hasan		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	250 kile	8	22 C. 1160/1 Temmuz 1747
MAD 2829 s. 207	Üsküdarî Osman ve şeriki Ali Hâce		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	1238 kile		
				Tersane Ambarı	Arpa	1655 kile		
					Yekûn	2893 kile	5	27 C. 1160/ 6 Temmuz 1747
MAD 2829 s. 207	Keresteci ? Hacı Mehmed süvâri Çoban oğlu Mustafa		İsakçı	Tersane Ambarı	Un	250 kile	8	28 C. 1160/ 7 Temmuz 1747
	Alaplılı Pehlivan Mehmed		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	4493 kile	8	27 C. 1160/ 6 Temmuz 1747

MAD 2829 s. 211	Hamamcı oğlu Ahmed		Kili	Tersane Ambarı	Buğday	400 kile	8	28 C. 1160/ 7 Temmuz 1747
MAD 2829 s. 224	Darıcalı ? oğlu Yorgi		Varna	Habbaz Salih	Peksimed	50 kantar/2 00 ki.	6	16 Ş. 1160/ 23 Ağustos 1747
MAD 2829 s. 228	? Hacı Derviş şeriki ? Kör- oğlu Hacı Ahmed		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	8510 kile	8	26 Ş. 1160/ 2 Eylül 1747
MAD 2829 s. 228	Galatalı ? Mustafa		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	1750 kile		
					Arpa	2092 kile		
					Yekûn	3842 kile	5	27 Ş. 1160 / 3 Eylül 1747
MAD 2829 s. 247	Ruesayı mezkurin		İsakçı		Miri zahire	33500 kile	8	20 L. 1160/ 25 Ekim 1747
MAD 2829 s. 247	İzmirli Es-seyyid Elhâc Hüseyin		Burgos		Miri zahire	3000 kile	5	23 L. 1160/ 28 Ekim 1747

MAD 2829 s. 247	Ruesa		İsakçı		Miri zahire	125000 kile	8	23 L. 1160/ 28 Ekim 1747
MAD 2829 s. 248	Ruesayı mezkurin		İsakçı		Miri zahire	288000 kile	8	23 L. 1160/ 28 Ekim 1747
MAD 2829 s. 248	? Hasan süvâri Kara Ahmed		Burgos		Miri zahire	2728 kile	5	23 L. 1160/ 28 Ekim 1747
MAD 2829 s. 248	Ruesayı mezkurin		İsakçı		Miri zahire	11500 kile	8	23 L. 1160/ 28 Ekim 1747
MAD 2829 s. 256	Mahmud Ağa süvâri Tombalak Ahmed		İsakçı		Miri zahire	9000 kile	8	19 Za. 1160/ 22 Kasım 1747
MAD 2829 s. 256	Akçaşehirli Molla Mustafa süvâri Hasan		İsakçı		Miri zahire	6000 kile	8	19 Za. 1160/ 22 Kasım 1747
MAD 2829 s. 259	Kostantin			Miri kârhâne der Tersane	Ham demir	494 kantar	12	17 Za. 1160/ 20 Kasım 1747

MAD 2829s. 262	İkikapılı Hacı Mehmed süvâri Hasan		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	2930 kile	8	23 Za. 1160/ 26 Kasım 1747
MAD 2829 s. 263	İştiraki		İğneada	El-hâc Salih kârhânesi	Ham demir			
				Feyzullah Usta kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	346 kantar	12	3 Z. 1160/ 6 Aralık 1747
MAD 2829 s. 268	Bartınlı Ömer		İsakçı	Tersane Ambarı	Un	4917 kile	8	29 Z. 1160 / 1 Ocak 1747
MAD 2829 s. 268	Zindan kapısında faal Hacı Ali		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	1986 kile		
	Süvâri Örcünlü Abdi				Un	960 kile		
					Yekûn	2946 kile	8	29 Z. 1160/ 1 Ocak 1748
MAD 10346 s. 3	Kömürcü Mehmed süvâri Yorgaki		İğneada		Ham demir	500 kantar	12	29 Ş. 1155/ 27 Aralık 1742

MAD 10346 s. 3	Aşıcı Seyyid Hasan Çelebi süvârî Emir İbrahim		İğneada		Ham demir	2000 kantar	12	19 M. 1156/ 15 Mart 1743
MAD 10347 s. 154	Trabzonlu Üveyszade Ali şeriki Abdi		Kavarna	Âsitane	Peksimed	1700 kantar	7	
	Amasralı Gerendeli! Oğlu Hacı Mustafa		Köstence	Âsitane	Peksimed	1400 kantar	7	
					Yekûn	12400 kile		19 M. 1161/ 20 Ocak 1748
MAD 10347 s. 154			İsakçı		Miri zahire	60000 kile	8	19 M. 1161/ 20 Ocak 1748
MAD 10347 s. 157	Aşcı Hacı Ali Çelebi süvârî Bartınlı Süleyman		İsakçı	Tersane Ambarı	Buğday	2947 kile	8	22 M. 1161/ 23 Ocak 1748
MAD 10347 s. 160	Ruesa	2 kıta	İsakçı	Âsitane	Miri zahire	10000 kile	8	11 S. 1161/ 11 Şubat 1748
MAD 10347 s. 179	Hamamcı oğullarının Hacı Mehmed		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	6452 kile	8	21 Ra. 1161/ 21 Mart 1748

MAD 10347 s. 184	Tophâneîi Büyük Abdi süvârî Kandil!		İsakçı	Tersane Ambarı	Buğday	3716 kile		
					Arpa	3750 kile		
					Yekûn	7466 kile	8	3 R 1161/ 2 Nisan 1748
MAD 10347 s. 186	Hasan Ağa süvârî Kara Ahmed		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	1933 kile		
			Burgos	Tersane Ambarı	Arpa	760 kile		
			Burgos	Tersane Ambarı	Yekûn	2693 kile	5	7 R. 1161/ 6 Nisan 1748
10347/s.8 6/197	*Sipahizâde Hacı Mustafa		İsakçı		Zehair	8000 kile		
	Sakızlı İstefani					4000 kile		
	Santorinli Andreyâ					3000 kile		
	Santorinli Nikola					2500 kile		
	Hacı Nureddinzâde süvârî Bağdadlı					7500 kile		

						25000 kile	8	9 Ca. 1161/ 7 Mayıs 1748
MAD 10347 s. 199	? Ahmed süvâri şeriki Ali		Trabzon		Yeniçeri ortaları		10	11 Ca. 1161/ 9 Mayıs 1748
MAD 10347 s. 199	Attar Mustafa		Trabzon	Âsitane	Yeniçeri ortaları		10	11 Ca. 1161/ 9 Mayıs 1748
MAD 10347 s. 199	Tunalı Şal oğlu Hasan Ağa şeriki Ömer		Trabzon	Âsitane	Yeniçeri ortaları		10	11 Ca. 1161/ 9 Mayıs 1748
MAD 10347 s. 200	Galatalı Osman süvâri Manol reis		İsakçı		Miri zahire	6000 kile	8	17 Ca. 1161/ 15 Mayıs 1748
MAD 10347 s. 200	Todori		Samakocuk	Seyyid Hacı Salih kârhânesi	Ham demir			
				Feyzullah kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	434 kantar	12	17 Ca. 1161/ 15 Mayıs 1748
MAD 10347 s. 200	Dökmeci Süleyman		İsakçı		Miri zahire	8000 kile		

	Seyyid Hacı Osman					9000 kile		
	Yelkenci damadı					9000 kile		
	Pehlivan					9000 kile		
	Molla Hacı İbrahim					6000 kile		
	Seyyid Hacı Mustafa					4000 kile		
					Yekûn	45000 kile	8	22 Ca. 1161/ 20 Mayıs 1748
MAD 10347 s. 200	Dökmeci		İsakçı		Buğday	8000 kile		
	Hacı Osman					9000 kile		
	Pehlivan damadı!					9000 kile		
	İplikçi zade					9000 kile		
	Hacı İbrahim					6000 kile		

	Seyyid Hacı Mustafa					4000 kile		
						45000 kile	8	23 Ca. 1161/ 21 Mayıs 1748
MAD 10347 s. 214	Abanalı oğlu Hacı Hasan süvâri Ali		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	3916 kile	8	19 C. 1161/ 16 Haziran 1748
MAD 10347 s. 214	Santorinli Nikola	Üç direkl i	İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	2420 kile	8	19 C. 1161/ 16 Haziran 1748
MAD 10347 s. 219			Gümüşhane\ Trabzon	Cebelhâne ve Tophâne-i Âmire	Ham bakır	2408 kantar	Beher 5 k 1 krş	3 B. 1161/ 29 Haziran 1748
MAD 10347 s. 219	Akhisarlı Molla Mustafa süvâri Akhisarlı Hasan		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	5896 kile	8	6 B. 1161/ 2 Temmuz 1748
MAD 10347 s. 220	Abanalı Hacı Murad oğlu Hacı Mehmed		İsakçı	Tersane Ambarı	Buğday	2000 kile		
					Arpa	2500 kile		
					Yekûn	4500 kile	8	6 B. 1161/ 2 Temmuz 1748

MAD 10347 s. 224	Sakızlı İstefan		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	3885 kile	8	13 B. 1161/ 9 Temmuz 1748
MAD 10347 s. 226	Yeniköylü Kostantin oğlu süvâri Gorki		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	2470 kile	8	19 B. 1161/ 15 Temmuz 1748
MAD 10347 s. 228	*Varnalı Es-seyyid El-hâc Mustafa süvâri Mehmed		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	3939 kile	8	27 B. 1161/ 23 Temmuz 1748
MAD 10347 s. 233	İbrahim Ağa süvâri Mehmed		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	5000 kile	8	7 Ş. 1161/ 2 Ağustos 1748
MAD 10347 s. 236	Yemiş iskelesinden Abdi Çelebi	Üç direkl i	İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	6711 kile	8	20 Ş. 1161/ 15 Ağustos 1748
MAD 10347 s. 240	Giresunlu Hacı İbrahimzade Süleyman		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	5325 kile	8	4 N. 1161/ 28 Ağustos 1748
MAD 10347s. 242	Çolak Mustafa		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	1420 kile		
					Arpa	1330 kile		

					Yekûn	2750 kile	5	20 N. 1161/ 13 Eylül 1748
MAD 10347 s. 244	İsmail			Tersane ve Seyyid Salih Çelebi k	Ham demir			
				Feyzullah Usta kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	488 kantar	12	22 N. 1161/ 15 Eylül 1748
MAD 10347 s. 248	Yusuf			Tersane/Es-seyyid El-hâc Salih	Ham demir			
				Feyzullah Usta kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	429 kantar	12	12 L. 1161 / 5 Ekim 1748
MAD 10347 s. 248	Galatalı Hacı Osman Ağa süvâri Manol		İsakçı	Tersane Ambarı	Buğday	5425 kile	8	12 L. 1161 / 5 Ekim 1748
MAD 10347 s. 258	Molla Mustafa		İğneada	Âsitane	Ham demir	400 kantar		
	Molla Ali				Ham demir	400 kantar		
	Anastasya oğlu				Ham demir	400 kantar		
					Yekûn	12000 kantar	12	8 Za. 1161/ 30 Ekim 1748

MAD 10347 s. 264	Akkirmanlı İbrahim Ağa süvâri ? oğlu Mustafa		Burgos		Miri zahire	9500 kile	8	Selh Za. 1161/ 21 Kasım 1748
MAD 10347 s. 274	Es-seyyid El-hâc İbrahim süvâri İbrahim		İbrail		Miri zahire	10000 kile	10	27 Z. 1161/ 18 Aralık 1748
MAD 10347 s. 274	Ruesa	5 kıta	Burgos		Miri zahire	35500 kile	6	27 Z. 1161/ 18 Aralık 1748
MAD 2844 s. 25			Trabzon	Cebelhâne ve Tophâne i Âmire	Ham bakır	2408	Beher 5 /1 k	3 B. 1161/ 29 Haziran 1748
MAD 10349 s. 152	Mehmed			TA/Seyyid Salih	Ham demir			
				Feyzullah Usta kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	262 kantar	12/s	10 M. 1162/ 31 Aralık 1748
MAD 10349 s.182	Nikola			TA kârhâneleri	Ham demir	401 kantar	12	27 Ra. 1162/17 Mart 1749
MAD 10349 s. 187	Ruesa	2 kıta	Burgos	Âsitane	Buğday	14000 kile	5	4 R. 1162/ 24 Mart 1749

MAD 10349 s. 198	? Çavuş oğlu Hacı Ömer		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	1865 kile		
					Un	6660 kile		
					Yekûn	8525 kile	8	15 Ca.1162/ 3 Mayıs 1749
MAD 10349 s. 198	*Varnalı Seyyid Hacı Mustafa süvâri Mehmed		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	3956 kile	5	16 Ca. 1162/ 4 Mayıs 1749
MAD 10349 s. 204	Mehmed		Trabzon	Tophâne i Âmire	Ham bakır	472 kantar	Beher 5/1	4 C. 1162/ 3 Haziran 1749
MAD 10349 s. 222	Eskici oğlu Hacı Mustafa süvâri Panayod		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	8560 kile	7	29 B. 1162/ 15 Temmuz 1749
MAD 10349 s. 230	? Kara Mehmed		Burgos	Tersane Ambarı	Buğday	2000 kile		
					Arpa	1959 kile		
					Yekûn	3959 kile	5	29 Ş. 1162/ 14 Ağustos 1749

MAD 10351 s. 183	Hacı Halil süvârî Dimitri			Tophâne i Âmire	Ham demir	342 kantar	12	19 M. 1163/ 29 Aralık 1749
MAD 10351 s. 197	*Tophâneli Sipahizade Hacı Mustafa süvârî Küçük Abdi		İsakçı	Tersane Ambarı	Arpa	760 kile	8	9 Ra. 1163 / 16 Şubat 1750
MAD 10351 s. 217	Resul oğlu Hacı Mustafa şeriki		İsakçı	Tersane Ambarı	Buğday	5924 kile		
	Hacı Memiş süvârî Kasnakçı(!) oğlu				Un	1148 kile		
					Yekûn	7072 kile	8	5 Ca. 1163/ 12 Nisan 1750
MAD 10351 s. 221	Trabzonlu Alemdar şeriki İsmail		İsakçı	Tersane Ambarı	Buğday	6749 kile	8	19 Ca. 1163/ 26 Nisan 1750
MAD 10351 s. 266	Ağasertor Yoaki		İğneada	Seyyid Salih karhanesi	Ham demir			
				[Feyzullah] kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	420 kantar	12	17 L. 1163/ 19 Eylül 1750
MAD 10351 s. 270	Abdurrahman			Seyyid Salih karhanesi	Ham demir			
				Feyzullah Usta kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	486 kantar	12	2 Za. 1163/ 3 Ekim 1750

MAD 10351 s. 292	Fokaz süvâri Yorgaki			Hacı Salih kârhânesi	Ham demir			
				Feyzullah Usta kârhânesi	Ham demir			
					Yekûn	435 kantar	12	2 M. 1163 / 12 Aralık 1749