

T.C.
ORDU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

XIX. YÜZYILDA BATI KARADENİZ’DE TEKNE USTALARI

EMEL KURT

DANIŞMAN
Dr. Öğr. Üyesi M. Emre KILIÇASLAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ORDU 2021

ÖĞRENCİ BEYAN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak savunduğum “XIX. Yüzyılda Batı Karadeniz’de Tekne Ustaları” adlı çalışmamın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmada yazdığımı ve yararlandığım kaynakların “Kaynakça” bölümünde gösterilenlerden farklı olmadığını, belirtilen kaynaklara atıf yapılarak yararlandığımı belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

04/01/ 2021

EMEL KURT

17530300019

ÖN SÖZ

Bu çalışma XIX. yüzyılda Batı Karadeniz’de denizcilik ve deniz araçları inşasında çalışan esnaf ve zanaatkârların temettuat defterleri üzerinden değerlendirilmesini kapsamaktadır. Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu mali ve siyasi buhranın sivil tersanecilik faaliyetlerine etkisinin tespitine çaba gösterilmiştir. Sivil gemi/kayık inşa tezgâhlarında çalışanların Tersane-i Âmire tarafından denetim altında tutulma gayretlerine dikkat çekilmiştir. Karadeniz’in ticarete açılması sonrasında değişen siyasi ve mali dengelerin tersane çalışanları üzerindeki tesiri belirlenmeye çalışılmıştır.

Çalışmamız üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Türklerin erken dönemde deniz ve deniz araçlarına dair bilgi ve tecrübelerine değinilmiş, Osmanlıların ilk tersanecilik çalışmaları incelenmiştir. İkinci Bölüm’de Karadeniz’in uluslararası ticarete açılması ve buna bağlı olarak yaşanan demografik ve ekonomik değişimin sivil tersane çalışanları üzerindeki etkisi değerlendirilmeye çalışılmıştır. Üçüncü bölümde ise temettuat kayıtlarından ulaştığımız sivil tersane ve tezgâhlarda çalışan esnaf ve zanaatkârların sayıları tespit edilmeye çalışılarak, etnik unsurlara göre değerlendirmeler yapılmıştır.

Metnin Ekler bölümüne bir Sözlükçe eklenerek de metinde kullanılan bazı teknik ve tarihi terimler açıklanmıştır. Görseller kısmında ise Kurucaşile’de günümüzde inşa edilen ahşap gemi/kayık fotoğrafları ile ustaları ve Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bulunan deniz araçları görselleri bulunmaktadır.

Tez çalışmamızın her aşamasında denizcilik konusunda bilgi ve yorumlarıyla yol gösterip destek olan değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi M. Emre Kılıçaslan’a sonsuz teşekkür ederim. Çalışmamız boyunca desteği ve sabrını esirgemeyen Prof. Dr. İlhan Ekinci’ye, her daim çalışmamıza maddi manevi yardımcı olan Doç. Dr. Ayşe Pul’a, müteşekkirim. Yine çalışmamız sırasında desteklerini esirgemeyen Doç. Dr. Süleyman Uygun ve Prof. Dr. Sadullah Gülten’e çok teşekkür ederim. Ayrıca saha çalışmasındaki yardımlarından dolayı Bartın ve Kurucaşile halkına teşekkür ederim.

Lisans ve Yüksek Lisans boyunca her zaman yanımda olup, fedakârca destekleyen eşim Celali Kurt, kızlarım Dilara, Elif, Yağmur, Hacer ve yol arkadaşım Elif Dervişoğlu’na sonsuz teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
KISALTMALAR.....	viii
GİRİŞ.....	1
1. ERKEN DÖNEMDE TÜRKLERDE DENİZCİLİK.....	4
1.1. TÜRKLERİN ERKEN DÖNEMLERDEN İTİBAREN DENİZLE İLİŞKİSİ.....	4
1.2. TÜRKLERİN ANADOLU'YA GELİŞİ VE OSMANLILARIN DENİZCİLİKLE İLİŞKİSİ.....	5
1.3. OSMANLI DENİZCİLİĞİ	8
2. KARADENİZ'İN İNSAN KAYNAĞI.....	14
2.1. KARADENİZ'İN ULUSLARARASI TİCARETE AÇILMASI.....	14
2.2. BATI KARADENİZ'DE GEMİ İNŞASINDA DEVLET DENETİMİ... 20	
2.3. XIX. YÜZYILDA KARADENİZ'DE RUMLAR.....	23
2.4. TERSANE-İ ÂMİRE'DE ÇALIŞTIRILMAK MAKSADIYLA İSTANBUL'A ÇAĞIRILAN ZANAATKÂRLAR.....	26
2.5. ÂYÂNLARIN DENİZCİLİĞİNE DAİR.....	30
2.6. OSMANLI DENİZCİLİĞİNDE ESNAF VE ZANAATKÂRLAR	34
3. BATI KARADENİZ'DE DENİZCİLİĞE İLGİLİ MESLEKLER.....	38
3.1. TEMETTUAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER.....	38
3.1.1. Karamürsel'de Denizcilik Çalışmaları	40
3.1.2. Batı Karadeniz'e Ait Temettuat Defteri Kayıtları	48
3.1.2.1 Şile Kazâsı	48
3.1.2.2. Samakov-ı Alaplı Kazâsı	54

3.1.2.3. Ereğli Kazâsı.....	57
3.1.2.4. Bartın Kazâsı	59
3.1.2.5. Amasra Kazâsı.....	65
3.1.2.6. Sinop Sancağı	72
SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER.....	84
KAYNAKÇA	86
EK 1.....	93
SÖZLÜK.....	93
EK 2.....	97
GÖRSELLER.....	97

TABLO DİZİNİ

TABLO 1: 1774-1787 YILLARI ARASINDA KARADENİZ'E GEÇİŞ YAPAN RUS TÜCCARLARI VE RUSYA TİCARET GEMİLERİ.	15
TABLO 2: 1781-1846 KARADENİZ'E ÇIKAN GEMİ SAHİPLERİNİN ETNİK DURUMU.	18
TABLO 3: KARAMÜRSEL KAZÂSINA AİT TEMETTUAAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER VE DENİZCİLİKLE İLGİLİ ZANAAT ERBABI MÜSLÜMANLARIN KAYITLARI	42
TABLO 4: KARAMÜRSEL KAZÂSINA AİT TEMETTUAAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER VE DENİZCİLİKLE İLGİLİ ZANAAT ERBABI GAYRİMÜSLİMLERİN KAYITLARI.	43
TABLO 5: ŞİLE KAZÂSINA AİT TEMETTUAAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER VE DENİZCİLİKLE İLGİLİ ZANAAT ERBABI MÜSLÜMANLARIN KAYITLARI.	50
TABLO 6: ŞİLE KAZÂSINA AİT TEMETTUAAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER VE DENİZCİLİKLE İLGİLİ MESLEKLERDE ÇALIŞAN GAYRİMÜSLİMLERİN KAYITLARI.	51
TABLO 7: SAMAKOV-I ALAPLI KAZÂSINA AİT TEMETTUAAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER VE DENİZCİLİKLE İLGİLİ MÜSLÜMAN ZANAAT ERBAPLARININ KAYITLARI.	55
TABLO 8: EREĞLİ KAZÂSINA AİT TEMETTUAAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER VE DENİZCİLİKLE İLGİLİ ZANAAT ERBAPLARININ KAYITLARI.	58
TABLO 9: BARTIN KAZÂSINA AİT TEMETTUAAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER VE DENİZCİLİKLE İLGİLİ ZANAAT ERBABI MÜSLÜMANLARIN KAYITLARI.	63
TABLO 10: AMASRA KAZÂSINA AİT TEMETTUAAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER VE DENİZCİLİKLE İLGİLİ ZANAAT ERBAPLARININ KAYITLARI.	67
TABLO 11: SİNOP SANCAĞINA AİT TEMETTUAAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER VE DENİZCİLİKLE İLGİLİ ZANAAT ERBABI MÜSLÜMANLARIN KAYITLARI.	78
TABLO 12: SİNOP SANCAĞINA AİT TEMETTUAAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER VE DENİZCİLİKLE İLGİLİ ZANAAT ERBABI GAYRİMÜSLİMLERİN KAYITLARI.	79
TABLO 13: GERZE KASABASINDA DENİZCİLİKLE İLGİLİ MESLEKLERDE FAALİYETTE BULUNULAN MAHALLELER.	82
TABLO 14: TEMETTUAAT VERİLERİNDE BATI KARADENİZ'DE DENİZCİLİKTE ÇALIŞANLARIN DAĞILIMI.	84

GRAFİK DİZİNİ

GRAFİK 1: KARAMÜRSEL TEMETTUAT DEFTERLERİNDE KAYITLI MÜSLÜMAN VE GAYRİMÜSLİM HANE SAYISI.	43
GRAFİK 2: İKİ DİNİ GRUP İÇİNDE DENİZCİLİĞİN DAĞILIMI.....	45
GRAFİK 3: KARAMÜRSEL TEMETTUAT DEFTERLERİNDE İKİ DİNİ GRUPTA NÜFUSUN DENİZCİLİKLE İLGİLİ MESLEKLERE GÖRE DAĞILIMI.....	46

GÖRSELLER DİZİNİ

GÖRSEL 1: BATI KARADENİZ HARİTASI, H. 1298/1881 KASTAMONU VİLAYETİ SALNÂMESİ, s. 190.	97
GÖRSEL 2: 1853 İNŞA HALİNDE BİR TEKNE.....	98
GÖRSEL 3: 1259 AKARSULARDA KULLANILAN PEDALLI TEKNE.....	98
GÖRSEL 4: XX. YÜZYILIN BAŞI KURUCAŞİLE.....	99
GÖRSEL 5: İNŞA HALİNDE BİR TEKNE.....	100
GÖRSEL 6: YENİ İNŞA EDİLEN BİR TEKNEİN DENİZE İNDİRİLMESİ, ŞİNASI İNCE’NİN ALBÜMÜNDEN, 02 EKİM 1960.	100
GÖRSEL 7: KURUCAŞİLE'DE İNŞA EDİLEN BİR TEKNE.....	101
GÖRSEL 8: 1972 KURUCAŞİLE ÇEKEK MAHALLİNDEN BİR GÖRÜNTÜ	101
GÖRSEL 9: MÜLÂKAT YAPTIĞIMIZ KAYIK USTALARI EKMEL VE OĞLU İBRAHİM FAİZ.	102
GÖRSEL 10: EKMEL USTA'NIN YENİ İNŞA ETTİĞİ KAYIK.	103
GÖRSEL 11: KAYIK İNŞASINDA KULLANILAN ALETLER.....	103
GÖRSEL 12: FAİZLER TEKNE ATÖLYESİ, KURUCAŞİLE.	104
GÖRSEL 13: DENİZE İNDİRİLMEMEYE HAZIR BİR KAYIK, FAİZLER ATÖLYESİ, KURUCAŞİLE.	104

ÖZET

Karadeniz Bölgesi'nin yerleşim tarihi sürecinde farklı milletlerin egemenliğinde kalması ve bölgenin zaman içinde aldığı göç, kültürel çeşitliliğin önemli sebeplerindendir. Ormanlık alanların bolluğu halk kültürünün mühim bir parçası olan deniz araçları yapımı ve denizcilikle ilgili mesleklerin kıyı geleneği haline gelmesini sağlamıştır. Karadeniz Bölgesi'nde ahşap deniz araçları, özellikle kara yolunun gelişmediği dönemlerde önemli ulaşım aracı olarak kabul edilmiş, ayrıca balıkçılık ve ticaret de büyük ölçüde yine bunlarla sağlanmıştır. Bölgede çok eski tarihlerden beri var olan denizcilik faaliyetleri, Osmanlılar Döneminde de devam etmiştir. Bir taraftan denizcilikte çalışanlar yetişirken, diğer taraftan gezinti sandalları, balıkçı tekneleri, hatta yük ve savaş gemileri inşa edilmiştir.

Osmanlı Döneminde, bölgede yapılan gemi/kayık türleri üzerine birçok çalışma bulunmakla birlikte, sivil denizcilikle meşgul olan esnaf gruplarına dair çalışmalar sınırlı ölçüde olup bu hususla ilgili araştırmaların daha ziyade mesleğin teknik yöntemlerini incelediği görülmektedir. Denizcilik ve deniz araçları yapımı alanında çalışanların özellikle etnik kimlikleri üzerine yapılan tartışmalar, bizlerde oluşan merakın bir yansıması olarak bu çalışmayı ortaya çıkarmıştır.

Tezimize kaynaklık eden arşiv verilerinden tespit edebildiğimiz sonuç, Müslümanların bilinen durumun aksine deniz araçları inşasında hatırı sayılır bir yeri olduğudur. Denizcilikte ise büyük oranda Karadeniz gemiciliğinin hakimidirler.

Anahtar Kelimeler: Temettuat, Tersane, Marangoz, Kayık, Karadeniz.

ABSTRACT

The fact that the Black Sea Region remained under the sovereignty of different nations during the settlement period and immigration to the region over ages are important reasons for cultural diversity. The abundance of forested areas has made the craftsmanship and maritime-related professions become a part of the folk culture of coastal areas. In the Black Sea Region, wooden boats were accepted as an important means of transportation especially in the periods when the roadways was not developed, and fishing and trade were also largely provided by them. Maritime activities, which have existed in the region since ancient times, continued in the Ottoman Period. On the one hand, employees in maritime were trained, on the other hand, recreational boats, fishing boats, even cargo and warships were built.

Although there are many studies on ship and boat types in the region throughout Ottoman period, studies on artisans engaged in civilian maritime activities are limited, and it is seen that studies on this issue mostly examine the technical methods of the profession. The discussions on the ethnic identities of those working in the field of maritime and marine craft have revealed this study as a reflection of our curiosity.

The conclusion we determined from the archival data, which is the source of our thesis, is that, contrary to the known situation, Muslims have a considerable place in the construction of sea vehicles and in maritime activities, they mostly dominated the Black Sea shipping.

Keywords: Temettuat Registers, Arsenal, Carpenter, Boat, Black Sea.

KISALTMALAR

A. DVN.MHM. d	: Sadaret Divân-ı Hümayûn Mühimme Kalemi
A. MKT. MHM	: Sadaret Divan Mühimme Kalemi
A. MKT.MVL	: Mektubi Kalemi Meclis-i Vâlâ
A. MKT.UM	: Mektubi Kalemi Umum Vilayet
Bkz	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C	: Cilt
C.BH	: Cevdet Bahriye
Çev	: Çeviren
D. BŞM. TRE. d	: Baş Muhasebe Tersane Emîni Defteri
DH. MKT	: Mektubi Kalemi
DİA	: Diyanet İslam Ansiklopedisi
Ed	: Editör
H	: Hicri
HAT	: Hatt-ı Hümayun
HR. MKT	: Hariciye Mektubi Kalemi
MAD	: Maliyeden Müdevver Defterleri
ML. VRD. CMH. d	: Maliye Nezareti Defterleri
ML. VRD. TMT. d	: Maliye Nezareti Defterleri
MÖ	: Milattan Önce
NFS. d.	: Nüfus Defterleri
s	: sayfa
S	: Sayı
TTK	: Türk Tarih Kurumu
Yay	: Yayınları

GİRİŞ

Osmanlı denizcilik tarihi üzerine yapılan çalışmalar daha ziyade donanma inşa faaliyetleri ve Tersane-i Âmire'nin çalışmaları üzerine değerlendirilmiştir. Sivil tersaneciliğin mesleki yönü üzerine spesifik araştırmalar yapılmamıştır. Osmanlı'da denizcilik ve tersane faaliyetlerine dair ilk çalışmalar, İ. Hakkı Uzunçarşılı ile İdris Bostan tarafından yapılmıştır. İ. Hakkı Uzunçarşılı'nın “*Osmanlı Tarihi*” serisinde Osmanlı'nın kuruluşundan itibaren denizcilik faaliyetlerine dair mühim bilgiler bulunmaktadır. Halil İnalcık ve Bülent Arı'nın ortak çalışmaları olan “*Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu*”nda Rumların gemi inşasındaki yetenekleri ve Osmanlı Devleti'nin denizcilik alanındaki gelişimi hakkında bilgiler verilmiştir.

İdris Bostan'ın “*Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*” adlı çalışması, Osmanlı Beyliği'nin diğer beyliklerle ilişkileri ve denizcilikle ilk tanışmaları hakkında; “*XV. ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Deniz Politikası*” adlı çalışması Selçuklular Dönemi'nden başlayan denizcilik çalışmalarının kuruluştan XVI. yüzyıla kadarki süreçte gelişimi hakkında mühim bilgiler içermektedir. İdris Bostan'ın “*XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları*” ve “*Tersane-i Âmire*” çalışmaları ile merkez ve taşra tersanelerinin çalışmaları ve inşa edilen gemi çeşitleri hakkında bilgiler verilmiştir. “*Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire*” adlı eseri ise Tersane-i Âmire'nin tarihçesi, diğer Osmanlı tersaneleri ve çalışanları, gemi inşa faaliyetleri, tersanelerin malzeme temini hususunda mühim bilgiler içermektedir. Yine İdris Bostan Diyanet İslam Ansiklopedisi için yazdığı “*Gemi*”, “*İzn-i Sefine*” maddelerinde Osmanlı donanma sanayi ve boğazlardan geçecek gemilerin izinleri hususunda önemli bilgiler vermektedir.

İlhan Ekici'nin “*Osmanlı Denizciliğinde Senedi Bahri Uygulaması*” ve “*XIX. Yüzyılda Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler*” ile “*Karadeniz'de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)*” çalışmaları, Karadeniz ticaretinde yaşanan değişimin boyutlarını ortaya koymaktadır.

Çalışmamızda denizcilikle ilgili mesleklere ait veriler öncelikli olarak temettuat defterlerinden tespit edilmiştir. Bu sebepten temettuat defterlerinin değerlendirilmesine yönelik çalışmalar yol gösterici olmuştur. Mübahat Kütükoğlu'nun "*Osmanlı Sosyal ve İktisadi Tarihi Kaynaklarından Temettü Defterleri*" Osmanlı Devleti'nin Tanzimat sonrası uygulanan yeni vergi düzenlemeleri, sosyal ve iktisadi tarihi hakkında mühim bilgiler içermektedir.

Çalışmamızın tamamında istifade ettiğimiz diğer yerli ve yabancı kaynaklar Osmanlı denizcilik ve sosyal ekonomik tarihi açısından özellikle XIX. yüzyıl hakkında bilgiler verip değerlendirmeler yapmıştır.

Çalışmaya ana kaynaklık eden Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Maliye Nezareti tasnifi içinde bulunan temettuat defterleri, vergiye tâbi nüfusun tespitinde yol gösterici olmuştur. Ayrıca Batı Karadeniz'de denizci ve zanaatkârların dağılımı ile dini oranlarının tespit edilmesini sağlamıştır. 1831 senesinde yapılan nüfus sayımlarının kayıtlı olduğu nüfus defterleri ise temettuat verileri ile karşılaştırma yapabilmek ve nüfusun geneli hakkında bilgi vermesi açısından yol gösterici olmuştur.

Çalışmamızın içeriğini başlangıçta, tezimizin isminin de işaret ettiği üzere, *XIX. Yüzyılda Batı Karadeniz'de Tekne Ustaları*'nın tespiti çerçevesiyle sınırlandırmıştık. Bununla birlikte çalışma ilerledikçe, tezde bahsi geçen ustaların denizcilikle ilgili mesleklerle olan ilişkisi ortaya çıkmaya başladı ve bu sebeple verilerin yönlendirmesini de dikkate almamız gerekti. Böylece çıkış noktasındaki çerçevemizi genişleterek denizciliğin sadece zanaatkârlık kısmındakileri değil, gemicilikle ilgili çalışanlarında oranlarını tespit edip denizcilikle ilgili meslekler arasındaki bağlantı, ilişki ve şartları ortaya koymaya çalıştık.

Çalışmada, XIX. yüzyılda Batı Karadeniz'de sivil denizcilik ve deniz araçları yapımında çalışan meslek grupları incelenmiştir. Temettuat ve nüfus defterleri verilerinden sayılarını tespit ettiğimiz denizci ve zanaatkârların, etnik unsurlar arasındaki oranları ve bölge içindeki dağılımı hesaplanmıştır. Bahriye Nezaretine ait kayıtlarda Tersane-i Âmire'ye dair bilgiler bulunmaktadır. Fakat sivil gemi/kayık inşası açısından derli toplu kayıtlar bulunmamaktadır. Merkez ile taşra arasındaki yazışmalardan ulaşılan bilgiler sınırlıdır. XIX. yüzyılda

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve ardından yaşanan Rum İsyanı ile ustaların gerektiğinde Tersane-i Âmire'de zorunlu çalıştırılmaları ve âyânların gemi inşasındaki faaliyetlerinin tersane çalışmalarına etkisi değerlendirilmiştir.

Çalışmamızda, Batı Karadeniz'de ahşap deniz araçları yapan Müslüman ve gayrimüslim zanaatkârlar ile denizcilikle ilgili mesleklerde çalışanların oranları nasıldır? Geleneksel ahşap gemi/kayık yapımının bitme noktasına gelmesinin bölgeden göç eden Rumlarla ilişkisi var mıdır? Gibi sorulara cevap aranmıştır.



1. ERKEN DÖNEMDE TÜRKLERDE DENİZCİLİK

1.1. TÜRKLERİN ERKEN DÖNEMLERDEN İTİBAREN DENİZLE İLİŞKİSİ

Orta Asya'da Ural-Altay dağları arasındaki bozkır alanlarda yaşayan Türklerin, tarihin erken dönemlerinden itibaren dinamik bir hayat tarzı tercih ettikleri bilinmektedir. Erken dönemlere ait kaynakların yetersizliği sebebiyle Türklerin bazı yetenek ve bilgileri askerlikte sergilemeleri, diğer maharetlerini gölgede bırakmıştır. Zira Türkler üzerine yapılan araştırmalar incelendiğinde, yeteneklerinin bir kısmının araştırmacıların ilgisini çekmediğini söylemek mümkündür.

Bizans tarafından Hun Devleti'ne gönderilen bir heyetin, Türk kayıkçılar aracılığıyla Niş Nehri'nden geçirildikleri düşünülmektedir. Heyet, bu ulaşımın ağaçların içi oyularak elde edilmiş araçlar ile yapıldığını belirtmiştir. Araştırmalar Hunların kendi geliştirdikleri su araçları ile nehirler üzerinde taşımacılık yaptıklarını ortaya koymaktadır¹. Türklerin Orta Asya'da gemi diye tabir ettiklerinin, ağaç lifleri ile birleştirilmiş tomruklardan oluşan sallar olduğu, ağaç gövdelerini oymak suretiyle kayıklar inşa ettikleri düşünülmektedir. Ayrıca bu araçları denizde hareket ettirebilmek için rüzgâr gücü ve kürekten faydalanarak yelkenli gemilere geçişi sağladıkları tahmin edilmektedir². MS. VI. yüzyılda yaşayan Göktürklerle bağlı Avarların, Karadeniz civarında denizcilik faaliyetlerinde bulunduğu bilinmektedir. Taşımacılık ve ticaret yapmış olan Avarlardan, Göktürklerin denizciliği öğrenmemiş olmalarına, sınırlarının denizlere olan uzaklığı ile aralarındaki muhalif ilişkiler sebep gösterilebilir.

Türklerin, erken dönemde denize dair ilk tecrübeleri Orta Asya'dan Batı'ya doğru ilerledikçe Karadeniz ve Hazar Deniziyle karşılaşmaları ile olmuştur. Hazar Denizi'ne *Gökdeniz* adını vermişlerdir. Okyanuslara, göllere hatta küçük nehirlere bile deniz anlamında *tengiz* demişlerdir. Türkler, büyük denizleri ilk defa Göktürkler Döneminde görmüştür. İltiş Kağan Çin üzerine

¹ Hatice Palaz Erdemir, "Eski Türklerde Su ve Su Ulaşımı", *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 6/2 Spring 2011, s. 821, 827.

² İdris Bostan, "Gemi", *DİA*, C. 14, İstanbul 1996, s. 8.

yaptığı seferden bahsederken “*Taluyka tegmedim*” diyerek Büyük Okyanus’a ulaşamadığını ifade etmiştir³. Türkler, mitolojide de *deniz* kelimesini kullanmışlardır. Oğuz Kağan Destanı’nda “*daha deniz daha müren*” şeklinde ifade, Türklerin denize olan merakını göstermektedir. Oğuz Kağan’ın emri altındakilere denizler ile ırmak kenarlarını hedef göstermesi⁴, ayrıca oğullarına deniz kenarında bir karargâh kurmaları için emir vermesi, denizin sağladığı imkânlardan haberdar olduklarını düşündürebilir⁵. Oğullarına isim verirken Türklerde kutsallığı temsil eden Gök, Ay, Dağ gibi isimler tercih eden Oğuz Kağan’ın bir oğluna da *Deniz* adını vermesi, denizin Türklerin yaşantısında kutsal olduğunu göstermektedir⁶. Kıpçakların da İtil Nehri’ni geçmek için kayıklar yaptıkları bilinmektedir. Mesela: “*Burtas nehri üzerinde yerleşik ve Hazarlara bağlı Türk kavimleri yaşar. Bu kavimlerin yerleşme merkezleri Hazar ülkesi ile Bulgar arasında bulunur. Bu nehir Bulgar diyarı tarafından gelir. Bu nehirde Bulgar, Hazar, Burtas ülkeleri arasında gemiler işler. “Burtas bir Türk kavmidir.”*”⁷. Yine Yusuf Has Hacib’in XI. yüzyıldaki Kutadgu Bilig adlı eserinde denizcilikle ilgili terimler, Türklerin deniz ve denizciliğe tamamen yabancı olmadıklarını göstermektedir⁸. Divan-ı Lugâti’t Türk’ten Oğuz ve Kıpçak lehçelerinde *kemi* ve diğer bazı Türk lehçelerinde *kimi* olarak bahsedilenin gemi olduğu anlaşılmaktadır. Bu bilgiler bize Türklerin denizlerle ilk karşılaşmalarının Anadolu’ya gelmeden gerçekleştiğini göstermektedir⁹.

1.2. TÜRKLERİN ANADOLU’YA GELİŞİ VE OSMANLILARIN DENİZCİLİKLE İLİŞKİSİ

Türklerin Anadolu’ya yerleşmeye başladıktan sonra yani XII. yüzyılın başlarından itibaren jeopolitik sebeplerin zorunluluğu ve sonucu olarak denizciliğe başladığı düşünülebilir. Orta Asya’da bulundukları dönemde nehirler ve göller üzerindeki faaliyetleri Anadolu’da Türk denizciliğinin temelleridir¹⁰.

³ Bahaeddin Ögel, *Türk Mitolojisi*, TTK, C. I, Ankara 2014, s. 502-503.

⁴ Erdemir, 2011, 825, 827.

⁵ A. Zeki Velidi Toğan, *Oğuz Destanı*, Enderun Kitapevi, İstanbul 1982, s. 36.

⁶ Ögel, 2014, 222.

⁷ Erdemir, 2011, 827.

⁸ İdris Bostan, Salih Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C. I, Boyut Yay., İstanbul 2009, s.11.

⁹ Bostan, 1996, 8.

¹⁰ Erdemir, 2011, 830.

XIV. yüzyılda denizci Türk beylerinin Hristiyanlara karşı girişmiş olduğu mücadele mühim bir hadisedir. Denizci beyler ilk zamanlar küçük filolarla Hristiyanlara karşı denizde gaza faaliyetleri sürdürmüşlerdir. Anadolu'daki denizcilik faaliyetleri ve kendi tersanelerini kurmaları, beylerin Bizans'ı tehdit edecek güce ulaşmalarını sağlamıştır¹¹.

1075 tarihinde İznik'i ele geçiren Süleyman Şah¹², burayı Türkiye Selçuklu Devleti'nin başkenti yapmıştır. Süleyman Şah akınlarına devam ederek Üsküdar havalisine kadar ilerlemiştir ve bu bölgede kurduğu gümrük daireleri vasıtasıyla boğazlardan geçiş yapan gemilerden vergi almaya başlamıştır. Daha sonra Bizans İmparatoru Alaksies Komnenos ile yapmış olduğu anlaşma yeni bir dönemi başlatmıştır. İmparatorun İzmit Körfezi'ne dökülen Dragon Çayı'nı sınır kabul etmesi, Bizans'ın Türkiye Selçuklu Devleti'nin bölgedeki varlığını resmen kabul ettiğinin kanıtı olmuştur¹³. Bölgenin etrafının denizlerle çevrili olması Türklerin bu alana yönelmesini zorunlu kılmıştır¹⁴. Bölgede varlıklarının devamını sağlayabilmek amacıyla gerekli olan donanmayı Güney Marmara'da inşa ettirmeye başlamışlardır¹⁵.

Süleyman Şah'ın vefatından sonra Ebu'l Kasım¹⁶, Marmara sahilleri ve İstanbul Boğazı'na yönelik akınlara devam etmiştir. Bu akınlarda İmparatorun karadan mücadele veren birlikleri, Türklerin denizden yaptıkları saldırılar karşısında başarısız olmuştur. Bu başarı Türklerin denizcilikte çok hızlı bir gelişim yaşadığını göstermektedir. Akabinde ele geçirilen Kios'a Gemilik (Gemlik) adı verilmesi denizciliğin öneminin coğrafi şartlar gereği çok çabuk anlaşıldığını göstermektedir. Bölgede bulunan tersane çalışmaları dikkat çekmekle beraber Gemlik Tersanesi, Ebu'l Kasım tarafından mı kuruldu, yoksa Bizanslılardan mı ele geçirildi bilinmemektedir. Cevabına ulaşılamayan bir soru

¹¹ Ali İhsan Gencer, "Bahriye (Selçuklular ve Anadolu Beylikler Dönemi)", *DİA*, C. 4, İstanbul 1991, s. 501.

¹² Kutalmışoğlu Süleyman Şah, Melikşah tarafından fetih hareketleri için Anadolu'ya gönderilen komutandır. Türkiye Selçuklu Devleti'nin kurucusu olup, Anadolu'nun Türkleşmesinde büyük payı bulunmaktadır. İlhan Aslan, *Orta Çağda Karadeniz ve Türkler*, Post Yay., İstanbul 2018, s. 105.

¹³ Aslan, 2018, 106.

¹⁴ Gencer, 1991, 501.

¹⁵ Mustafa Daş, "Türklerin Bizans ve Venedik'le Denizlerdeki ilişki ve Mücadeleleri (XI-XIV)", (Ed.) İdris Bostan-Salih Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C. I, Boyut Yay., 2009, s. 49.

¹⁶ Ebu'l Kasım: Süleyman Şah ölünce onun idaresindeki İznik bölgesine vekil bırakılan Ebu'l Kasım Türkiye Selçuklu Devleti'ni dağılmaktan kurtarmıştır. Aslan, 2009, s. 108.

da Gemlik'te bulunan tersane çalışanlarının hangi milletten olduğudur. Lâkin Türklerden önce bu bölgede Bizans'a ait bir deniz üssü olması, tersane çalışanlarının Bizans'ın yerli halkından olabileceği ihtimalini güçlendirmektedir¹⁷.

Sahilde bulunan Türk beylikleri denizcilik ve tersanecilik faaliyetlerine önem vermiştir¹⁸. Marmara, Ege ve Karadeniz sahillerinde kurulan beyliklerin kıyıda yaşamın şartı olarak geliştirdikleri denizciliğe dair maharetleri, Osmanlı Devleti'nin denizciliğinin temelini oluşturmuştur¹⁹. Kaynakların yetersizliğinden dolayı denizciliği nereden öğrendiğine dair yeterli bilgiye ulaşılamasa da öncü Türk denizcilerinden Çaka Bey'in, Efes Tersanesi'nde inşa ettirdiği 40 parçalık donanmayı Bizanslı gemi yapım ustalarına imal ettirdiği bilinmektedir. *Çekdiri* diye tabir edilen donanma gemisinin tüm tayfasını Bizanslılardan seçen Çaka Bey, savaşçıları Türklerden tercih etmiştir. Muhtemelen Bizanslıların denizcilik bilgisini kullanırken, Türklerin de savaşçılıktaki maharetinden faydalanmak istemiştir²⁰.

Selçukluların Moğollar karşısında yaşadığı mağlubiyet sadece onların çöküşünü hızlandırmakla kalmamış, aynı zamanda Türklerin denizcilikte yaşadığı gelişimin büyük bir darbe almasına sebep olmuştur. Köseadağ Savaşı'ndan sonra bölgede yaşanan karışıklık Türklerin denizcilik faaliyetlerini bitirme noktasına getirmiştir²¹. Denizcilik çalışmaları Aydınoğullarından Umur Bey tarafından yaklaşık iki yüz yıl sonra Ege sahillerinde yeniden başlatılmıştır. Bu dönemde diğer beyliklerin de denizcilik çalışmalarına başladığı bilinmekle beraber, Türk denizciliğinin eski gücüne kavuşması Osmanlı Dönemi'nde gerçekleşmiştir²². 1078 senesinde Çaka Bey, Bizans'a karşı yaptığı bir deniz savaşında esir düşmüştür. 1081 senesinde Bizans'ta çıkan taht karışıklıkları Türk denizciliğine dair önemli bir gelişme yaşanmasını sağlamıştır. Bu karışıklıktan istifade eden Çaka Bey İzmir'i ele geçirmiştir. Fakat Çaka Bey'in Bizans'tan nasıl ayrıldığı ve İzmir'i hangi tarihlerde ele geçirdiği hakkında yeterli bilgi

¹⁷ Daş, 2009, 49.

¹⁸ İdris Bostan "Tersâne-i Âmire", *DİA*, C. 40, İstanbul 2011, s. 513.

¹⁹ Bostan, Özbaran, 2009, 14.

²⁰ Daş, 2009, 50-51.

²¹ Erdoğan Merçil, "Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Tarihi", *Başlangıçtan XVII.*

Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi, C. I, İstanbul 2009, s. 29.

²² Gencer, 1991, 502.

bulunmamaktadır. Bizans’a karşı başarılı mücadeleler veren Çaka Bey, Ege sahillerinde ilk Türk tersane ve donanmasının kurulmasını sağlamıştır. Çaka Bey’in faaliyetleri kendisinden sonra Türk beyliklerinin bölgedeki çalışmalarını kolaylaştırmıştır²³.

İmparator II. Adronikos Palaiologos Dönemi, Venedik ile güzel giden siyasi ilişkiler, Bizans donanmasının gerilemesine sebep olmuş ve bu sebeple Venedik donanmasının varlığına güvenen imparator; Bizans donanmasını lağvetmiştir. Bunun neticesinde birçok Rum gemici ve gemi yapım işi ile uğraşan esnaf işsiz kalmış ve korsanlığa başlamıştır. Bu durum sahil kesiminde bulunan Türk beyliklerin denizcilikte önünü açmıştır. Zira Türkler gemicilik ve gemi yapımında gelişmiş iş gücüne sahip işsiz Rumları istihdam ederek korumuşlardır. Karşılaştıkları siyasi gücün kendilerine uyguladığı hoşgörü, esnaf gruplarının bilgi ve tecrübelerini Türklerin hizmetine sunmalarını ve hatta zaman içinde bunların birçoğunun İslamlaşmalarını sağlamıştır. Bu sebeple Batılı Bizans araştırmacıları, Türklerin denizciliği Bizanslılardan öğrendiğini ifade etmektedirler. Türk araştırmacılar ise Türklerin Bizanslılar ile karşılaşmadan önce de denizcilğe dair bilgilerinin olduğunu lâkin Bizanslılar ile karşılaşmaları sonucu gerek onlardan öğrendikleri gerek yaşadıkları coğrafi alanın şartlarının uygunluğu sebebiyle denizcilikte büyük gelişme gösterdikleri kanaatindedir²⁴.

XIII. yüzyılda Türklerin denizcilik ile deniz araçları yapımına dair bilgi ve tecrübeleri hakkında yeterli bilginiz bulunmamaktadır. Fakat Selçuknâme’de kullandıkları gemi çeşitleri arasında kadırgaların varlığından bahsedilmiş olması denizcilikte çok hızlı gelişme yasadıklarını göstermektedir²⁵.

1.3. OSMANLI DENİZCİLİĞİ

İdris Bostan, Osmanlı gemiciliğinin gelişimini *üç dönemde* incelemiştir: Birinci dönem, imparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın sonlarına kadar devam eden kürekli gemiler, ikincisi XIX. yüzyılın ortalarına kadar süren yelkenli gemiler, üçüncüsü ise imparatorluğun yıkılışına kadar devam eden buharlı gemiler dönemidir²⁶.

²³ Mücteba İlgürel, “Çaka Bey”, *DİA*, C. 8, İstanbul 1993, s. 186-187-188.

²⁴ Daş, 2009, 57, 55.

²⁵ İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilâtına Medhal*, TTK, Ankara 1988, s. 126.

²⁶ Bostan, 1996, 11.

Bir kara beyliği olan Osmanlı Beyliği'nin Batı Anadolu sahillerinde bulunan beyliklerle ilişkileri denizciliğe dair çalışmalarının başlangıcıdır. Sahilde faaliyetlerde bulunan Menteşeoğulları, Aydınogulları, Saruhanoğulları ve özellikle Karesioğulları beyliklerinin Osmanlı denizciliğine önemli faydaları olmuştur. Kaynakların yetersizliği sebebiyle bu beyliklerin denizciliği kimlerden öğrendiği tam olarak bilinmemekle birlikte, bölgenin yerli halkından öğrenmiş olabilecekleri tahmin edilmektedir²⁷. Beyliklerin sınırları denizlere ulaşınca alışık olmadıkları sahil hayatının gereği olarak Bizans'tan gemiler kiralamışlar, yine onlardan istihdam ettikleri gemi yapım ustaları ile denizcilerden yararlanmışlardır. Denizcilikle ilgili bilgi ve tecrübesi olmayan beyliklerin, denizciliğe başlamaları bu şartlarda gerçekleşmiş olsa gerektir²⁸.

Osmanlı sınırlarının denizlere ulaşması, Karesioğulları Beyliği içinde yaşanan kargaşa sonucudur. Karesi Bey'in ölümünden sonra oğulları Demirhan ve Dursun Bey arasında çıkan anlaşmazlık sonucu Dursun Bey Osmanlı'ya sığınmıştır. Kardeşine karşı kendisine yardım etmesi karşılığında Balıkesir ve civarını Osmanlı'ya vaat etmişti. Orhan Bey'in Karesi üzerine yaptığı seferde Dursun Bey'in ölmesi üzerine Balıkesir ve civarı Osmanlılara kalmıştır²⁹.

Osmanlıların da denizcilikte faaliyette bulunmaya başlamaları, aynen beylikler gibi sınırlarının sahillere ulaşmasıyla bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır. Fakat sahil bölgelere inme fırsatı bulan Osmanlılar, çok kısa sürede Karadeniz'den Akdeniz'e kadar faaliyette bulunabilecek ölçüde denizcilikte ilerlemişlerdir³⁰.

Osmanlı'nın ilk tersane faaliyetlerinin başladığı İzmit³¹ bölgesinde gemi inşa çalışmalarının Türklerin buraları fethetmesinden çok önce başladığı bilinmektedir. Bölgede bulunan verimli ormanlar, tersanecilik faaliyetlerinin

²⁷ İdris Bostan, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler*, Yeni Türkiye Yay., C. X, Ankara 2002, s. 14.

²⁸ Daniel Goffman, *Osmanlı Dünyası ve Avrupa 1300-1700*, Çev. Ülkün Tansel, Kitap Yay., İstanbul 2008, s. 109.

²⁹ İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, TTK, C. I, Ankara 2003, s. 78-79.

³⁰ Goffman, 2008, 109.

³¹ İzmit, 1861 senesinde Hüdevendigâr eyaletinden ayrılarak mutasarrıflık yapılmıştır. 1302 senesinde İzmit, Adapazarı, Kandıra, Geyve, Karamürsel sancaklarından oluşmaktadır. Resul Narin, "Osmanlı Dönemi Haritalarında Kocaeli'ne Dair Tespitler", *Uluslararası Gazi Süleyman Paşa ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu III*, Kocaeli 2016, s. 1559.

yüzyıllar boyunca devam etmesini sağlamıştır³². Sahil kesiminde yaşayan Rumların gemi yapımı için gerekli olan teknik bilgileri çok iyi bildikleri ve bunların büyük çoğunluğunun ilerleyen zamanda Müslüman olduğu düşünülmektedir³³. Ayrıca Bizans Dönemi'nde tersanecilik faaliyetlerinin sürdürüldüğü Gemlik, İzmit, Karamürsel gibi bölgeler ele geçirilince bu alandaki çalışmalar devam ettirilmiştir³⁴.

Osmanlılar Rumeli'ye yerleşince Akdeniz ve Karadeniz'de bulunan Venedik ve Ceneviz ticaret ağını tehlike olarak görmüş ve buna karşılık birtakım tedbirler almışlardır. Çanakkale Boğazı ve Marmara sahillerinin güvenliğini sağlayabilmek için donanma oluşturulmaya çalışılmış ve bu amaçla Gelibolu'da tersane faaliyetlerine girilmiştir. I. Bayezit Dönemi'nde denizcilik alanında kalıcı faaliyetlerde bulunulmuş ve Gelibolu Tersanesi'nde yapılan yenileşme çalışmalarıyla burası bir deniz üssü haline getirilmiştir³⁵. Bu dönemde gelişen Osmanlı donanmasının Sakız ve Ağrıboz adaları ile Yunanistan'ın doğu sahillerinde faaliyette bulunması, Venediklileri tedirgin etmiştir. Elllerinde bulunan bazı yerleri kaybetmeleri üzerine Venedikliler, Osmanlı donanmasının kendi donanmalarıyla mücadele edebilecek durumda olduğunu fark etmiş ve bu sebepten Osmanlıya karşı yapılan her ittifakın içinde bulunmuştur³⁶.

Osmanlılar denizcilik alanında tecrübeli devletlerin, özellikle dönemin bu konuda en iyilerinden sayılan Venediklilerin gemi yapımına dair teknik bilgilerini kullanmışlardır. Bu durum gemilerde çeşitliliği ve inşa çalışmalarını arttırmıştır³⁷. Devletin gemi yapımında Sakız, Midilli, Rodos Adası'ndaki Rumlardan faydalandığı bilinmektedir. Hatta daha iyi ücret vererek Venedikli ustaları kendi tersanelerinde çalıştırdığı görülmüştür. Bunun Osmanlı açısından tek olumsuz yanı ustaların ihtiyaç halinde Venedik tersanelerinde çalışmak zorunda kalmaları ve kısa zamanda inşa ederek donattıkları gemileri aceleyle getirerek kaliteyi

³² İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK, Ankara 2003, s. 19.

³³ Halil İnalcık, Bülent Arı, "Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu", *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu Tebliğler Kitabı*, İstanbul 2004, s. 2-21.

³⁴ İdris Bostan, "İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersâne-i Âmire'nin Kuruluşu ve Denizlere Açılım", *Türk Denizcilik Tarihi*, C. 1, İstanbul 2009, s. 121.

³⁵ İdris Bostan, "XV-XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Deniz Politikası", *XV-XVI. Asırları Türk Asrı Yapın Değerler*, İSAV Yay., İstanbul 1997, s. 186.

³⁶ Uzunçarşılı, 2003, 228.

³⁷ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK, Ankara 2003, s. 83.

düşürmeleri olmuştur. Kendi halkından gemi yapım ustalarının ve gemicilerin, Osmanlı tersanelerinde çalışmasını hoş karşılamayan Venedik, bu duruma engel olmak istemiştir. Hatta bu gemicileri gemi direklerine astırmak suretiyle idam ettirmiş, yine de bu durumun önüne geçememiştir. Osmanlılar, donanma için sadece Venediklilerden faydalanmamış, Avrupa'dan gelen Hristiyanlardan donanmada çalışmak için uygun olanlarını da istihdam etmişlerdir. Bu sebepten Doğu Akdeniz'e gelen kaptanlar mürettebatlarını sıkı denetim altında tutarken, 16 yaşından küçüklerin İslamiyet'e geçişlerine engel olmak için bu gemilerde çalışmalarına yasak getirmişlerdir³⁸.

Aydın ve Menteş beyliklerini işgal eden Osmanlılar, bu beyliklerin donanmalarının da sahibi olmuşlardır³⁹. Böylece Ege ve Marmara'dan Rumeli'ye güvenli geçiş sağlanmıştır. I. Bayezit, Ege ve Marmara Denizi ile Bizans'ı önünde bir engel olarak görmüş ve bu hususta Gelibolu Tersanesi'ni organize etmek için her ne kadar harekete geçmişse de 1402 senesinde Timur ile yapılan savaşın mağlubiyeti ve akabinde devam eden Osmanlı şehzadeleri arasındaki çekişmeler diğer konularda olduğu gibi Osmanlı denizciliğine de büyük zarar vermiştir⁴⁰. Buna rağmen Ankara Savaşı'nın çıkarmış olduğu büyük kaos ortamından sonra tersanenin çalışma düzeni ve donanmanın her an savaşa hazır durumda oluşu, devletin bu konuda ne kadar titiz davrandığının göstergesidir. Osmanlıların bu alandaki ilerleyişi tecrübeli denizcilerin donanmaya katılımıyla günden güne artmıştır. Bu dönemde her ne kadar Osmanlı donanması ara ara Venedik ve Cenevizlilere karşı başarı sağlamış olsa da onlar kadar donanımlı değildi. Çünkü kurulmuş olan donanma bir askerî harekât kabiliyetinden ziyade sahilten gelecek tehlikelere karşı savunma görevi üstlenmekteydi. Osmanlı Devleti'nin bir askeri donanma özelliği kullanarak gücünü tam anlamıyla göstermesi ise İstanbul'un fethiyle olmuştur. II. Mehmet'in, fetih için yaptığı hazırlıklar ve geliştirdiği strateji, devletin denizcilik alanındaki başarısını göstermektedir. Fetihle birlikte devlet askeri denizcilik alanında yeni bir dönem başlatmış ve bu konuda sistemli bir siyaset izleme yoluna gitmiştir⁴¹. Bunun için ilk olarak Galata Tersanesi'ni

³⁸ Johann Wilhelm Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, Çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınevi, C. 3, İstanbul 2011, s. 210-211, 215-216.

³⁹ Uzunçarşılı, 2003, 228.

⁴⁰ Püryani Fidannaz, "İmparatorluğa Geçiş sürecinde Osmanlı Denizciliği", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2017, C. 10, S. 50, s. 216.

⁴¹ Bostan, 1997, 187.

inşa ettirmiştir⁴². Sultanın bu Tersanede çalışmak üzere sahil bölgelerinden gemi yapım ustaları getirtmesi, önceden beri kıyı bölgelerde gemi/kayık yapımında tecrübeli bir iş gücü olduğunu göstermektedir⁴³. İlerleyen süreçte Karadeniz sahillerinde hem ticari hem siyasi olarak önemli olan üslerin Osmanlı'ya katılması ile Karadeniz'in bir Türk gölü haline getirilmesi yeni bir devrin başlangıcı olarak kabul edilebilir. Bu gelişmelerden sonra devlet denizcilik alanındaki yönünü Akdeniz'e çevirmiştir. II. Mehmet'in ölümüyle oluşan siyasi kargaşa sebebiyle denizcilik alanında yapılacak çalışmalar yavaşlamıştır. Fakat buna rağmen II. Bayezit Dönemi'nde Osmanlı donanması teknik olarak Venedik donanmasından üstün özellikler göstermiş, sadece gemi çalışanları açısından bazı eksiklikler devam etmiştir. Bu dönemde Osmanlı'da, denizlerde mücadele ettiği Venedik'in gemi inşa teknikleri kullanılmıştır. II. Bayezit Dönemi, Osmanlı donanmasının diğer devletlerin teknik özelliklerini kendi donanmasına en fazla uyarladığı, bu alanda önemli ve kalıcı gelişmelerin yaşandığı bir dönemdir⁴⁴.

Denizciliğin geçmişi kadar köklü olan korsanlık, Osmanlı'da XV. yüzyılın son dönemlerinde etkili olmaya başlamıştır. İslam hukukunun prensiplerine göre faaliyet gösteren Osmanlı korsanları denizciliğin gelişiminde büyük fayda sağlamışlardır. Sefer dönemlerinde donanmaya katılan korsanlar, diğer zamanlarda devletten bağımsız çalışmışlardır. Barbaros Hayrettin Paşa, Kemal Reis gibi Osmanlının büyük gemicilerinin korsanlıktan devlet hizmetine geçtiği bilinmektedir. I. Selim'in Mısır üzerine yaptığı seferin sonuçları Osmanlı'nın Kızıldeniz üzerinden Hint Okyanusu'na kadar ilerlemesine imkân sağlamıştır. Bu gelişme, Osmanlıların denizcilikte başarılı olan Portekizlilerle karşılaşmasına sebep olmuş, bu durum Osmanlı'nın bu alandaki faaliyetlere daha fazla önem vermek zorunda kalmasına yol açmıştır.

Denizciliğe büyük önem veren I. Süleyman Dönemi'nde, Barbaros Hayrettin Paşa'nın Osmanlı donanmasına katılması, yeni bir dönemin başlangıcı olarak kabul edilebilir. Bu durum, Osmanlı kadar yabancı devletler tarafından da mühim bir gelişme olarak kabul edilmiştir. Zira Fransa ve İspanya krallarının dahi

⁴² Bostan, 2011, 513.

⁴³ İdris Bostan, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", *XVI. Mimarbaşı Koca Sinan: Yaşadığı Çağ ve Eserleri*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yay., C.1, İstanbul 1988, s. 126.

⁴⁴ Bostan, 1997, 188.

kendi donanmalarında görmek istediği başarılı bir denizci, artık Osmanlı saflarındadır. Barbaros Hayrettin Paşa, Osmanlı'ya katılmasından kısa bir süre sonra tersane faaliyetlerine başlamış, donanmanın gemi inşası hususundaki eksikliklerini hızla tamamlamaya çalışmıştır. Bu dönemde Preveze Deniz Savaşı'nda (1538) elde edilen galibiyet Osmanlı denizciliğine dair büyük gelişme olarak kabul edilmiştir. Bu savaş, Osmanlı'nın denizlerde de Hristiyan dünyası karşısında üstünlüğünü kesinleştirmiştir⁴⁵.

Osmanlı, 1571 senesinde yaşanan İnebahtı yenilgisi sonrasında ise farklı bölgelerde bulunan tersanelerde donanmayı hızla inşa etmeye başlamıştır⁴⁶. Gemi yapımında kullanılan malzemeleri temin eden ocaklık ve bölgelere bu hususta gerekeni yapmaları için emirler verilmiştir. Sadece Sinop Tersanesi'nde on yedi tane kadirga inşa edildiği bilinmektedir⁴⁷. Aynı yıl Osmanlı'nın Akdeniz'deki faaliyetlerine devam etmiş olması, tersanecilik çalışmalarının başarısı olarak düşünülebilir⁴⁸.

Hristiyan dünyası, Osmanlıların aynı sene içinde yeni bir donanma oluşturabilmesini şaşkınlıkla karşılamıştır⁴⁹. Zira bu yenilgiden sonra Osmanlı, denizlerdeki faaliyetlerine devam etmiştir. Fakat uluslararası bir deniz savaşında taraf olarak görülmemiştir⁵⁰.

⁴⁵ Bostan, 2002, 24-25-26-27-28.

⁴⁶ İbrahim. Ethem Çakır, "İnebahtı (Lepanto) Savaşı ve Osmanlı Donanmasının Yeniden İnşası Üzerine Bazı Bilgiler", *Turkish Studies*, S. 4, C. 3, 2009, s. 520.

⁴⁷ İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, TTK, C. 3, Ankara 2009, s. 21-22.

⁴⁸ Paulino Toledo, "İnebahtı: Dünya Egemenliği İçin Akdeniz'de Yapılan Son Deniz Savaşı", Çev. Özlem Şakiroğlu, *Erdem Atatürk Kültür Merkezi Dergisi*, C. VI. S. 18, Ankara 1990, s. 875.

⁴⁹ Çakır, 2009, 518.

⁵⁰ Toledo, 1990, 876.

2. KARADENİZ'İN İNSAN KAYNAĞI

2.1. KARADENİZ'İN ULUSLARARASI TİCARETE AÇILMASI

1453 İstanbul'un fethi ile Boğazlar, 1484 II. Bayezit Dönemi'nde Kili ve Akkırman'ın fethi ile de tüm Karadeniz kıyıları Osmanlı hâkimiyetine girdi. Bu dönemden sonra Karadeniz'e yabancı bandıralı gemilerin girişi yasaklandı. XVIII. yüzyılın başlarında dahi Osmanlılar ticaret amacıyla da olsa Karadeniz'e yabancı bandıralı gemilerin girişine izin vermediler. 1683 senesinde Viyana önlerindeki başarısızlık ve Avrupalı devletlerle uzun süren savaş dönemi, Osmanlı Devleti açısından yeni bir devrin başlangıcı oldu. 1739 senesinde imzalanan Belgrad Antlaşması, Karadeniz'de Rus tüccarların durumuna değinen ilk antlaşma olmuştur. Karadeniz'in tamamen Osmanlı hakimiyetinde olduğu ve Rusya'nın burada gemi bulunduramayacağı teyit edilmiştir. Fakat 1774 senesinde Karadeniz'in Türk gölü olma özelliğini sona erdiren Küçük Kaynarca Antlaşması, boğazların uluslararası bir sorun haline gelmesine sebep olan süreci başlatmıştır. Antlaşma neticesinde Rusya, Karadeniz'de kendi gemileri ile ticaret yapabilme hakkını elde etmiştir. Osmanlı Devleti ise her ne kadar zor durumda kalarak Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rusya'ya çeşitli ayrıcalıklar verdiyse de 1779 Aynalıkavak Tenkihnamesi ile Rusya'nın Karadeniz'de bulunacak gemilerine tonaj sınırı ve Rus gemilerinde şartlar ne olursa olsun Osmanlı tebaası gemicilerin devletin izni olmadan çalıştırılmayacağı gibi kısıtlamalar getirmiştir. Çıkarılan zorluklarla Rusya'nın Karadeniz ticaretine antlaşmalara rağmen engel olunmak istenmiştir.

1780 senesinde ise Rusya'ya kendine ait mallarda İstanbul'da ihtiyaç olmaması halinde başka devletlere götürme yolu açılmıştır. Bundan bir sene kadar sonra Rusya ile Avusturya ittifak yaparak güçlerini birleştirmişlerdir. Bunun neticesinde Osmanlı ve Rusya arasında 1783 Ticaret Antlaşması imzalanma zorunluluğu meydana gelmiştir. Seksen bir maddeden oluşan bu antlaşma ile Rusya birçok ayrıcalık elde etmiş ve %3 gümrük resmini ödemesi şartıyla serbest ticaret yapabilme hakkını kazanmıştır. Tüm bu gelişmeler sebebiyle 1774-1787 seneleri arasında Karadeniz'de Ruslara ait ticaret gemilerinin sayıları artmıştır. Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra da bir müddet Osmanlı gemileriyle

ticaret yapan Rus tüccarlar, 1781 senesinden sonra artık Osmanlı gemilerini kullanmayı tamamen bırakmıştır.

Tablo 1: 1774-1787 Yılları Arasında Karadeniz’e Geçiş Yapan Rus Tüccarları ve Rusya Ticaret Gemileri.

Sene	Rus Bandırası	Osmanlı Bandırası	Sene	Rus Bandırası	Osmanlı Bandırası
1774	1	1	1781	23	3
1775	22	9	1782	35	-
1776	19	—	1783	40	-
1777	22	4	1784	56	-
1778	2	3	1785	68	-
1779	5	14	1786	76	-
1780	16	4	1787	60	-
			Toplam	445	38

Tablo 1’ görüldüğü üzere 1774-1787 senelerinde Karadeniz’e 445 Rus gemisinin çıkmış olduğu tahmin edilmekle birlikte bu sayı kesin değildir. Lâkin 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması’ndan sonra Karadeniz’e çıkan Rus gemilerinin sayısında artış olduğu bir gerçektir. Rus gemilerinin İstanbul ve Akdeniz’de kendi ülkelerine ait malları taşımaya başlamaları ise Karadeniz’de ticarete başlamalarından sonraki dönemdedir⁵¹.

Rus gemilerinin boğazlardan geçip Karadeniz’de faaliyetlerde bulunabilmesi, Osmanlı açısından hem siyasi hem ekonomik tehlike arz etmiştir⁵². Bu dönemden önce Karadeniz’de kendi gemileriyle ticaret yapamayan Rusya, gemi ve gemici ihtiyacını karşılama yoluna gitmek amacıyla, Doğu Akdeniz adalarında bulunan Rumlara çeşitli ayrıcalıklar vererek kendi himayesinde, Kırım’a göç ettirmeye çalışmıştır. Gemici açığını bu yolla tamamlamayı planlayan Rusya, gemi ihtiyacını da yeni gemi almak ve kiralamak suretiyle kapatmıştır⁵³. Bu amaç doğrultusunda yapılan çalışmalar Odessa’da (Hocabey)

⁵¹ İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, C. LIX, S. 225, Ankara 1995, s. 353-354, 356, 358, 369, 373.

⁵² Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler*, Turhan Kitapevi, Ankara 1983, s. 14.

⁵³ Bostan, 1995, 367.

bir Rum tüccar zümresinin oluşmasına vesile olmuştur. Hatta bu tüccarlar, Rum Milliyetçi Hareketi'ne de fikir, finans ve aksiyon açısından destek sağlamışlardır⁵⁴. Rusya'nın Osmanlı tebaası Rumları kendi hakimiyeti altına alma çabasına girmesi üzerine Osmanlı Devleti tedbirler almaya çalışmış ve gayrimüslim tayfalar için yeni düzenlemeler başlatmıştır. Tayfaların seferlerden geri döneceklerine dair daha önce sadece gemi sahibi ve reislerinin kefil olmaları yeterliyken, bu dönemle birlikte adalı tayfaların bulundukları adaların kocabaşları tarafından Rumca yazılmış kefalet istenmiştir. 1779 Tenkihnamesi ile devletin izni olmadan Rum gemilerinde kimsenin istihdam edilmemesi ve memurların tezkiresi getirilmeden pasaport verilmemesi şartı getirilmiştir. Buna rağmen Rusya, konsoloslukları aracılığıyla yürüttüğü çalışmalar neticesinde, kısa zamanda adalı Rumlardan donanmasına sivil menşeli birçok er ve subay dahil etmiştir. Yaşanan bu karışık süreçte devlet gayrimüslimlerin büyük gemisi olmasını uygun görmeyerek, beş bin kileden büyük gemisi olanların gemilerini Müslümanlara satmalarını istemiştir⁵⁵.

Rusya'nın Karadeniz'de ticaret yapabilmesi, Avrupalı devletleri harekete geçirmiştir. Birçok Avrupa devleti Karadeniz ticaretine katılmak maksadıyla girişimde bulunmuştur. III. Selim Dönemi'nde bir taraftan bu devletlere fırsat vermemek için uğraşılırken diğer taraftan Rusya bayrağı altında Karadeniz'e çıkan devletlerin gemileriyle mücadele edilmiştir. Aslında III. Selim, Karadeniz'de yabancı gemi bulundurmak istememektedir. Fakat bölgede yaşanabilecek zahire kıtlığı endişesi buna engel olmaktadır. Devletin anlaşmalara *mülga hükmünde* ibaresi koydurması, gerektiğinde yabancı devletlerin Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkını tek taraflı feshedebilmek amacıyladır⁵⁶.

XVIII. yüzyılın sonunda yaşanan ekonomik ve siyasi gelişmeler, özellikle Rumların isyan hareketleriyle birlikte Osmanlı denizciliğinde yaşanan büyük

⁵⁴ Daha fazla bilgi için Bkz: Vassilis Kardasis, *Diaspora Merchants in the Black Sea: The Greeks in Southem Russia 1775-1865*, Lexington Books, Maryland 2001.

⁵⁵ İdris Bostan, "İzni Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devleti Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yay., 2006 İstanbul, s. 331, 326-327, 336.

⁵⁶ Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve "Miri Ticaret" Teşebbüsü", *Belleten*, C. LV, Ankara 1991, s. 690, 694.

değişim ve yenileşme, daha başka tedbirlerin alınmasına da sebep olmuştur⁵⁷. Yerli ve yabancı bütün tüccar gemi sahiplerinin ticaret yapmak maksadıyla Çanakkale ve İstanbul Boğazı'ndan geçmeleri *İzn-i Sefine* adı verilen özel bir izinle gerçekleşmiştir. İzinlerin kaydedildiği defterlere de *İzn-i Sefine Defteri* adı verilmiştir. Yabancı gemilerin izn-i sefine şartlarını tâbi olduğu devletlerle yapılmış olan antlaşmalar belirlemiştir⁵⁸.

1818-1822 seneleri arasında bulunan defterlerin tamamı, Boğaz'dan geçecek Rus tüccarlarına ait hükümler içermektedir. Defter kayıtlarından Rusya'ya ilk iznin Küçük Kaynarca Antlaşması'nın imzalandığı sene verildiği tespit edilebilmektedir⁵⁹. XVIII. yüzyılda büyük bir canlılık yaşayan Osmanlı ticareti, Avrupalıların desteğiyle gayrimüslimlerin eline geçmiş, Müslüman tacirler ise daha çok iç ticarete etkili olmuşlardır⁶⁰.

Yaşanan ekonomik ve siyasi kargaşa, bölgede deniz ticaretinin denetim ve kontrolünü gerektirmiştir. *Tersane-i Âmire* bünyesinde *Kurşunlu Mahzen*'de bu sebepten bir *oda* kurulmuştu. Devlet, Karadeniz ticaretinde bulunan yabancı gemilerin çalışmalarını kontrol altında tutup gerekirse engel olmaktan ziyade tüm deniz ticaretinde yeni bir düzenleme yaparak, kendi payını büyütmek istemektedir. Özellikle ticaret gemilerinin sayısında artış sağlayarak deniz ticaretini bu şekilde kontrolünde tutmak istemiş, bunun için özel teşebbüs şirketleri oluşturma ve destekleme çabası içine girmiştir⁶¹.

1806-1812 senelerinde çıkan Osmanlı-Rus Savaşı, Karadeniz ticaretini tekrar durma noktasına getirmiş, sonrasında imzalanan Bükreş Antlaşması ile yeniden başlayan ticari faaliyetlerde Müslüman gemicilerin sayısının artması dikkat çekmiştir. Bu dönemde Osmanlı Devleti, Müslüman tüccarını korumaya, gayrimüslim tüccarının da Rusya'nın himayesine girmesini engellemeye çalışmıştır. Özellikle Karadeniz'de bulunan Müslüman ahalinin ticaret maksadıyla teşvik edilmesi, Müslümanların deniz işlerinde daha fazla görülmelerini sağlamış ve dengeler tam anlamıyla değişmiştir. 1806 senesine

⁵⁷ İlhan Ekinci, "Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulamaları", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 6, S. 28, 2013(a), s. 82.

⁵⁸ İdris Bostan, "İzn-i Sefine", *DİA*, C. 23, İstanbul 2001, s. 542.

⁵⁹ Bostan, 2006, 333, 328.

⁶⁰ Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, Çev. Ayşe Berktaş, İletişim Yay., İstanbul 2004, s. 194.

⁶¹ Beydilli, 1991, 695-696.

kadar tüm tüccarlar aynı defterlerde kaydedilirken bu tarihten sonra çeşitli ayrıcalıklarla desteklenen Müslüman tüccarlar ayrı defterlerde kaydedilmeye başlanmıştır. 1780-1846 seneleri arasında Rusya ile ticaret yapan 4184 kişinin 2420'si Müslüman, 1764'ü gayrimüslim Osmanlı tüccarından oluşmaktadır⁶². 1746 senesine dair bir belgede, Kırım'dan Trabzon'a tahıl taşıyan 60 gemiciden 54'ünün gemi sahibi olduğu, bu gemilerden 6 tanesinin iki ortaklı ve sadece bir tanesinin sahibinin gayrimüslim diğer 59 geminin Müslümanlara ait olduğu anlaşılmaktadır. Yine 1771 senesinde Samsun ve civarında bulunan iskelelerde yapılan sekiz büyük ticari sefere çıkmış olan on iki geminin on tanesinin Müslümanlara, iki tanesinin ise gayrimüslimlere ait olduğu tespit edilmiştir⁶³.

Tablo 2: 1781-1846 Karadeniz'e Çıkan Gemi Sahiplerinin Etnik Durumu.

Sene	Gayrimüslim	Müslüman	Gayrimüslim	Müslüman
1781-1785	182	17	%91	%9
1795-1800	335	83	%75	%25
1812-1816	82	153	%46	%54
1825-1830	74	480	%15	%85
1840-1845	4	77	%5	%95
1780-1846	1764	2420	%27	%73

Tablo 2'de görüldüğü üzere defterlerin düzenlenmeye başlandığı dönemden 1846 senesine gelinceye kadar ticaret yapan gayrimüslimlerin sayısında büyük azalma görülmektedir. Müslümanların ilk zamanlarda %9 gibi olan ticaret payları 1846 senesine gelindiğinde %73'e varan bir artış göstermiştir.

Lâkin 1821-1826 senelerinde adalarda yaşanan Rum İsyanı, sadece Akdeniz ticaretini etkilemekle kalmamış Karadeniz'in Rumeli ve Anadolu sahillerinde yaşayan gayrimüslimlerin de Karadeniz ticaretini bitirmiştir. Rum İsyanı, Müslüman tüccar ile devleti daha da yakınlaştırmıştır. Yaşanan isyandan dolayı Müslüman tüccarlar imtiyazlı ve tersaneye bağlı olarak çalışmaya başlamıştır. Her ne kadar devlet Müslüman gemilerinde gayrimüslim reaya

⁶² Bostan, 2006, 334, 340-341.

⁶³ Necmettin Aygün, 'Güney Karadeniz Yerleşimleri ile Kırım ve Çevre Yerleşimler Arasındaki İktisadi İlişkiler (1683-1802)', *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 11, S. 61, 2018, s. 227, 229.

çalışmasını istemese de yeterince kalifiye Müslüman gemici bulunmamasından dolayı aksayan ticari faaliyetleri sebep gösteren imtiyazlı tüccarların istekleri neticesinde Müslümanlara ait gemilerde gayrimüslim kılavuz, yelkenci, sandalcı gibi çalışanların bulundurulmasına izin vermiştir⁶⁴.

Rum İsyanı sırasında, isyancılar gemilerine çektikleri Rus bandırası ile Rus ticaret gemilerinin haklarından yararlanarak istedikleri gibi dolaşmış, niyetlerini gizleyerek Müslüman teknelerine saldırmışlardır. İsyanları alttan alta destekleyen Rusya, isyancılara silah yardımı yapmıştır⁶⁵. Bu durum gemilerin Karadeniz'e geliş sebeplerinin anlaşılmasını zorlaştırmış, güvenlik ve siyasi açıdan sorunlar yaşatmıştır. Ayrıca Osmanlı tüccarlarının Eflak Boğdan'a sattığı gemilerin, Yunanlılara satılarak el değiştirmesi sonucunda Osmanlı tüccarlarının gemi sayıları azalmıştır⁶⁶. Yabancılar ait ticaret gemilerinin gerekli tüm kontrolleri yapılarak hangi devletin tâbiyetinde olduğu tespit edilmiş, böylece istedikleri devletin bandıralarını çekmelerine engel olunmuştur⁶⁷.

1823 senesinde başlatılan *Sened-i Bahri* uygulaması ile Akdeniz ve Karadeniz'de büyük gemilerin sayımının yapılması kararlaştırılmış ve bu amaçla her iki denizde faaliyette bulunan tüm gemilere, yapıldığı tersane, geminin büyüklüğü, kaptanı ve sahibinin adı gibi bilgilerin kayıtlı olduğu denizcilik belgesi *Sened-i Bahri* verilmiştir. Yabancı gemilere *Sened-i Bahri* verilirken, şartların belirleyicisi, tâbiyetinde oldukları devletlerle yapılan antlaşmalar olmuştur. İlk verilen belgenin 20 Mart 1823 tarihli olduğu bilinmektedir. Böylece hem ticari önlem alınmaya çalışılmış hem de kaptan veya gemi sahiplerine devlet tarafından belirlenen kurallar hatırlatılarak, Rum İsyanı sırasındaki davranışları hususunda uyarıda bulunulmuştur. Uygulama daha sonraki dönemlerde de devletin denizlerdeki gemi kontrolünü sağlamak maksadıyla devam ettirilmiştir⁶⁸. Böylece Karadeniz'e çıkan gemilerin kontrolleri kolaylaşıp, tâbiyeti altında oldukları devletlerin tespiti yapılabilmektedir⁶⁹.

⁶⁴ Bostan, 2006, 333-334-335.

⁶⁵ Zeki Arıkan, "1821 Ayvalık İsyanı", *Belleten*, C. LII, S. 203, Ankara 1988, s. 579.

⁶⁶ Ekinci, 2013(a), 85

⁶⁷ Beydilli, 1991, 695.

⁶⁸ *Sened-i Bahri*, gemilerin mülkiyetine dair bilgiler veren senetlerdir. Ekinci, 2013(a), 82, 85-86.

⁶⁹ Beydilli, 1991, 691.

Yaşanan isyanlar sebebiyle Osmanlı, Müslüman-gayrimüslim tüm gemi sahiplerinin Karadeniz’e çıkışına yasak koymuştur. Bu yasağın ardından kısa bir süre sonra Karadeniz kıyısında bulunan reayanın zor durumda kaldığını ve isyana karışmadığını belirterek yeniden ticaret yapmalarına izin verilmesi talebi üzerine çeşitli şartlar ile ticaret yasağı kaldırılmıştır. Lâkin 1825’te izn-i sefine defterlerinden bu izinden isyana karışan adaların Rumlarının faydalanamadığı, devletin bunların her şekilde Karadeniz’de ticaret yapmalarını yasakladığı anlaşılmaktadır⁷⁰. 1830-1860 seneleri arasında Karadeniz’deki deniz taşımacılığı Müslümanların kontrolünde sürdürülmüştür⁷¹. İsyân sonrasında Karadeniz’deki gayrimüslim denizcilerin ticaret yapabilmelerine devletin isteğine uygun hareket etmeleri şartıyla izin verilmiştir⁷².

2.2. BATI KARADENİZ’DE GEMİ İNŞASINDA DEVLET DENETİMİ

Osmanlı Devleti’nde denizciliğin askeri boyutu olan donanma hakkında bilgi bulunmasına karşılık, ticaret gemileri hakkında yeterli bilgi bulunmamaktadır. Karadeniz’de farklı boyutlarda gemiler kullanılması ve bunların hepsinin *sefine* olarak adlandırılmış olması ticaret gemileriyle ilgili incelemeleri zorlaştırmıştır. Uzun yıllar uluslararası ticarete kapalı olan Karadeniz’de, geleneksel deniz araçları kullanılmıştır⁷³.

Devlet, ticaret gemilerinin tür ve büyüklüklerine dair belli standartlar getirmiş, donanmada acil ihtiyaç olduğu zamanlarda gemi yapım ustalarının özel gemiler için çalışması yasaklanmıştır. Hatta böyle zamanlarda inşası devam eden gemilerin tamamlanmasına izin verilmemiştir. 1783 senesinde inşa edilecek gemiler için bir düzenleme yapılmıştır. Buna göre Karadeniz ve Akdeniz’de şayka, tombaz ve üç direkli gemilerin inşasına izin verilmemiştir. Yasaklamaya

⁷⁰ Bostan, 2006, 335.

⁷¹ Ekin Mahmuzlu, “An Institutional Analysis of The Ottoman Shipping Sector in The Black Sea Region Between 1829 and 1861: Merchants and Ships”, Dan. Şevket Pamuk, *Boğaziçi University Atatürk Institute for Modern Turkish History*, İstanbul, 2009, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 149.

⁷² BOA, HAT, 685-33309, H. 29 Zilhicce 1238, [29 Ağustos 1823].

⁷³ İlhan Ekinci, “Karadeniz’de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun*, Canik Belediyesi Kültür Yay., Samsun 2013(b), s. 887-888.

sebepler olarak gemilerin Karadeniz şartları için dayanıksız olmaları ile buna bağlı aksaklıklar ve donanma için kullanıma uygun olmaması belirtilmiştir. Donanmaya uygunluğun göz önünde bulundurulması, devletin gerektiğinde ticaret gemilerini askeri amaçla kullandığının göstergesidir. Bu sebeple daha küçük gemiler yerine gerektiğinde donanma kullanımına uygun olan büyük tonajlı gemilerin inşasını arzu etmiştir. Ayrıca İstanbul'un iâşesi için küçük tonajlı gemilerin yetersiz olması, devletin 6 bin kileden küçük gemi inşasına engel olmak istemesinin diğer bir sebebi olmalıdır. Devlet, bu konuda hassas davranmış, denetimler Tersane-i Âmire'den gemilerin inşa sahalarına gönderilen mübaşirler tarafından yapılmıştır⁷⁴. Tüm bu çabalara rağmen devletin Karadeniz'de küçük gemi inşasına tamamen engel olabildiği söylenemez. Şüphesiz bunda liman kentlerinde gelenekselleşmiş sosyal, iktisadi ve ekonomik yapının büyük etkisi olmuştur. Bu durum gemi ortaklıklarını da etkilemiştir. Belli ekonomik varlığı olan bir kişi XVII. yüzyılda iki gemi sahibi olabilirken onunla benzer ekonomik şartlarda olup iki asır sonra yaşayan bir Osmanlı ancak bir geminin %50 hissesine sahip olabilmıştır. 1823 senesinde yapılan sayım bir gemiye iki veya dört şahsın ortak olduğunu göstermiştir. Küçük gemi sahipleri geleneksel lonca sistemi zihniyetiyle sabit kazanç hedeflediğinden, Karadeniz'in uluslararası ticarete açıldığı dönemde dahi büyük tonajlı gemiler tercih etmemişlerdir. Büyük gemi ortaklıklarına ancak zengin sermaye sahiplerinde rastlanmıştır. Çok ortaklı gemi sahipliği hem gemi hem de taşınan mal açısından sermayenin farklı gemiler üzerinde değerlendirilmesini sağlayarak, tehlikelere karşı riski düşürmüştür. Karadeniz'de tüccarların daha küçük tonajlı gemileri tercih etmelerinde zaten az sayıda olan liman ve iskelelerin kıyının şartlarından dolayı pek kullanışlı olmamasının da büyük etkisi olmuştur⁷⁵. Fakat yelkenlinin yerine buharlı gemilerin kullanılmaya başlaması tüm dengeleri değiştirmiştir. Yaşanan teknolojik gelişmelerle dünya ekonomik hakimiyetini elinde tutan Avrupa ekonomisi siyasi, ekonomik ve toplumsal temayüllerde değişikliklere sebep olmuştur⁷⁶.

⁷⁴ Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783-1824)", *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 9, Kars 2012, s. 64, 68-69-70-71.

⁷⁵ Ekinci, 2013(b), 891, 892.

⁷⁶ İlhan Ekinci, "XIX. yüzyılda Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXI, S. 2, 2006, s. 60.

Karadeniz’de kıyının fiziki şartlarından dolayı Osmanlı sahillerinde gemiler açıkta bekletilmiş, yükleme ve boşatma işi küçük deniz araçları aracılığıyla yapılmıştır⁷⁷. Büyük limanların küçük iskeleler arasındaki bağlantısı da yine bu araçlar vasıtasıyla sağlanmıştır⁷⁸.

Osmanlı Devleti, sahilde ekonomik dengeleri korumak amacıyla yabancı vapur kumpanyalarına çeşitli kısıtlamalar getirerek, yelkenli gemilerinin ticari faaliyetlerini korumaya yönelik tedbirler almıştır. Örneğin yelkenli gemilerde tonaj arttırma, çeşitli vergi düzenlemeleri bunlara yönelik çalışmalar olarak kabul edilebilir. Özellikle 1884 senesinde gemilerin ödenecek vergilerinde büyük indirimler yapılmış, bu durum gemi sayısını arttırmıştır. Osmanlı Devleti, sahil bölgelerde bu tür çabalar ile küçük gemilerinin buharlı gemiler karşısındaki faaliyetlerini desteklemek istemiştir. Buna bağlı olarak Osmanlı sahillerinde yelkenli gemilerin sayılarında ve tonajlarında XIX. yüzyılın sonlarına kadar artış görülmüştür. Fakat belli bir dönemden sonra yelkenliler artık buharlı gemilerle rekabet edemeyecek duruma gelmiştir⁷⁹.

Özellikle Kırım savaşıdan sonra gemi teknolojisinde Sanayi Devrimi’nin etkisi ortaya çıkmaya başlamıştır. Yelkenli gemilerde bu dönemden sonra makineler kullanılmaya başlanmıştır. Bu sadece Osmanlı’da uygulanan bir yöntem değildir. Uzun zaman da İngiltere’de yelkenlilerini bu şekilde buharlı gemilere dönüştürmüştür. Fakat bu işlem yelkenli kullanıma göre inşa edilmiş gemilerde çok uyumlu olmamış ve yelkenliden buharlıya dönüştürülen gemilerde çeşitli aksaklıklar ortaya çıkmıştır. XIX. yüzyılın sonlarında Osmanlı’da, geleneksel deniz araçları inşa sanayi büyük değişime uğramıştır. Bunun sebebi buhar makinesinin yanı sıra gemi inşasında kullanılan sac malzemedir. Deniz araçlarında sac malzeme ilk İngiltere’de kullanılmıştır. Osmanlıda gemi/kayık inşasında sac kullanımına birden geçilmemiştir. 1836 senesinde ahşabın üstüne kaplama demir zırh yöntemi denenmiş, ardından 1848 senesinde ilk kez sac malzemedan *Eser-i Hadid* adı verilen gemi inşa edilmiştir. Osmanlıda ilk demir fabrikası deniz araçları inşa ve tamirinde kullanılacak malzemeleri temin etmek için kurulmuştur. Devlet dışardan gemi alsa dahi gerektiğinde tamir için gerekli

⁷⁷ Nedim İpek, “II. Abdülhamid Döneminde Trabzon’da Amele Göçü”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 25, 2018, s. 106.

⁷⁸ Emre Kılıçaslan, “Bir Ağa, Bir Tüccar ve Bir Kadın”, *OTAM*, S. 40, 2016, s. 387.

⁷⁹ Ekinci, 2006, 62-63.

malzeme imal edilmedikçe dışarıya bağımlılığın devam edeceğinin farkında olduğunda bu alanda çalışmalara ağırlık vermiştir.⁸⁰.

2.3. XIX. YÜZYILDA KARADENİZ'DE RUMLAR

Osmanlı toplumunda millet, aynı dine mensup bireylerin tamamını ifade eder. Osmanlı Devleti'nde milletin belirleyicisi dil ve etnik köken değil, dini inanış olmuştur. Bu sistem, aynı dine ve etnik kökene sahip halkların devletin son dönemlerine kadar varlıklarını sürdürmesini sağlamıştır.⁸¹.

Osmanlıda ortak din ve mezhepten olanların aynı mahallede yaşama eğilimi gayrimüslim ve Müslümanların ayrı mahallelerde yaşaması sonucunu getirmiştir. Müslüman mahallelere bir cami veya mescit ismi verilirken gayrimüslim mahallelere kilise adlarının verildiği görülmüştür. Bu, Osmanlı'da ortak din mensuplarının aynı cemaatten olma algısıyla sosyal mekân anlayışının bir sonucudur. Müslüman mahallesini oluşturan cami cemaati, gayrimüslim mahallesini oluşturan ise kilise cemaatidir.⁸².

Osmanlı Devleti içinde yaşayan Rum gemici ve tüccarlar ekonomik faaliyetlerinin sağladığı avantajlar sebebiyle köylerde yaşayan Rumlardan daha müreffeh bir hayat sürmekteydiler. Denizcilik ve tüccarlık gibi mesleklerde faaliyet gösteren Rumlar, Doğu Akdeniz'de Venedik'in önemini kaybetmesi üzerine oluşan boşluğu doldurmuşlardı. XIX. yüzyılda Rumlar, diğer gayrimüslimlerden farklı olarak birçok ayrıcalıklar elde etmişlerdir.⁸³. Gayrimüslimlerin devlet görevinde çalışması uygun karşılanmazken Rumlar için bu kurala uyulmamıştır. Özellikle fetihten sonra Fener Rum Patrikhanesine verilen haklar, Rumların tüm Ortodoks kiliselerinin yüksek mevkilerini ele geçirmesine sebep olmuştur. Rumlar, genel olarak birçok bölgeye dağılmış olmakla beraber Ege adaları, Mora

⁸⁰ Levent Düzcü, "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizliği (1825-1855)", *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Ankara 2012, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), s. 121, 188, 207.

⁸¹ İlber Ortaylı, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Millet Sistemi ve Hoşgörü", *Türkler*, Yeni Türkiye Yay., C. 10, Ankara 2002, s. 396, 398.

⁸² Selim Özcan, "XIX. Yüzyılın Ortalarında Sinop'taki Gayrimüslimlerin Sosyal ve Ekonomik Yapısı", *OTAM*, S. 30, Ankara 2011, s. 149-150.

⁸³ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C. V, TTK, Ankara 1995, s. 107.

ve Teselya’da yoğunlukta olmuşlardır. Ortodoks Kilisesi ve Rumca, aralarındaki bağı korumuştur⁸⁴.

1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Karadeniz ticaretinde yeni bir dönem başlayınca, Ruslara ait ticaret gemileri Karadeniz’den serbest geçiş hakkı elde etmiştir⁸⁵. Rumların, Karadeniz’in uluslararası ticarete kapalı olduğu zamanlarda da Müslümanlardan sonra en fazla ticaret yapan millet olduğu bilinmektedir. Rusya’nın Karadeniz’de ticaret yapma hakkı kazanması, Rumların Eflak ve Boğdan ile Fenerli beyler tarafından himaye edilmeleri, kendilerine ayrı ticari üstünlük sağlamıştır⁸⁶. Rumlarla Rusların mezhep birliği, ticari faaliyetlerde öncelikle birbirlerini tercih etmelerinde etkili olmuştur. Bu durum Osmanlı tebaası Rumlar ile Rusya’nın, karşılıklı çıkarlarını destekleme imkânı sağlamıştır⁸⁷. Yunan İsyanın başarıya ulaşmasının en büyük sebebi, içeriden Rumların ayrılıkçı fikirleri ile dışarıdan Rus çarının destekleri olmuştur⁸⁸.

Rusya’nın bu dönemde özellikle denizci Rumlara çeşitli ayrıcalıklar sağlayarak kendi bünyesine alma çabası mühimdir⁸⁹. Rusya’da gelişen sanayide ihtiyaç duyulan iş gücü ve ücretlerin yüksek tutulması göçleri cazip hale getirmiştir. Kafkasya bölgesinde petrol kullanımının yaygınlaştırılması ile her alanda işçi nüfus açığı ortaya çıkmış, sanayi ve ticari potansiyelin büyüklüğü bu göçleri uzun yıllar desteklemiştir. Sadece 1828-1860 seneleri arasında 263.000 kişinin Rusya’ya göç ettiği bilinmektedir. Göçlerde en büyük etkenlerden biri de Rusya’ya işçi olarak gidenlerin döndüklerinde yaşadıkları rahat hayattır. XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar daha ziyade mevsimlik göç özelliği gösteren geçişlere, Müslüman halktan katılanlar da olmuştur. Gayrimüslimlerin Rusya’ya göç hareketi Kafkasya bölgesindeki Müslümanların Osmanlı topraklarına dönüşünü başlatmış hatta Rusya’nın iskân politikası bu durumu zorunlu hale

⁸⁴ Zekeriya Türkmen, “Girit Adasını Osmanlı İdaresinden Ayırma Çabaları: Yunan İsyanını Takip Eden Dönemdeki Gelişmeler (1821-1869)”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yay., C. 12, Ankara 2002, s. 1469.

⁸⁵ Muharrem Dördüncü, “1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından 1841 Londra Sözleşmesine Kadar Boğazlar Meselesi”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 3, S. 1, *Sosyal Bilimler Dergisi*, Afyonkarahisar 2001, s. 76.

⁸⁶ Özgür Yılmaz, “Pontus Meselesinin Tarihsel Kökenleri”, *Osmanlı Araştırmaları XXXI*, İstanbul 2008, s. 165.

⁸⁷ Yılmaz, 2008, 167.

⁸⁸ Türkmen, 2002, 1470.

⁸⁹ Eyyub Şimşek, “18. Yüzyılın Sonunda Rusya’nın İskân Politikaları ve Osmanlı Rumlarının Rusya’ya Göçü”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 31, S. 2, İzmir 2016, s. 555.

getirmiştir. Trabzon’da bulunan İngiliz konsolosu 1872 senesinde göç edenlerin daha çok alt yapı çalışmalarında işçi olduğunu belirtmiştir⁹⁰. Rusya, Osmanlı Devleti içerisinde denizcilik ve ticaret alanında faaliyette bulunan tecrübeli iş gücünü ele geçirme politikası ile aynı zamanda Karadeniz şartlarını iyi bilen denizcilerin bilgi ve tecrübelerinden faydalanmıştır⁹¹. Oysa isyana kadar donanmada bulunan tamir ustası, gabyar ve deniz topçusunun büyük kısmı Rumlardandı⁹².

Rumlar üzerinde yürüttüğü bu faaliyetleri, konsoloslar ve elçiler aracılığıyla sürdürmüştür⁹³. Osmanlı Devleti, her ne kadar kendi tebaasından gayrimüslimlerin Rusya’ya göçlerine fırsat vermek istemese de bu durumun önüne geçememiş, ancak bu duruma karşı çeşitli tedbirler almıştır. Bu tedbirlere örnek verecek olursak Rusya’ya gitme planı yapanlardan askerliğe karşılık vergi verenlerin ödemelerini yapmadan Osmanlı sınırlarından çıkışına engel olmak istemiş ve pasaportların verilmesini sıkı kontrollere tabi tutmuştur. Rusya’ya giden gayrimüslimlerin altı ay içinde dönmeleri halinde mallarına el koyulmuş ve bu süreden sonra dönseler dahi kendilerine iadesine engel olunmuştur. Bu göç dalgası sadece kara yolu ile yapılmamış, deniz yoluyla Rus sahillerine birçok göçmen ulaştırılmıştır. Bu nedenle devlet gayrimüslimlerin kaçışına yardım eden kaptanlara çeşitli yaptırımlar uygulamıştır. Göçlerin önüne geçmeye çalışan devlete, bölgenin ileri gelenlerinden destek verenler olmuş, örneğin Terme’de bulunan Çukadarzâde Hacı Mehmet Efendi, arazisi olmadığı için göç etmek isteyen birçok Ermeni aileye kendi arazisini karşılıksız vermiş ve bu kişilerin Rusya’ya göçüne engel olmuştur. Gayrimüslimlerin Osmanlı topraklarından gitme sebepleri konusunda detaylı bir çalışma yapılmamış, daha çok Osmanlı’dan Rusya’ya göç olgusunun üzerinde çalışılmıştır. Rusya’ya geçiş yapan gayrimüslimler açısından tüm olumsuzluklara rağmen Osmanlı Devleti’nin son zamanlarına kadar göçler devam etmiştir⁹⁴. Bu göçlerin de etkisiyle XIX. yüzyıl sonunda Osmanlı Devleti’nde büyük demografik değişimler yaşanmıştır. İlk

⁹⁰ Abdullah Bay, “Rusya’ya Osmanlı Göçü (1830-1821)”, *OTAM*, S. 41, Ankara 2017, s. 29, 30-31.

⁹¹ Şimşek, 2016, 557.

⁹² Düzcü, 2012, 34-35.

⁹³ Yılmaz, 2008, 169.

⁹⁴ Eyyüb Şimşek, “On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Karadeniz Bölgesi’nden Rusya’ya Yapılan Göçler Üzerine Bazı Gözlemler”, *TAD*, C. 36, S. 62, Ankara 2017, s. 262-263, 266-267.

dalgada 500 ile 800 bin arasında gayrimüslim Rusya'ya göç etmiştir. Ayrıca gayrimüslimlerden dünyanın başka yerlerine göç edenler de olmuştur, buna karşılık beş milyon kadar Müslüman'ın da Osmanlı sınırlarına göç ettiği bilinmektedir⁹⁵.

Rusya'nın Osmanlı topraklarından, çeşitli vaatlerde bulunarak kendi topraklarına göç ettirdiği gayrimüslimlerin hepsi refah içerisinde bir hayat sürmemişlerdir. Ruslar, göçe teşvik için işin başında verdikleri vaatleri tutmamış, hatta baskıcı yöntemler uygulamışlardır. Bunların bir kısmı gerek konsolosların ve gerekse Ortodoks papazların verdiği sözler nedeniyle büyük umutlarla çıktıkları bu göç macerasında hayal kırıklığı yaşamışlardır. Hatta Osmanlı açısından, geri dönmek için yetkililere başvurularla uğraşmak da ayrı bir sıkıntı oluşturmuştur. Birçoğu pasaportsuz kaçak göç eden Rumlar hayal kırıklıklarını daha işin başında yerleştirildikleri yerlerin mahrumiyet bölgesi olmalarıyla yaşamışlardır. Rumları göçe teşvik eden Rus konsoloslarının sorumsuzlukları yüzünden, kış şartlarında insanlar perişan olmuş, hatta hastalık ve açlık sebebiyle ölümler gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti yine de zor durumda çaresiz yardım isteyen Rumların geri getirilmeleri hususunda yardımlarda bulunmuştur⁹⁶. Osmanlı topraklarına geri dönen Rumlara çeşitli yardımlar yapılmıştır. Rusya'ya göç ederken terk ettikleri toprakların geri iade edilmesi, ilk hasadı alıncaya kadar gerekli olan ihtiyaçlarının karşılaması bunlardan bazılarıdır⁹⁷.

2.4. TERSANE-İ ÂMİRE'DE ÇALIŞTIRILMAK MAKSADIYLA İSTANBUL'A ÇAĞIRILAN ZANAATKÂRLAR

Osmanlı Devleti, Tersane-i Âmire'de ihtiyaç duyulması halinde taşradan gemi/kayık yapılan tezgâhlarda çalışan esnaf gruplarından ustaları İstanbul'a getirtmiştir. Bunlar içinden daha çok marangoz, kalafatçı, burgucu gibi mesleklerde maharetli olanlar tercih edilmiş, Tersaneye gelmek istemeyen ustaların zorunlu getirildiği de olmuştur. Bu uygulama kalyon inşasında iş gücü açığının olduğu dönemlerde özellikle tercih edilmiştir. Tersane-i Âmire'ye başka

⁹⁵ Kemal H. Karpat, *Osmanlı Nüfusu 1830-1914*, Timaş Yay., İstanbul 2010, s. 50.

⁹⁶ Şimşek, 2017, 264.

⁹⁷ İbrahim Serbestoğlu, *Osmanlı Kimdir? Osmanlı Devleti'nde Tabiiyet Sorunu*, Yeditepe Yay., İstanbul 2014, s. 261.

bölgelerden çalışmaya getirilen ustalara gündelik hesabına göre ödeme yapılmıştır⁹⁸. Arşiv verilerinden, Karadeniz'den çağrılan bu ustaların Müslüman ve Rum olduğu tespit edilebilmektedir⁹⁹. Örneğin H. 1230 tarihli belgede otuz tane Alaplı ve otuz tane de Bartın sahasından olmak üzere toplam altmış nefer marangozun Tersanede çalıştırılmak üzere istihdam edildiği anlaşılmaktadır¹⁰⁰. Tersane-i Âmire'de ücretle çalıştırılmak üzere çağrılan bu ustalardan bazı dönemlerde aletlerini de yanlarında getirmeleri talep edilmiştir¹⁰¹.

Hükümler çıkarılarak taşradan getirilen ustaların ihtiyaçları karşılanmaya çalışılmış, hatta barınma ihtiyaçları da Tersanede karşılanmıştır. Fakat sadece ihtiyaç halinde yapılan bu uygulama bazen Tersanede yapılacak işlerin aksamasına ve kalitesinin düşmesine sebep olmuştur. Ustaların Tersaneye başlaması için yapılan resmi işlemlerde yaşanan zaman kaybı ve tersanenin kadrolu elemanı olmamaları bunda en büyük etkindir. Devlet, taşradan getirilecek esnaf için Tersane-i Âmire'nin çalışma şartlarını iyileştirmeye çalışmıştır. Buna rağmen İstanbul'dan kalafatçılar, marangozlar ve gemi yapımı ile ilgili meslek gruplarındaki ustaların farklı yerlerdeki tezgâhlarda çalışmayı tercih ettikleri görülmüştür. Tersane kethüdasının, ustaların gittiği yerlerde az sayıda elemanın yeterli olacağını belirterek şikayetçi olması üzerine bu kişiler fermanlarla geri çağırılmışlardır. Devlet Tersanede yapılacak işlerin aksamasını önlemek ve devamlılığını sağlamak amacıyla bu tür uygulamalara gitmiş olmalıdır¹⁰². 3 Mayıs 1848 senesinde Trabzon valisine gönderilen kaime de gemi inşa ve tamiri için çağrılan ustaların Tersanede çalışmaktan imtina edip farklı yerlere firar etmekte oldukları, fakat gemi inşa ustaların daima burada tutulmayıp geçici istihdam edilecekleri ve yevmiye ile çalıştırılacaklarının belirtilmesi, ustaların Tersaneye getirilmesi için ikna yoluna gidildiğinin bir örneği olarak gösterilebilir¹⁰³. XVIII. yüzyılın başından itibaren sivil tersanelerden askeri amaçla faydalanılmıştır. Devlet donanma için taşrada bulunan tezgâhlarda tekneler hazırlatmıştır. Bu

⁹⁸ Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları*, Küre Yay., İstanbul 2011, s. 89, 106.

⁹⁹ BOA, MAD. d., 02485-00064-00065.

¹⁰⁰ BOA, C.BH, 51-2410, 26 Cemaziyelevvel, 1230, [6 Mayıs 1815].

¹⁰¹ BOA, A. DVN. MHM. d., 10- 554, 17 Muharrem 979, [11 Haziran 1571].

¹⁰² Aydın, 2011, 104-105.

¹⁰³ BOA, MKT.MVL, 9-17, 29 Cemaziyelevvel 1264, [3 Mayıs 1848].

tekneler daha sonra tersaneye getirilmiş ve donanımları burada tamamlanmıştır¹⁰⁴.

Taşrada sivil gemi tezgâh sahipleri marangoz, kalafat ustası gibi elemanlarını İstanbul'a göndermekte zorluk çıkarak, işlerinin aksayacağı endişesini taşımışlardır. Bununla beraber merkezin baskısı karşısında da işinde maharetli olmayanları göndermeyi tercih etmişlerdir. Karadeniz'e bu hususla ilgili gönderilen fermanla tezgâh sahiplerinden zorluk çıkaranlara hapis cezası verilmesi emredilmiştir¹⁰⁵. Yukarıda da belirtildiği gibi Tersane-i Âmire'de çalıştırılmak üzere çağrılan ustalarda işinde maharetli olanlar tercih edilmiştir. Fakat zaman zaman Tersane tarafından talep edilen ustalar konusunda usulsüz davranışlarda bulunulduğu da görülmüştür. Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bulunan bir belge buna örnek olarak gösterilebilir. Tersane-i Âmire'nin Tirebolu kazasından donanma gemilerinin tanzim ve tamiri için talep ettiği kalafatçı ve marangoz ustalarının zanaatlarında iyi olmadığı, meclis azası zeamet sahibi Zaim Kaptan'ın işin erbabı olmayan ustaları rüşvet karşılığı gönderdiği belirtilmiştir. Tersanenin talebine karşılık getirilen her ustanın işin ehli olmadığına bir kanıt olarak ortaya koyulabilir¹⁰⁶. Muhtemelen yaşanan tüm aksaklıklar 1848 (H. 1251) senesinde bahriye müsteşarının donanma için gerekli olan marangoz, kalafatçı, burgucu, makaracı, yelken dikici ve hariçten gerekli olan tüm esnafın askerler içinden yetiştirilerek istihdam edilmesine dair takriri sunmasına sebep olmuştur¹⁰⁷. Tersane işlerinin kısa sürede bitirilebilmesi için çalışan sayısının artırılması gerekmiş, bu durum sadece Tersane-i Âmire değil, sahil bölgelerinde de sosyal, kültürel ve ekonomik değişimini beraberinde getirmiştir¹⁰⁸.

Tersane-i Âmire için taşradan ustaların çağırılması belli bir plan dahilinde yapılmamış olmalıdır ki zaman içinde Tersane çalışanlarının sayısı kontrolsüz çoğalarak denetimi zorlaştırmıştır. Sayıları artan Tersane elemanlarından kimin gerçekten çalıştığı kimin çalışmaktan kaçındığının tespiti bir sorun teşkil ederken bunların masrafları da bir hayli külfetli olmaya başlamıştır. Bu sorunun çözümü

¹⁰⁴ İdris Bostan, "Tersane-i Amire", *DİA*, C. 40, 2011, s. 514.

¹⁰⁵ Aydın, 2011, 106.

¹⁰⁶ BOA, MKT.UM., 147, 2, 13 Safer 1270, [15 Kasım 1853].

¹⁰⁷ BOA, HAT, 1332, 51932, 29 Zilhicce 1251, [16 Nisan 1836].

¹⁰⁸ Sinan Yakay, *KDZ. Ereğli'de Tersaneciliğin Tarihi ve Tersaneci Ağalar*, Şirin Ereğli Gazete ve Matbaası, İzmit 2004, s. 63.

Tersane eminine devredilmiş, ihtiyaç duyulmayan veya düzgün çalışmayanlar hakkında gerekli muamelenin yapılması talep edilmiştir. Ustaların dâîmi çalıştırılacak olanlarının kefil göstermeleri zorunlu tutulmuştur. Zaman zaman mecburi çalışanların Tersaneden firar ettiği de görülmüştür. Bunlar yakalanıp ceza verilse de sık sık bu tür davranışlara başvuranlar olmuş, hatta toplu kaçışlar yaşanmıştır. Ustaların Tersaneden firar nedenleri ise geldikleri yerde yarım bıraktıkları halihazırdaki işleri veya daha yüksek maaş karşılığı buldukları yeni işler olarak tespit edilmiştir¹⁰⁹. Ustaların daha fazla kazanç sağlamak amacıyla donanma gemilerinin inşasını bırakıp sivil gemi yapılan tezgâhlara yönelmesi, donanma için gerekli gemilerin inşasında gecikme yaşanmasına sebep olmuştur. Bu konuda sıkıntı yaşayan iltizam sahiplerinin merkeze şikayetlerde bulunduğu bilinmektedir¹¹⁰.

Devletin Tersane çalışmalarında aksaklıklar yaşamamak için farklı bölgelerden usta ve amele getirtmesi dışında aldığı önlemlerden biri de İstanbul'un Asitane, Eyüp, Galata, Üsküdar gibi bölgelerinde resmi dairelerde çalışan marangoz, kayıkçı ve denizcilikle ilgili mesleklerdeki ustaları kayıt altına almasıdır. Bu amaçla tutulmuş seksen üç sayfadan oluşan defterde tamamı Müslüman olan ustaların sayısının sekiz yüz kırk yedi kişi oldukları tespit edilebilmektedir¹¹¹. Verilerden, korvet inşasında çalışanların daha ziyade Müslümanlar olduğu görülmektedir. Fakat bu durumdan Anadolu'da gayrimüslim sayısının az olduğunu çıkarmak doğru değildir. Gayrimüslimlerden tersane işlerinde çalışanların sayıca az olduğu anlaşılmaktadır¹¹².

XVIII. yüzyılda Rusya'nın Karadeniz üzerinde etkin olma çabaları, Osmanlı Devleti'nin donanma faaliyetlerini artırmasına sebep olmuştur. Bu yüzyılın ikinci yarısı tüm Karadeniz sahillerinde bulunan tersanelerde gemi yapım çalışmaları hızlandırılmıştır. Öyle ki, gemi inşa aşamalarında bölge ustalarının ve malzemelerinin yetersiz olduğu durumlarda ustaların civardan hatta uzak bölgelerden talep edildiği anlaşılmaktadır. Malzemeler için Samsun, Bafra, Kastamonu ve civarlarından destek alınırken ilgili zanaatkârlar Trabzon ve Batum

¹⁰⁹ Aydın, 2011, 107.

¹¹⁰ Ünal, 2002, 929.

¹¹¹ BOA, NFS. d., 209, 29 Zilhicce 1260, [9 Ocak 1845].

¹¹² Yakay, 2004, 70.

bölgelerinden getirtilmiştir¹¹³. Tersane tarafından taşra tezgahlarına sipariş verilen gemiler için İstanbul'dan geminin mimar, mühendis ve ölçüleri de gönderilmiştir¹¹⁴. Tüm bu faaliyetler düşünüldüğünde tersane çalışanlarının bulundukları bölgenin sosyal, ekonomik ve demografik yapısının şekillenmesinde büyük payı olduğu kabul edilebilir¹¹⁵.

Sivil kayık/gemi yapımında sadece eleman nedeniyle Tersane-i Âmire'nin faaliyetlerinin etkisi altında kalınmamış, ayrıca kullanılan malzeme açısından da çeşitli sıkıntılar yaşanmıştır. Örneğin kalafat için lüzumlu olan katran, zift ve reçine gibi malzemeler gemilerin kalafatçı kethüdaları tarafından tespit edilerek, Tersane-i Âmire için lüzumlu olan malzemeler buraya aktarılmıştır. Bu durum sivil kayıkçı esnafının malzeme temini hususunda kimi zaman sıkıntı çekmesine sebep olmuştur¹¹⁶.

III. Selim Dönemi'ne kadar Tersane'de yelkenli gemi inşasında çalışan marangoz, kalafatçı, burgucu, gibi ustalar farklı yerlerde de çalışabiliyorlardı. Fakat bu dönemle birlikte başka işlerde çalışmaları uygun görülmemiş, sadece Tersane'de çalıştırılmışlardır¹¹⁷.

2.5. ÂYÂNLARIN DENİZCİLİĞİNE DAİR

Arapça *ayn* kelimesinin çoğulu olan âyân eşraf ve erkân ile eş anlamlıdır. Yaşadıkları bölgede itibar sahibi kişiler olarak kabul edilen âyânların, devlet ile halk arasındaki işleri yürütenlerine baş âyân, reis-i âyân, resm-i âyân gibi isimler verilirdi¹¹⁸. Devletin buhranlı dönemlerinde halkın kendilerini koruyup gözetin, hatta mali destek olan âyânlara merkezi yönetimden gönderilen idarecilerden daha fazla güvendiği görülmüştür. Bu durum zaten bulundukları bölgenin eşrafından olan âyânlara güç katarak nüfuzlarını arttırmalarını sağlamıştır¹¹⁹. XVII. yüzyılın sonlarından itibaren Anadolu'nun birçok yerinde görülen âyânlar, XVIII. yüzyılın

¹¹³ Selim Özcan, "Tanzimat Döneminde Sinop'un Sosyal Ekonomik Durumu", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Samsun 2007, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), s. 13.

¹¹⁴ Düzcü, 2012, 59.

¹¹⁵ Yakay, 2004, 63.

¹¹⁶ Aydın, 2011, 100.

¹¹⁷ Düzcü, 2012, 134.

¹¹⁸ Özcan Mert, "Âyan", *DİA*, C. 4, İstanbul 1991, s. 195-196.

¹¹⁹ Suraiya Faroqhi (Ed), *Türkiye Tarihi 1603-1839 Geç Osmanlı İmparatorluğu*, Çev. Fethi Aytuna, Kitap Yay., C. 3, İstanbul 2011, s. 205, 206.

ortalarından itibaren en güçlü dönemlerini yaşamışlardır. Âyânlar, bulundukları bölgelerde devletin idari birimleri ile irtibat halinde olmuşlardır. Her ne kadar devletle halk arasındaki düzeni sağlamak için çalıştıkları düşünülse de bulundukları bölgenin halkına verdikleri sıkıntılardan dolayı devleti çok uğraştırdıkları da görülmüştür¹²⁰. Fransız gezgin Olivier, âyânların halka baskı ve güç kullanarak istekleri doğrultusunda çalıştırdıklarını anlatmıştır. Durumun Müslüman ve gayrimüslim halk açısından aynı olduğunu, fakat Müslümanlardan kendilerine baş kaldıranlar olması sebebiyle gayrimüslimlere gösterdikleri pervasız davranışları Müslümanlara sergileyemediklerini belirtmiştir¹²¹.

Âyânların güç kazanmasındaki en büyük etken, tımar sisteminin bozulması ve yaşanan ekonomik sıkıntıdır. Tımar ve toprak sahiplerine borç veren âyânların, alacaklarına karşılık ele geçirdikleri topraklar kendilerine büyük güç kazandırmıştır. Devlet taşrada yaşanan eşkıyalık olaylarında otoritesini âyânların yardımıyla geri kazanmaya çalışmıştır. Bu durum karışıklık olan bölgelerde devletin otoritesini sağlarken, diğer taraftan âyânların da güç kazanmasına sebep olmuştur¹²². Örneğin XIX. yüzyılda Rusların Kırım'ı işgali Karadeniz halkında öfkeye sebep olmuştur. Bu dönemde hava muhalefetinden dolayı Rus gemilerinin Sinop limanına sığınmak zorunda kalmasını fırsat bilen Fransız konsolosunun kışkırtması ve bölge âyânlarından *Gözübüyüköğlu*'nun baskıları neticesinde Rus konsolosu kendilerine ait gemilerle şehirden ayrılmak zorunda bırakılmıştır. Konsololuğa ait binanın yıktırılıp, konsolosun gönderilmesi bölgede âyânların yükselişi olarak kabul edilmiştir¹²³.

Denizciliğin önemli bir ulaşım yolu olduğu dönemde âyânlarla denizcilik paralel bir yükseliş göstermiştir. Dönemin şartları düşünüldüğünde bu durum aynı zamanda ticaret ve kentleşmenin yoğunlaşmasını da beraberinde getirmiştir. Ticarete etkili olmak isteyen âyânlar bulundukları yerlerde nüfuzlarını arttırma yoluna gitmişlerdir. Karadeniz ticaretinde de devlet tarafından desteklenmişler, denizcilikte hareketli bir dönem yaşanmasında etkili olmuşlardır¹²⁴. Sahiller kendi

¹²⁰ Yücel Özkaya, *Osmanlı İmparatorluğunda Âyânlık*, TTK, Ankara 1994, s. 13-14.

¹²¹ Serpil Güner, "XVII- XVIII ve XIX. Yüzyıllarda Fransız Seyahatnamelerinde Osmanlı Toplumunu", *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Ankara 2010, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), s. 92.

¹²² Özkaya, 1994, 56, 60.

¹²³ Özcan, 2007, 15.

¹²⁴ İlhan Ekinci, "Siyasetin Gölgesinde Limanlaşmamış Bir İskele-Perşembe (Vona) İskelesi", *OÜSBAD*, C. 5, S. 12, 2015, s. 161.

güvenliklerini sağlayabilmeleri açısından önemli bir alan olmuş, buna bağlı olarak denizciliğe olan ilgileri de artmıştır. İç kesimdeki âyanların ticaret yollarına hâkim olma düşüncesi, sahildeki âyanlarda deniz ulaşımını kontrol altına alma şeklinde kendini göstermiştir. Sahilde kendi nüfuzları altındaki halkı gemi inşasında, batık kurtarmada daha birçok işte çalıştırdıkları bilinmektedir¹²⁵. Devlet de donanma inşasında gerekli gördüğü durumlarda, bölgedeki âyanların nüfuzundan faydalanmıştır¹²⁶. Özellikle XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren âyanların gemi inşasındaki faaliyetleri büyük önem kazanmıştır. Hatta devletin bu hususta toplu emirler yerine direkt ilgili âyanlarla muhatap olduğu görülmüştür.

Sahildeki âyanların gemi inşasında yükselişleri, taşra tezgâhlarında yapılacak olan gemiler için tercih edilen kesim olmalarını sağlamıştır. Bu durum, bölge âyanlarının kendi sahalarında keresteciliği denetimleri altında tutmalarını gerektirmiştir. Gemi/kayık yapımında ana malzeme olan keresteciliği kendi denetimlerinde tutma çabaları, denizcilik alanında önemli bir güce sahip olduklarını göstermektedir¹²⁷. Bunun neticesi olmalıdır ki bazen merkezin donanma için talep ettiği malzemenin kendi bölgelerinden temin edilmesine engel olmak istemişlerdir. Mesela Şile’den donanma için talep edilen kerestenin bölge âyanları tarafından verilmek istenmediği ve “*biz Şileden bu keresteyi vermeyiz*” diyerek emre itaatsizlik ettikleri bilinmektedir¹²⁸. Denizcilikle ilgili mesleklerin sahil hayatı mahiyetinin anlaşılması açısından bu durum son derece önemlidir. Donanma yapımı da devletin önemle üzerinde durduğu bir mevzu olduğundan kimi zaman merkezle âyanlar arasında çeşitli sıkıntılar yaşanmasına sebep olmuştur¹²⁹. En büyük sıkıntılardan biri teslim tarihine yetiştirilemeyen gemilerdir. Böyle durumlarda inşası geciken gemi ilgili âyândan alınarak tamamlatılmak üzere başkasına verilmiştir. Bu tür uygulamalar âyanlar arasında rekabet yaşanmasına sebep olmuştur. Özellikle savaş dönemlerinde bu örneklerle fazlaca rastlanmaktadır. Gemi inşası kârlı bir iş olsa da bazı dönemlerde devlet tarafından verilen siparişlerin fazlalığı sebebiyle âyan ile inşa işinde çalışanlar

¹²⁵ İlhan Ekinci, “Karadeniz’de Âyanlar ve Denizcilik”, *Karadeniz Araştırmaları*, 2013(a), S. 37, s. 18-19.

¹²⁶ Özcan, 2007, 13.

¹²⁷ Ekinci, 2013(a), 20, 25.

¹²⁸ Bölgede bulunan Semercioğlu, Ömer ve Süleyman adındaki ağaların bölgenin kerestelerini vermemek için direndiklerinin ve gemilerin yapımına 3 ay gibi bir süre başlanamadığını anlatan tahrir. BOA, C. BH. Bahriye, 250-11603, 19 Cemaziyelahir 1184, [10 Ekim 1770].

¹²⁹ Ekinci, 2013(a), 27.

arasında çeşitli sıkıntılar yaşanmıştır. Bu durum gemi inşasından kaçınmalarında etkili olmuştur. Devletin gemi inşasını bir âyâna zorunlu olarak yaptırdığı durumlar da olmuştur¹³⁰. Farklı mevzularda olduğu gibi donanma hususunda yaşanan problemlerden dolayı da âyânlığı elinden alınanlar olmuş, bununla beraber donanma için gerekli hizmetlerde gösterdikleri başarıdan dolayı nüfuzlarını arttıranlara da rastlamak mümkündür. Âyânların devlete bu hususta destekleri zaten var olan güçlerini pekiştirirken, kendilerine çeşitli terfiler verildiği de görülmüştür¹³¹. Buna örnek olarak 1835 senesinde Sinop âyânlarından Kavizâde Hüseyin Bey'in, donanma için sipariş verilen sefinenin inşasında göstermiş olduğu gayret sebebiyle kapıcıbaşılık vazifesiyle mükafatlandırıldığını bildiren arşiv belgesi gösterilebilir¹³². Gemi inşası ve devlet tarafından vazifelendirildikleri diğer işlerde, göstermiş oldukları başarılar kendilerinden sonra mirasçılarının da âyân olarak görevlendirilmesini sağlamıştır¹³³.

Âyânlar inşa faaliyetleri sebebiyle devletle münasebetleri dışında zaman zaman farklı problemlerle de karşı karşıya kalmışlardır. Özellikle sivil tersâneciliğin yoğun olduğu bölgelerde tekne inşasının sürdürüldüğü araziler hususunda çıkan anlaşmazlıklara dair Başbakanlık Osmanlı Arşivinde birçok belge bulunmaktadır. Genelde birçok kişi inşa faaliyetini kendine ait alanlarda sürdürürken, bu amaçla arazi kiralayanlar da olmuştur. Arazilerin kiralanması, tekne yapımı tamamlanıp suya indirildikten sonra veya inşa işi bitinceye kadar yıllık olarak iki şekilde yapılmış, kira miktarları teknenin büyüklüğü ve yörenin geleneklerine göre belirlenmiştir. Yapılacak işin süresinin uzun bir dönemi kapsaması kira ödemelerine dair birçok problemi de beraberinde getirmiştir. Örneğin 1847 senesinde Tirebolu âyânlarından Abdulhalim Ağa'nın inşa etmeyi planladığı teknenin takibi için denizcilik ve gemicilikte tecrübeli Osmanoğlu Ömer isimli bir kaptanla anlaştığı görülmektedir. İnşa alanının Hacce Hadice Hatun adında bir kadından kiralandığı anlaşılmaktadır. Fakat arazinin kira bedellerinin düzenli ödenmediği, mülk sahibi Hadice Hatun'un kirasını alamadığı için giriştiği mücadeleyi 1851 senesinde yazdığı bir arzuhalle sadarete bildirdiği anlaşılmaktadır. Ayrıca Hadice Hatun'un dokuz on sene sonra da Trabzon Emtia

¹³⁰ Yakay, 2004, 43-44-45.

¹³¹ Ekinci, 2013(a), s. 28.

¹³² BOA, HAT, 698-33681, 29 Zilhicce 1250, [28 Nisan 1835].

¹³³ Yakay, 2004, 84.

Müdürlüğü memurlarından Abdülhalim Ağa'ya göre daha büyük nüfuz sahibi olan Mesut Efendi ile yine kira ödemeleriyle ilgili benzer bir anlaşmazlık yaşadığı, sorunun Meclis-i Valâ'ya kadar taşındığı görülmektedir¹³⁴.

Âyânlar sadece gemi inşa faaliyetiyle sınırlı kalmamış, ilgili malzeme temini konusunda da merkez tarafından kendilerine sorumluluklar verilmiştir. Zira bölge ormanları her ne kadar verimli olsa da gemi inşası için gerekli malzemenin tedarik edilmesi zaman alan zor bir iştir¹³⁵. Taşra tersanelerine donanma için verilen gemi inşa siparişlerinin malzemeleri genellikle devlet tarafından temin edilmiştir. Ancak devletin malzeme tedarik edemediği durumlar da olmuştur. Böyle zamanlarda âyânlar gemi inşası için gerekli malzemeyi kendileri temin etmek durumunda kalmışlardır¹³⁶. Bunun dışında devletin gemi inşası için gerekli malzemeyi âyânlar üzerinde iş bölümü yaparak temin ettiği de görülmüştür. Örneğin gemi yapımında gerekli demiri bir âyân sağlarken yelken bezini tedarik etmek başka bir âyânın sorumluluğunda verilmiştir. Bu durum her ne kadar âyânlar arasında çekişmeye sebep olsa da devletin onlar üzerindeki otoritesini sağlayarak güçlerini sınırlandırmıştır. Karadeniz'de geleneksel yöntemlerle yapılan denizciliğe âyânlar finansal destek sağlarken işin ehli kaptan ve denizcilerle ortaklıklar yoluna gitmişlerdir. Özellikle Karadeniz'in uluslararası ticarete kapalı olduğu dönemde büyük gemilerin gerekmediği, orta küçük boylu teknelerle yapılan ticarete âyânlar daha ziyade işin sermaye kısmını desteklemişlerdir¹³⁷.

2.6. OSMANLI DENİZCİLİĞİNDE ESNAF VE ZANAATKÂRLAR

Esnaf, ürettiği mal ve hizmetlerin alım satımını sağlayan, ayrıca el sanatları ile uğraşanların genel adıdır. Osmanlı'da esnaflığın geleneksel kökenleri Türk-İslam devletlerine kadar uzanır. Her mesleğin bir piri vardır. Osmanlı'da sanat erbâbı resmi ve özel kurumlarda çalışanlar olarak iki kısma ayrılırdı. İhtiyaç duyulduğunda serbest çalışanların devlet hizmetinde bulunması zorunlu kılınmıştır. Tüm esnaf kuruluşları hizmetlerini devlet denetimi altında sürdürmüştür. Osmanlı esnaf teşkilatı, rekabetten uzak, karşılıklı kontrol ve

¹³⁴ Kılıçaslan, 2016, 389-390-391.

¹³⁵ Ekinci, 2013(a), 33.

¹³⁶ Yakay, 2004, 55.

¹³⁷ Ekinci, 2013(a), 34-35, 40.

yardım düzeni üzerine kurulmuştur¹³⁸. Osmanlı lonca teşkilatının din ve mezhep birliği sağladığı görülmekle beraber, Müslümanların gayrimüslimlerle aynı loncada örgütlendiği de görülmüştür. Her iki etnik grubun bulunduğu loncalarda kethüda daima Müslümanlardan tercih edilmiştir. Buna karşılık tamamı gayrimüslimlerden oluşan esnaf ve zanaatkârların oluşturduğu loncaların kethüdasının Müslümanlardan olduğu da görülmüştür¹³⁹.

Osmanlı esnaf ve zanaatkârlarında, çıraklıktan esnaf şeyhliğine kadar uzanan bir hiyerarşi söz konusudur. Bir mesleği öğrenmek için usta yanında işe başlayanlar çırak veya şakirt olarak adlandırılırlardı. Çıraklıkta temel hedefler, ustadan mesleğin inceliklerini öğrenmek olup, ustaya itaat ve yapılan mesleğin geleneklerine uygun davranılması zorunludur. Çırakların başka ustaların yanında izinsiz çalışmaları uygun görülmemiştir.

Sultan II. Mahmut Dönemi'yle beraber eğitimleri yeterli olmayanların çıraklığa başlaması yasaklanmıştır. Kadılar tarafından, ilköğrenimini tamamladığına dair verilecek olan tezkirenin lonca tarafından onaylanması sonrası çıraklık sürecinin başlaması uygun görülmüştür. Çıraklık ve kalfalık için geleneksel kurallar geçerli olup, sürecin sonunda ilgili esnaflığın üstatlarının bulunduğu peştamal bağlama töreni yapılırdı. Bu törende mesleğin inceliklerini öğrenen kalfanın yaptığı işler üstatlara satışa sunulur, bu uygulamayla ustanın sermayesine katkı sağlanması hedeflenirdi¹⁴⁰.

Başlangıçta fütüvvet prensiplerine göre işleyen, fakat daha sonra sosyal ekonomik değişime göre şekillenen bir düzenle ilerleyen sistem, bu dönemde her zanaatkârın mesleğini icra ettiği dükkânlarda sürdürülmüştür. XVIII. yüzyıla ait yapılan çalışmalar, kişinin mesleği ile ilgili bir yer açması veya meslekler arası geçişin esnek kurallara bağlı olduğunu göstermiştir¹⁴¹.

Osmanlı, bürokrasiyi ilgilendirmeyen meseleler haricinde esnafın gündelik işlerini takip etmemiştir. Bu sebepten arşivlerde esnafın sosyal meselelerine dair belgeler oldukça azdır¹⁴². Buna bağlı olarak Osmanlı esnaf ve

¹³⁸ Ahmet Kal'a, "Esnaf", *DİA*, C. 11, İstanbul 1995, s. 423-424.

¹³⁹ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Zanaatkârları*, Kitap Yay., İstanbul 2011, s. 55.

¹⁴⁰ Ömer Demirel, "Osmanlı Esnafı (1750-1850)", *Türkler*, Yeni Türkiye Yay., C. 14, Ankara 2002, s. 444-445.

¹⁴¹ İbrahim Güler, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı Esnaf ve Zanaatkârları ve Sorunları Üzerine Gözlemler", *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, C. 1, S. 2, Muğla 2000, s. 130.

¹⁴² Faroqhi (Ed), 2011, 397.

zanaatkârlarının faaliyetlerine dair yapılan çalışmalar sınırlı kalmıştır. Devlet kayıtlarından, meslek erbaplarının başlangıçtan son döneme kadar olan aşamalarını tespit etmek güçtür¹⁴³. Atölye çalışanlarının nasıl eğitildiği hususu maalesef bilinmemektedir¹⁴⁴. Ayrıca esnaf ve zanaatkârların etnik ve dini kökenine göre bir değerlendirme yapılmamış ve sadece belirli zaman aralığında sınırlı meslek grupları üzerine araştırmalar yapılmıştır¹⁴⁵.

Osmanlı tebaası olan herkes esnaf olabilir. Yabancılar ise esnaflık yapamaz fakat ticaret yapabilirlerdi. Bu durum 1855 senesinde Yunanistan ile yapılan ticaret antlaşmasına kadar devam etmiştir. Bu antlaşma ile Yunanistan kapitülasyonlardan faydalanmış ve Osmanlı topraklarında yaşayan Yunan tabiiyetindeki Rumlar esnaflık yapma hakkı elde etmiştir¹⁴⁶.

Belgelerden, gayrimüslimler ile Müslüman Türklerin çeşitli ortaklıklar yaptığı anlaşılmaktadır. Daha önce de belirttiğimiz gibi sivil denizcilik faaliyetler genelde zengin, nüfuzlu veya devlet kademelerinden emekli olmuş kişiler tarafından yürütülmüştür. Gelibolu meclis azalarından Marangoz Hacı Ali Ağa'nın gayrimüslim olan Reis Kostanti ile ruhsatsız olarak müştereken inşa ettikleri bin beş yüz kilelik bir kıt'a ticaret gemisinin mevzusuna dair belge buna örnek olarak gösterilebilir¹⁴⁷.

Başbakanlık Osmanlı Arşivinde esnafın yaşadığı sıkıntılara dair kayıtlar tespit edilebilmektedir. XIX. yüzyılda tekne yapımıyla ilgili yaşanan sorunlardan biri çekek yerleri meselesidir. Neredeyse hiç doğal limanı bulunmayan Karadeniz Bölgesi'nde çekek mahalleri gemi ticareti açısından önemli bir yere sahiptir¹⁴⁸. Kışın ticari gemiler için barınak ve tamir yeri¹⁴⁹, fırtınalı havalarda gemilerin sığınağı¹⁵⁰ aynı zamanda küçük deniz araçlarının çalışma alanı olan bu mahallere hiçbir şekilde müdahale edilmemesi hususunda arşivlerde pek çok belge bulunmaktadır. Meselâ 1902 senesinde ocaklardan çıkarılan taşların deniz

¹⁴³ Güler, 2000, 123.

¹⁴⁴ Faroqhi (Ed), 2011, 403.

¹⁴⁵ Güler, 2000, 124.

¹⁴⁶ Serbestoğlu, 2014, 252-253-254.

¹⁴⁷ BOA, AMKT. MHM., 182-44-1276, 15 Şevval 1276, [6 Mayıs 1860].

¹⁴⁸ BOA, DH. MKT., 2601, 89, 04 Cemaziyelahir 1321, [28 Ağustos 1903].

¹⁴⁹ BOA, DH. MKT., 2612, 30, 06 Cemaziyelevvel 1325, [17 Haziran 1907].

¹⁵⁰ BOA, DH. MKT., 2612, 62, 11 Recep 1325, [20 Ağustos 1907].

araçlarının çekek ve kalafat mahallerine yayılması üzerine liman reisi tarafından bu durumun vilayete bildirildiğine dair belge örnek gösterilebilir¹⁵¹.

Tersanecilik faaliyetlerinin yürütüldüğü bölgelerde yaşanan toplumsal sorunlar, gemi inşa faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir. Örneğin Ereğli’de ünlü bir denizci olan Ali Molla Hadisesi buna örnek gösterilebilir. Zira olayın sürdüğü 1805-1815 seneleri arasında Ereğli’de hiç gemi inşa edilmemiştir. Ali Molla’nın doğrudan inşa edilen gemilere bir müdahalesine dair bilgi bulunmamaktadır. Fakat kazâda bu olaya bağlı çıkabilecek baskın ve anarşi olaylarına karşı devlet bölgede gemi inşasını durdurmuştur. Ali Molla olayında yaşanan toplumsal huzursuzluktan dolayı devletin tersane faaliyetine ara vererek önlem aldığı tahmin edilmektedir¹⁵².

Karadeniz sahilinde sivil denizcilik ve deniz araçları yapımında faaliyette bulunan esnaf ve zanaatkârların, XIX. yüzyıla gelinceye kadar geçirdiği aşamaları mukayese edip tespitlerde bulunabilmemiz için elimizdeki bilgiler maalesef yetersiz kalmaktadır. Donanma yapımı için Tersane-i Âmire’ye ait defter kayıtları¹⁵³ ile temettuat ve nüfus defterleri bize ustaların etnik yapısı ve yaklaşık sayıları hakkında bilgi verebilmektedir. Lâkin meslek erbablarının çıraklıktan ustalığa varan süreçleri, ortak işi yapan ustaların farklı branşlarla çalışma düzenleri hakkında maalesef yeterli bilgi bulunmamaktadır.

XIX. yüzyılda Sanayi Devrimini gerçekleştirememiş Osmanlı Devleti’nin gemi inşa sanayisinin günümüzdekinden çok farklı olduğu bir gerçektir. İnşa faaliyetleri basit aletler ve beden gücüyle yürütülmüştür. Potansiyel iş gücü inşa süresinin belirleyicisi olmuştur¹⁵⁴.

. Ali Molla’nın doğrudan inşa edilen gemilere bir müdahalesine dair bilgi bulunmamaktadır. Fakat kazâda bu olaya bağlı çıkabilecek baskın ve anarşi olaylarına karşı devlet bölgede gemi inşasını durdurmuştur. Ali Molla olayında yaşanan toplumsal huzursuzluktan dolayı devletin tersane faaliyetine ara vererek önlem aldığı tahmin edilmektedir .

¹⁵¹ BOA, DH. MKT., 2577, 141, 11 Şevval 1319, [21 Ocak 1902].

¹⁵² Yakay, 2004, 92, 110.

¹⁵³ Faroqhi (Ed), 2011, 405.

¹⁵⁴ Yakay, 2004, 63.

3. BATI KARADENİZ'DE DENİZCİLİĞE İLGİLİ MESLEKLER

3.1. TEMETTUAAT DEFTERLERİNDE DENİZCİLER

Coğrafi Keşifler sonucu Avrupa'nın kendine yeni ticaret yolları bulması, Osmanlı Devleti'ni ekonomik açıdan olumsuz etkilemiştir. Avrupa'da altın ve gümüşün artması karşısında Osmanlı parası değer kaybına uğramış¹⁵⁵ ve paranın uğradığı değer kaybı istikrarsızlığa sebep olmuştur. Ekonomik kaygılarla vergilerin arttırılması toplumsal sorunları ortaya çıkarmıştır. Tarım arazilerinin azlığı ve verimsiz topraklar sebebiyle kırsalda yaşayan insanların bazıları şehirlere göç etmiş, bu durum şehirlerde artan nüfusa karşılık ekonomik yetersizliği beraberinde getirmiştir. Osmanlı'nın içine düştüğü mali kriz nedeniyle aldığı tedbirler, ekonomik sebeplerle şehirlere göç etmeyen insanlardan bir kısmının da eşkıyalık ve hırsızlık gibi toplumun huzurunu bozan olaylara karışmasına sebep olmuştur¹⁵⁶. Oysa devlet mali düzenlemelerde “*Üretim ve kâr amaç değil, araçtır,*” düşüncesi doğrultusunda hareket etmeye çalışıp, halka ağır vergiler yüklemek istemese de uygulamada ekonomik ve siyasi gelişmeler çoğu zaman buna imkân vermemiştir¹⁵⁷.

Tanzimatla birlikte başlayan düzenlemelerden biri de mali alandadır. Vergilerde yapılan düzenlemeler, gelir kaynaklarının yeniden tespit edilmesini gerektirmiştir. Yeni sayımlar *Emlak ve Arazi ve Hayvanat ve Temettuat* adı altında yürütülmüştür¹⁵⁸.

XIX. yüzyılda iktisadi düzenlemeler amacıyla tutulmaya başlayan temettuat kayıtları nüfusun ekonomik yapısına dair bilgiler vermesi ve tahrir defterlerinin devamı olması sebebiyle demografik yapının değerlendirilmesinde önemli kaynaklar olarak kabul edilebilir¹⁵⁹. Tanzimat düzenlemeleri çerçevesinde Meclis-i Vâlâ'dan çıkarılan 25 Ocak 1840 tarihli *Talimat-ı Seniye* ile emlak ve

¹⁵⁵ Karen Barkey, *Eşkiyalar ve Devlet, Osmanlı Tarzı Devlet Merkezileşmesi*, Çev. Zeynep Altok, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 1999, s. 53-54.

¹⁵⁶ Sam White, *Osmanlı'da İsyan İklimi Erken Modern Dönemde Celali İsyanları*, Çev. Nurettin Elhüseyni, Alfa Basım Yay., İstanbul 2013, s. 114-115.

¹⁵⁷ Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, Çev. Halil Berktaş, C. 1, Eren Yay., İstanbul 2000, s. 83.

¹⁵⁸ Said Öztürk, “Türkiye’de Temettuat Çalışmaları”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, C. I, S. I, 2003, s. 287.

¹⁵⁹ Nuri Adıyeke, “Temettuat Sayımları ve Bu Sayımları Düzenleyen Nizamname Örnekleri”, *OTAM*, Ankara 2000, s. 771-772.

nüfus sayımları yapılmıştır. 1840-1841 (H.1256) senesinde yapılan çalışma sırasında tüm halkın lâkap, isim, mal varlıkları, arazilerin durumu, esnaf ve tüccarların tahmini geliri tespit edilerek, halkın ödemekle yükümlü olduğu vergilerin belirlenmesi istenmiştir. Fakat bu sayımlar, yapılan usulsüzlükler nedeniyle amacına ulaşamamış bu sebeple defterler güvenli sayılmamıştır. 1845-1846 (H. 1261) senesinde yapılan sayımda ise bir önceki yılın gerçek geliri üzerinden bir sonraki yılın tahmini vergisi tespit edilmiş ve bu sayım gelirlerin tespiti açısından daha belirleyici olmuştur. Yeni bir düzenleme yapılarak 1845-1846 senesinde yeniden sayım yapılmıştır. Her iki sayımda da, uygulamada bazı farklar olmakla beraber, ikinci sayımı ilkinden ayıran en belirgin özellik 1844-1845 senesinin gerçek geliri üzerinden bir sonraki yılın tahmini gelirinin hesaplanmış olmasıdır¹⁶⁰. Temettuat defterleri hane başına gelirlerin tespitini sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Fakat hanelerin belirli bir katsayı ile çarpılması sonucu tahmini genel nüfusu verdiği kabul edilmektedir¹⁶¹.

Osmanlı'da ilk nüfus sayımı XIX. yüzyılın başında yapılmıştır. Fakat devletin aynı yıllarda Rusya ile savaş halinde olması sayımın tüm kazâlarda yapılmasını mümkün kılmamıştır. 1831 senesinde yapılan sayımın dönemin sultanı II. Mahmut'un emri ile devlet denetiminde yapıldığı bilinmektedir. Bu sebepten 1831 senesinde yapılan sayım, Osmanlı'nın ilk sayımı olarak kabul edilmektedir¹⁶².

Sosyal ve iktisadi meselelerin tahlilinde nüfus bilgileri önemli bir yere sahiptir. Nüfusun etnik yapısı, yoğunluk alanları, coğrafi dağılımı yapılacak çalışmaya dair çeşitli ipuçları verebilmektedir¹⁶³. Osmanlı'da başlangıçta sayımlarda amaç nüfusun hesaplanması veya etnik yapının ayrıntılarının tespitinden ziyade hane üzerinden vergi verecekler ile ekilebilen toprak alanlarının tespiti ve askere gidecek Müslüman erkeklerin belirlenmesidir. Bu sebepten tahrir sayımlarında vergiye tabi hane reisleri tespit edilmiş, bekarlar ve diğerleri de kayıt altına alınmıştır. 1831 yılından başlayan modern anlamdaki ilk

¹⁶⁰ Öztürk, 2003, 289.

¹⁶¹ Ömer Lütfi Barkan, "Tarihî Demografi Araştırmaları ve Osmanlı Tarihi", *Türkiyat Mecmuası*, C. X, S. XII, İstanbul 1953, s. 12.

¹⁶² Karpat, 2010, 62.

¹⁶³ Barkan, 1953, 3.

nüfus sayımı ise gayrimüslimlere şahsi vergi yükümlülüğü getirmek ve askere alınacak Müslüman erkeklerin tespit edilmesine yöneliktir¹⁶⁴.

Temettuat ve nüfus defterleri verileri karşılaştırıldığında, muhtemelen kayıt sebepleri ve tarihlerinin farklı olmasından dolayı veriler arasında uyumsuzluk görülmektedir. Her iki sayımda da halka yeni mükellefiyetler yükleneceği endişesi sebebiyle ciddi kaçışlar yani kayıt dışılıklar söz konusudur. Dolayısıyla bu da sayımların güvenilirliğini önemli oranda olumsuz biçimde etkilemiştir. Temettuatlar 1845-1846 (H. 1261) senesine ait iken, nüfus defterleri 1830-1831 (H. 1246) ve 1840-1841 (H. 1256) senesine dair bilgiler içermektedir. Ayrıca bu süreçte bölgede yaşanan demografik ve sosyolojik değişim, her iki kayıt arasındaki uyumsuzluğun sebeplerinden biri olabilir. Çalışmamız sırasında bölgeye ait nüfus defterlerinde, tahminen katiplerin kişisel çalışma prensiplerinden kaynaklanan iki yöntem tespit edilmiştir. Birincisi şahısların isim, lâkap ve mesleklerinin kaydedilmiş olduğu¹⁶⁵, ikincisi ise sadece isim ve lâkapların kayıt altına alınarak mesleklerine dair bilgi verilmediği yöntemidir. Sadece nüfusun tespitine yönelik isimlerin kaydedildiği defterlerden maalesef çalışmamıza dair bilgilere ulaşılamamıştır.

3.1.1. Karamürsel’de Denizcilik Çalışmaları

Antik Dönem’de Bithynia’nın batısında, Propontis (Marmara) Denizi’nin doğu kıyısına Astakos Körfezi’nin (İzmit Körfezi) ise güney kısmında bulunan Karamürsel, tarih boyunca birçok farklı isimle anılmış olmakla beraber bunlardan en bilineni *Praineto*’tur. Günümüzde Marmara Bölgesi’nin Kocaeli sınırları dâhilinde bulunmaktadır¹⁶⁶. Temettuatların kayda geçirildiği dönemde Karamürsel, Bolu Eyaleti’nin İzmit kaymakamlığına bağlı bir kazâ olarak idare edilmiştir¹⁶⁷. Bölge, erken dönem tarihi açısından Türk denizcilik ve gemi inşa faaliyetlerinde önemli konumundadır¹⁶⁸. Bir kara beyliği olarak kurulan Osmanlı,

¹⁶⁴ Karpas, 2010, 42-43.

¹⁶⁵ BOA, NFS. d., 658, 29 Zilhicce 1256, [21 Şubat 1841].

¹⁶⁶ Bülent Öztürk, “Karamürsel’de (BITHYNIA) Bir Antik Kıyı Yerleşimi: Prainetos/Preietos”, *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, C. 1, Kocaeli 2015, s. 61.

¹⁶⁷ BOA, ML. VRD. TMT. d., 3997, s. 2.

¹⁶⁸ İdris Bostan, “Kara Mürsel Bey ve Osmanlı Denizciliğinin Gelişim Süreci”, *Kocaeli Tarihi Sempozyumu*, C. II, Kocaeli 2020, s. 19.

denizcilik faaliyetlerine bu bölgeden girişmiştir¹⁶⁹. Bu dönemde Karesi Beyliği'nin başarılı emirleri Osmanlı hizmetine girerek önemli hizmetlerde bulunmuşlardır¹⁷⁰. Yine beylikten Osmanlı'nın hizmetine girmiş olan Karamürsel Alp Bey, Osmanlı donanmasının gelişmesinde büyük katkıda bulunmuş ve denizcilik faaliyetlerinin temelini atmıştır¹⁷¹. Bizans'ın donanmayı ekonomik nedenlerden dolayı feshetmesi sebebiyle denizcilik ve gemi yapımında teknik bilgiye sahip yetişmiş bir iş gücü açıkta kalmıştır. Gemi yapımından ve denizcilikten anlayan Rumların, Latin ve Katolik egemenliğine girmek istememeleri onların Müslüman Türk beylikleri ile yakınlaşmalarına sebep olmuştur. Böylece çoğunluğu Türk beyliklerinin hizmetine girmiştir¹⁷². Bölgeye yerleştikçe donanma oluşturma önemini idrak eden Osmanlılar bu denizcileri ve gemi yapım ustalarını ücretle çalıştırmışlardır¹⁷³.

Karamürsel Edincik civarında kurulan ilk tersane devletin deniz kuvvetlerinin başlangıcını oluşturmuştur¹⁷⁴. Karamürsel Alp Bey'in oluşturduğu donanma Marmara'nın Türk hakimiyetine girmesinde etkili olmuştur¹⁷⁵. XII. ve XV. yüzyılda Anadolu'yu çevreleyen denizlerde Venedik modeli gemi tipleri kullanılmakta ise de Karamürsel gemisi onlardan daha küçük ve manevra kabiliyeti daha yüksek olan bir gemi modelidir¹⁷⁶. Kitâb-ı Bahriye'de Karamürsel gemisinden *Marmara Kayığı* diye de bahsedilmiştir¹⁷⁷. İdris Bostan, bu gemiden "*Osmanlıların ilk çekdirisi olan karamürsel gemisi, daha sonra nakliyyede kullanılan bir buçuk direkli, sivri üçgen yelkenli, güvertesiz küçük teknelerden ibaretti. Değişik şekillerde büyük tipleri yapılmıştı.*" diye bahsetmektedir. Karamürsel XVI. yüzyılda daha çok kısa mesafeler için tercih edilmiş, büyük denizlere çıkmasına izin verilmemiştir. Geminin Boğaz'dan geçip Mısır'a gitmesine izi verildiği dönemler olmuş ise de bu durum kereste ve zahire nakliyatının sebep olduğu bir zorunluluğun neticesidir¹⁷⁸. Adını Karamürsel

¹⁶⁹ Bostan, 2002, 14.

¹⁷⁰ Uzunçarşılı, 2003, 124.

¹⁷¹ Mustafa Hergüner, "Osmanlı'nın İlk Emir-i Sevahili Karamürsel Bey'in Döneminde Anadolu Beylikleri ile Venedik, Ceneviz ve Bizans Denizciliğine Bir Bakış", *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, C. 1, Kocaeli 2015, s. 240.

¹⁷² İnalçık, Arı, 2004, 2-21.

¹⁷³ Goffman, 2008, 109.

¹⁷⁴ Bostan, 1997, 186.

¹⁷⁵ Bostan, 2020, 19.

¹⁷⁶ Hergüner, 2015, 248.

¹⁷⁷ Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, Haz. Yavuz Senemoğlu, Kervan Kitapçılık, İstanbul 1973, s. 24.

¹⁷⁸ Bostan, 2003, 88.

Bey'den alan bu geminin uzun yıllar Osmanlı denizlerinde kullanılması denizcilik alanında yapılan ilk çalışmaların kalıcı başarısının en güzel örneğidir¹⁷⁹.

Karamürsel bölgesi, denizcilik alanında Osmanlı Devleti'ne sağladığı katkılar sebebiyle çeşitli çalışmalara konu olmuştur. Batı Karadeniz'de denizcilik ve gemi/kayık yapan esnaf grubunun etnik yapısı incelenirken, devlet destekli deniz araçlarının ilk yapıldığı Karamürsel bölgesi mikro bir örnek olarak temettuatlar ışığında incelenmiştir.

Tablo 3: Karamürsel Kazâsına Ait Temettuat Defterlerinde Denizciler ve Denizcilikle ilgili Zanaat Erbabı Müslümanların Kayıtları ¹⁸⁰.

Karamürsel	Hane Sayısı	Denizci Sayısı	Dini Durum
Hacı Mehmet Ağa Mahallesi	42	10	Müslüman
Ömer Ağa Mahallesi	43	16	Müslüman
Kayacık Mahallesi	23	4	Müslüman
Cami Atık Mahallesi	65	19	Müslüman
Debbağhane Mahallesi	26	6	Müslüman
İsmail Ağa Mahallesi	37	17	Müslüman
Ereğli-i Zir Köyü	117	42	Müslüman
Dere Köyü	29	4	Müslüman
Halidere	69	43	Müslüman
Ulaşlı Köyü	46	13	Müslüman
Toplam	497	174	

Tablo 3'de görüldüğü gibi Müslümanlara ait hane sayısı 497'dir. Ömer Lütfi Barkan'ın nüfus hesaplamasında kullandığı yöntemden yola çıkarak¹⁸¹ Müslüman nüfusu tahmini olarak 2485 olarak hesaplanmıştır.

¹⁷⁹ Bostan, 1997, 186.

¹⁸⁰ BOA, ML. VRD. TMT. d., 3995, 3996, 4002, 4005, 4015, 4016, 3997, 4001, 4008, 4013.

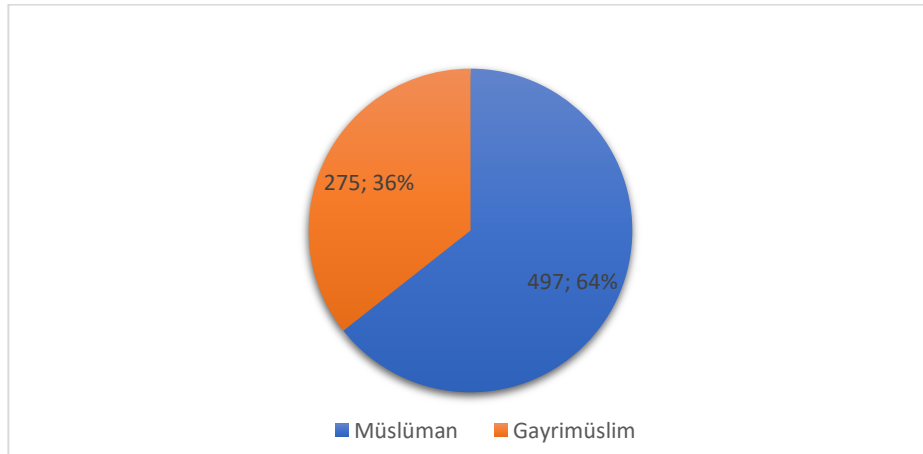
¹⁸¹ Barkan, 1953, 12.

Tablo 4: Karamürsel Kazâsına Ait Temettuat Defterlerinde Denizciler ve Denizcilikle İlgili Zanaat Erbabı Gayrimüslimlerin Kayıtları ¹⁸².

Karamürsel	Hane Sayısı	Denizci Sayısı	Dini Durum
Ereğli-i Bala Köyü	131	13	Gayrimüslim
Gonca Köyü	144	32	Gayrimüslim
Toplam	275	45	

Tablo 4’te görüldüğü üzere kazâda gayrimüslimlere ait 275 hane bulunmaktadır. Bu hanelerin tahmini nüfusu 1375’dir. Karamürsel kazâsına bağlı, ilgili zanaatkâr ve denizcilerin kayıtlarının bulunduğu 12 temettuat defteri tespit edilebilmiştir. Bunlardan 10 tanesi Müslüman, diğer 2 defter ise gayrimüslim ahaliye aittir.

Grafik 1: Karamürsel Temettuat Defterlerinde Kayıtlı Müslüman ve Gayrimüslim Hane Sayısı.



Grafik 1’de görüldüğü gibi toplam 772 hanenin 497 tanesi Müslüman, 275 tanesi gayrimüslim reayaya aittir. Köy ve mahallelerde tahmini genel nüfus

¹⁸² BOA, ML. VRD. TMT., d, 4006, 40011.

yaklaşık 3860 olarak tespit edilmiştir. Tahmini Müslüman nüfus 2485 iken gayrimüslim nüfusu 1375'dir.

Karamürsel'e bulunan dört çiftlikten üçünde Müslüman, birinde Rum reaya bulunmakla birlikte bu çiftliklerdeki Rumların denizciliğe dair herhangi bir kayıtlarına rastlanmamıştır¹⁸³. Bu çiftliklerde yaşayanların büyük kısmı daha ziyade ziraat ile meşgul olmaktadır. Gayrimüslim olan Gonca köyünde denizcilik dışında vergi verenler bağcı, tüccar ve boyacıdır¹⁸⁴. Defterlerin düzenlendiği tarihte bu karye içerisinde denizcilikle ilgili faaliyette bulunan hane sahiplerinin hiçbirinin oğlunun baba mesleğini devam ettirmediği anlaşılmaktadır. Lâkin genç nesilde mesleğin devamlılığı görülme de ilgili mesleklerden özellikle marangozluk yapanların sayısının fazla olduğu söylenebilir¹⁸⁵. Devlet'in ihtiyaç halinde donanma yapımında çalıştırmak maksadıyla çok sayıda marangoz bulunmasından dolayı bu köy ve civarından marangoz talep ettiği bilinmektedir. Bu hususta Karamürsel kadısına, ameleler için ise Şile kadısına gönderilen hüküm mühim bir örnek olarak gösterilebilir¹⁸⁶.

Gayrimüslim olan Ereğli Bala'da daha ziyade bağcılık halkın geçim kaynağıdır. Bu iki gayrimüslim köy içerisinde karşılaştırma yapıldığında Gonca köyünde denizcilikle ilgilenen hane sahibi daha fazladır¹⁸⁷. Müslümanların yaşadığı Halidere, gemicilik faaliyetlerinin en yoğun olduğu köydür¹⁸⁸. Halidere'de denizcilik alanında çalışanların ekseriyetinin baba mesleğine devam etmiş olması Müslümanlar arasında mesleğin sürekliliğini sağlaması açısından önemlidir¹⁸⁹. Ömerağa Mahallesi sakinlerinden denizciliği meslek edinenlerin çocuklarının da baba mesleğini devam ettirdiği tespit olunmaktadır. Diğer mahalle

¹⁸³ BOA, ML.VRD.TMT. d., 4003.

¹⁸⁴ BOA, ML.VRD.TMT. d., 4011, 4006.

¹⁸⁵ Gonca köyünde denizcilik veya deniz araçları yapımında faaliyette bulunan esnaf grubundan baba mesleğini devam ettirene defterde rastlanmamıştır. BOA, ML.VRD.TMT. d., 4011, 29 Zilhicce 1261, [29 Aralık 1845], s. 30.

¹⁸⁶ Karamürsel kazasına tabî Gonca köyü ile Şile kazasında bulunan külliyyetli marangoz amelelerinin isimleri ve resimleri ile defterlere kaydedilmeleri, eğer taşrada bulunanlar var ise zikr olunan kazâ zabıtları aracılığıyla zorla Tersâne'ye gönderilmeleri kazâların naip, serdar, âyân ve eşrafından talep edilmiştir. BOA, C.BH., 244-11330-1, 09 Recep 1198, [20 Mayıs 1784].

¹⁸⁷ Ereğli Bala köyünde sadece bir kişi yarım kayık sahibi olarak deftere kaydedilmiştir. Denizcilik veya denizciliğe dair faaliyette bulunma ihtimali olan esnaf grubundan baba mesleğini devam ettirene defter kayıtlarında rastlanılmamıştır. BOA, ML.VRD.TMT. d., 4006, s. 8.

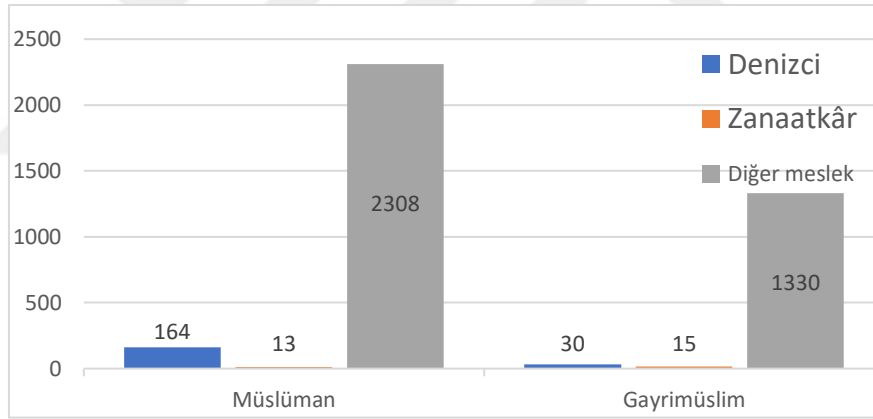
¹⁸⁸ Kayıtlı sekiz kişi yarım gemi sahibidir. BOA, ML.VRD. TMT. d., 4008, s. 3-4-5-6, 11, 14, 19.

¹⁸⁹ Hane sahiplerinden dördünün oğlu yarım gemi sahibidir. BOA, ML.VRD. TMT. d., 4008, s. 9, 11, 14, 17.

ve köylerde denizcilikle ilgili olanların çalışmalarının kendileriyle sınırlı kaldığı bunlar içinde babalarının mesleğini devam ettiren olmadığı anlaşılmaktadır¹⁹⁰.

Gemici ve reis çocuklarından gemi çalışanı olanlar bulunmakla¹⁹¹ beraber, ziraat ile meşgul olanlardan çocukları defterlere gemici olarak kaydedilenler de görülmektedir¹⁹². Gemi sahiplerinin tamamının Müslüman olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca Halidere köyünde hane sahiplerinin birçoğu gemi ve kayık sahibidir¹⁹³. Genel olarak Karamürsel’de babası denizcilik ile meşgul olan Müslüman çocuklarının da bu alana yöneldiği görülmektedir¹⁹⁴. Karamürsel’e kayıtlı Rum mahalle ve köylerde gemi sahiplerine ait bir kayda rastlanmamıştır¹⁹⁵. Müslümanlara ait olan Ereğl-i Zir köyünde çok sayıda bahçıvan bulunmaktadır¹⁹⁶. Bağcılıktan keresteciliğe, balıkçılıktan hayvancılığa birçok faaliyetin yapıldığı Karamürsel’de çeşitli esnaf dükkânları da mevcuttur¹⁹⁷.

Grafik 2: İki Dini Grup İçinde Denizciliğin Dağılımı.



¹⁹⁰ BOA, ML. VRD.TMT. d., 3996.

¹⁹¹ İki hane sahibi reis iken oğulları gemiden gelir getiren olarak kaydedilmiştir. BOA, ML.VRD. TMT. d., 4013, s. 8.

¹⁹² İsmail Ağa Mahallesi’nde kendi ziraat ile uğraşırken, oğlu gemide çalışanlara rastlanılmaktadır. BOA, ML.VRD. TMT. d., 4014, s. 7.

¹⁹³ Hane sahiplerinden iki kişi yarımşar hisse kayık sahibidir. BOA, ML.VRD.TMT. d., 4008, s. 9,12.

¹⁹⁴ BOA, ML.VRD.TMT. d., 3995, s. 11, 16.

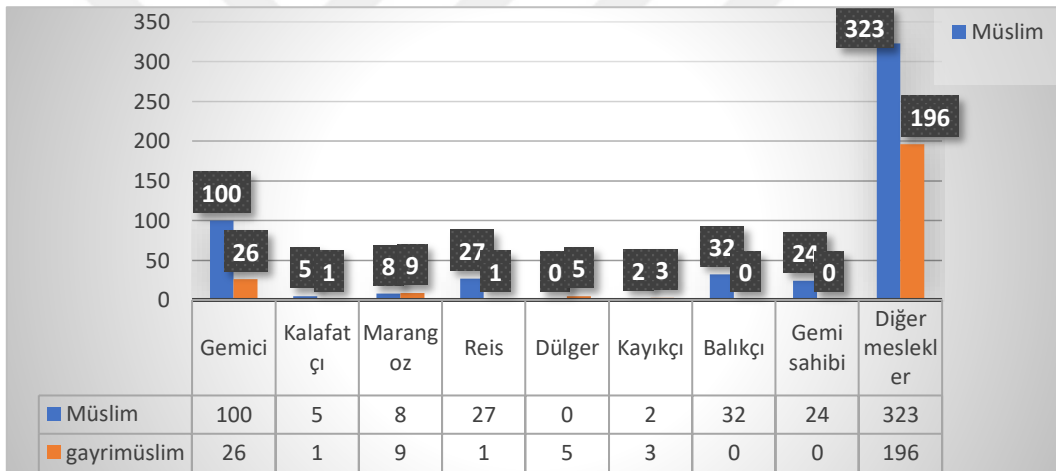
¹⁹⁵ BOA, ML.VRD.TMT. d., 4008, s. 4-5.

¹⁹⁶ 117 Haneli Ereğl-i Zir köyünün son hane numarası yanlışlıkla 17 olarak kaydedilmiştir. BOA, ML.VRD.TMT. d., 3997, s. 36.

¹⁹⁷ BOA, ML.VRD.TMT. d., 3997.

Grafik 2’den anlaşıldığı gibi Müslümanlarda 177, gayrimüslimlerde ise 45 kişinin denizcilik alanında çalıştığı tespit edilmiştir. Denizciliğin zanaatkârlık kısmında çalışan Müslüman 13, gayrimüslim ise 15 kişidir. Tahmini nüfusun yaklaşık %6’sı denizcilik ve deniz araçları yapımında faaliyette bulunurken, bunun %1’i Rum, yaklaşık %5’i ise Müslüman Türklerden oluşmaktadır. Bu sayılar Müslüman nüfusun %7’sinin gayrimüslimlerin ise %3’ünün denizcilikle ilgili mesleklerde faaliyette bulunduğunu göstermektedir.

Grafik 3: Karamürsel Temettuat Defterlerinde İki Dini Grupta Nüfusun Denizcilikle İlgili Mesleklere Göre Dağılımı.



Grafik 3’te Müslüman ve gayrimüslimlerin ilgili mesleklerde sayıları verilmiştir. Gemi sahibi ve balıkçıların tamamının Müslüman olduğu anlaşılmaktadır. Reislerin çoğunluğu Müslüman, dülgerlerin ise tamamı gayrimüslimdir. İki etnik grupta marangoz sayısı birbirine yakındır. Denizcilerin ise büyük kısmı Müslüman’dır. Gemi ve kayık yapımı dışında farklı alanlarda da faaliyette bulunan marangoz, kalafatçı, dülger gibi mesleklerin denizcilik alanına dair yapmış oldukları çalışmalar belgelerden tespit edilememekle beraber iki etnik grup içerisinde bulunan marangoz sayıları arasında mühim fark bulunmamaktadır.

Aynı yıl içinde yapılan temettuat ve nüfus sayımı verileri karşılaştırıldığında hane sayılarında ve yapılan meslekler arasında uyumsuzluk söz konusudur. 1845-1846 (H. 1261) senesine ait 2 tane nüfus defteri

bulunmaktadır. Defterin birinci cildinde 112, ikincisinde ise 88 hane sahibi kayıtlı olup, iki defterde toplam 200 hane tespit edilmiştir. Bu hanelerden 101 tanesi Müslümanlara, 99 tanesi ise gayrimüslimlere aittir. Müslüman hanelerden 10'u gemici, 1'i kalafatçı, 1 kişi balıkçı ve 1 kişi de reis olarak, gayrimüslim hanelerde ise 2 kişi dülger, 1 kişi gemici olarak kayıtlı görülmektedir. Her iki defter çeşidinde veri uyumsuzluklarına rağmen denizcilikle ilgili mesleklerde Müslüman Türklerin sayısı gayrimüslimlere nazaran fazladır. Bu durum Türklerin bölgeye yerleştikten sonra uzun yıllar içinde yaşadığı dönüşümün bir sonucu olarak kabul edilebilir. Müslüman Türklerin büyük kısmı denizci olup, gayrimüslimler daha ziyade farklı mesleklere yönelmişlerdir¹⁹⁸.

Müslümanlar ile gayrimüslimlerin beraber yaşadığı kazâda, temettuata konu olan gelirlerin tespiti için yapılan sayımlardan kısa bir süre sonra devletin Kafkaslardan gelen göçmenlere uyguladığı iskân siyaseti ve yaşanan hastalıklar, bölgenin demografik yapısında değişikliklere sebep olmuştur. 1877-1878 Osmanlı Rus savaşından sonra Rumeli ve Kafkaslardan Osmanlı topraklarına gelen göçmenler en fazla Marmara Bölgesi ve İzmit civarına yerleştirilmişlerdir. Karamürsel'in demografik yapısında, göçmenlerin Anadolu'ya geçerken kullandıkları güzergâh üzerinde bulunması ve uygulanan iskân siyasetinden dolayı değişiklikler meydana geldiği düşünülmektedir¹⁹⁹. Ayrıca 1831 senesinde Kocaeli Bölgesi'ne deniz yoluyla ulaştığı tahmin edilen veba salgınının 1840 senesinde Karamürsel civarında da yayılarak birçok kişinin ölümüne sebep olduğu tahmin edilmektedir²⁰⁰.

Rum İsyanı sonrasında Osmanlı içinde yaşanan kargaşa her alanda kendini hissettirmiştir. Devlet 1838-1839 (H. 1253) senesinde Trabzon, Canik, bazı adalar ile diğer sahil kesimlerinden Hristiyan çocukların Bahriye'de çalıştırılmak için istihdam edilmesini talep etmiştir. İsyanın etkisiyle ortaya çıkan asılsız dedikoduların hızla yayılması bu hususta çeşitli zorluklar yaşatmış, Hristiyan

¹⁹⁸ Sadece 58'inci hane sahibi balıkçıdır. Defterlerden gemi sahiplerinin tamamının Müslüman olduğu anlaşılmakla beraber Gonca köyü 107. hane yarım kayık sahibi olduğu görülmektedir. BOA, NFS. d., 9027, 9028, 29 Cemaziyelahir 1261, [5 Temmuz 1845].

¹⁹⁹ Mahmut Bi, "XIX. Yüzyılda Kocaeli Vilayetine İskân Edilen Kafkas Göçmenleri", *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, (Ed) H. Selvi Koç, M. Bilal Çelik, Kocaeli Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yay., Kocaeli 2015, s. 1322.

²⁰⁰ Müesser Özcan, Rahime Aydın Er, vd., "XX. Yüzyıl Başlarında İzmit'te Salgın Hastalıklarla Mücadelede Aşı Çalışmaları", *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, (Ed) H. Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2014, s. 956.

çocukların bazıları emre uymamak için Mora'ya kaçmıştır. Bahriye'de istihdam edilenlerin bir kısmı ise fırsat buldukça firar etmiştir. Olaylar karşısında tedbir alan devlet, istihdam edilenler dışında Bahriye'ye Hristiyan çocuklar talep etmemiştir. Bu sebepten isyan sonrasında denizcilik alanında çalışan gayrimüslimlerin sayısının Müslümanlara nazaran azaldığı düşünülebilir²⁰¹.

Temettuat kayıtlarından denizcilik ve denizciliğe dair faaliyette bulunan meslek gruplarında Müslümanların Rumlardan daha fazla oldukları görülmektedir. İki etnik grubun içinde bu alanda bir karşılaştırma yapıldığında Rumlar denizcilik dışındaki mesleklerle daha ilgilidirler. Denizcilik alanında Rumlarda karşılaşmadığımız babadan oğula devam eden meslek anlayışının, Müslüman hane sahiplerinde görülmesi kuruluştan XIX. yüzyıla kadar geçen zamanda yaşanan değişimin sonucudur. Türkler, denizcilikte kendilerinden ileri olan Rumlardan mesleği öğrenerek ihtiyaçları doğrultusunda şekillendirip geliştirmişlerdir. Erken döneme dair birçok hususu tespit etmek güç olsa da XIX. yüzyılda en azından ilgili defterlerin kayıt altına alındığı senelerde denizcilik, balıkçılık ve deniz araçları yapımında etkili olan esnaf grubunun Türkler olduğu anlaşılmaktadır.

Veba salgını ve Kafkaslardan Osmanlı topraklarına yaşanan göçün Karamürsel'de denizcilik faaliyetlerinde bir etkisi olmuş mudur? Olduysa bunlar nelerdir? Bu hususla ilgili henüz detaylı bir çalışma yapılmamıştır. Bu sebeple 1845-1846 (H. 1261) senesine ait temettuat verilerinden sonraki dönemde demografik yapıdaki farklılaşmanın denizcilik ve denizcilikle ilgili esnaf gruplarında meydana getirdiği değişim hakkında bir tespit yapmak güçtür.

3.1.2. Batı Karadeniz'e Ait Temettuat Defteri Kayıtları

3.1.2.1 Şile Kazâsı

Bölgeye bu adın hangi tarihlerde verildiği ve Türklerin buralarda ne zaman yaşamaya başladığına dair bilgi bulunmamaktadır. Fakat bölgenin Türklerin egemenliğine XII. yüzyılda Anadolu Selçuklular zamanında geçtiği tahmin

²⁰¹ BOA, HAT, 577-28308, H. 1253.

edilmektedir. Bölge, I. Mehmet Dönemi'nden itibaren Osmanlı hakimiyetinde kalmıştır²⁰².

Şile'de, temettuatların kayda geçirildiği dönemde, Kocaeli sancağına bağlı bir kazâ olarak idare edilmiştir²⁰³. XIX. yüzyılda Bolu ve civarında gayrimüslimlerle beraber yaşayan Müslüman Türklerin, gayrimüslimlerin tamamından daha fazla olduğu bilinmektedir²⁰⁴. Temettuat ve nüfus defter verilerinde bu dönemde Şile'de birçok köy ve mahallede denizcilikle ilgili mesleklerle iştigal edenlerin kayıtlı olduğu görülmektedir. Çalışmamızda oranlarını tespit etmeye çalıştığımız esnaf grupları ve denizcilikte faaliyette bulunanların kayıtlı olduğu kırk beş tane temettuat defteri tespit edilmiş, bunlardan sadece altı tanesinin gayrimüslimlere ait olduğu belirlenmiştir. Denizcilikle ilgili mesleklerde çalışan gayrimüslimlerin köy ve divanlarda²⁰⁵ değil sadece mahallelerde yaşamaları dikkat çekmektedir.

Köyler ekonomik etkinliklerin tarım ve hayvancılık ile sürdürüldüğü, şehirden farklılık gösteren kırsal yerleşimlerdir. İdari birimlerin en küçüğü olarak kabul edilir. Tarihte ilk toplu yerleşim biçimi olarak kabul edilmiştir²⁰⁶. Osmanlı tarım toplumu olduğundan nüfusun büyük kısmı köylerde yaşayan çiftçilerden oluşmuştur²⁰⁷. Ekonomik ve kültürel faaliyetlerin merkezi konumunda olan²⁰⁸ mahalleler ise 1871 Vilayet Kanunu'nda en az elli evin bulunduğu²⁰⁹, şehirlerin temel yönetim birimi olarak geçer²¹⁰. XIX. yüzyılın başından itibaren büyük şehirlere gelen yabancıların sayısında artış görülmüştür. Pek çoğu tüccar ve sanayici olan yabancılar, ekonomik etkinliklerinde gayrimüslimlere öncelik vermiştir. Bu durum şehir hayatının sağladığı imkânlar sebebiyle

²⁰² “Bolu”, *Türk Ansiklopedisi*, Milli Eğitim Basımevi, C. 7, İstanbul 1969, s. 248.

²⁰³ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4804.

²⁰⁴ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1299 [1882], s. 137.

²⁰⁵ Divan, taşra yönetiminde kolaylık sağlamak amacıyla birkaç köyün idari birim olarak birleştirilmesidir. Özellikle dağınık yerleşmelerin olduğu bölgelerde otoriteyi kolaylaştıran bir yapıdır. Osmanlı idari yapısında en fazla Batı Karadeniz Bölgesi'nde görülmektedir. İlker Yiğit, “Divan”, *DİA*, EK-1, İstanbul 2016, s. 336-337.

²⁰⁶ Osman Gümüşçü, Mustafa Sabri Küçükbaşçı, “Köy”, *DİA*, C. EK-2, Ankara 2019, s. 85, 87.

²⁰⁷ Mehmet Öz, “Sosyal Hayat”, *DİA*, C. 33, İstanbul 2007, s. 534.

²⁰⁸ Mustafa Sabri Küçükbaşçı, “Şehir”, *DİA*, C. 38, İstanbul 2010, s. 441.

²⁰⁹ Karpaz, 2010, 94.

²¹⁰ Halil İnalcık, Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu Ekonomik ve Sosyal Hayat 1300-1600*, C. I, Eren Yay., İstanbul 2000, s. 260.

gayrimüslimlerin daha ziyade şehirlerde, dolayısıyla mahallelerde yaşamasını gerektirmiştir²¹¹.

Tablo 5: Şile Kazâsına Ait Temettuat Defterlerinde Denizciler ve Denizcilikle ilgili Zanaat Erbabı Müslümanların Kayıtları²¹².

Şile	Hane Sayısı	Denizci Sayısı	Dini Durum
Çavuş Mahallesi	87	41	Müslüman
Hacı Kasım Mahallesi	133	93	Müslüman
Balbebek Mahallesi	107	92	Müslüman
Gökmaslı Köyü	48	28	Müslüman
Kurfalı Köyü	44	38	Müslüman
Kılıçlar Köyü	10	2	Müslüman
Domalı Köyü	43	26	Müslüman
Yeniköy Köyü	16	11	Müslüman
Uratlı Köyü	16	2	Müslüman
Doğancılı Köyü	35	8	Müslüman
Karine Köyü	19	14	Müslüman
Siğli Köyü	11	6	Müslüman
Bozahlat Köyü	15	11	Müslüman
Karaca Köyü	23	22	Müslüman
İmrenli Köyü	43	35	Müslüman
Hacı Mustafa Köyü	13	7	Müslüman
Denizli Köyü	7	4	Müslüman
Kalem Köyü	12	6	Müslüman
Sofular Köyü	17	15	Müslüman
Menşar Köyü	14	3	Müslüman
Çataklı Köyü	26	6	Müslüman
İsa Köyü	29	23	Müslüman
Göksu Köyü	23	4	Müslüman
Kızılca Köyü	40	14	Müslüman
Öbekli Köyü	16	7	Müslüman
Yakuplu Köyü	19	9	Müslüman
Osman Köyü	20	2	Müslüman
Alacalı Köyü	49	15	Müslüman
Küre Köyü	32	22	Müslüman
Hamidli Köyü	23	18	Müslüman

²¹¹ Öz, 2007, 536-537.

²¹² BOA, ML. VRD. TMT. d., 4811, 4874, 4790, 4765, 4766, 4768, 4772, 4773, 4776, 4777, 4778, 4782, 4785, 4786, 4788, 4789, 4791, 4792, 4794, 4798, 4799, 4800, 4805, 4807, 4809, 4810, 4813, 4814, 4822, 4771, 4772, 4774, 4779, 4780, 4793, 4796, 4806, 4808, 4818.

Karakiraz Köyü	59	10	Müslüman
Mansuroğlu Köyü	6	5	Müslüman
Şuaybli Köyü	26	23	Müslüman
Akçakisan Köyü	52	43	Müslüman
İhsanoğlu Köyü	24	11	Müslüman
Sofular Köyü	12	5	Müslüman
Oran Köyü	11	3	Müslüman
Kabakoz Köyü	72	61	Müslüman
Sofular Köyü	25	12	Müslüman
Toplam	1277	757	

Tablo 5’te görüldüğü gibi Şile kazâsına ait 1277 tane temettuat defterinde toplam nüfusun 6385 olduğu tahmin edilmektedir. Denizcilikle ilgili mesleklerde çalışan 757 kişiden sadece 4’ü deniz araçları yapan zanaatkâr gruptandır. Bu veriler bize incelenen defterler içindeki Müslüman nüfusun yaklaşık %12’sinin denizcilik alanında faaliyette bulunduğunu göstermektedir.

Tablo 6: Şile Kazâsına Ait Temettuat Defterlerinde Denizciler ve Denizcilikle İlgili Mesleklerde Çalışan Gayrimüslimlerin Kayıtları²¹³.

Şile	Hane Sayısı	Denizci Sayısı	Dini Durum
Hisar Mahallesi	82	61	Gayrimüslim
Çarşı Mahallesi	21	1	Gayrimüslim
Gülbahçe Mahallesi	182	151	Gayrimüslim
Meydan Mahallesi	59	1	Gayrimüslim
Yeniköy Orta Mahallesi	188	10	Gayrimüslim
Orta Mahallesi	79	71	Gayrimüslim
Toplam	611	295	

Tablo 6’da kazâda denizcilikte faaliyette bulunan gayrimüslimlerin kayıtlı olduğu defterlerde hane sayısı 611 olup, tahmini nüfus 3055 tespit edilmiştir. Denizcilikle ilgili mesleklerde çalışanlar ise toplam 295 kişi olarak tespit edilmiştir. Bunlardan 147 kişi denizci, 148 kişi ise deniz araçları yapma ihtimali

²¹³ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4775, 4783, 4804, 481, 4820, 4821.

olan zanaatkârlardandır. Şile kazâsının tahmini genel nüfusu 9440 olup, denizcilikle ilgili mesleklerde çalışan Müslümanlar %8, gayrimüslimler ise %3'dür.

Çalışmamıza kaynaklık eden temettuat kayıtlarının tamamında, denizcilikle ilgili alanlarda çalışanların en fazla bulunduğu yer Şile kazâsı olarak tespit edilmiştir. Kazâya bağlı mahalle ve köylerde ilgili meslek gruplarının gelirlerinden en çok vergi ödeyenler sırasıyla; halkı gayrimüslim olan Gülbahçe ile Müslümanların yaşadığı Balbebek ve Hacı Kasım mahalleleridir. Temettuat ve nüfus defterleri verilerinden anlaşıldığı üzere, gayrimüslim mahallelerin sayıca Müslüman mahallelerden az fakat nüfus oranı olarak kalabalık olduğu görülmektedir²¹⁴.

Deniz araçları yapma ihtimali bulunan marangoz ustaları en fazla gayrimüslim olan Gülbahçe ve Orta mahallelerinde yaşamaktadır. Özellikle Gülbahçe Mahallesi'nde elli sekiz kişinin marangoz olarak kayıtlı olması, bu çalışma için bir defterde tespit edilen en yüksek sayıdır. Temettuat ve nüfus defteri karşılaştırıldığında, veriler arasında uyumsuzluk görülmektedir. Bolu Eyaleti'nin Şile kazâsına ait 581 numaralı gayrimüslim nüfus defterinde Hisar, Orta, Gülbahçe mahalleleri ile Yukarı Yeniköy, Aşağı Yeniköy ve kazâya misafirler kayıtlıdır. Bu gayrimüslimlerin büyük kısmının çalışmamız sırasında denizciliğe dolaylı katkısı olan meslek gruplarından dülger, kalafatçı ve marangoz gibi zanaatlarda sayıca fazla oldukları anlaşılmaktadır²¹⁵. 658 numaralı nüfus defterinde ise Şile kazâsındaki Müslüman köy ve mahalleler kayıtlıdır. Bunlardan dört mahalle, on dokuz köye ait veriler, gayrimüslimlere ait 581 numaralı defterle karşılaştırıldığında, nüfus oranlarına kıyasla Müslüman gemicilerin gayrimüslimlerden daha çok olduğu, bununla birlikte gayrimüslimlerin ise işin zanaatkârlık kısmında fazla oldukları tespit edilmiştir²¹⁶. Örneğin Şile kazâsına bağlı Karakiraz köyünde²¹⁷, nüfus defterlerinde toplam yüz otuz altı kişiden denizcilikle ilgili olanların sayısı kırk üç olarak tespit edilmiştir. Lâkin temettuat defterinde vergi mükellefi olarak elli dokuz hane sahibi tespit edilmiş ve

²¹⁴ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4804.

²¹⁵ BOA, NFS. d., 658, 28 Zilhicce 1256, [20 Şubat 1841], Bolu Eyaleti Şile Kazası Müslim Nüfus Defteri.

²¹⁶ BOA, NFS. d., 581, 29 zilhicce 1246, [10 Haziran 1831], Bolu Eyaleti, Kocaeli Sancağı, Şile Kazası Müslim Nüfus Defteri.

²¹⁷ BOA, NFS, 658, ML. VRD. TMT. d., 4014.

denizciliği meslek edinenlerin sayısı on olarak kaydedilmiştir. Bu karşılaştırma sonunda denizci olan otuz üç kişinin kayıtlarda görülmemesi hakkında net bir şey söylemek güçtür. Diğer köy ve mahallelerde de durum bundan pek farklı değildir. Seküler divanı nüfus defterinde bir gemici ve üç kalafatçı kayıtlı görülürken, yöreye ait temettuat defterinde bu mesleklerle ilgili hiçbir kayıt bulunmamaktadır²¹⁸.

Kazâda, her iki dini gruptan denizcilerin bulunduğu köy ve mahallelerde baba mesleği devam ettirilmiştir. Özellikle Müslümanların çocukları arasında baba mesleği denizcilik olmadığı halde denizciliği tercih edenlerin sayısının fazla olduğu görülmektedir²¹⁹. Hane sahiplerinden gemiciliği oğullarıyla devam ettirenler en fazla Müslüman olan Balbebek Mahallesi'nde yaşamaktadır²²⁰. Gayrimüslimlerin mesleğini oğlu ve kardeşi ile devam ettirenlerin sayısı az olmakla beraber, ortaklıkları olanlar defterlerde “*akrandaşı ile beraber*” diye belirtilmiştir²²¹.

Defterlerdeki veriler incelendiğinde balıkçılığın sayıca az fakat dağınık olarak yapıldığı görülmektedir. Kazada, en fazla balıkçı Müslümanların yaşadığı Hacı Kasım Mahallesi'nde bulunmaktadır. Bunu gayrimüslim halkın yaşadığı Hisar Mahallesi takip etmektedir²²². Bu gayrimüslim Rumlar balıkçılıkta bir taraftan Roma ve Yunan geleneğini sürdürürken diğer taraftan da yeni yöntem ve teknikler geliştirme gayreti içinde olmuşlardır²²³.

Birçok kişinin kayık sahibi olması, kayığın bölgede ekonomik ve sosyal hayat açısından önemli bir vasıta olduğunu göstermektedir. Her ne kadar kayık sahiplerinin büyük kısmı, Müslüman olan Balbebek Mahallesi'ne kayıtlı ise de kayık yapıcı usta marangozların çoğunluğu gayrimüslim olan Orta Mahalle'de bulunmaktadır²²⁴. Defter verilerinde bir kişi üzerinde birkaç kayık kayıtlı olduğu görülmekle beraber, kayık ortaklıklarında olduğu tespit edilebilmektedir. Bu ortaklıklar; “*nısfı kayık veya 3/1*” şeklinde kaydedilmiştir. Kazâda kayık sahibi

²¹⁸ BOA, NFS, 695, ML. VRD. TMT. d., 4707.

²¹⁹ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4765.

²²⁰ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4790.

²²¹ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4804, s. 2, 5, 14.

²²² BOA, ML. VRD. TMT. d., 4784, 4775.

²²³ Filiz İnanan, Burak Evren İnanan, “Bizans Döneminde Balıkçılık Aktiviteleri ve Mozaiklerde Görülen Balık Türleri”, *Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 19, S. 35, Bursa 2018, s. 532.

²²⁴ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4821.

Müslümanlar gayrimüslimlere nazaran daha fazladır. Bilhassa Hacı Kasım ve Balbebek mahallelerinde sayının fazla olduğu anlaşılmaktadır²²⁵. Bu kayık sahiplerinin denizcilikten bağımsız olarak ikinci bir işle meşgul olmaları dikkat çekicidir. Örneğin Balbebek'e kayıtlı olan dokuzuncu hane sahibi *Attâr Hacı oğlu Ahmet b. Mehmet oğlu* üzerine kayıtlı üç kayık bulunmaktadır²²⁶. Şile'de yaşayan gayrimüslimlerin ise tamamında kayığı olan sadece iki kişi tespit edilmiş²²⁷ ve bunların mesleği de defterde *hattab* olarak kaydedilmiştir. Denizcilik alanında önemli meslek olan kaptanların sayıları her iki etnik grupta eşit sayıda bulunmaktadır. Aynı defterde hem kaptan hem reis olarak kayıtlı bulunanlar olmakla beraber ikisi arasındaki ayrımı kesin olarak tespit etmek güçtür²²⁸.

3.1.2.2. Samakov-ı Alaplı Kazâsı

XIX. yüzyılda Bolu Eyaleti, Bolu sancağına bağlı Samakov-ı Alaplı kazâsı tarihi devirlerden itibaren farklı isimlerle anılmıştır. Tamamen hakimiyet sağlanamamış olmasına rağmen, Anadolu Selçuklulardan itibaren bölgede Türklerin varlığından söz edilebilir. Orhan Gazi zamanından itibaren Osmanlı hakimiyetine girdiği düşünülmektedir. Bölgenin Osmanlı kuruluş yıllarında tamamen Türkleştigi dair görüşler bulunmaktadır. Verimli ormanlık alanlar deniz araçları yapımının gelişmesini sağlamıştır. XVIII. yüzyılın ilk yıllarında bölgeye uğrayan seyyahlar Alaplı'dan balıkçı kasabası olarak bahsederler. Seyyahların gemi/kayık inşasına dair ifadeleri bulunmaması buralarda deniz araçları yapımının temettuatların kaydedildiği dönemlere yakın bir zamanda başladığını düşündürmektedir²²⁹. Alaplı kazâsına ait incelenen toplam 22 defterin 19 tanesinde denizcilik ve yan dallarıyla ilgili veriler tespit edilebilmiştir.

²²⁵ BOA. ML. VRD. TMT. d., 4784, 4790.

²²⁶ BOA, ML. VRD TMT. d., 4790, s. 3.

²²⁷ Orta mahallede kırk yedinci ve elli dördüncü hane sahipleridir. BOA. ML. VRD. TMT. d., 4821.

²²⁸ Gayrimüslim olan kaptanlardan bir kişi Gülbahçe diğer iki kişi ise Hisar Mahallesi'ne kayıtlı görülmektedir. Diğer üçü ise Müslüman olan Hacı Kasım ve Çavuş mahalleleri ile Alacalı köyüne kayıtlıdır. BOA. ML. VRD. TMT. d., 4804, 4775, 4811, 4874, 4811, 4814.

²²⁹ Murat Dursun Tosun, *Arşiv Belgelerinde Alaplı*, Rıhtım Dijital Matbaa, İstanbul 2016, s. 3-4, 7, 10.

Tablo 7: Samakov-ı Alaplı Kazâsına Ait Temettuat Defterlerinde Denizciler ve Denizcilikle İlgili Müslüman Zanaat Erbaplarının Kayıtları²³⁰.

Samakov-ı Alaplı	Hane Sayısı	Denizci Sayısı	Dini Durum
Sofulu Köyü	71	13	Müslüman
Çatak Köyü	57	3	Müslüman
Kaymas-ı Kebir Köyü	102	9	Müslüman
Bölücek Köyü	72	47	Müslüman
Seküler Köyü	52	4	Müslüman
Saburlu Köyü	21	20	Müslüman
Kılçak Köyü	45	41	Müslüman
Teke-i Sağır Köyü	52	45	Müslüman
Bekdaşlı Köyü	46	9	Müslüman
Kurtlar Köyü	53	18	Müslüman
Başviran Köyü	61	7	Müslüman
Aydoğdu Köyü	98	36	Müslüman
Gökhasan Divanı	52	33	Müslüman
Alioğlu Divanı	26	15	Müslüman
Sinegir Divanı	97	40	Müslüman
Mülk Divanı	67	21	Müslüman
Moyke Divanı	23	26	Müslüman
Evkaf Divanı	29	11	Müslüman
Tekke-i Kebir Divanı	141	61	Müslüman
Toplam	1165	459	

Tablo 7’de görüldüğü gibi tamamı Müslüman halka ait olan 1165 hanede tahmini nüfus 5825’dir. Bunlardan 285 kişi denizcilikle ilgili mesleklerde, 174 kişi ise deniz araçları yapılan zanaat kollarında çalışmaktadır. İlgili zanaatkârların genel nüfus içindeki oranı yaklaşık %3’dür. Gemicilikle ilgili işlerde çalışanlar ise

²³⁰ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4698, 4699, 4700, 4704, 4707, 4708, 4010, 4711, 4717, 4718, 4719, 4720, 4697, 4703, 4705, 4706, 4709, 4716, 16200.

yaklaşık %5 oranındadır. Denizciliğin her alanında faaliyette bulunanların genel nüfus içinde oranı ise yaklaşık %8'dir

Bölgede denizcilik faaliyetleri, Sekin ve Marsa divanı haricinde her yerde yapılmaktadır²³¹. Alaplı köylerine ait defterde sadece şahısların lâkap, isim ve borçları kaydedilmiş, hane sahiplerinin meslekleri belirtilmemiş olduğundan defterde kayıtlı bulunan yirmi iki köydeki iki yüz seksen iki kişinin meslekleri hakkında bir şey söylemek güçtür²³². Verilerden, denizcilik ve yan dallarına dair meslek gruplarının en fazla kayıtlı bulunduğu Tekke-i Kebir'e ait defterin hasar görmesi sebebiyle bazı kısımları okunamamıştır. Tekke-i Kebir'de ticaret erbabı üç kişinin aynı zamanda gemi sahibi olduğu anlaşılmaktadır²³³. Sineğir divanında tayfalıği meslek edinenler yoğunluktadır. Ayrıca bu divanda baba mesleğini devam ettiren denizciler olduğu gibi farklı meslek grubundan hane sahiplerinin çocuklarının da denizciliğe yöneldiği görülmektedir²³⁴.

Osmanlı Devleti'nin nüfus ve temettuat kayıtları için esas kabul ettiği bilgiler haricinde defterin içeriğiyle ilgili bazı düzenlemelerin kayda geçiren kâtime göre şekillenmiş olabileceği yukarıda belirtilmişti. Bu çalışmaya kaynaklık eden temettuat defterleri içinde sadece Samakov-ı Alaplı'ya ait olanlarda gemici ve tayfa ayrımı yapılmıştır. Bu duruma bir örnek olarak Aydoğdu karyesinde gemici bir babanın oğlunun tayfa şeklinde kaydedilmesi gösterilebilir. Sadece mesleğe yönelik kayıtlarda baba ile oğlun yaptığı işin içeriği hakkında detaylı bilgi verilmediğinden bu konuda bir çıkarım yapamamaktayız. Bu sebeple, "Diğer bölgelerde tayfa yok muydu?", "Varsa bu defterdeki gibi bir ayrım yapılmamasının sebebi sadece ilgili katiplerin çalışma usulünden miydi?" soruları cevapsız kalmaktadır²³⁵. Her ne kadar temettuat ve nüfus defterleri karşılaştırmalarında, veriler birbiriyle eşit veya yakın olmasa da bölgenin nüfus defteri birçok divan ve köy içinde denizcilik ve deniz araçları yapımında faaliyette

²³¹ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4702, 4712.

²³² BOA, ML. VRD. TMT. d., 4701.

²³³ 4 bin kilelik, 5 bin kilelik ve 8 bin kilelik üç gemi sahibi olan Diğer Yazıcı oğlu İlyas ile s.3, Diğer Yazıcıoğlu?... İsmail'e aittir. s. 4. Musa oğlu Mustafa ziraat erbabı olup gemicilikten vergi verdiği anlaşılmaktadır. s. 38. BOA, ML. VRD. TMT. d., 16200.

²³⁴ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4705.

²³⁵ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4720, s. 2, 6.

bulunan pek çok marangoz, kalafatçı, dülger gibi meslek erbaplarının olduğunu göstermektedir²³⁶.

3.1.2.3. Ereğli Kazâsı

Ereğli, temettuatların kayda geçirildiği dönemde Bolu Eyaleti, Bolu sancağına bağlı kazâ olarak idare edilmektedir²³⁷. Karadeniz'in meşhur liman şehirlerinden olan Ereğli, tarihte farklı isimlerle anılmış olmakla beraber Roma Dönemi'nde *Pontos Herakleası* olarak adlandırılmıştır²³⁸. Burada bulunan limanın ticaret dışında Bizans'ın doğuya yaptığı seferlerde donanma ikmalini sağlamak için kullanılması, bölgenin önemini daha da arttırmıştır. Osmanlı topraklarına XIV. yüzyılda dahil edilen bölgenin, XV. ve XVI. yüzyıla ait kaynaklarda *Bendereğli* veya *Bende Ereğli* olarak da anıldığı görülmektedir. XVI. yüzyıla kadar liman faaliyetleriyle dikkat çeken Ereğli'de XVII. yüzyılda mühim tersanecilik faaliyetleri yapılmıştır. Ayrıca bölgede gemi inşa sanayinde kullanılan malzemeler de imal edilmiştir²³⁹.

Bölgede Müslümanlar çoğunlukta olup, gayrimüslimlerin bir kısmı da başka yerlerden göç etmiştir²⁴⁰. En gelişmiş sanayi kolunun gemi inşası olduğu tahmin edilmekte ve bölgede yaşayan pek çok kişinin geçimini bu alandan sağladığı düşünülmektedir²⁴¹. Ereğli ahalisi bundan başka maden hafriyatı, kömür nakli ve kayıkçılık zanaatları ile de meşgul olmuştur. Gayrimüslim köyler daha ziyade ormanlardan imal ettikleri keresteyi kasabaya naklederek geçimlerini sağlamıştır²⁴².

Ereğli limanı fırtınalardan kaçan gemiciler için çoğu zaman bir kurtuluş olmuş, 50-60 geminin sığacağı büyüklükteki limanın kenar düzenlemesi mükemmel bir şekilde yapılmıştır. Bu liman XX. yüzyılın başında Osmanlı gemileri haricinde İngiliz, Rus, Fransız, İtalyan ve daha başka birçok yabancı

²³⁶ Defter, incelenen temettuat defterlerinden dört yıl önceki nüfus sayımına aittir. BOA, NFS. d., 695, 29 Zilhicce 1256, [21 Şubat 1841].

²³⁷ ML. VRD. TMT. d., 3580.

²³⁸ P. Minas Bıjkşyan, “Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819”, İ. Ü. Edebiyat Fakültesi Yay., No 1411, Ter. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1969, s. 20.

²³⁹ Metin Tuncel, “Ereğli”, *DİA*, C. 11, İstanbul 1995, s. 289, 290.

²⁴⁰ Tuncel, 1995, 290.

²⁴¹ Yakay, 2004, 63.

²⁴² *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1310, [1892], s. 508.

geminin uğrak yeri olmuştur²⁴³. Osmanlı Devleti'nin donanma için sipariş verdiği bölgeler arasında Ereğli de bulunmaktadır. Gemi inşa faaliyetleri devlet kontrolünde, bölge âyanları tarafından yürütülmüştür²⁴⁴. Osmanlı'nın son kalyonlarından olan *Necm-i Şevket* isimli gemi Ereğli'de inşa edilmiştir. Bu kalyonun adının padişah tarafından koyulduğu ve gemi inşasını bizzat denetlemek için kendisinin bölgeye geldiği bilinmektedir²⁴⁵. Ereğli'de Tersane-i Âmire dışında yabancı devletler için de tekneler inşa edildiği görülmüştür. 1856-1857 (H. 1272) senesinde Mösyö Jordi'nin marifetiyle Fransız askerleri için inşa edilecek elli mavna sebebiyle Ereğli müdürüne gönderilen tahrirat örnek gösterilebilir²⁴⁶. Ereğli'de denizcilikle ilgili esnaf ve çalışanların kayıtlı olduğu 11 tane temettuat defteri bulunmaktadır.

Tablo 8: Ereğli Kazâsına Ait Temettuat Defterlerinde Denizciler ve Denizcilikle İlgili Zanaat Erbablarının Kayıtları²⁴⁷.

K. Ereğlisi	Hane Sayı	Denizci Sayısı	Dini Durum
Akarca	41	11	Müslüman
Kirmanlı Mah.	35	6	Müslüman
Sultan Süleyman Mah.	155	43	Müslüman
Müftü Mah.	27	11	Müslüman
Murtaza Mah.	38	10	Müslüman
Kışla Divanı	35	7	Müslüman
Akçakilise Divanı	27	3	Müslüman
Sultan Orhan Mah.	168	55	Müslüman
Şiran Karyesi	38	3	Müslüman
Kemer Nahiyesi	30	4	Müslüman
Rumiyan Mah.	59	10	Gayrimüslim
Toplam	653	175	

Tablo 8'de görüldüğü gibi Ereğli'de ilgili temettuat defterlerinde tahmini nüfus 3265'dir. Müslümanların tahmini nüfusu 2970 iken, gayrimüslimlerin nüfusu 295'dir. Denizcilikle ilgili meslek gelirlerinden vergi verenlerin bulunduğu hane sayısı 653 olup bunların 594 tanesi Müslüman, 59 tanesi

²⁴³ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1312 [1894], s. 332, 336.

²⁴⁴ Yakay, 2004, 47.

²⁴⁵ Yakay, 2004, 90.

²⁴⁶ BOA, HR. MKT. 125-99, 24 Safer 1272, [5 Kasım 1855].

²⁴⁷ BOA, ML. VRD. TMT. d., 3373, 3536, 3547, 3557, 3559, 3565, 3568, 3575, 3580, 3581, 3538.

gayrimüslimlere aittir. Denizcilikle ilgili mesleklerde çalışan Müslüman sayısı 165, gayrimüslim sayısı ise 10'dur. Genel nüfusun yaklaşık %5'den fazlası Müslüman, %0,3'ü ise denizcilikle ilgili faaliyetlerde bulunan gayrimüslimlerden oluşmaktadır. Ereğli'de Müslümanlardan 13, gayrimüslimlerden ise 4 kişi denizciliğin zanaatkârlık kısmından vergi ödemektedir.

3.1.2.4. Bartın Kazâsı

Bartın temettuat ve nüfus defterlerinin kayda geçirildiği dönemde Bolu Eyaleti, Viranşehir sancağına bağlı kazâ olarak idare edilmiştir. MÖ 14. yüzyılda Gaşkalar MÖ 13 yüzyılda Hititlerin hakimiyetinde olan²⁴⁸ Bartın, Orta Çağ döneminde *Parthenia* diye adlandırılmış ve uzun yıllar Amasra'nın gölgesinde kalmıştır²⁴⁹. Çevresinde birçok ticaret kolonisinin bulunduğu ve bunların Bartın Irmağı'nı kullanmış olabilecekleri tahmin edilmektedir. Pontus Krallığının batı sınırı, Bartın Irmağından başlamaktadır. Bölge, Selçuklular Dönemi'nden sonra Candaroğulları hakimiyetine girmiş, 1461 senesinden itibaren ise Osmanlı topraklarına dahil edilmiştir²⁵⁰.

Bartın'da yüzyıllardır devam eden ahşap tekne yapımı, bölgenin zengin ormanlarından tedarik edilen malzemenin varlığı sebebiyle büyük önem taşımaktadır. Bölgenin ekonomik zenginliğinin büyük kısmı, gemi yapımında kullanılan malzemenin bolluğu ve gerekli iş gücünün birleşmesinin neticesidir²⁵¹. XIX. yüzyılın sonlarında Bartın ve çevresi önemli bir gemi inşa sahası olmuştur²⁵².

Gemi yapımının gelişmiş olması, ilgili zanaatkârlıkların da gelişmesini sağlamıştır. Osmanlı Devleti, özellikle sefer zamanlarında Tersane-i Âmire için bölgeden gemi inşasında çalışabilecek zanaatkârları İstanbul'a getirtmiştir²⁵³. Eski dönemlerden itibaren kerestecilik ve gemi inşa faaliyetlerinin merkezi olan kazânın Osmanlılar döneminde de ticari faaliyetleri çok yoğunudur. 1571 İnebahtı

²⁴⁸ Ramazan Arslan, *XIX. Asırda Bartın Kazasının Sosyal ve İktisâdî Yapısı*, Bartın Üniversitesi Yay. Bartın 2008, s. 8.

²⁴⁹ Yenal Ünal, *Kuruluşunun 50. Yıl Dönümünde Bartın Limanı Tarihi*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2015, s. 46.

²⁵⁰ Metin Tuncel, "Bartın", *DİA*, C. 5, İstanbul 1992, s. 87.

²⁵¹ Arslan, 2008, 50, 53.

²⁵² Mahmuzlu, 2009, 106.

²⁵³ Ünal, 2015, 78.

yenilgisi üzerine Bartın'da da donanma için gemi inşa edildiği bilinmektedir²⁵⁴. Birçok deniz aracı yapılan kazâda yelkenli gemi yapımı 1914 senesine kadar devam etmiştir²⁵⁵. Bartın, Osmanlı Devleti'nin kereste ticaretinde de önemli merkezlerden biri olmuş²⁵⁶. Kazânın ekonomik kalkınmasında etkili olan kereste fabrikaları 1884-1890 yılları arasında kurulmuştur²⁵⁷.

Bölgede adını kazâdan alan büyük, derin bir nehir bulunur. “*Adı geçen nehir sikkelerde dirseğini suyun çıktığı bir kayaya vermiş vaziyette yatmış ve sağ elinde bir kamış tutmuş bir çocuk ile resmedilmiştir*”²⁵⁸. Nehrin Karadeniz ile iç kesim arasında sağladığı bağlantı denizcilik faaliyetlerinin gelişmesini desteklemiş ve bölgenin önemli bir nehir limanı haline gelmesini sağlamıştır²⁵⁹. Kazânın iki ayrı tarafından akan nehir, kasabanın alt tarafında birleşerek üç saat mesafe uzaklıkta olan Karadeniz'e bağlanmıştır²⁶⁰. Nehir, ulaşım açısından bölgeye büyük kolaylıklar sağlamıştır. Bölgede bu dönemde muntazam bir yol bulunmamasına rağmen nehir bu ihtiyacı karşılamıştır²⁶¹. Halk çok eski devirlerden itibaren iktisadi faaliyetlerinde ulaşım maksadıyla Bartın Irmağı'nı kullanmıştır²⁶². Karadeniz'den birçok deniz aracının şehrin bulunduğu iç kesimlere kadar ilerleyebilmesini sağlamıştır. Bu durum kazâ merkezini denize kıyısı olmamasına rağmen önemli bir liman merkezi haline getirmiştir²⁶³. Bölgedeki ormanlardan iskeleye indirilen keresteler, nehir aracılığıyla Tersane-i Âmire için İstanbul, İzmir, İskenderiye ve civar mahallere çeşitli vasıtalarla nakledilmiştir²⁶⁴. Küçük teknelerle nehrin denizle birleştiği yere getirilen ticari mallar, burada büyük gemilere yüklenerek başka bölgelere gönderilmiş ve iç kesimlerle ticari faaliyet uzun yıllar bu yöntemle sağlanmıştır²⁶⁵. Bartın Nehri'nin denizle birleştiği kısmında bulunan liman ticari yoğunluğun tespiti açısından

²⁵⁴ Ünal, “Bartın Irmağı Üzerinde Gerçekleştirilen Ticari Etkinliklere Genel Bir Bakış”, *TOD*, S. XX, 2014, s. 275.

²⁵⁵ Tuncel, 1992, 88, 89.

²⁵⁶ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H.1314 [1896], s. 434.

²⁵⁷ Tuncel, 1992, 89.

²⁵⁸ P. Minas Bijişkyan, *Pontus Tarih*, Çeviren Hrand D. Andreasyan, Çiviyazıları Yay., İstanbul 1998, s. 56.

²⁵⁹ Ünal, 2014, 274.

²⁶⁰ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1299 [1882], s. 156.

²⁶¹ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1314 [1896], s. 433.

²⁶² Ünal, 2015, 59.

²⁶³ Ünal, 2014, 274.

²⁶⁴ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1310 [1892], s. 466.

²⁶⁵ Ünal, 2015, 80.

önemlidir²⁶⁶. Nehir aynı zamanda bölgeye deniz araçları yapımında inşa sahası imkânı sağlamıştır. Bu sayede birçok küçük gemi, mavna ve sandal inşa edilmiştir. Bartın'da yoğun denizcilik faaliyetleri daha birçok iş kolunu geliştirmiştir. Kazâ merkezinde gemiler için senede dört ilâ beş yüz kantar kendir ve halat imal edilmiştir²⁶⁷. İbrahim Hamdi 1737 senesinde kaleme aldığı *Atlas* adlı çalışmasında, bölgede deniz araçları imaliyle uğraşan meslek gruplarının başarılı faaliyetlerde bulunduklarından ve ayrıca gemicilikte gerekli halat, makara, ip gibi malzemelerin yapıldığından bahsetmiştir²⁶⁸. Bartın nehrinin sığ olmasından dolayı bazı zamanlar büyük gemilerin Amasra'da yapılması talep edilmiştir²⁶⁹. Bartın nehri üzerindeki bu ticari yoğunluk XX. yüzyılın başlarına kadar devam etmiştir.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında kereste fabrikalarının kurulduğu şehirde liman üzerinden önemli ticari faaliyetler yapılmıştır. Bu dönemde Bartın İskelesi'nde irili ufaklı birçok deniz aracı inşa edildiği bilinmektedir²⁷⁰. Bartın'da ahşap deniz araçları inşa faaliyetlerinin uzun bir geçmişi vardır. Bölgede bazı yerlerin denizcilik tabirleriyle isimlendiriliyor olması, ahşap deniz araçları yapımının Bartın'a sağladığı ekonomik gücü göstermektedir. Tersane Caddesi mevkii ve Halatçı Yamas Mahallesi bu duruma örnek verilebilir²⁷¹. Kastamonu Salnamesinde, Bartın iskelelerinde gemi, kayık, mavna, sandal, filika gibi deniz araçları ve halat gibi malzemelerin imâl edildiği kaydedilmiştir²⁷². Sahildeki ahali gemicilik, iç kesimdekiler ise kıyıya odun ve kereste taşıyarak veya maden ocaklarında amelelik yaparak geçimlerini sağlamışlardır²⁷³. Bartın ahalisinin başlıca ticareti kerestecilik, zanaati de gemi kaptanlığı ve tayfalığıdır²⁷⁴.

Bartınlı araştırmacı yazar Çetin Asma ile yaptığımız mülâkat bölgede yapılan gemiciliğe dair önemli bilgiler içermektedir: “1955 Bartın doğumluyum. Çocukluğumdan beri nehir, gemi, kayık hep hayatımın içinde oldu. Bartın Nehri yöre insanına denizin verdiği tüm imkânları sağlamıştır. Nehrin, gemilerin

²⁶⁶ Bjışkyan, 1998, 22.

²⁶⁷ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1286 [1869], s. 92.

²⁶⁸ Tuncel, 1992, 88.

²⁶⁹ BOA, HAT, 576, 28192, 29 Zilhicce 1244, [2 Temmuz 1829], HAT, 574-28128, 28 Cemaziyelevvel 1248, [23 Ekim 1832].

²⁷⁰ Ünal, 2014, 277.

²⁷¹ Tuncel, 1992, 88.

²⁷² *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1321 [1903], s. 340.

²⁷³ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1314 [1896], s. 435.

²⁷⁴ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1310 [1892], s. 466.

manevra kabiliyetine uygun yapısı, çok eski zamanlardan beri buralarda sadece küçük deniz araçları değil, gemi yapılmasına da imkân tanımıştır. Çocukluğumuzun en büyük eğlencesi gemilerin denize indirilme merasimleri idi. Çoluk çocuk, genç yaşlı, herkes sahile toplanırdı. Şehirde adeta bir bayram havası yaşanır, eğlenceler düzenlenirdi. Kurbanlar kesilir, yemekler ikram edilirdi. Gebe kadınlar, çocuklar ve gençler geminin arka kısmına çıkar, çeşitli sesler çıkararak zıplarlardı. Bartın'da bu törene katılan gebe kadınların doğumlarının kolay olduğuna inanılırdı. Gemi, denizle buluştuğu an tekbirler, çığlıklar, ıslıklar adeta birbirine karışırdı. Kasabada son gemi indirme merasimi 35-40 yıl önce yapıldı. Çocukluğumuzda gemiler nehrin kenarında lâkin kayıklar, sokak araları ve evlerin alt katlarında yapılırdı. Kayık ustalarının aletlerinin sesleri çocukların oyun seslerine karışırdı. Küçüklüğümüzde gemi-kayık yapan marangoz ustalarının destur törenleri düzenlenirdi. Heyecanla beklerdik tören vaktini. Usta, destur vereceği kalfası için bir ön hazırlık yapar, Bartın'ın büyük ustalarına tören için davet gönderirdi. “Şu gün, şu saatte destur törenimiz var.” denilirdi. Törende gelenlere ikramlar yapılırdı. Destur alacak genç gelir, tek tek törene katılan tüm ustaların elini öper; hayır dualarını alırdı. Bölgenin yaşça en büyük ve maharetli ustası dua ederek genç ustanın beline peştamal bağlardı. Bartın'da en son destur töreni 50-55 yıl kadar önce düzenlenmişti”.

Bölgede sadece cizye defterlerinde az sayıda isimlerine rastladığımız gayrimüslimlerin meslekleri hakkında bir bilgiye ulaşamadığımızdan, Çetin Asma'ya bu konuya dair sorular sorduk: “Bartın'da Rum olduğuna dair bir bilgiyi büyüklerimizden de hiç duymadım. Burada gemi-kayık yapım ustaları hep Müslümandır. Kazâda bu mesleğin usulü Müslüman inanç ve geleneklerine göre yapılır. Burada doksan dokuz yaşında Mustafa adında bir korsan gemici vardır. En azından XIX. yüzyıl için Rumlara dair bir faaliyet olsa mutlaka Mustafa amca bilirdi. Bartın'da geçmişte birçok mahalle ve köyde gemi-kayık yapan ustaların ve gemicilerin olduğunu herkes bilir. Fakat bu mesleği yapan Rumların olduğuna dair hiçbir bilginiz bulunmamaktadır”²⁷⁵.

Bartın kazâsında temettuat sayımlarının yapıldığı dönemde denizcilikle ilgili faaliyetlerin kaydedildiği 15 tane defter tespit edilmiştir.

²⁷⁵ 09.08.2019, Bartınlı araştırmacı yazar Çetin Asma ile yaptığımız mülâkat.

Tablo 9: Bartın Kazâsına Ait Temettuat Defterlerinde Denizciler ve Denizcilikle ilgili Zanaat Erbabı Müslümanların Kayıtları²⁷⁶.

Bartın	Hane Sayısı	Denizci Sayısı	Dini Durum
Seyyidoğlu Mah.	35	8	Müslüman
Esmer Mah.	29	14	Müslüman
Asmabaşı Mah.	139	65	Müslüman
Cesurlar Mah	74	22	Müslüman
Halatçı Mah.	34	7	Müslüman
Cüretlebaşı Mah.	70	14	Müslüman
Çakaloğlu Mah.	25	4	Müslüman
Halatçı Yamas M.	61	11	Müslüman
Kanlı Irmak Mah.	61	24	Müslüman
Hacı Mehmet M.	39	12	Müslüman
Büyüksazye Divanı	142	10	Müslüman
Akpınar Divanı	103	8	Müslüman
Sarıkuyu Divanı	71	30	Müslüman
Köprübaşı Divanı	55	36	Müslüman
Arifunda Divanı	67	1	Müslüman
Karmid Köyü	149	48	Müslüman
Toplam	1154	314	

Tablo 9’da görüldüğü gibi ilgili defterlerde toplam hane sayısı 1154 olup, tahmini nüfus 5770’dir. Defter kayıtlarında gayrimüslim reayaya rastlanmamıştır. Denizcilik ve ilgili mesleklerde çalışan kişi sayısı 314 olup, bu sayı tahmini nüfusun %5’ine tekabül etmektedir. Kazâya ait temettuat verilerinden 92 kişinin deniz araçları yapımında faaliyet gösteren zanaat kollarında çalıştığı anlaşılmaktadır. Bu dönemde Bartın halkı genel olarak ziraat, terzilik ve kerestecilik ile meşgul olmuştur. Bölgeye ait tüm temettuat defterleri içerisindeki verilerden, en fazla denizcilik ve denizciliğin yan dallarında çalışan halkın Asmabaşı Mahallesi’nde olduğu tespit edilmiştir. Gemi/kayık yapımında temel malzeme olan kereste ticaretinin Köprübaşı divanı ve Sarıkuyu Mahallesi’nde

²⁷⁶ BOA, ML. VRD. TMT. No: 3032, 3036, 3040, 3043, 3045, 3051, 3053, 3057, 3058, 3034, 3046, 3052, 3060, 3062, 3038.

birçok reis tarafından yapıldığı görülmektedir. Ayrıca Köprübaşı divanı başta olmak üzere birçok mahalle ve divanda gemi sahipleri bulunmaktadır.

Bartın'da bulunan gemi sahiplerinin bazıları aynı zamanda kaptanlık yapmaktadır²⁷⁷. Asmabaşı Mahallesi'nde on altı kişinin halat yapımı ile meşgul olması, diğer köylerde rastlanılmayan bir durum olmakla birlikte çalışmamız için incelediğimiz tüm defterler içinde halatçılık yapanların sayısının bundan fazla olduğu bir köy veya mahalle bulunmamaktadır²⁷⁸. Büyük Sazye köyünde kereste nakliyatı ve ağaç kesiminin bazen aynı kişiler tarafından, bazen de bu işlerin farklı kişiler tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır. Kayıtlardan bazı kalafatçıların aynı zamanda kerestecilik de yaptığı tespit edilebilmektedir²⁷⁹.

Kazâda, temettuatların kayda geçirildiği tarihten sekiz sene önce yapılan nüfus sayımında, mahallelere ait olan nüfus defterlerinde, sadece askerler kaydedilmiş, köylere ait defterlerde ise mesleklerin tamamı belirtilmiştir. Köyler içinde denizcilik ile ilgili olanlar Karaköy Nefs-i Kasaba-i Bartın, Karye-i Karaköy Nefs-i Kasaba-i Bartın, Fermiddere Nefs-i Kasaba-i Bartın, Orduyeri tevâbî Fermiddere Kasaba-i Bartın, Ekibkar, Arifunda, Durnuk, Eski Bartın tâbi Kasaba-i Merkez'dir²⁸⁰. Fermiddere kasabasında bir kayıkçının oğlunun marangozluk²⁸¹ yaptığı veya bir reisin oğlunun gemicilik ile meşgul olduğuna dair örnekler görmek mümkündür²⁸². Ayrıca nüfus defterinde, Bartın'dan Tersane-i Âmire'ye çalışmaya giden yedi marangoz ustası olduğu kaydedilmiştir. Ustalardan dört tanesi Büyük Sazye, bir tanesi Kutlubay, bir tanesi Şiremir diğeri ise Ulugeçit köylerine mensuptur²⁸³.

1871-1872 (H. 1287) Kastamonu Salnamesinde, Bartın'da Müslümanlar çoğunlukta olmak üzere, Kıptiler²⁸⁴, Ermeniler ve Rumların yaşadığı belirtilmiştir. Bu dönemde Müslümanlara ait 5673, Rumlara ait 3, Ermenilere ait

²⁷⁷ Kaptanların bazıları deftere Martiko tipi gemi sahibi olarak kaydedilmiştir. BOA, ML. VRD. TMT. d., 29 Zilhicce 1261, [29 Aralık 1845], 3052, 3057, 3058, 3060.

²⁷⁸ BOA, ML. VRD. TMT. d., 29 Zilhicce 1261, [29 Aralık 1845], 3040, s. 23.

²⁷⁹ BOA, ML. VRD. TMT. d., 29 Zilhicce 1261, [29 Aralık 1845], 3034, s. 23, 27.

²⁸⁰ BOA, NFS. d., 29 Zilhicce 1253 [26 Mart 1838], 740, s. 3, 31, 37, 45, 47, 69, 73, 87, 89, 101, 185, 191, 247, 252, 241, 247.

²⁸¹ BOA, NFS. d., 740, 29 Zilhicce 1253, [26 Mart 1838], s. 81.

²⁸² BOA, NFS. d., 740, 29 Zilhicce 1253, [26 Mart 1838], s. 86.

²⁸³ BOA, NFS. d., 740, 09 Zilhicce 1253, [25 Şubat 1838], s. 104, 206, 216, 234.

²⁸⁴ Grekler'in Kıpti olarak adlandırdıkları yerli Mısır halkları içinde Hristiyan olanlardan bir gruptur. Müslümanlar tarafından kendilerine sağlanan din ve dil özgürlüğüne rağmen büyük kısmı Müslüman olmuş ve sayıları azalmıştır. "Kıptiler", *DİA*, C. 25, İstanbul 2002, s. 424-425.

6 hane bulunmaktadır. Müslümanların nüfusu 1907, Rumların 8 ve Hristiyanların 17'dir. Fakat bunların ne işle meşgul olduklarına dair bilgi bulunmamaktadır²⁸⁵. 1885- 1914 seneleri arasında Bartın nüfusu da 3,5 kat artmıştır²⁸⁶.

P. Minas Bjişkyan “Pontus Tarihi” adıyla kaleme aldığı kitabında, Bartın'da Türkler ve Rumların beraber yaşadığını söylese de incelediğimiz temettuat kayıtlarında Rum ahaliye rastlanılmamıştır²⁸⁷. Fakat Bartın'a ait cizye defterlerinden gayrimüslimlerin isimlerine ve sayılarına ulaşmak mümkündür. 1844 senesinde yirmi iki gayrimüslim cizye ödemiştir²⁸⁸. 1846-1847 senesinde ise cizye ödeyen gayrimüslim elli üç kişidir²⁸⁹. Ayrıca bölgeye ticaret için gelen yerli ve yabancı gayrimüslimler ait bir defter kaydı bulunmaktadır. Defterlerde bulunan gayrimüslimlerin büyük kısmı dikici, değirmenci başta olmak üzere denizcilikten farklı mesleklerle meşgul olmuşlardır²⁹⁰.

3.1.2.5. Amasra Kazâsı

MÖ 1400-1200 tarihlerinde Akdeniz havzasından gelen Fenikeliler zamanla nüfuslarını arttırmışlar ve İstanbul Boğazı'nı aşarak Karadeniz kıyılarında maden arama çalışmalarına başlamışlardır. Batı tarihçilerinden çoğu Amasra civarında kurulmuş olan *Sesamos*'un²⁹¹ kurucuları olarak Fenikelileri kabul etmişlerdir. Bölge daha sonra Lidyalılar, İranlılar, Pontus ve Roma'nın hakimiyetinde kalmış, Roma, Doğu ve Batı Roma diye ayrılınca bu bölge Doğu Roma (Bizans) topraklarına dahil edilmiştir. İlerleyen zamanlarda Cenova hakimiyetine giren Amasra, 1460 senesinde II. Mehmet tarafından Osmanlı topraklarına katılmıştır.

Amasra'nın fetihten önceki yerli halkı kalabalık olmayıp daha ziyade balıkçılık, bağ bahçe işleri, hayvancılıkla meşgul olmuştur. Bununla birlikte bölgedeki orman zenginliği, tekne yapımıyla uğraşılmasına da imkân tanımıştır.

²⁸⁵ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1287 [1870-1871], s. 121.

²⁸⁶ Ergül Ballı, *Modernleşme Çağında Karadeniz'de Bir Liman Kenti: Bartın*, *OÜSBAD*, 2015, s. 517.

²⁸⁷ Bjişkyan, 1998, 56.

²⁸⁸ BOA, ML. VRD. CMH. d., 449, s. 20.

²⁸⁹ BOA, ML. VRD. CMH. d., 643, s. 24-25.

²⁹⁰ BOA, ML. VRD. CMH. d., 641, H. 1263, [1846-1847], s. 58-59.

²⁹¹ *Sesamos: Amasra M.Ö. 7 yüzyılda bir koloni şehri olarak Sesamos adıyla ile kurulmuştur. Fatma Bağdatlı Çam, Ali Bora, vd., “Amastris (Amasra) Antik Kentinde Arkeolojik Tespitler”, Türkiye Bilimler Akademisi Arkeoloji Dergisi (TÜBA-AR), S. 24, Ankara 2019, s.171.*

Halk, balıkçılık, ulaşım ve nakliyat amacıyla kayık inşa etmiştir²⁹². Amasra'da kayık yapımı haricinde ahşap yazı takımları, kaşıklar, kazma, kürek sapı vs. ahşap işçiliğinin birçok çeşidi yapılmıştır. Ahşap işçiliğine dair 150 tezgâhtan bir kısmı evlerde bulunurken bir kısmı da *Çekiciler Çarşısında*²⁹³ işletilmiştir²⁹⁴.

Bölgede muhalif havalarda gemi ve vapurların barınabileceği iki liman bulunmaktadır²⁹⁵. Necdet Sakaoğlu, kazânın XVIII. yüzyıl boyunca canlılığını kaybetmemesini, Amasra limanının tersaneye bağlı olmasına ve kış mevsiminde donanmaya ait gemilerin burada tutulmasına bağlar. Amasra civarında bol miktarda keten ve kendir yetiştirilmesi yerli halkın, halat ve palamar imâl etmesinde büyük kolaylık sağlamıştır. Ayrıca bölgede tersane için gerekli olan zift, urgan, yelken bezi, kürek vs. imâl eden bir grup olduğu anlaşılmaktadır. Amasra XIX. yüzyılda pek çok Avrupalı ve Müslüman seyyahlar tarafından ziyaret edilmiştir. Bunların seyahatnamelerinde kasaba ile ilgili mühim bilgilere rastlanılmamaktadır²⁹⁶. P. Minas Bijişkyan *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası* adlı kitabında Amasra halkının tamamının Müslüman olduğundan bahseder²⁹⁷.

XIX. yüzyılda Amasra Limanı'nda devlet kontrolünde gemi ve tekne tezgâhları işletilmiştir²⁹⁸. Arşiv kayıtlarında, bölgede bulunan âyânların Tersane-i Âmire için gemi yaptıklarına dair bilgiler bulunmaktadır. Bartın âyânı olan İbrahim Ağa'nın yapacağı *koter* cinsi teknenin masraflarının kaydedildiği defter buna örnek olarak gösterilebilir²⁹⁹.

Amasra, 1868-1869 (H. 1284) senesine kadar Viranşehir sancağına bağlı bir kazâdır³⁰⁰. Çalışmamız sırasında Amasra'ya ait 13 temettuat defterinde denizcilikle ilgili mesleklerde faaliyette bulunanlar tespit edilebilmiştir. XIX.

²⁹² Necdet Sakaoğlu, *Çeşmi Cihan Amasra*, Latin Matbaası, İstanbul 1966, s. 18, 30-31, 60, 67, 92, 127, 149.

²⁹³ <https://www.amasra.com.tr/amasra-cekiciler-carsisi>, (01.11.2020).

²⁹⁴ Sakaoğlu, 1966, 182.

²⁹⁵ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1314 [1896-1897], s. 436.

²⁹⁶ Sakaoğlu, 1966, 155, 163.

²⁹⁷ P. Minas Bijişkyan(a), *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*, İ. Ü. Edebiyat Fakültesi Yay., Ter. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1969, s. 24.

²⁹⁸ Sakaoğlu, 1966, 167.

²⁹⁹ BOA, D. BŞM. TRE. D, 15653, 27 Recep 1248, [20 Aralık 1832], s. 3- 4.

³⁰⁰ Sakaoğlu, 1966, 177.

yüzyılda kazâda denizcilik faaliyetlerinin en yoğun, reislerin sayısının en fazla olduğu yer Amasra divanıdır³⁰¹.

Tablo 10: Amasra Kazâsına Ait Temettuat Defterlerinde Denizciler ve Denizcilikle ilgili Zanaat Erbaplarının Kayıtları³⁰².

Amasra	Hane Sayısı	Denizci Sayısı	Dini Durum
Göçgün Divanı	115	34	Müslüman
Morigan Divanı	126	3	Müslüman
Taşlıca Divanı	112	1	Müslüman
Kışla Divanı	102	5	Müslüman
Ortagöle Divanı	109	21	Müslüman
Kayadibi Divanı	77	1	Müslüman
Yahya Divanı	33	14	Müslüman
Cambu Divanı	62	3	Müslüman
Çakran Divanı	123	33	Müslüman
İn Divanı	41	3	Müslüman
Kurucaşile Divanı	244	81	Müslüman
Amasra Divanı	164	86	Müslüman
Ortaariz Divanı	54	3	Müslüman
Toplam	1362	288	

Tablo 10’da görüldüğü gibi ilgili defterlerde hane sayısı 1362, tahmini nüfus 6810 olup bunlardan 288 kişi denizcilikle ilgili mesleklerde faaliyette bulunmaktadır. Bu oran ilgili defterlerde bulunan toplam nüfusun %4’üne tekabül etmektedir. 71 kişi denizcilikle ilgili mesleklerde zanaatkâr olup, toplam nüfusun %1’ine tekabül etmektedir.

Temettuat defterlerinden kısa bir zaman önce 1842-1843 (H. 1258) senesinde iki cilt halinde hazırlanan Amasra kazâsına ait nüfus defterinin birinci cildinde, 1180 haneye kayıtlı erkek nüfus sayısı 3152 kişidir. Bunlardan doksan beşi gemici, beşi kalafatçı, kırk yedisi marangoz, onu reis, üçünün de dülgerlik

³⁰¹ BOA, ML. VRD. TMT. d., 5105, 29 Zilhicce 1261, [27 Aralık 1845].

³⁰² BOA, ML. VRD. TMT. No: 2940, 2941, 2943, 2944, 2945, 2947, 2948, 2949, 2952, 2953, 2956, 5105, 15980.

mesleği ile meşgul olduğu anlaşılmaktadır³⁰³. Bu esnaf grubundan bazı kimselerin Tersane-i Âmire çalışanı olduğu, örneğin on altı kişinin tersanede marangozluk yaptığı görülmektedir³⁰⁴. Nüfus defterlerinde tersanede kalafatçı olarak çalışanların varlığı da tespit edilebilmektedir³⁰⁵. Defterin ikinci cildinde ise toplam hane sayısı 1689, bu hanelere kayıtlı erkek nüfus sayısı ise 3109'dur. Bunlardan yetmiş yedisi gemici, sekizi reis, dokuz kişi ise kayıkçı olarak kaydedilmiştir. Gemicilerden bir tanesinin *gemicilikten ihrâç* diye kayıtlarda belirtildiği görülmektedir. Fakat böyle kaydedilmesinin sebebi belirtilmemiştir³⁰⁶. Defter verilerinden, otuz beş kişinin marangozluk, iki kişinin dülgerlik yaptığı görülmekle beraber marangozlardan on altısı *tersanede marangoz* diye belirtilmiştir³⁰⁷. Kalafatçılık yapan on dört kişiden ise sadece bir tanesi tersane çalışanıdır³⁰⁸. İki cilt halinde hazırlanan nüfus defterinde toplam erkek nüfusu 6261'dir. Denizcilikle ilgili meslek kollarında çalışanlar 305 kişi olup bu sayı toplam erkek nüfusunun yaklaşık %5'ine yakındır. Sadece zanaatkârlıkla meşgul olanlar ise 106 kişi olup bu sayı da toplam erkek nüfusunun %1,6'sına tekabül etmektedir. 1845-1846 (H. 1261) senesi temettuat ile 1842-1843 (H. 1258) tarihli nüfus defterlerinde kayıtlı gayrimüslim reaya bulunmamaktadır.

Bölgeye ait temettuat kayıtlarından, denizciliğe dair meslek gruplarından baba mesleğini devam ettirenler hakkında bir kayda rastlanmamıştır. Lâkin nüfus kayıtlarında bu durumun örnekleri bulunmaktadır. Zurnacı divanına kayıtlı dördüncü hane sahibi *Köse oğlu Ahmet'in oğlu Ali'nin* baba mesleği marangozluğu devam ettirdiği³⁰⁹ veya Temürcü divanı beşinci hane sahibi *Abbas oğlu Osman'ın oğulları Hasan ile Osman'nın* da geçimini sağlamak için baba mesleği olan gemiciliği sürdürdüğü görülmektedir³¹⁰. Temettuat verileri bölgede şehtiye³¹¹ tipi ile martiko³¹² tipi gemi sahiplerinin bulunduğunu gösterir³¹³. Gemi-

³⁰³ BOA, NFS. d., 735, 29 Zilhicce 1258, [31 Ocak 1843].

³⁰⁴ BOA, NFS. d., 735, s. 43, 64, 68, 70-71, 78, 84.

³⁰⁵ BOA, NFS. d., 735, s. 47, 64, 72, 78.

³⁰⁶ BOA, NFS. d., 736, 29 Zilhicce 1258, [31 Ocak 1843], s. 29.

³⁰⁷ BOA, NFS. d., 736, s. 12, 17, 19, 29, 36, 63, 67-68, 82, 93.

³⁰⁸ BOA, NFS. d., 736, s. 92.

³⁰⁹ BOA, NFS. d., 736, s. 17.

³¹⁰ BOA, NFS. d., 736, s. 23.

³¹¹ BOA, ML. VRD. TMT. d., 2956, s. 7.

³¹² BOA, ML. VRD. TMT. d., 2956, s. 45.

³¹³ Şehtiye, direk sayısı üçe kadar çıkabilen, 25-30 zira uzunluğunda, yelkenli ticaret gemisi. Martiko ise bir veya iki direkli yelkenli ticaret gemisidir. İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Türklük Araştırma Dergisi*, S. 6, İstanbul 1991, s. 39-40.

kayık yapıcı ustalar olan marangozların en fazla bulunduğu yer ise Göçgün divanıdır³¹⁴. Tersane-i Âmire çalışanı olarak kayıtlı bir kişi Ortagöle divanına mensup olup defterde bu kişinin tersanede hangi vazifede bulunduğu kaydedilmemiştir³¹⁵. Evliya Çelebi'nin gemici yamağı³¹⁶ olarak adlandırdığı kalafatçılar ise en fazla Çakran divanıdır³¹⁷. Bölgenin bayındır hale gelmesinde yelkenli gemi yapımı ve ticaret filolarının büyük katkısı olmakla beraber mühim bir balıkçılık yapılmamıştır. Bununla birlikte belirli zamanlarda Marmara sahillerinden gelen Rumların bölgede kendi yelkenlileri ile balık avlayarak birkaç ay kaldıktan sonra geri döndükleri bilinmektedir³¹⁸.

Kurucaşileli kayık ustası Ekmel Faiz ile yaptığımız mülakat, bölgede denizciliğin geçmişi hakkında önemli bilgiler içermektedir: *"Dört nesildir bu işi devam ettiren bir aileyiz. 1800'li yılların sonunda rençber olan dedemin babası, kayık yapıp satan bir akrabamızdan kayık yapmayı öğrenmiş. Büyük dedemin bu işe başlamakta amacı, kışın ziraat işleri bitince boş durmayıp ek kazanç sağlamakmış. Dedem mesleğin tüm inceliklerini babama öğretmiş, babam da bana öğretti. Ben de 70 yıldır kayık yaparak geçimimi sağladım ve mesleği iki oğluma da öğrettim. Şimdi babamın kurduğu tezgâhta kayık yapmaya onlar devam ediyorlar. Hâlâ geleneksel yöntemle kayık yapıyoruz. Dedem, babam, ben ve oğullarım, hepimizin yaptığı kayığın teknik bilgisi aynıdır. Babam kayık yapım aletlerinin de tamamını kendi yapardı. Hazır yapılmış alet almak istesek de asla izin vermez, çok kızardı. Ağacı kayık haline getirebilecek tüm aşamaları bilip kendim yaparım. Babamın son dönemlerine kadar kayık yapımında branşlaşma vardı. Marangoz gövdeyi yapar, kalafatçı kalafatlama işini yapardı. Ama artık eskisi gibi değil, kayığın tüm aşamaları bir usta tarafından yapılıyor. Ölçüleri, planı kafadadır, bu işin yazılı çizili bir planı yoktur. Kayığı yapar indiririz denizde yol alır gider. Kolay kolay bozulmaz, su almaz, dayanıklıdır. Kurucaşile'de son dönemlere kadar her evin altında kayık yapılırdı. Evlerinin altını kayık yapımı için kullananlar eskisi kadar fazla değil, daha çok çekek mahallerinde ve atölyelerde devam etmektedir. Atölyelerde eski dönemlerdeki usta çıрак ilişkisi*

³¹⁴ BOA, ML. VRD. TMT. d., 2940.

³¹⁵ Osman oğlu Mustafa'nın bir senedir Tersane-i Âmire'de çalıştığı kaydedilmiş fakat mesleği belirtilmemiştir. BOA, ML. VRD. TMT. d., 2945, s. 22.

³¹⁶ Evliya Çelebi b. Derviş Mehmed Zilli, I. Kitap, 2013, 320.

³¹⁷ BOA, ML. VRD. TMT. d., 2952.

³¹⁸ Sakaoğlu, 1966, 182-183.

hâlâ devam eder buralarda. Sabahleyin erkenden başlar ustalar çalışmaya. Eski zamanlardan gelen bir gelenek vardır. Cuma günleri usta, çırak kimse çalışmaz, Cuma, kayık yapanların tatil günüdür.

Bölgedeki ormanların kestane ağacı bakımından zengin olması, yöre insanının büyük çoğunluğuna bu mesleği yapmayı cazip hale getirmiştir. Ne iş yaparsa yapsın herkesin yapımına devam ettiği mutlaka bir kayık vardır. Çoluk çocuk, genç yaşlı, öteden beri kayık yapımını bilir. Buralarda kadınlar da eşlerine yardım edecek kadar teknik bilgiye sahiptir. Çocukluğumda yöre kadınları arasında, geçimini sağlamak için kayık yapıp satanlar vardı. Özellikle Tekkeönü'nde kayık yapan kadınların sayısı oldukça fazlaydı, şimdilerde azaldı.”

Çalışmamızın ana konusuna dair Rumlarla ilgili sorduğumuz sorulara Ekmel Usta şu şekilde cevap verdi: “Kurucuşile’de Rum yoktur. Ne dedemin ne de babamın hatıralarında buralarda Rum olduğuna dair bir şey duydum. Ermeni de Yahudi de yoktur. Kurucuşile’nin tamamı Müslüman, kayık yapan ustaların da tamamı Müslüman’dır. Ben hiç dışardan gelmiş Rum usta bile duymadım. Kurucuşile’de hiçbir usta dedelerinin mesleğini Rumlardan öğrendiğine dair bilgiye sahip değildir. Dört beş kuşak öncesini bilenler vardır. Fakat buralarda Rumların olduğunu gösteren hiçbir bilgi yoktur.”³¹⁹

Kayık Ustası Ekmel Faiz’in oğlu Usta İbrahim Faiz ile yapılan mülâkat ise şöyledir: “Bu mesleğe babamın çırağı olarak başladım. 6-7 yaşlarından itibaren babama yardım etmekteyim. Deniz, kayık buralarda bir tutkudur. Babamın yolundan devam ederken aklımda başka hiçbir meslek yoktu, daha doğrusu öyle bir seçeneğim olduğunun farkında bile değildim. Babam, dedemden öğrendiği her şeyi bana ve kardeşime öğretti. Artık biz baba mesleğini kardeşimle beraber devam ettiriyoruz. Dedem, kayığı yaptığımız aletler konusunda çok hassastı. Ben de hatırlıyorum tüm aletleri kendi yapardı. Babam da öyle yıllarca dedemin yolundan devam etti. Ama şimdi kardeşim ve ben hazır aletler kullanıyoruz. Geleneksel kayık yapıcılığına eklediğimiz tek yenilik bu. Diğeri çok meşakkatli ve zaman alıcı. Artık bu meslek çok kârlı değil, fakat bu öyle bir iş ki bir tutku. Meselâ başka bir meslekte devam etsem bile yavaş yavaş yapımına devam ettiğim bir kayık mutlaka olur. Eskiden daha fazla kayık siparişi alırdık. Siparişler

³¹⁹ 08.08.2019 tarihinde Ekmel Faiz ile yapılan mülâkat.

azaldıkça kayık maketleri yapmaya da başladım. Yaptığım modellerin birebir aynısının maketini yapıyorum. Kurucaşile Çok Programlı Anadolu Lisesinde kayık yapımı derslerine hoca olarak girdim. Ben alaylıyım, fakat okuldaki hocalar benim kadar kayık yapmanın inceliklerini bilmiyorlardı. Bu meslek bizim çocukluktan başlayan oyunumuz gibidir. Büyüdükçe bilgimiz ve tecrübemiz de bizimle büyüdü. Fakat günümüzde kayığa olan talep azaldıkça insanlar da farklı mesleklere yöneldiler. Bu da mesleğin rağbet görmemesine ve kayık ustalarının sayısının zamanla azalmasına sebep oldu. Bir de kayık motorlarına Avrupa Birliği uyum yasaları çerçevesinde getirilen standartların, maliyeti çok yükseltmesi sebebiyle sadece sipariş üzerine çalışmak zorunda kaldık.”³²⁰

Diğer bir usta Kemal Ayten de şu şekilde bilgiler verdi: “Kayık yapmaya 7-8 yaşında babamın yanında başladım. Ustam olan babam mesleğin tüm inceliklerini bana öğretti. Kurucaşile’de herkes kayık yapmayı bilir. Buralardaki ormanların kayık yapımı için uygun malzemeye sahip olması ve bölgenin deniz kenarında bulunması, yöre insanının makul bir uğraş olarak öteden beri kayık yapmasını sağlamıştır. Kurucaşileli ustaların bir taraftan kayık yaparken diğer taraftan da ahşap ev yapımı faaliyetlerinde bulundukları da çok görülmüştür. Çok iyi ahşap ev yapanın, kayık ustalığının da iyi olduğu kabul edilir. Kayık yapan ustalar azaldıkça ahşap ev yapan ustalar da azalmıştır. Meslek olarak icra etmese de bu yörede birçok kişi kayık yapımına dair belli bir bilgiye sahiptir. Zira yol kenarlarında, çekek mahallerinde, sokak aralarında ve evlerin alt katlarında, çocukluktan itibaren gözlemlenebilen kayık yapımı, insanların hayatlarının bir parçası haline gelmiştir. Kayık, bölge halkının o kadar hayatının içinde ki hiç kayık yapmayan biri bile yapılan kayığın hatası varsa hemen fark edebilir. Kayık, ustasının imzasıdır. Kurucaşile’de on kayığı sıralasanız, hangisini hangi usta yaptı, anlar söylerim. Şu an yeni yapılan kayıklara Avrupa Birliği’ne uygun motor standartları getirildiğinden, bir kayığın inşa masrafı neredeyse iki katına çıktı. Bu durum mesleğin canlılığını bitirmek üzere. Yerli sipariş çok azaldı, daha ziyade Avrupa’ya kayık-yat yapıyoruz.”³²¹

³²⁰ 08.08.2019 tarihinde kayık yapım ustası Ekmel Faiz’in oğlu İbrahim Faiz ile yapılan mülâkat.

³²¹ 08.08.2019 tarihinde Kurucaşileli kayık ustası Kemal Ayten ile yapılan mülâkat.

Kurucaşile’de görüşülen birçok usta bu hususta bilgiler vermektedir. Araştırmacı Yazar Nihat Yasa da³²² denizcilik kadar ahşap gemi yapımında da faaliyette bulunan Kurucaşile halkının birçok kaptan yetiştirdiğinden bahsetmektedir. Hatta Tekkeönü köyünün mezarlığındaki bir mezar taşında; “*Tersane-i Amire Kapudanlarından Kahveci Yakup Ağa’nın oğlu merhum ve mağfirun ila rahmeti rabbihil gafur*” yazdığını belirtmektedir³²³. Çalışmada ele alınan mahallerden, Tersane-i Âmire çalışanlarının en fazla bulunduğu yer Amasra divanıdır. Bu bilgiler ışığında defterlerin ait olduğu dönemlerden itibaren günümüze kadar devam eden süreçte bölgede adı geçen mesleklerin, Müslüman ustalar tarafından devam ettirildiği söylenebilir. Osmanlı döneminde bölgede kayık-gemi yapan ustaların son temsilcileri olarak günümüzdeki Kurucaşileli ustalar gösterilebilir.

3.1.2.6. Sinop Sancağı

Temettuatların kayda geçirildiği dönemde Bolu Eyaleti’ne bağlı sancak olan Sinop, 1846 senesinden sonra Kastamonu Eyaleti’ne bağlı bir sancak olarak idare edilmiştir³²⁴. Sinop adının etimolojisi hakkında farklı görüşler bulunmaktadır. Bölge Yunanlılar tarafından *Sinopolli*, Müslüman yazarlar tarafından *Sanup* olarak adlandırılmıştır. Osmanlı kroniklerinde ise *Sinab* veya *Sinup* olarak kaydedilmiştir. Bölgede tespit edilen ilk yerleşimin Kalkolitik Dönem’e ait olduğu bilinmektedir. Gaşka³²⁵, Hitit, Frig hâkimiyetinden sonraki Kimmerler bölgede etkili olmuş, VIII. yüzyılda Sinop bir Grek kolonisi haline gelmiştir. Bulunduğu güzergâh nedeniyle koloni döneminden önce de mühim bir ticari canlılık yaşanmıştır. Antik Dönem’de liman olarak tercih edilmesine rağmen coğrafi konumu itibarıyla kuzeydoğusunda bulunan limanın fırtınalara açık olması sebebiyle denizcilik için uygun şartlara sahip değildir. Akliman adı ile bilinen güney kısımdaki liman ise tarihi süreç içerisinde Karadeniz’in Anadolu kıyılarında en önemli doğal liman olma özelliğini taşımıştır³²⁶. Büyük küçük her

³²² Nihat Yasa: Araştırmacı yazar, öğretmen Zonguldak doğumlu olup Bartın’ın Kurucaşile ilçesine kayıtlıdır.

³²³ Yasa, *Tekne Ustaları Diyarı Kurucaşile*, Teknik Hazırlık ve Baskı, 2017, s. 79.

³²⁴ Özcan, 2007, 21.

³²⁵ Hititlerin barbar olarak kabul ettikleri Gaşkalar çobanlıkla geçimini sağlamaktadır. Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, TTK, Ankara 2014, s. 117.

³²⁶ Mehmet Öz, “Sinop”, *DİA*, C. 37, İstanbul 2009, s. 252.

türlü geminin girip barınabileceği korunaklı özelliğe sahiptir³²⁷. Şehrin, Bizans Dönemi'nde önemli bir balıkçılık ve deniz ticareti merkezi olduğu da bilinmektedir³²⁸.

Selçuklular, Sinop'u ele geçirince bölgedeki liman ve tersane faaliyetlerine devam etmişlerdir.³²⁹ Alâeddin Keykubad'ın *Suğdak* üzerine yaptığı seferde burada hazırlanan donanmanın kullanılmış olması, bölgenin denizcilik ve donanma açısından önceden beri önemli bir merkez olduğunu göstermektedir. Sinop'un coğrafi konumu itibariyle sağladığı avantaj tarih boyunca çeşitli milletlerin burayı ele geçirmek için mücadele vermesine sebep olmuştur. Yine Cenevizlilerin bu civardaki ticari faaliyetleri bölgeye önemli bir ekonomik canlılık kazandırmıştır. İbni Batuta'nın naklettiğine göre, bir dönem Sinop'a hâkim olan Candaroğulları'nın da Ceneviz ve Venedik donanması ile yaptığı savaşı kazanması, Türklerin denizcilik ve deniz araçları yapımındaki başarısını gösteren bir diğerk önemli örnek olarak kabul edilebilir. Sinop ve çevresi I. Bayezit Dönemi'nde Kastamonu'yu ele geçiren İsfendiyar Bey'in yönetimine bırakılmış, bölge 1461 senesinde II. Mehmet tarafından Osmanlı topraklarına katılarak tamamen hakimiyet altına alınmıştır³³⁰.

Osmanlı Devleti Sinop'u fethettiğinde, bölgede tarihi Romalılar dönemine kadar dayanan ve çalışır vaziyette bir tersane bulunmaktaydı³³¹. Osmanlılar bu tersaneyi daha da geliştirmiş ve gemi inşa faaliyetlerine devam etmişlerdir. Buradaki tersanenin varlığı devletin donanma ve denizciliğine büyük kazanç sağlamıştır³³². Önemli bir deniz üssü haline gelen Sinop, Gelibolu ve Galata tersanelerinden sonra donanma ihtiyacını karşılayan üçüncü büyük tersane konumunu kazanmıştır³³³. Sinop ve çevresinde bulunan ormanlar Tersane-i Âmire'nin kontrolünde olup gerektiğinde gemi inşa faaliyetleri burada sürdürölmüştür³³⁴. Bölgede bulunan kereste, tersanenin limana yakınlığı ve etrafının kaleye ait surlarla çevrili olması, gemi inşası açısından da büyük avantaj

³²⁷ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1287 [1870-1871], s. 113.

³²⁸ Öz, 2009, 252.

³²⁹ İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilâtına Medhal*, TTK, 1988 Ankara, s. 125.

³³⁰ Öz, 2009, 253.

³³¹ Ünal, 2014, 360.

³³² Mehmet Ali Ünal, "XVI. ve XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", *XIV. Türk Tarih Kongresi*, C. II, Ankara 2002, s. 911.

³³³ Öz, 2009, 253.

³³⁴ Bostan, 1988, 127.

sağlamıştır³³⁵. Sinop tersanesi ve limanı, Osmanlı hakimiyetinde en canlı dönemlerini yaşamıştır. Karadeniz'in XV. yüzyılın ortalarından itibaren bir iç deniz özelliği göstermesi, gemi yapımında kullanılan gerekli malzemenin bu bölgede bol ve kolay ulaşılır olması ve tüm sahil boyunca gemi yapımı ile ilgili esnaf ve gemicilerin bulunması, Sinop tersane ve limanına büyük canlılık kazandırmıştır. 1571 İnebahtı yenilgisinden sonra donanmayı yeniden toparlamak maksadıyla başlatılan gemi inşa faaliyetleri sebebiyle, tersanede yapılan gemi sayısında artış yaşanmıştır³³⁶. Karadeniz'in tek doğal limanı olan Sinop, Osmanlı tersanecilik faaliyetleri açısından da önemini uzun yıllar korumuştur³³⁷. Osmanlı donanması için gerekli gemilerin inşası söz konusu olduğunda her ne kadar ilk akla gelen Tersane-i Âmire olsa da malzemenin kolay temini, düşük nakliyat ücreti ve potansiyel iş gücünün fazlaca olması sebebiyle Sinop Tersanesi de sıkça kullanılmıştır.

Arşiv belgelerinde *rençber gemileri* diye tabir edilen askeri amaç dışında kullanılan gemilerin, donanma için gemi inşa edilmediği dönemlerde Sinop Tersanesi'nde inşasına izin verilmiştir. Gemi yaptırmak mali açıdan külfetli olduğundan zengin kişiler tarafından gemi inşa ettirilmiştir. O dönemin şartları düşünüldüğünde daha ziyade üst kademeli devlet memurları veya devlet memurluğunu bırakmış kişilerin gemi sahibi olduğu görülmektedir³³⁸. Ayrıca bölgeye gelen yabancı gemiciler ve kaptanların da burada bulunan tersanelerde kendileri için gemi yaptırdığı anlaşılmaktadır³³⁹. Sinop Tersanesi'nde sadece gemi inşa edilmemiş aynı zamanda, gemilere bakım ve onarım hizmeti de verilmiştir. III. Selim Dönemi'nde başlatılan Nizam-ı Cedit çalışmalarını desteklemek amacıyla Fransa'dan mühendis ve teknik eleman getirtilmiş³⁴⁰, yapılan ıslahat çalışmaları Sinop Tersanesinde de etkili olmuştur³⁴¹.

Tersane-i Âmire için sipariş verilen gemilerin inşa aşamaları her yerde olduğu gibi Sinop'ta da merkez tarafından takip edilmiş, gemi siparişleri çoğu

³³⁵ Mehmet Ali Ünal, "XVI. Yüzyılda Sinop Tersanesi için Canik Sancağından Malzeme Temini", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, (Ed) Cevdet Yılmaz, C. 1, Samsun 2006, s. 232.

³³⁶ Ünal, 2002, 921, 948.

³³⁷ İdris Bostan, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", *Mimarbaşı Koca Sinan Yaşadığı Çağ ve Eserleri*, C. 1, İstanbul 1988, s.127.

³³⁸ Ünal, 2002, 918-919.

³³⁹ Özcan, 2007, 13.

³⁴⁰ Ünal, 2002, 918, 930.

³⁴¹ Özcan, 2007, 14.

zaman söz verilen teslim tarihlerine yetiştirilemediğinden diğer bölgelerdekiyle benzer uygulamalara gidilmiştir. Tersanecilik faaliyetlerinde malzemenin temini de merkez tarafından takip edilmiş, ayrıca zorunlu durumlarda, gemi yapımında çalışan sivil ustalardan yararlanmak maksadıyla bunların tespiti yoluna gidilmiştir. Sinop gibi küçük bir sancağa *mevleviyet payesindeki molla* unvanlı kadıların gönderilmesi, bölgedeki tersanecilik faaliyetlerine verilen önemin bir sonucu olmalıdır. Tersanenin işleyişini idare etmesi için bu konuda denetim sağlayabilecek yüksek rütbeli kadı tercih edilmesi zaruri görülmüştür. Bu kadılar, tersane için gerekli malzemenin temininde civar bölgelerde de otoritelerini kullanacak şekilde vazifelendirilmiştir. Sinop kadısı tersaneye dair hizmetlerinde sadece malzeme hususunda sorumlu olmamış, ayrıca yapımı devam eden gemiler hakkında merkeze bilgiler sunmuştur. Belgelerden tersanecilik faaliyetlerinin yapıldığı diğer bölgelerde, merkez ile taşra arasındaki ilişkilerin benzer örneklerine Sinop'ta da çokça rastlanmıştır. Donanma için sipariş verilen gemilerin teslim tarihlerine yetiştirilememesi sebebiyle kadıların zaman zaman sıkıntılar yaşadığı, merkez tarafından sorumlu tutulup uyarıldığı görülmüştür³⁴².

Sinop'ta tersane sivil gemi inşa tezgâhlarının bulunmasının yanında, gemicilik açısından verimli ormanların bolluğu ve kereste nakliyatının tezgâhlara kolay ulaştırılması bölgeyi her çeşit gemi yapımında avantajlı duruma getirmiştir. Bu tersanelerde donanma için birçok gemi modeli yaptırılmıştır. *Sinop Kârhânesi* adı da verilen tersanede aynı anda 25-30 gemi inşa edildiği bilinmektedir. Bazı dönemlerde yeterli kereste bulunmadığında gemi yapımı için Sinop Tersanesi yerine *Küplüağzı* ve *Çayağzı*³⁴³ gibi sivil tersanelerin tercih edildiği görülmüştür³⁴⁴. Lâkin temettuat defterlerinin düzenlendiği tarihlerde Küplüağzı'na ait defterde elli iki hane sahibi bulunmaktadır ve bu hane sahiplerinden hiçbirinin gemi/kayık yapımında faaliyette bulunan esnaf grubundan olduğuna dair bilgi bulunmamaktadır. Veriler neticesinde Küplüağzı halkının, başta kerestecilik olmak üzere ziraat ve hizmetkârlık gibi işlerde faaliyette bulunduğu anlaşılmaktadır³⁴⁵. Sinop çevresindeki ormanlardan, sadece

³⁴² Ünal, 2002, 915, 920-921-922.

³⁴³ “Çayağzı, dokuz mil uzaklıkta Göl ve Fındıkağzı denilen nehrin ağızlarına yakındır. Burada Kurzuat burnu vardır ve önü bir liman olduğundan gemi durabilir. Eskiler bu yere Zagora derlerdi”. Bijişkyan, 1998, 70.

³⁴⁴ Ünal, 2002, 912.

³⁴⁵ BOA, ML. VRD. TMT, d., 3655.

Sinop Tersanesi ve Tersane-i Âmire faydalanmamış, aradaki uzak mesafeye rağmen *Süveyş Tersanesi* için de bölgeden kereste tedarik edilmiştir. Gemi yapımında gerekli katran, ip, halat gibi malzemelerin civar bölgelerden kolay temin edilmesi, Sinop'ta yapılan sivil ve askeri tersanecilik faaliyetlerini kolaylaştırmıştır³⁴⁶.

XVII. yüzyılda gerek kazak saldırıları³⁴⁷ gerek celali isyanları, şehrin nüfusunun büyük oranda azalmasına sebep olmuştur. Şehir nüfusunun yaklaşık üçte biri göç etmek durumunda kalmıştır. Bölgede yaşanan demografik değişim o kadar mühim etkiler bırakmıştır ki, mukataa usulü ile işletilen Sinop İskeleyi'ni iltizam olarak alacak kimse bulunamamıştır³⁴⁸.

Osmanlı arşiv belgelerinden, Sinop'ta gayrimüslim ahali olarak anlatılan halkın Ermeniler³⁴⁹ ve çoğunlukla Rumlar olduğu anlaşılmaktadır. Rumlar Ortodoks mezhebinden olup İstanbul'a bağlı olan Amasya metropolitliğine tâbidir³⁵⁰. Kaynaklarda Rum ahalinin Müslüman ahali ile ilişkileri hakkında pek bilgi bulunmamaktadır. Lâkin bunların gemicilik, marangozluk, balıkçılık, bakırcılık gibi meslekleri tercih ettikleri bilinmektedir³⁵¹. Karadeniz'de yaşayan Rumların büyük çoğunluğunun denizcilikle uğraştığına dair kabul görmüş bir inanış vardır. Lâkin XVI. yüzyılın başlarında Sinop'tan Karadeniz Ereğlisi'ne göç eden küçük bir Hristiyan Rum grup içindeki erkeklerinin balıkçılık ve denizcilikle uğraşmadığı bilinmektedir. 42 kişinin vergi mükellefi olarak kaydedildiği bu toplulukta denizcilikle ilgili bir lâkap kullanan olmaması da dikkat çekicidir³⁵². 1800'lü yılların başında bölgede yaşayan Rumlar ile Müslümanların ekonomik etkinliklerine bakıldığında ticaret ve balıkçılıkta Rumların daha fazla etkili oldukları görülmektedir. Bununla beraber tersanede çalışanların ve ziraatla uğraşanların çoğunluğu Müslüman Türklerdir.

³⁴⁶ Ünal, 2002, 913-914.

³⁴⁷ Zaporog Kazakları, Şayka denilen kayıklarla Don nehrinden güneye inerek Karadeniz'de baskınlar düzenlediler. Bölgede büyük hasar verip, ganimet ve esirlerle geri döndüler. Halil İnalçık, "Karadeniz'de Kazaklar ve Rusya İstanbul Boğazı Tehlikede", *Çanakkale Savaşları Tarihi*, (Ed.) Mustafa Demir, İstanbul 2008, s. 60.

³⁴⁸ Ünal, 2014, 111.

³⁴⁹ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4680, s. 6.

³⁵⁰ Özcan, 2007, 12.

³⁵¹ Ünal, 2014, 118.

³⁵² Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentliler Kentler*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 1993, s. 138.

XIX. yüzyılın başında Sinop nüfusunun üçte ikisi Müslüman'dır. Bu dönemde burada yaşayan Rumlar daha ziyade sahilde yapılmış evlerde yaşamıştır³⁵³. Sinop Limanı'nın dolması sebebiyle gerekli zamanlarda yaptırılan temizleme işi, avâız vergisinin muafiyeti karşılığında Rum mahallelerinde yaşayan halka yaptırılmıştır³⁵⁴.

Canlı bir ticari hayatı olan Sinop'ta gemici ve tüccarlar oldukça fazladır. 1831 senesinde yapılan nüfus sayımlarında kadınlar ve gayrimüslimler kaydedilmediğinden bu dönemde şehirde yaşayan gayrimüslimlerin sayısı hakkında kesin bir şey söylemek güçtür³⁵⁵. Çalışmamız için gerekli verilerin kaydının bulunduğu, temettuat sayımların yapıldığı H. 1261 (1844-1845) senesine ait 20 defter bulunmaktadır. Bunlardan sadece 5 tanesi gayrimüslimlere ait olup diğer 15 tanesinin tamamı Müslümanlara aittir.

³⁵³ Cenk Demir, "Sinop Rum Cemaati'nin 19. Yüzyıldaki Sosyal Yapısı", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 27, Trabzon 2019, s. 116-117.

³⁵⁴ Ünal, 2014, 304.

³⁵⁵ Öz, 2009, 254.

Tablo 11: Sinop Sancağına Ait Temettuat Defterlerinde Denizciler ve Denizcilikle ilgili Zanaat Erbabı Müslümanların Kayıtları³⁵⁶.

Sinop	Hane Sayısı	Denizci Sayısı	Dini Durum
Kapan Mahallesi.	48	3	Müslüman
Nefs-i Saray Mahallesi	48	20	Müslüman
Şükran Mahallesi	41	6	Müslüman
Balatlar Mahallesi	55	10	Müslüman
Tayboğa Mahallesi	33	8	Müslüman
Arslan Mahallesi	51	7	Müslüman
Meydankapu Mahallesi	34	12	Müslüman
Ulubey Mahallesi	50	8	Müslüman
Arasta Mahallesi	15	5	Müslüman
Kefevi Mahallesi	49	3	Müslüman
Demirli Mescid Mah.	37	5	Müslüman
Kalayazıcı Mahallesi	21	2	Müslüman
Karacakilise Divanı	92	12	Müslüman
Ginola Kazası	125	16	Müslüman
Toplam	699	127	

Tablo 11’de görüldüğü gibi hane sayısı 699 olan Müslümanların nüfusu 3495’dir. Bunlardan 127 kişi denizcilikle ilgili mesleklerde çalışmaktadır. Müslüman ahalinin yaklaşık %4’ü denizcilikle ilgili mesleklerde faaliyette bulunmaktadır.

³⁵⁶ BOA, ML. VRD. TMT. d., 4656, 4657, 4661, 4663, 4668, 4669, 4671, 4672, 4673, 4674, 4676, 4678, 4650, 17548.

Tablo 12: Sinop Sancağına Ait Temettuat Defterlerinde Denizciler ve Denizcilikle İlgili Zanaat Erbabı Gayrimüslimlerin Kayıtları³⁵⁷.

Sinop	Hane Sayısı	Denizci Sayısı	Dini durum
Ayandon Kazası	69	20	
İnkule Mah.	62	3	Gayrimüslim
Meryemana Mah.	67	10	Gayrimüslim
Arap Mah.	52	14	Gayrimüslim
Ayaklı Mah.	112	11	Gayrimüslim
Kalafat Mah	65	20	Gayrimüslim
Toplam	427	78	

Tablo 12’de görüldüğü gibi gayrimüslimlerin hane sayısı 427 olup, tahmini nüfusu 2135’dir. Defter verilerinden denizcilikle meşgul olan 78 kişi tespit edilmiş olup, gayrimüslimlerin yaklaşık %4’üne tekabül etmektedir. Müslim gayrimüslim ilgili defterlerin tahmini toplam nüfusu 5630’dur. Sancakta denizcilikle ilgili mesleklerde çalışanların 127’si Müslüman 78’i ise gayrimüslimdir. Genel nüfus içinde denizcilikte çalışan Müslümanlar %2, gayrimüslimler ise %1’dir. Müslümanlardan 35 kişi zanaatkârlık, 92 kişi ise gemicilikle ilgili mesleklerde çalışmıştır. Gayrimüslimlerden ise 21 kişi gemicilikle ilgili mesleklerde, 57 kişi ise marangoz, kalafatçı, dülger gibi zanaatkârlıklarda faaliyette bulunmuştur. Bu oranlar, Müslümanların yaklaşık %1’i, gayrimüslimlerin ise yaklaşık %2’sinin marangozluk, kalafatçılık gibi mesleklerde çalıştığını göstermektedir.

Sinop’ta da temettuatlar kaydedilirken merkezin talimatları haricinde bazı bilgiler kâtibin meslek anlayışına göre şekillenmiş olmalıdır ki diğer defterlerde hiç karşılaşmadığımız bazı ayrıntılara fazlaca yer verildiği görülmektedir³⁵⁸.

³⁵⁷ BOA, ML. VRD. TMT. d., 2998, 4654, 4655, 4670, 4670, 4675, 4677.

³⁵⁸ Örneğin Müslümanların yaşadığı Arasta Mahallesi’nde *Keleşoğlu el Hacı İbrahim b. Halil* gemi ve kayık dükkân sahibi olarak kaydedilmiştir. İncelediğimiz diğer defterlerde hane sahiplerinden zanaatkârlık yapanların dükkânları hakkında bilgi verilmemiştir. BOA, ML. VRD. TMT. d., 4673, s. 2.

Kaptanların kaydı yapılırken çalıştıkları gemiler sahiplerinin isimleri ve büyüklükleri ile kaydedilmiştir³⁵⁹. Hane sahiplerine dair yapılmış olan bu tür detaylı açıklamalar incelediğimiz diğer temettuat defterinin hiçbirinde karşılaşmadığımız bir kayıt şekli olup sadece Sinop'a ait defterlerde karşımıza çıkmıştır. Özellikle Arasta, Kalayazıcı, Kefevi ve Arab mahallelerinde bu tür ayrıntılı bilgiler fazlaca görülmektedir³⁶⁰.

Denizciliğe dair farklı meslek erbabının bulunduğu Sinop'ta diğer defterlerden farklı olarak birçok gemi sahibi bulunduğu görülmektedir. Bunların büyük kısmının Müslüman olması, Müslümanların deniz ticareti açısından mühim bir bilgidir. Verilerden Müslüman sefinelerinde çalışan kaptanların bazılarının Rum olduğu tespit edilebilmektedir. Fakat temettuat defterlerinin hiçbirinde Müslümanlardan Rumlara ait gemilerde çalışan olduğunu gösteren bir kayıt bulunmamaktadır. Bunun sebebi olarak defterlerin kayda geçirilme düzenindeki eksiklik veya böyle bir örnek bulunmaması ihtimalleri düşünülebilir. Bu durum cevapsız kalan sorularımızdandır³⁶¹.

Kayık sahiplerinin fazla olmamasına rağmen özellikle Müslüman Ginola köyünde çok fazla kayıkçı olduğu görülmektedir. Kayıkçılık birçok hane sahibinin ikinci işidir. Kayık/gemi yapımında etkili esnaf grubunun en önemli ustalarından olan marangozların ise gayrimüslimlerin yaşadığı Ayandon kazâsına kayıtlı olduğu anlaşılmaktadır³⁶². Sinop'ta birçok mahalle ve köyde bulunan reislerin çoğunluğunun bölgenin önemli gelir kaynağı olan kereste ticaretiyle uğraştığı anlaşılmaktadır. Ayrıca Müslümanlara ait Saray Mahallesi'nden bir kişinin kalafatçı çırağı olarak kaydedilmesi ise mesleğin devamlılığı açısından

³⁵⁹ Arasta mahallesinde yaşayan *Veziroğlu İsmail b. mezbur*'un Sinop âyanından Kavizâde Hüseyin Bey'in gemisinde kaptanlık yaptığı belirtilmiştir. Kalayazıcı Mahallesi'nden *Duhancı Ali oğlu Hacı Hüseyin b. Ali'nin* yine Kavizâde Hüseyin Bey'in gemisinde kaptan olduğu kaydedilmiştir. Yine Kavizade Hüseyin Bey'in sekiz bin kilelik Martiko tipi gemisinde Kefevi Mahallesi'nden *Süleyman Reis oğlu Ali'nin* kaptanlık yaptığı anlaşılmaktadır. Aynı âyanın altı bin kilelik bir gemisi daha olduğu yine defter kayıtlarından öğrenilmektedir. BOA, ML. VRD. TMT. d., 4673, s. 3, 4678, s. 3, 4674, s. 2.

³⁶⁰ Kaptanların kayıtlı olduğu kırk dört defter bulunmaktadır. Gemi sahiplerinin en fazla kayıtlı olduğu defterler ise Karamürsel kazâsı ve Sinop sancağına ait olanlardır.

³⁶¹ Sinop'a ait defterlerde adına fazlaca rastladığımız bölge âyanı Kavizâde Hüseyin Bey'in gemilerinde kaptanlık yapan Arab Mahallesi'ne kayıtlı İncebelli oğlu Haristo veledi Niyorki adından da anlaşılabileceği gibi gayrimüslimlerin. Kefevi Mahallesi'nde emlak kayda geçirilirken *Kostanti Reis oğlu Nikola'nın* Kavizadelilere ait yedi bin kilelik geminin kaptanı olduğu belirtilmiştir. BOA, ML. VRD. TMT. d., 4670, s. 13.

³⁶² BOA, ML. VRD. TMT. d., 2998.

önemli bir örnektir. Zira Rumlara ait defterin hiçbirinde böyle bir kayda rastlanmamıştır³⁶³.

Gayrimüslim halkın yaşadığı Tersane Mahallesi'nin gemi yapanlar tarafından kurulduğu tahmin edilmekle beraber bu mahalleye ait herhangi bir temettuat kaydı tespit edilememiştir³⁶⁴. Limana yakın olan mahalle, tersane civarında kurulmuştur. 1582 senesinde vergi ödeyen gayrimüslim sayısının 24 olduğu bilinmektedir³⁶⁵. Suraya Faroqhi, Osmanlı'da mahallelere isim verilirken çoğu zaman yapılan mesleğin belirleyici bir etkisi olduğunu belirtir. Hatta ilerleyen dönemde bu meslek devam ettirilmemiş olsa dahi isim değişikliğinin yapılmadığından bahsetmektedir. Bu bilgi, temettuat kayıtlarında bu mahallede tersanecilik faaliyetine rastlanılmamasına rağmen geçmişte bu tür işlerde çalışan sakinleri bulunma ihtimalini düşündürmektedir³⁶⁶. Sinop'ta Hristiyanlar sahilde bulunan mahallerde yaşamayı tercih etmişlerdir³⁶⁷. Müslümanlarla gayrimüslimlerin sayımların yapıldığı senelerde ayrı mahallelerde oturuyor oldukları tespit edilse de XVIII. yüzyılda, Kefevi ve Balatlar mahallelerinde beraber yaşadıkları bilinmektedir. Fakat bu mahallelerin de XIX. yüzyılda tamamen İslamlaştığı görülmektedir³⁶⁸.

Sinop'un on sekiz mil uzağında bulunan Gerze'de yirmi geminin sığacağı büyüklükte bir liman ve kale bulunmaktadır³⁶⁹. XIX. yüzyılda Sinop sancağı Kaymakamlığına bağlı Gerze'de denizcilikle ilgili mesleklerde çalışanlar Nefs-i Gerze Köşk ve Çarşı mahallelerindendir.

³⁶³ Saray Mahallesi'nden kayıkçı tayfılığı yapan iki kişinin aynı zamanda yerli topçu neferatı olarak da kaydedilmiş olduğu görülmektedir. Kayıkçı tayfası olan diğer bir kişinin de aynı zamanda ikinci bir iş olarak manavlık yaptığı yine defter kayıtlarından ulaştığımız bilgilerdendir. BOA, ML. VRD. TMT. d., 4657, s. 2-3-4.

³⁶⁴ Öz, 2009, 253.

³⁶⁵ Ünal, 2014, 348.

³⁶⁶ Faroqhi, 1993, 39.

³⁶⁷ Öz, 2009, 254.

³⁶⁸ Özcan, 2011, 151.

³⁶⁹ Bıjkışyan, 1969, 31.

Tablo 13: Gerze Kasabasında Denizcilikle İlgili Mesleklerde Faaliyette Bulunulan Mahalleler³⁷⁰.

Gerze	Hane Sayısı	Denizci Sayısı	Dini Durum
Nefsi Gerze Köşk Mah.	103	31	Müslüman
Çarşı Mah.	195	47	Müslüman
Toplam	298	78	

Tablo 13'te görüldüğü gibi kasabada tamamı Müslümanlardan oluşan denizcilik ve deniz araçları yapımında çalışanların bulunduğu iki mahallede hane sayısı 298 olup tahmini nüfus 1490'dır. İlgili mesleklerde çalışanlar 78 kişi olup, bunlardan 21'i zanaatkâr, 57 kişi ise denizcidir. Çarşı Mahallesi'nde iki kişi kayık sahibidir. Her iki mahalleye ait kayıtlarda denizcilikle ilgili mesleklerin hiçbirinde baba mesleğini devam ettirene rastlanmamıştır.

XVI. yüzyılın sonlarında Köşk Mahallesi'nin iskelesinde yapılan veya tamir edilen her gemi için ister Müslüman ister gayrimüslim olsun Gerze Camisine bedel ödemekle yükümlü tutulmuştur. Fakat bu iskelede yapılan gemiler için ulaşılabilen bir kayıt olmamakla beraber bu durumun kadı aracılığıyla karara bağlanmış olması inşa veya tamir edilen gemilerin az sayıda olmadığını düşündürmektedir³⁷¹. Gerze'de de denizciliği meslek edinen Müslümanların çocuklarının baba mesleğini devam ettirmesi veya baba mesleğinden bağımsız olarak denizcilikle ilgili mesleklerle meşgul olmaları, denizciliğin sadece Rumlarla devam ettirilmediğini, en azından XIX. yüzyıl açısından göstermektedir. Ayrıca çalışmamız sırasında çok nadir karşılaştığımız sefine yazıcılığının Köşk Mahallesi'nde dört kişi tarafından yapıldığı tespit edilmiştir³⁷². Bölgede diğer yerlerde ise daha ziyade kereste kesimi ve nakli yapılırken, sadece Gerze köyünde

³⁷⁰ BOA, ML. VRD. TMT. d., 3653, 3658.

³⁷¹ Faroqhi, 1993, 15-16.

³⁷² Denizcilikle ilgili mesleklerde faaliyet gösteren halkın kayıtlı olduğu Nefs-i Gerze Köşk mahallesine kayıtlı yüz on bir hane bulunmaktadır. Araştırma konumuz olan mesleklerde faaliyet gösteren on altı kişi kayıkçı olarak kaydedilmiştir. Bunlardan on kişi baba mesleği olan kayıkçılığı devamı ettiren altı kişinin babaları farklı meslek grubundan olmalarına rağmen kendileri kayıkçıdır. Sadece marangoz ustası yetmiş üçüncü hane sahibinin oğlu kayıkçı olarak baba mesleğini devam ettirmektedir. Elli yedinci hane sahibi Tamir oğlu Mustafa b. Mustafa'nın da elli kilelik kayığın yarım hissedarı iken aynı zamanda gemi reisi olduğu kaydedilmiştir. BOA, ML. VRD. TMT. d., 3653, s.3, 13, 15, 17-18-19.

diğerlerinden farklı olarak halkın çoğunluğunun katırcılık yaptığı anlaşılmaktadır³⁷³. Rumlara ait kırk haneden oluşan bir temettuat defteri bulunmaktadır. Ancak bu hane sahiplerinin büyük kısmının terzi ve kalaycı olduğu anlaşılmakla beraber denizcilikle ilgili mesleklerle meşgul olan görülmemektedir³⁷⁴.

XIX. yüzyılın sonunda hazırlanan salnamede, Sinop'ta bulunan yapılara dair bilgiler kaydedilirken bir tersane ve altı yüz doksan tane dükkân tespit edilmiştir. Fakat bu dükkânların hangi maksatla işletildiği belirtilmediği için esnaf hakkında detaylı bilgiye ulaşılamamıştır³⁷⁵. Bununla beraber temettuat defterlerinden, Sinop'ta yapılan ekonomik faaliyetlerin en fazla ziraat ve kerestecilik alanında olduğu anlaşılmaktadır.

³⁷³ BOA, ML. VRD. TMT. d., 3375.

³⁷⁴ BOA, ML. VRD. TMT. d., 3660.

³⁷⁵ *Kastamonu Vilayeti Salnâmesi*, Vilayet Matbaası, H. 1310 [1892-1893], s. 442.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

Kuruluştan itibaren denizcilik faaliyetlerinde bulunan Osmanlı, Akdeniz'in Ceneviz ve Venedik gibi büyük devletleriyle karşılaşması sonucu onlardan aldığı teknik bilgileri de kullanarak kendi deniz gücünü oluşturmaya çalışmıştır. Devlet, karaların güvenliği için denizlerin korunmasının önemini idrak etmiş, tersanecilik faaliyetlerine önem vermiştir. Denizciliğin daha çok askeri alanda gelişmiş olduğu Osmanlıda kuşkusuz sivil denizcilik ve tersanecilik faaliyetleri de yapılmıştır. Donanma ihtiyacı için alınan tedbirler kimi zaman sivil tersane çalışmalarını durma noktasına getirmiş olsa da XIX. yüzyılın son dönemlerine kadar geleneksel gemi/kayık inşa sanayi devam etmiştir. Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması sonrasında yaşanan siyasi gelişmeler ekonomik etkinlikleri de değişime uğratmıştır. Bölgede Müslümanların oranı gayrimüslimlerden fazladır. Temettuat kayıtlarında da XIX. yüzyılda Batı Karadeniz'de denizcilikle ilgili mesleklerde çalışanların büyük kısmının Müslüman olduğu anlaşılmaktadır. Çalışmamıza kaynaklık eden defter verilerinde nüfusun %86'sı Müslümanlara, %14'ü ise gayrimüslimlere aittir.

Tablo 14: Temettuat Verilerinde Batı Karadeniz'de Denizcilikte Çalışanların Dağılımı.

	Nüfus	İlgili Meslekler	Denizci	Zanaatkâr
Müslüman	32745	2186	1776	410
Gayrimüslim	5485	455	235	220
Toplam	38230	2641	2011	630

Tablo 14'de görüldüğü üzere ilgili temettuat defterlerinde tahmini genel nüfus 38230'dur. Toplam nüfusun yaklaşık %7'si denizcilikle ilgili, %93'ü ise diğer mesleklerde faaliyette bulunmaktadır. Denizcilikle ilgili mesleklerde çalışanların yaklaşık %6'sı Müslüman, %1'i ise gayrimüslimdir. Toplam Müslüman nüfusun %5'ten fazlası gemici, %1'den fazlası zanaatkârdır. Toplam gayrimüslim nüfusun ise %4'ten fazlası denizci, %4'ü ise zanaatkârdır. Genel nüfus içinde bilhassa gemicilikle ilgili mesleklerde çalışan Müslümanların oranı yaklaşık %,

gayrimüslimlerin ise yaklaşık %0,6'dır. Denizciliğin zanaatkârlık kısmında çalışanlarda ise Müslümanlar %1, gayrimüslimler %0,5 oranındadır.

Bu sayılar, Müslümanların daha çok gemicilikle ilgili mesleklerde, gayrimüslimlerin ise denizciliğin zanaatkârlık kısmında çalıştığını göstermektedir. Bölgede, Müslüman denizcilerin dağınık olarak pek çok yerde bulunduğu görülmekle beraber, gayrimüslimlerin ise Şile, Ereğli ve Sinop kazâlarına kayıtlı olduğu tespit edilmiştir. Her ne kadar gayrimüslimlerde denizcilikle ilgili mesleklerde çalışanlar nüfuslarına oranla fazla olsa da genel nüfus içinde az sayıdadır. Bu veriler bize denizcilikle ilgili çalışmaların bitme noktasına gelmesinin sebebinin sadece gayrimüslimlerin bölgeden ayrılması olmadığını göstermektedir.

Sanayi Devrimi sonrasında da gemi inşasında yaşanan yenilikler geleneksel tersanecilik faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir. Dünyada yaşanan ekonomik ve teknolojik yenilikler Batı Karadeniz'de uzun bir geçmişi olan tersanecilik faaliyetlerini de değiştirmiş ve XIX. yüzyılın sonlarından itibaren tedrici olarak azalmasının sebeplerinden biri olmuştur. Özellikle gemi/kayık inşasında buharlı makinanın kullanımı ve ahşabın yerini hızla sac malzemenin alması geleneksel tersanecilik çalışmalarının üretim ve iş gücü gelişiminde büyük gerileme yaşatmıştır. Bu durum birçok atölyenin kapanmasına, ahşap deniz araçları yapımı ve denizcilik alanındaki mesleklerin azalmasına sebep olmuştur. Günümüzde Batı Karadeniz'de geleneksel ahşap tekne yapımı, Karadeniz'in Kurucuşile ve Tekkeönü'nde sınırlı da olsa devam etmektedir.

KAYNAKÇA

ARŞİV KAYNAKLARI

BOA, ML. VRD. TMT. d., 2940, 2941, 2943, 2944, 2945, 2947, 2948, 2949, 2952, 2953, 2956, 2998, 3032, 3034, 3036, 3038, 3040, 3043, 3045, 3046, 3051, 3052, 3053, 3057, 3058, 3060, 3062, 3373, 3536, 3538, 3547, 3557, 3559, 3565, 3568, 3575, 3580, 3581, 3653, 3658, 3660, 3995, 3996, 3997, 4001, 4002, 4005, 4006, 4008, 4010, 4011, 4013, 4015, 4016, 4650, 4654, 4655, 4656, 4657, 4661, 4663, 4668, 4669, 4670, 4671, 4672, 4673, 4674, 4675, 4676, 4677, 4678, 4697, 4698, 4699, 4700, 4703, 4704, 4705, 4706, 4707, 4708, 4709, 4710, 4711, 4716, 4717, 4718, 4719, 4720, 4765, 4766, 4768, 4771, 4772, 4773, 4774, 4775, 4776, 4777, 4778, 4779, 4780, 4782, 4783, 4785, 4786, 4788, 4789, 4790, 4791, 4792, 4793, 4794, 4796, 4798, 4799, 4800, 4804, 4805, 4806, 4807, 4808, 4809, 4810, 4811, 4813, 4814, 4817, 4818, 4820, 4821, 4822, 4874, 5105, 15980, 16200, 17548.

BOA, NFS. d., 658, (H. 29.12.1256).
BOA, NFS. d., 9027, (H. 29. 06. 1261).
BOA, NFS. d., 9028, (H. 12. 01. 1261).
BOA, NFS. d., 735, (H. 29. 12. 1258).
BOA, NFS. d., 736, (H. 29. 12. 1258).
BOA, NFS. d., 658, (H. 29. 12. 1256).
BOA, NFS. d., 209, (H. 29. 12.1260).
BOA, NFS. d., 581, (H. 29. 12. 1256).
BOA, NFS. d., 695, (H. 29. 12. 1256).
BOA, NFS. d., 740, (H. 29. 12. 1253).
BOA, HAT, 1332, 51932, (H. 29. 12. 1251).
BOA, HAT, 576, 28192, (H. 29. 12. 1244).
BOA, HAT, 574-28128, (H. 28-05-1248).
BOA, HAT, 698-33681, (H. 29. 12. 1250).
BOA, HAT, 577-28308, (H. 29. 12. 1253).
BOA, HAT, 685-33309, (H. 29. 12.1238).
BOA, ML. VRD. CMH. d., 449, (H. 11. 01. 1261).
BOA, ML. VRD. CMH. d., 643, (H. 29. 04. 1263).
BOA, ML. VRD. CMH. d., 641, (H. 29. 05. 1263).
BOA, C. BH., 244-11330, (H. 09. 07. 1198).
BOA, C. BH., 51-2410, (H. 26. 05. 1230).
BOA, C. BH., 250-11603, (H. 19. 06. 1184).
BOA, MAD. d., 02485-00064-00065, (H. 1121).
BOA, DH.MKT, 2577-141, (H. 11. 10. 1319).
BOA, DH. MKT., 2478-92, (H. 11. 01. 1319).
BOA, DH. MKT., 2601-89, (H. 04. 06. 1321).
BOA, DH. MKT., 2612-30, (H. 06. 05. 1325).
BOA, DH. MKT., 2612-62, (H. 11. 07. 1325).
BOA, MKT.MVL, 9, 17, (H. 29. 05. 1264).
BOA, MKT. MHM., 182-44, (H. 15. 10. 1276).
BOA, D. BŞM. TRE. D, 15653, (H. 27. 07. 1248).

BOA, A. DVNSMHM. d., 10- 554, (H. 17. 01. 979).
BOA, MKT.UM, 147, 2, (H. 13. 02. 1270).
BOA, HR. MKT. 125-99, (H. 24. 02. 1272).

BASILİ KAYNAKLAR

Kastamonu Vilayeti Salnamesi, Vilayet Matbaası, H. 1286/1869.
Kastamonu Vilayeti Salnâmesi, Vilayet Matbaası, H. 1287/1870.
Kastamonu Vilayeti Salnâmesi, Vilayet Matbaası, H. 1299/1882.
Kastamonu Vilayeti Salnâmesi, Vilayet Matbaası, H. 1310/1892.
Kastamonu Vilayeti Salnâmesi, Vilayet Matbaası, H. 1312/1894.
Kastamonu Vilayeti Salnâmesi, Vilayet Matbaası, H. 1314/1896.
Kastamonu Vilayeti Salnâmesi, Vilayet Matbaası, H. 1321/1903.

ARAŞTIRMA ESERLERİ

ASLAN, İlhan, *Orta Çağda Karadeniz ve Türkler*, Post Yayınları, İstanbul 2018.
AYDIN, Yusuf Alperen, *Sultanın Kalyonları*, Küre Yayınları, İstanbul 2011.
BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara 2003.
BOSTAN, İdris, ÖZBARAN, Salih, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C. I, Boyut Yayınları, İstanbul 2009.
BAĞIŞ, Ali İhsan, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler*, Turhan Kitapevi, Ankara 1983.
BARKEY, Karen *Eşkiyalar ve Devlet, Osmanlı Tarzı Devlet Merkezileşmesi*, Çev. Zeynep Altok, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999.
BIJIŞKYAN, P. Minas, *Pontus Tarihi*, Çiviyazıları Yayınevi, Çeviren Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1998.
BIJIŞKYAN, P. Minas *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*, İ. Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, Ter. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1969.
EVLİYA ÇELEBİ b. Derviş Mehmed Zilli, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, I. Kitap, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003.
FAROQHİ, Suraiya, (Ed), *Türkiye Tarihi 1603-1839 Geç Osmanlı İmparatorluğu*, Çev. Fethi Aytuna, Kitap Yayınevi, İstanbul 2011.
GOFFMAN, Daniel, *Osmanlı Dünyası ve Avrupa 1300-1700*, Çev. Ülkün Tansel, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008.
İNALCIK, Halil, QUATAERT, Donald, *Osmanlı İmparatorluğu Ekonomik ve Sosyal Hayat 1300-1600*, C. I, Eren Yayıncılık, İstanbul 2000.
KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C. V, TTK Yayınları, Ankara 1995.
KARDASİS, Vassilis, *Diaspora Merchants in the Black Sea: The Greeks in Southem Russia 1775-1865*, Lexington Books, Maryland 2001.
KARPAT, Kemal H. Karpas, *Osmanlı Nüfusu 1830-1914*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010.
ÖGEL, Bahaeddin, *Türk Mitolojisi*, TTK Yayınları, C. I, Ankara 2014.
ÖZKAYA, Yücel, *Osmanlı İmparatorluğunda Âyânlık*, TTK Yayınları, Ankara 1994.

- QUATAERT, Donald, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, Çev. Ayşe Berktaş, İletişim Yayınları, İstanbul 2004.
- REİS, Piri, *Kitab-ı Bahriye*, Haz. Yavuz Senemoğlu, Kervan Kitapçılık, İstanbul 1973.
- SAKAOĞLU, Necdet, *Çeşmi Cihan Amasra*, Latin Matbaası, İstanbul 1966.
- SERBESTOĞLU, İbrahim *Osmanlı Kimdir? Osmanlı Devleti'nde Tabiiyet Sorunu*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2014.
- TOĞAN, A. Zeki Velidi, *Oğuz Destanı*, Enderun Kitapevi, İstanbul 1982.
- TOSUN, Murat Dursun, *Arşiv Belgelerinde Alaplı*, Rıhtım Dijital Matbaa, İstanbul 2016.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti Teşkilâtına Medhal*, TTK Yayınları, Ankara 1988.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, TTK Yayınları, C. 3, Ankara 2009.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, TTK Yayınları, C. 1, Ankara 2003.
- ÜNAL, Mehmet Ali, *Osmanlı Devrinde Sinop*, TTK Yayınları, Ankara 2014.
- ÜNAL, Yenal, *Kuruluşunun 50. Yıl Dönümünde Bartın Limanı Tarihi*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2015.
- WHITE, Sam *Osmanlı'da İsyan İklimi Erken Modern Dönemde Celali İsyanları*, Çev. Nurettin Elhüseyni, Alfa Basım Yayıncılık, İstanbul 2013, s. 114-115.
- YAKAY, Sinan, KDZ. *Ereğli'de Tersaneciliğin Tarihi ve Tersaneci Ağalar*, Zonguldak Karadeniz Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, 2004.
- YASA, Nihat, *Tekne Ustaları Diyarı Kurucası*, Teknik Hazırlık ve Baskı, Ankara 2017.
- ZİNKEİSEN, Johann Wilhelm, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, Çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınevi, C. 3, İstanbul 2011.

SÜRELİ YAYINLAR VE SEMPOZYUM BİLDİRİLERİ

- ADIYEKE, Nuri, “Temettuat Sayımları ve Bu Sayımları Düzenleyen Nizamname Örnekleri”, *OTAM*, Ankara 2000, s. 669-823.
- ARIKAN, Zeki, “1821 Ayvalık İsyanı”, *Belleten*, C. LII, S. 203, Ankara 1988, s. 572-600.
- AYGÜN, Necmettin, ‘Güney Karadeniz Yerleşimleri ile Kırım ve Çevre Yerleşimler Arasındaki İktisadi İlişkiler (1683-1802)’, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 11, S. 61, 2018, s. 221-241.
- BAĞDATLI ÇAM, Fatma, BORA, Ali, vd., “Amastris (Amasra) Antik Kentinde Arkeolojik Tespitler”, *Türkiye Bilimler Akademisi Arkeoloji Dergisi (TÜBA-AR)*, S. 24, Ankara 2019, s. 169-188.
- BALLI, Ergül, “Modernleşme Çağında Karadeniz’de Bir Liman Kenti: Bartın”, *OÜSBAD*, 2015, s. 510-541.
- BARKAN, Ömer Lütfi, “Tarihî Demografi Araştırmaları ve Osmanlı Tarihi”, *Türkiyat Mecmuası*, C. X, S. XII, İstanbul 1953, s. 1-25.
- BAY, Abdullah, “Rusya’ya Osmanlı Göçü (1830-1821)”, *OTAM*, S. 41, Ankara 2017, s. 25-56.
- BEYDİLLİ, Kemal “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve “Miri Ticaret” Teşebbüsü”, *Belleten*, C. LV, Ankara 1991, s. 690, s. 687-755.

- Bİ, Mahmut, "XIX. Yüzyılda Kocaeli Vilayetine İskân Edilen Kafkas Göçmenleri", *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, (Ed) H. Selvi Koç, M. Bilal Çelik, Kocaeli Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları, Kocaeli 2015, s. 1313-1359.
- BOSTAN, İdris, "İzni Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devleti Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.
- BOSTAN İdris, "XV-XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Deniz Politikası", *XV- XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler*, İSAV Yayınları, İstanbul 1997.
- BOSTAN, İdris "Kara Mürsel Bey ve Osmanlı Denizciliğinin Gelişim Süreci", *Kocaeli Tarihi Sempozyumu*, C. II, Kocaeli 2020, s. 17-20.
- BOSTAN, İdris, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten*, C. LIX, S. 225, Ankara 1995, s. 353-394.
- BOSTAN, İdris, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", *Mimarbaşı Koca Sinan Yaşadığı Çağ ve Eserleri*, C. 1, İstanbul 1988, s. 125-129.
- DAŞ, Mustafa "Türklerin Bizans ve Venedik'le Denizlerdeki ilişki ve Mücadeleleri (XI.-XIV)", (Ed.) İdris Bostan-Salih Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C. I, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 49-60.
- DEMİR, Cenk, "Sinop Rum Cemaati'nin 19. Yüzyıldaki Sosyal Yapısı", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 27, Trabzon 2019, s. 111-142.
- DÖRDÜNCÜ, Muharrem, "1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından 1841 Londra Sözleşmesine Kadar Boğazlar Meselesi", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 3, S. 1, *Sosyal Bilimler Dergisi*, 2001, s. 73-89.
- EKİNCİ, İlhan, "Senedi Bahri Uygulamaları", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 6, S. 28, 2013(a), s. 81-93.
- EKİNCİ, İlhan, "Karadeniz'de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun*, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013(b), s. 885-905.
- EKİNCİ, İlhan, "Siyasetin Gölgesinde Limanlaşmamış Bir İskele-Perşembe (Vona) İskeleyi", *OÜSBAD*, C. 5, S. 12, 2015, s. 149-176.
- EKİNCİ, İlhan, "XIX. yüzyılda Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXI, S. 2, 2006 Aralık, s. 35-76.
- ERDEMİR, Hatice Palaz, "Eski Türklerde Su ve Su Ulaşımı", *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 6/2 Spring 2011, s. 819-836.
- FİDANNAZ, Püryani, "İmparatorluğa Geçiş sürecinde Osmanlı Denizciliği", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 10, S. 50, 2017, s. 215-222.
- GÜLER, İbrahim, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı Esnaf ve Zanaatkârları ve Sorunları Üzerine Gözlemler", *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, C. 1, S. 2, Muğla 2000, s. 121-158.

- GÜMÜŞ, Şenay Özdemir, “Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783-1824)”, *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, S. 9, Kars 2012, s. 63-77.
- HERGÜNER, Mustafa, “Osmanlı’nın İlk Emir-i Sevahili Karamürsel Bey’in Döneminde Anadolu Beylikleri ile Venedik, Ceneviz ve Bizans Denizciliğine Bir Bakış”, *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, C. 1, Kocaeli 2015, s. 239-253.
- İNALCIK, Halil, “Karadeniz’de Kazaklar ve Rusya İstanbul Boğazı Tehlikede”, *Çanakkale Savaşları Tarihi*, (Ed.) Mustafa Demir, Değişim Yayınları, C. 1, İstanbul 2008, S. 60, s. 59-64.
- İNALCIK, Halil, ARI Bülent, “Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu”, *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu Tebliğler Kitabı*, İstanbul 2004, s. 2. 20, 2.30.
- İNANAN, Filiz, EVREN, Burak, “Bizans Döneminde Balıkçılık Aktiviteleri ve Mozaiklerde Görülen Balık Türleri”, *Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Bursa 2018, C. 19, S. 35, s. 527-554.
- İPEK, Nedim, “II. Abdülhamid Döneminde Trabzon’da Amele Göçü”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 25, 2018, s. 103-132.
- KILIÇASLAN, M. Emre, Bir Ağa, Bir Tüccar ve Bir Kadın, *OTAM*, S. 40, 2016, s. 385-406.
- KONUĞÇU, Enver, “Karamürsel ve Çevresi”, *Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, Kocaeli 2015, s. 199-208.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Osmanlı Sosyal ve İktisâdî Tarihi Kaynaklarından Temettü Defterleri”, *Belleten*, C. LIX, S. 225, Ankara 1995, s. 395-418.
- MERÇİL, Erdoğan, “Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Tarihi”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C. I, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 21-29.
- OKUR, Mehmet, USTA Veysel, “Karadeniz Bölgesi’nin Demografik Yapısına Dair Bir İnceleme”, *History Studies*, V. 1/1, 2009, s. 35-70.
- ÖZCAN, Müesser, AYDIN ER, Rahime, vd., “XX. Yüzyıl Başlarında İzmit’te Salgın Hastalıklarla Mücadelede Aşı Çalışmaları”, *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, (Ed.) H. Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2014, s. 955-963.
- ÖZCAN, Selim, “XIX. Yüzyılın Ortalarında Sinop’taki Gayrimüslimlerin Sosyal ve Ekonomik Yapısı”, *OTAM*, S. 30, 2011, s. 145-172.
- ÖZTÜRK, Bülent, “Karamürsel’de (BITHYNIA) Bir Antik Kıyı Yerleşimi: Prinetos/Preinetos”, *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, C. 1, Kocaeli 2015, s. 61-82.
- ÖZTÜRK, Said, “Türkiye’de Temettuat Çalışmaları”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, C. 1, S. 1, İstanbul 2003, s. 287-304.
- PALAZ ERDEMİR, Hatice, “Eski Türklerde Su ve Su Ulaşımı”, *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 6/2 Spring 2011, s. 819-836.
- ŞİMŞEK, Eyyub, “18. Yüzyılın Sonunda Rusya’nın İskân Politikaları ve Osmanlı Rumlarının Rusya’ya Göçü”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 31, S. 2, İzmir 2016, s. 543-568.
- ŞİMŞEK, Eyyub, “On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Karadeniz Bölgesi’nden Rusya’ya Yapılan Göçler Üzerine Bazı Gözlemler”, *TAD*, C. 36, S. 62, Ankara 2017, s. 247-271.

- Tersane, *Tekne İmal ve Çekmek Yeri Hakkında Yönetmelik*, Resmi Gazete Sayısı:29400, Bölüm 1, 2015, Madde 4.
- TOLEDO, Paulino, “İnebahtı: Dünya Egemenliği İçin Akdeniz’de Yapılan Son Deniz Savaşı”, Çev. Özlem Şakiroğlu, *Erdem Atatürk Kültür Merkezi Dergisi*, C. VI. S. 18, Ankara 1990, s. 861, 876.
- ÜNAL, Mehmet Ali, “XVI. ve XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi”, *XIV. Türk Tarih Kongresi*, Ankara 2002, C. II, s. 911-958.
- ÜNAL, Mehmet Ali, “XVI. Yüzyılda Sinop Tersanesi için Canik Sancağından Malzeme Temini”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, (Ed.) Cevdet Yılmaz, C. 1, Samsun 2006, s. 231-251.
- ÜNAL, Yenal, “Bartın Irmağı Üzerinde Gerçekleştirilen Ticari Etkinliklere Genel Bir Bakış”, *TOD*, S. XX, 2014, s. 271-283.
- YILDIZ, Arzu, “Türkiye’de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi”, *Mühendis ve Makine*, C. 49, S. 578, Ankara 2008, s. 23-47.
- YILMAZ, Özgür, “Pontus Meselesinin Tarihsel Kökenleri”, *Osmanlı Araştırmaları XXXI*, İstanbul 2008, s. 161-196.
- YÜKSEKYILDIZ, Ercan UĞURLU, Özkan, vd., “Trabzon Çamburnu Tersanesinin Tarihsel Gelişimi”, *OÜSBAD*, 2015, s. 58-70.
- YÜKSEL, Ayhan, “Doğu Karadeniz’de Rum Yerleşmesinin Niteliği: Âyanlar ile Rum Ahali Arasında Arazi ve Emlâk Anlaşmazlığı Örneği”, *Osmanlı Araştırmaları*, C. 24, S. 24, İstanbul 2004, s. 365-373.

ANSİKLOPEDİLER

- “Bolu”, *Türk Ansiklopedisi*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1969, (C. 7, s. 247-248)
- “Kıptîler”, *DİA*, İstanbul 2002, (C. 25, s. 424-425)
- BOSTAN, İdris, “Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, (C. 10, s. 13-31)
- BOSTAN, İdris, “Gemi”, *DİA*, İstanbul 1996, (C. 14, s. 11-15)
- BOSTAN, İdris, “İzn-i Sefîne”, *DİA*, İstanbul 2001, (C. 23, s. 542-543)
- BOSTAN, İdris, “Tersâne-i Âmire”, *DİA*, İstanbul 2011, (C. 40, s. 513-516)
- DEMİREL, Ömer, “Osmanlı Esnafı (1750-1850)”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, (C. 14, s. 444-465).
- GENCER, Ali İhsan, “Bahriye (Selçuklular ve Anadolu Beylikler Dönemi)”, *DİA*, İstanbul 1991, (C. 4, s. 501-509)
- GÜMÜŞÇÜ, Osman, KÜÇÜKAŞÇI, Mustafa Sabri, “Köy”, *DİA*, Ankara 2019, (C. EK-2, s. 85, 87)
- İLGÜREL, Mücteba, Çaka Bey”, *DİA*, İstanbul 1993, (C. 8, s. 186-188)
- KAL’A, Ahmet, “Esnaf”, *DİA*, İstanbul 1995, (C. 11, s. 423-430)
- KÜÇÜKAŞÇI, Mustafa Sabri, “Şehir”, *DİA*, İstanbul 2010, (C. 38, s. 441-446)
- MERT, Özcan “Âyan”, *DİA*, İstanbul 1991, (C. 4, s. 195-198)
- ORTAYLI, İlber, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Millet Sistemi ve Hoşgörü”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, (C. 10, s. 396, 398)
- ÖZ, Mehmet, “Sinop”, *DİA*, İstanbul 2009, (C. 37, s. 252-256)
- ÖZ, Mehmet, “Sosyal Hayat”, *DİA*, İstanbul 2007, (C. 33, s. 532-538)
- TUNCEL, Metin, “Bartın”, *DİA*, İstanbul 1992, (C. 5, s. 87-90)
- TUNCEL, Metin “Ereğli”, *DİA*, İstanbul 1995, (C. 11, s. 289, 290)
- TÜRKMEN, Zekeriya, “Girit Adasını Osmanlı İdaresinden Ayırma Çabaları: Yunan İsyanını Takip Eden Dönemdeki Gelişmeler (1821-1869)”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, (C. 12, s. 1469-1489)

YİĞİT, İlker, “Divan”, *DİA*, İstanbul 2016, (EK-1, s. 336-337)

TEZLER

DÜZCÜ, Levent “Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizliği (1825-1855)”, *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Ankara 2012, (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

GÜRER, Serpil, “XVII-XVIII ve XIX. Yüzyıllarda Fransız Seyahatnamelerinde Osmanlı Toplumu”, *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Ankara 2010, (Yayınlanmamış Doktora Tezi)

MAHMUZLU, Ekin, “An Institutional Analysis of The Ottoman Shipping Sector in The Black Sea Region Between 1829 and 1861: Merchants and Ships”, Dan. Şevket Pamuk, *Boğaziçi University Atatürk Institute for Modern Turkish History*, İstanbul 2009, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi).

ÖZCAN, Selim, “Tanzimat Döneminde Sinop’un Sosyal Ekonomik Durumu”, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Samsun 2007, (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

SÖZLÜKLER

AYVERDİ, İlhan, *Kubbealtı Lugatı Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, C. 1, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2005.

AYVERDİ, İlhan, *Kubbealtı Lugatı Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, C. 2, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2005.

AYVERDİ, İlhan, *Kubbealtı Lugatı Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, C. 3, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2005.

DEVELİOĞLU, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitapevi Yayınları, Ankara 2013.

NUTKİ, Süleyman, *Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011.

SAMİ, Şemseddin, *Kâmûs-ı Türkî*, Altınpost Yayıncılık, Balıkesir 2012.

ZALOĞLU, Mustafa, *Gemici Dili*, Türk Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Yayınları, S. 4, İstanbul 1988.

EK 1

SÖZLÜK

Attâr: Güzel kokular, iğne, iplik vesaire satan³⁷⁶.

Balıkçı: Balık tutmayı veya balık satmayı meslek edinen kimse³⁷⁷.

Çekkek Yeri: Tam boyu altmış metreye kadar her türlü gemi ve su araçlarına bakım onarım, tadilat ve kışlatma ile yirmi dört metreye kadar inşa hizmeti veren tesis³⁷⁸.

Dülger: Yapılarda kullanılan kapı, pencere haricinde ahşapla ilgili kısımlarını yapan kişi³⁷⁹.

Gabyar: Büyük yelkenli gemilerde yelkencilere verilen ad³⁸⁰.

Gemici: Gemilerde çalışan veya bir gemiyi işleten kişi³⁸¹.

Hattab: Oduncu³⁸².

Kalafat ve Kalafatçı: Ahşap malzemenin birleşme kısımlarındaki boşlukların üstübu ile doldurulup ziftlenmesi işlemine kalafatlama adı verilmektedir. Üstübu, suyun sızmasını engellemek maksadıyla tahtanın arasına sıkıştırılan malzemedir³⁸³. Bu işi yapana kalafatçı denir³⁸⁴. Evliya Çelebi bunların pirlerinin Said İbn Ubeyd oğlu Sad olduğundan bahsetmiştir:

“Bunlar dahi pür-silah olup kızaklar üzere ba’zı gemileri “Tırtaka tırtak tır tır tak” diyerek kalafat ederek ellerinde tokmakları ve eceneleri ve malaları ve malahtarı ve zift ü katrân ile mülemma olmuş esbâbları ve başlarında kenevirden destârlar ve demir çengâl harbeler ucunda Kâğızhane dağlarının süpürge fundasıyla ba’zı gemileri kalafat karinası edüp funda ile yakarak ve gemileri

³⁷⁶ Ferit Develioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitapevi Yay., Ankara 2013, s. 58.

³⁷⁷ İlhan Ayverdi, *Kubbealtı Lugatı Misallî Büyük Türkçe Sözlük*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2005, C. 1, s. 272.

³⁷⁸ “Tersane, Tekne İmal ve Çekkek Yeri Hakkında Yönetmelik”, *Resmî Gazete Sayısı*: 29400, Bölüm 1, 2015, Madde 4.

³⁷⁹ Ayverdi, 2005, C. 1, s. 775.

³⁸⁰ Süleyman Nutki, *Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2011, s. 103.

³⁸¹ Ayverdi, 2005, C. 1, 1028.

³⁸² Şemsettin Sami, *Kâmsû-ı Türkî*, Altınpost Yay., Balıkesir 2012, s. 551.

³⁸³ Mustafa Zaloğlu, *Gemici Dili*, Türk Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Yayınları, S. 4, İstanbul 1988, s. 385.

³⁸⁴ İlhan Ayverdi, *Kubbealtı Lugatı Misallî Büyük Türkçe Sözlük*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2005, C. 2, s. 1523.

yağlayarak ve câ-be -câ malalar ile seyrâncıları, “Sakin yoldan yoldaş” deyümyağlayup funda âteşiyle yakup yol açarak “Allah yol vere, eyyam {bol} vere” deyüp gavgâve feryad ederek ve top u tûfenglerin atarak saf saf ubûr ederler”.

Kayıkçı: Kayık ile taşımacılık yapan kimse³⁸⁵.

Marangoz Esnafı: Ahşaptan masa, sandalye, dolap gibi eşyaları yapan, doğramacı ile mobilyacı arasında yer alan zanaatkâr³⁸⁶. Marangozlar sivil kayık/gemi yapımında olduğu kadar Tersane-i Âmire için de önemli bir esnaf grubu olarak kabul edilmişlerdir. Gerekli görüldüğü takdirde kereste kesimi için taşraya gönderildikleri bilinmektedir³⁸⁷. Tersanelerde çalışanlar içinde *kalfa* unvanını, mimarlar dışında sadece üst düzey marangozlar taşımıştır. Marangozların *kalfa* ve usta olarak ayrıldıkları bilinmektedir³⁸⁸. Tersane-i Âmire’de çalışan kadrolu marangozlara iş maharetleri ölçüsünde maaş alırlardı³⁸⁹. Müslümanlardan ve Rumlardan gayet maharetli olanları vardı. Üstatları Hazreti Nuh olarak kabul edilmiştir³⁹⁰. Gemilerde tamirat işlerini yaparlar ve tüccar gemilerinde bir kişi bulunur³⁹¹.

Mellâh: Denizci, gemici kaptan³⁹².

Neccar: Doğramacı, dülgere, marangoz³⁹³. Aynı defterde neccar ile marangozun ayrı şekilde kayıt altına alınmış olması yaptıkları işin farklı olabileceğinin düşündürmektir. Fakat bu mesleki farkın ne olduğunu açıklayıcı bir bilgi bulunmamaktadır³⁹⁴.

Palamar: Gemileri karaya bağlamakta ve zincirini rabt etmek için kullanılan kalın halat³⁹⁵.

³⁸⁵ Ayverdi, 2005, C. 2, 1617.

³⁸⁶ Ayverdi, 2005, C. 2, 1938.

³⁸⁷ Aydın, 2011, 98, 100.

³⁸⁸ Yakay, 2004, 65-66.

³⁸⁹ Aydın, 2011, 99.

³⁹⁰ Evliya Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnamesi*, I.-6. Kitaplar, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2013, s. 321.

³⁹¹ Nutki, 2011, 192.

³⁹² Ayverdi, 2005, C. 2, 1994.

³⁹³ Sami, 2012, 1454.

³⁹⁴ Yakay, 2004, 66.

³⁹⁵ Sami, 2012, 346.

Reis: Ticaret gemileri veya yelkenli gemilerde birinci kaptan³⁹⁶. Tayfa: Gemilerde çeşitli işlerde çalışan işçi³⁹⁷.

Üstübücü Esnafı: Pirleri Said İbn Ubeyd olup bu kişi aynı zamanda kalafatçıların da piridir. Bunlar dükkânlarında katranlı testiler üzerine üstübü bükler³⁹⁸. Hazırladıkları üstübüleri tahtaların birleşme yerlerinden doldurarak gemi veya kayığın su almasını engellemiş olurlar³⁹⁹.

Yelkenci Esnafı: Gemilere yelken dikerler, doksan tane dükkân ve üç yüz kadar neferatları bulunmaktadır. Yelkenci esnafının piri bez dokumada Hazreti Şit'dir⁴⁰⁰.

Not I: Tersane-i Âmire'de gemi inşasında çalışan *pârû-traş*, *haddad*⁴⁰¹ gibi ustalara temettuat defteri kayıtlarında rastlanmamıştır. Tersane'nin donanma inşasını branlaşmaya yönelik sürdürdüğünü gösterirken, sivil tezgâhlarda da branlaşmanın daha az olduğunu göstermektedir.

Not II: Temettuat defterlerinde tayfa adıyla kayıtlı olanlar denizci olarak değerlendirilmiştir.

Not III: Denizcilikle ilgili mesleklerde sadece bir kişinin kayıtlı olduğu defterler değerlendirilmeye alınmamıştır. Zanaatkârların tamamı çalışmaya dahil edilmiştir.

No IV: Temettuatlarda yelkenci esnafı, gabyar ve üstübücü kayıtları bulunmamaktadır.

³⁹⁶ Nutki, 2011, 241.

³⁹⁷ İlhan Ayverdi, *Kubbealtı Lugatı Misallı Büyük Türkçe Sözlük*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2005, C. 3, s. 3059.

³⁹⁸ Evliya Çelebi, 2013, 321.

³⁹⁹ Bostan, 2003, 69.

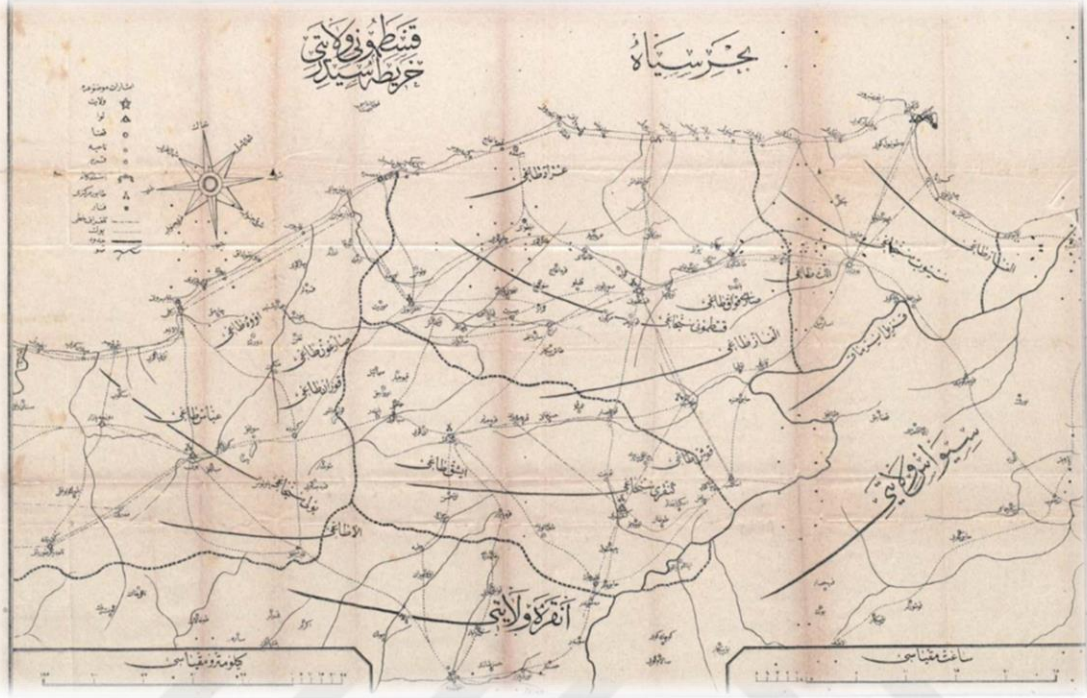
⁴⁰⁰ Evliya Çelebi, 2013, 322.

⁴⁰¹ Daha detaylı bilgi için Bkz Bostan, 2003, 68.



EK 2

GÖRSELLER



Görsel 1: Batı Karadeniz (Kastamonu Vilayeti) Haritası, H. 1298/1881 Kastamonu Vilayeti Salnâmesi, s. 190.



Görsel 2: BOA, 1853 İnşa Halinde Bir Tekne



Görsel 3: BOA, 1259 Akarsularda Kullanılan Pedallı Tekne



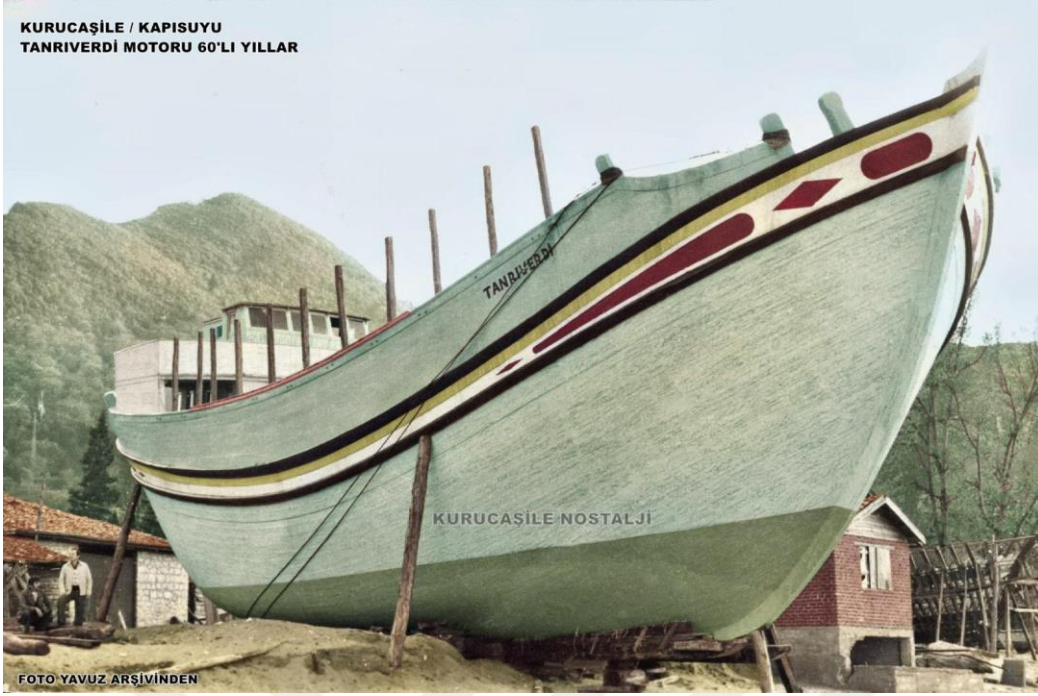
Görsel 4: XX. Yüzyılın Başı Kurucasıle



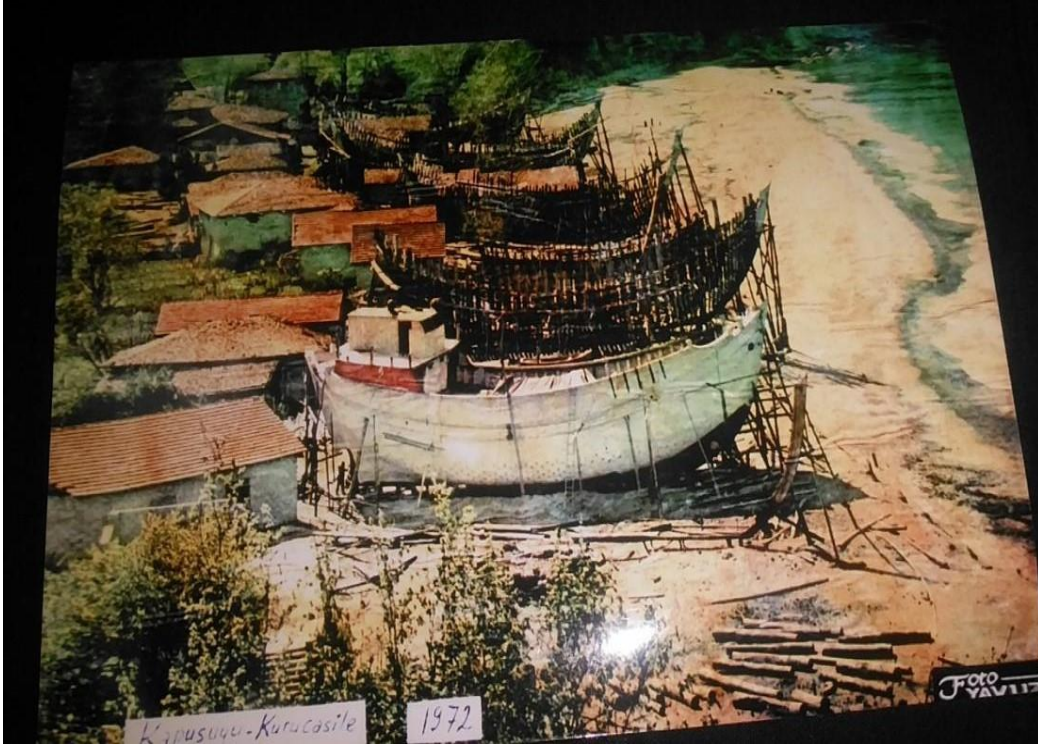
Görsel 5: İnşa Halinde Bir Tekne



Görsel 6: Yeni İnşa edilen Bir Teknenin Denize İndirilmesi, Şinasi İnce'nin Albümünden, 02 Ekim 1960.



Görsel 7: Kurucaşile'de İnşa Edilen Bir Tekne



Görsel 8: 1972 Kurucaşile Çekrek Mahallinden Bir Görüntü



Görsel 9: Mülakat Yaptığımız Kayık Ustaları Ekmel ve Oğlu İbrahim Faiz.



Görsel 10: Ekmel Usta'nın Yeni İnşa Ettiği Kayık.



Görsel 11: Kayık İnşasında Kullanılan Aletler.



Görsel 12: Faizler Tekne Atölyesi, Kurucaşile.



Görsel 13: Denize İndirilmeye Hazır Bir Kayık, Faizler Atölyesi, Kurucaşile.