Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 31

CENGİZ ORHONLU

Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım

Üzerine Araştırmalar

Derleyen : SALİH ÖZBARAN

İZMİR - 1984

SUNUŞ

Bu derleme, 11 haziran 1976 günü vakitsizce yitirdiğimiz Profesör Dr. Cengiz Orhonlu'ya ait bazı incelemeleri - sadece Osmanlı imparatorluğunda şehir düzeni, alt yapı tesisleri ve kıraç kesimde ulaşım sistemi ile ilgili araştırmaları - içine almaktadır. Bununla amacım, zamanla çeşitli dergilerde yayınlanmış veya bildiri olarak verilmiş, bazıları sadece ingilizce olarak neşredilmiş, Osmanlı sosyal tarihini ilgilendiren çok değerli yazıları bir araya toplamaktır. Ele aldığı bütün konularda öncülük yapmış, orijinal olmuş Hocam Orhonlu'nun burada biraraya getirilen incelemelerinin pek çok tarihçi ve meraklıya faydalı olacağına inanıyorum.

Ölümünü izleyen aylarda, meslektaşları tarafından dile getirildiği üzere (bkz. Nejat Göyünç, «Cengiz Orhonlu: Hayatı, Eserleri. Şahsiyeti», **Türk Kültürü Araştırmaları,** XV/1-2 (Ankara, 1976), ss. 7-38; Mahmut H. Şakiroğlu, «Prof. Dr. Cengiz Orhonlu, 1927-1976», **Belleten,** XL/160 (Ankara, 1976), ss. 669-686), C. Orhonlu, Osmanlı geçmişinin bilinmeyen konularına el atarken uzun dönemlerde gezinmiş, belirli konu ve zaman sınırları içinde kalmayarak her zaman kronoloji zincirini kurmaya çalışmıştır. Ele aldığı kurumları ve olayları incelerken çok yönlü etkileri bulmaya gayret etmiş, kendisine sanki ikinci bir ev saydığı İstanbul Başbakanlık Arşivi'nde topladığı bilgileri kolayca değerlendirivermiştir. İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi yayını olarak kitap halinde sunduğu çalışmaları (**Osmanlı İmparatorluğunda Aşiretleri İskân Teşebbüsü** - 1963; **Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilâtı** - 1967; **Osmanlı Tarihine âid Belgeler: Telhisler** - 1970; **Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti: Habeş Eyaleti** - 1974) dışında çeşitli dergi, ansiklopedi ve benzeri yayın organlarında neşredilmiş pek çok araştırması bulunmaktadır. Bu derlemeye alınanlar, yukarıda belirttiğim gibi - ve özellikle **Derbend Teşkilâtı**'na ek olarak - belli birkaç konu çerçevesinde düşünülenlerdir.

Cengiz Orhonlu'yu, benim gibi, çok yakından tanımış olanlar veya çalışmalarına yakından tanık olanlar bilirler ki o, çok büyük gayretlerle, bitmez-tükenmez enerji ile topladığı delillerini daktilo makinasına taktığı kâğıt üzerine kolayca döktürüverirdi. Hattâ, ayni kâğıt, makinadan çıktıktan sonra, saplamaların yer aldığı kulakçıklarla dolardı. Elindeki yepyeni bilgileri tarih okuyucusuna bir an önce ulaştırma kararlılığı, hazırladığı metinlerin bazen son rötuşlardan geçmesine bile engel

olurdu. Onun için tarih, düpedüz, bilimdi, bilinmeyenin hızla gün ışığına çıkarılmasıydı; tarihin sanat yönü kendisini fazla ilgilendirmemişti.

Prof. Orhonlu'nun buraya aktardığım incelemelerine müdahaleyi hiç düşünmedim. Ancak, çoğunun dizgi hatası olduğunu sandığım bazı düzensizlikleri tashihe, bazı tekrarlamaları ortadan kaldırmaya çalıştım. Bunu da gönül rahatlığı içinde yaptım. Zira, onun, pek çok incelemesini daktilo makinasından çıkardıktan sonra, onlara göz atmamı, istediğim müdahaleyi yapmamı arzu etitğini bütün sıcaklığı ile hatırlıyorum. Bu arada, incelemelerde geçen kısaltmaları, bazı eklemelerle, yeniden düzenledim ve ,okuyucuya yararlı olacağı düşüncesiyle bir dizin ilâve ettim. Bu derlemeyi hazırlamama izin veren, Merhum Profesör Dr. Cengiz Orhonlu'nun eşi Gönül Orhonlu'ya müteşekkir olduğumu burada, ayrıca, belirtmek isterim.

11 Haziran 1976'ya kadar, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesinde önce öğrencisi sonra da meslektaşı olduğum değerli hocam, arkadaşım Profesör Dr. Cengiz Orhonlu'yu tekrar anma vesilesi yaratacak bu derlemenin faydalı olacağını umuyorum.

Bornova, Aralık 1983 Salih Özbaran

İÇİNDEKİLER

Sunuş III

Kısaltmalar VII

I. ŞEHİR MİMARLARI

Giriş - Osmanlı Toplumunda Kasaba ve Şehir - İnşaat Esnafı - Hassa Mimarları ve Şehir Mimarlarının Meslekî Özellikleri - Şehir Mimarlarının Çalışmaları - Şehir Mimarlarının Malî İmkânları ve Maaşları - Şehirlerdeki Vakıf Mimarları ve Şehir Mimarları Arasındaki Fark 1 — 26

II. MESLEKÎ BİR KURULUŞ OLARAK KALDIRIMCILIK VE OSMANLI ŞEHİR YOLLARI HAKKINDA BAZI DÜŞÜNCELER

Türkiye'de Kaldırım (yol) İnşaatı ve Kaldırımcılar - Kaldırımcı Esnafı ve Teşkilâtı - İstanbul'da Kaldırım İnşaatı ve Çeşitli Meseleleri - Şehir Kaldırımlarının İnşa Masraflarının Karşılanış Şekilleri - Yol İnşaatına Tesir Eden Faktörler - Tanzimat'tan Sonra Yol İnşa Düşüncesi ve Uygulaması - Son Dönemler - Belgeler ..... 27 — 66

III. **KÖPRÜCÜLÜK** ..... 70 — 77

IV. ONALTINCI YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA SU-YOLCULUK KURULUŞU ..... 78 — 82

V. İSTANBUL'DA KAYIKÇILIK VE KAYIK İŞLETMECİLİĞİ

Belli-başlı Trafik Hatları - Peremeci ve Kayıkçıların Hukukî Nizamları - Pazar Kayığı - Ücret Meselesi - Pereme ve Kayıkların Şekillerine ait Nizamlar - İstanbul'da Pereme ve Kayık Sayısı - XIX. Yüzyılda Kayıkçılık ..... 83 — 103

VI. NEHİR GEMİCİLİĞİ ..... 104 — 115

VII. DİCLE VE FIRAT NEHİRLERİNDE NAKLİYAT
Fırat Nehri Üzerinde Gemi İnşaatı - Nehir Nakliyatının İşleme Tarzı - Nehir Filosunun İç Siyasetle İlgili Olarak Kullanılması - Şat Kaptanlığı - Buharlı Gemi İşletilmesi ..... 116 — 139

VIII. KERVAN VE KERVAN YOLLARI
Tarihî Gelişim - Kervan Yolları ve Kervan Ticaretinin Gelişmesi - Kervan Teşkilâtı - XV. ve XIX. Yüzyıllar Arasında Kervan Ticâreti - Hac Kervanları - Kervanın Ortadan Kalkması 140 — 146

D i z i n ..... 148 — 157

F O T O Ğ R A F L A R

1) Ergene'de su-yolu, kaldırım, köprü ve değirmen onarımlarının 953 (1546) tarihli muhasebe kaydı 60

2) Edirne'de 965 (1558) yılında gerçekleştirilen yeni yol yapımı ve onarımına ait muhasebe kaydı 61

3) Kırgöz Köprüsü (Bolvadin) 77

4) Melling (Voyage pittoresque de Constantinople, Paris 1819)' de kayıklar 103

5) Kömürhanı 147

KISALTMALAR

Adana Sicileri	: Adana Müzesi, Şeriye Sicilleri .
A-DVN	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Bab-ı Asafî, Divân-i Hümayûn.
Ali Emirî-I. Ahmed	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Ali Emirî Tasnifi, I. Ahmed Kısmı.
Ali Emirî-IV. Mehmed	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Ali Emirî Tasnifi, IV. Mehmed kısmı.
Ali Emirî-III. Mustafa	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Ali Emirî Tasnifi, III. Mustafa Kısmı.
Cevdet-Askerî	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Cevdet tasnifi, Askerî kısmı.
Cevdet-Dahiliye	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Cevdet tasnifi, Dahiliye kısmı.
Cevdet-İktisat	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Cevdet tasnifi, İktisat kısmı.
Cevdet-Nafıa	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Cevdet tasnifi, Nafıa kısmı.
D-BŞM	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Bab-ı Defterî, Baş Muhasebe.
D-MKF	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Bab-ı Defterî, Mevkufat Kalemi.
İbnülemin-Nafıa	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, İbnülemin tasnifi, Nafıa kısmı.
İbnülemin-Saray	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, İbnülemin tasnifi, Saray kısmı.
İbnülemin-Tevcihat	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, İbnülemin tasnifi, Tevcihat kısmı.
Ergin, **Mecelle**	: Osman Ergin, **Mecelle-i Umûr-ı Belediye**, İstanbul, 1922.
İrade-Dahiliye	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, İrade tasnifi, Dahiliye kısmı.
İrade-Meclis-i Vâlâ	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, İrade tasnifi, Meclis-i Vâlâ kısmı.
KK	: İstanbul Başbakanlık Arivi, Kâmil Kepeci tasnifi.
MAD	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Maliyeden Müdevver Defterler tasnifi.
M. Cevdet yz.	: İstanbul Belediye (Atatürk) Kütüphanesi, M. Cevdet yazmaları.
MD	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Mühimme Defterleri tasnifi.
Orhonlu, **Derbend**	: Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilâtı**, İstanbul, 1967.

Rodoscuk Sicilleri	: İstanbul Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, Rodoscuk Sicilleri.
Tapu Defteri	: İstanbul Başbakanlık Arşivi, Tapu-Tahrir Defterleri.
TD	: İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, **Tarih Dergisi.**
TM	: İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, **Türkiyat Mecmuası.**
TSMA	: İstanbul, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi.

D i ğ e r K ı s a l t m a l a r

b.	: bin(oğlu).
bkz.	: bakınız.
çev.	: çeviren.
göst. yer.	: gösterilen yer(ler).
ktp.	: kütüphâne(si).
nu.	: numara(sı).
s.	: sayfa.
ss.	: sayfalar (sayfadan sayfaya).
tür. yer.	: türlü yerler.

I

ŞEHİR MİMARLARI*

GİRİŞ

Mimarî faaliyetler denildiği zaman, genel olarak, akla taş ve kârgir binaların yapım ve onarımı ile meşgul olan sanatkârlar gelmektedir. Taş ve tuğla türü inşaat malzemesi ile yapılan binaların asırlarca yaşadığı, bu yüzden mimarîsi ve mimarı hakkında geniş bir bilgi kaynağı teşkil ettikleri bilinmektedir. Bugüne kadar ulaşmış olan câmi, medrese, dârüşşifâ, imaret gibi, şehrin bir kısmında veya gelişmesi istenen kasabada inşâ edilen külliyelerin mimarî üslûbları ve mimarları daima araştırıcıların ilgisini çekmiştir. Devrine göre şehir ve kasabaara yeni boyutlar va imkânlar kazandıran bu tip taş ve kârgîr binalar, yapılış gayelerine göre guruplandırılabilirler: dinî eserler(câmi, mescid, tekke, türbe), eğitim gayesi ile yapılmış olanlar (medrese, mekteb), hastahâne (darüşşifâ, bîmârhâne), hamam, yemek pişirilen ve dağıtılan yerler ile bu müesseselerde çalışanların kalacakları ikametgâhlar için su-yolu, kanalizasyon gibi medenî tesisler ve nihayet bunlara gelir sağlamak için yapılmış olan han, çarşı, fırın, değirmen, boyahâne, başhâne, pazar yerleri gibi kuruluşlar. Bu yapılar yeni kurulacak şehrin veya eski şehrin imar ve iskân edilmesi istenen semtinin çekirdeğini teşkil eder(1). Bunların yanı sıra muhtelif şehir ve kasabalarda bu tip eserleri veya daha küçük örneklerini görmek mümkündür. Ayrıca, askerî maksatlarla yapılan kale, istihkâm gibi, devlete ait resmî inşaatlar da devrin mimarî faaliyetlerinin diğer bir kısmını teşkil eder; bunlara sarf edilen para hesaplarına âit muhasebe kayıtları, bu inşaatlarda çalışan bütün sanatkârların tesbit edilebilmesine yarayacak ip uçlarını vermektedir. İşte bu suretle bugüne kadar gelmiş olan taş ve kârgîr mimarî eserler ve onlara âit mevcut muhasebe kayıtlarından devrin mimarî üslûbu ve mimarları hakkın-

---

* «Şehir Mimarları», **Osmanlı Araştırmaları**, II (İstanbu 1981), ss. 1-30'dan alınmıştır.

(1) Bu hususta bkz. Ömer Lütfi Barkan, «İmâret sitelerinin kuruluşu ve işleyiş tarzına âit araştırmalar», **İktisat Fakültesi Mecmuası**, XXIII (İstanbul, 1963), ss. 238-296.

da bilgi edinmek mümkün olmaktadır. Bununla beraber bu inşaat, bir bakıma, yüksek bir tabakanın yaptırageldiği, devrine göre pahalı bir inşaat türü idi. Yine de halkın çoğunluğunun müracaat ettiği ahşap inşaatın husûsiyetleri, mimarları ve inşaat teşkilâtı hakkında ayrıca bir fikir vermektedir. Ancak, alt yapının inşâ faaliyeti hakkında elimizde fazla bir bilgi veya fikir mevcut değildir. Eğer büyük merkezlerin dışındaki şehir ve kasabalarda inşaatın ne şekilde yürütüldüğü, bir kontrol mekanizmasının sahip olup olmadığı ortaya konabilir ise, bütünü ile Osmanlı imparatorluğundaki mimarî faaliyetleri takip etmek ve mimarların fonksiyonlarını tesbit edebilmek mümkün olacaktır. Keza mimarlar üzerinde de durmak icab etmektedir. Mimarlık, çeşitli sahalarda görülen bir meşguliyettir. Meselâ, gemi yapımı ile uğraşan kimseye gemi mimarı, suyun nakli, bir başka yere akıtılması, su getirmek gibi işlerle uğraşanlara su (?) mimarı deniliyordu. Köprü yapımı ile uğraşan kimse de köprü (cisr) mimarı adını taşıyordu (2). Burada şehir mimarlarından bahsetmeden önce, Osmanlı imparatorluğunda şehir ve kasabaların gelişme şartlarından, şehir ve kasabalar arasındaki farklardan ve XVI. yüzyıl sonları ile XVII. yüzyılın ilk yarısında kır bölgelerinden şehirlere yapılan akından bahsetmeliyiz. Çünki, şehir mimarlarının teşekkülü şehirleşme ve bunun sonucunda şehirlerdeki inşaat sektörünün hareketlenmesi ile bir paralellik göstermektdir.

I. OSMANLI TOPLUMUNDA KASABA VE ŞEHİR

Osmanlı şehri, kültür özellikleri kadar, en önemli fizikî şekillerini, kendinden önceki islâm şehirlerinden tevârüs etmiştir. Osmanlı şehri büyük bir iktisadî ve sosyal birliğin merkezi idi. Şehir, bir bütün olarak, toplumun değişmesinden ayrılamazdı; XVII. yüzyılda serbest ve rekabet ekonomisi rejimine doğru gelişmişti. Bu, özel mülkiyet ve ferdiyetçi ilgilerin yer aldığı bir sistem içinde gittikçe artan bir rol oynamakta idi. Kasabalar da bazı özellilker gösterirlerdi: herşeyden önce, bağ, bahçe, bostan gibi ziraî ünitelerle çevrilmişlerdi. Diğer bir deyimle bahçe ziraatı, iş hayatında ağırlığı teşkil etmişti. Kasabalar üretim hayatı farklı dağ ve ova köyleri arasında bir pazar ve mübadele merkeziydi(3). Aslında kasabaların teşekkülünün sebebi, bu tip pazar yerlerindeki küçük iskân ünitelerinin gelişmesiydi. Bu bakımdan, bu tür kasabalarda, pazar yeri veya onun yanında kurulmuş Ulu câmi, kasabanın merkezini

(2) Meselâ bkz. **Ali Emirî - IV. Mehmed,** nu. 1044, 2000

(3) Hamit Sadi Selen, «XVI ncı ve XVVII nci yüzyıllarda Anadolu'nun köy ve küçük şehir hayatı», **III. Türk Tarih Kurumu Kongresi,** 1943, Ankara, 1948, ss. 390-398.

teşkil etmişti. Kasabaları daha hareketli kılan, içinde han veya ılıca gibi kuruluşları nmevcudiyetiydi. Genel olarak, Osmanlı imparatorluğunda kasaba (küçük şehir), pekçok müşterek yönlere sahipti.

Osmanlı imparatorluğu, XVI. yüzyılda büyük bir iktisadî gelişmeye mazhar olmuştu; bu yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı imparatorluğunun bugünkü Türkiye topraklarına isabet eden bölümünde birbirini takiben birçok câmi, mescid, imâret, su-yolu, han, hamam gibi binalar yapılmıştır. Aynı devre, XVI. yüzyılın başı ile mukayese edildiğinde, imparatorluk nüfusunun büyük bir oranda artmış olduğu tesbit edilebilmektedir. Bununla beraber şehir nüfuslarında artışın fazla olduğu düşünülmemelidir. Halep, Şam, Bursa gibi devrine göre büyük sayılan şehirlerin nüfusu XVI. yüzyılda 60.000 - 70.000'i geçmemişti(4). Bir fikir vermek için XVI. yüzyıl sonlarında bazı şehir nüfuslarına dâir tahminî kayıtları aşağıya kaydediyoruz (5):

Şehir	Yıl	Hâne		Bulunan tahminî nüfus
Edirne	1571—80	5480	x 5	27400
Diyarbekir	»	5717	x 5	28585
Tokat	»	2415	x 5	12075
Sofya	»	1477	x 5	7835
Üsküp	»	1794	x 5	8970
Trabzon	»	1952	x 5	9760
Saray Bosna	»	4270	x 5	21350

Osmanlı şehrinin teşekkül ve gelişmesinde imâretlerin oynadığı rol çok önemlidir. İmâretler han, çarşı, fırın, hamam, boyahâne, salhâne gibi, çok defa, kurulacak bir şehrin veya imarı istenen eski bir şehrin bir parçasını teşkil ediyorlardı (6). İstanbul, Edirne, Bursa, Konya, Saray Bosna gibi şehirlerin tetkiki, bu şehirlerin aslında zikredilen biçimde inşâ edilmiş çekirdeklerin (imâretlerin) etrafında nasıl teşekkül edip geliştiklerini göstermektedr. XVI. yüzyıl sonlarından itibaren kır bölgelerinden şehirlere doğru küçümsenemeyecek bir nüfus akını meydana gelmiştir. Bunun sonucunda Batı Anadolu ve Marmara bölgelerinde nüfusun yoğunlaştığı görülmektedir. 1699'da İzmir nüfusu 24.000 olarak

(4) Ö.L. Barkan, «Tarihî Demografi araştırmaları ve Osmanlı Tarihi», **TM, X** (İstanbul 1954), ss. 21-23 vd.

(5) Barkan, «Tarihî Demografi...», s. 22.

(6) Barkan, «İmâret...», ss. 234-296.

gösteriliyor (7). Bu nüfus kaymasında nüfus artışının rolü olduğu kabul edilmekle beraber, başka sebepler de bulunmaktadır.

Osmanlı imparatorluğunda köy ve kasaba halkı istedikleri gibi yerlerini terkederek başka yörelere gidemezlerdi (8). Ancak bu hususta kesin kanun maddesine rağmen köy ve kasaba halkının bütün bir bölgeyi içine alır şekilde yerlerini terketmesi onları bazı şartların zorladığının ortaya koymaktadır. Bu sosyal buhranın Türkiye'deki topluluğunu ne derecede tahrip ettiğini tespit etmek ve bu olayın ne kadar yaygın olduğunu görmek için, 1691 yılında tanzim edilmiş bazı defterlere bakmak gerekir. Devlet, 1691 yılında konar-göçer hayat yaşayan topluluğu yerleştirme tesebbüsüne giriştiği zaman, önce Anadolu, Karaman, Bozok, Adana, Urfa gibi sancaklarda boş, sahipsiz, işletilmeden duran toprakların ve köylerin yayımlarını, diğer bir deyimle tahrirlerini yaptırdı. Tahriri yapanların yerinde belirledikleri tesbitte Anadolu, Maraş, Sivas, Karaman ve Rakka eyâletlerinde bulunan yüzlerce, hatta daha da fazla köyün sahipsiz ve terkedilmiş olduğu anlaşılmıştı; bu tesbiti yapan yazıcılar, köylerin yanına kırmızı mürekkeple **«yüz senedir hâlî ve harâbdır», «elli senedir hâlî ve harâbdır»** veya **«celâlî fetretinde harâb olmuştur»** ibarelerini kaydetmişlerdir (9).

Gerçekten de, XVII. yüzyılın başlarında sosyal buhranlar sebebi ile Anadolu köy-çiftçi topluluğunun emniyetsizlik yüzünden büyük kasaba ve şehirlere göç ettiği görülmektedir. Bu durumda, 1602 ve 1603 tarihlerinde birçok köyün oturanları tarafından terkedildiği görülmektedir (10). Meselâ 1609'da Kuyucu Murad Paşa, İstanbul ve civarına sığınmış olan Anadolu'nun çeşitli bölgelerinden gelmiş mültecilerin, eski yerlerine dönmelerini sağlamak için bir ferman çıkartmıştı. Meselâ Tekirdağ'daki göçmenlerden bir kısmı Kemah'tan gelmiş Ermenilerdi (11).

Osmanlı toplumunda kasaba ve şehir arasındaki fark izaha muhtaçtır. Bu konuda nüfus ve idarî teşkilât birer ölçü olarak alınabilir. Küçük şehir de denilebilecek kasaba, bizim gördüğümüz çeşitli kayıtlara göre, köyün büyücek olanı ve nüfusu ortalama 700 ile 1500 arasında bulunan

---

(7) A. de la Motraye, **Voyage en Europe, Asie et Afrique,** La Haye 1727, I, s. 179. Bundan birkaç yıl sonra İzmir'i ziyaret eden Tournefort **(Relation d'un voyage du Levant**, Paris 1717, s. 495), nüfusunun 27000 olduğunu kaydediyor.

(8) Bu hususta kanunnâmede **«ahvâl-i cilâ-yı vatan»** diye bir madde vardır (bkz. ileride s. 5, not 16).

(9) Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Aşiretleri İskân Teşebbüsü** (1691)-1696), İstanbul 1963, ss. 42-44 ve tür. yer.

(10) Mustafa Akdağ, **Celâlî İsyanları (1550-1603),** Ankara 1963, ss. 250-251 vd.

(11) Bkz. H.D. Andreasyan, «Celâlîlerden kaçan Anadolu halkının geri gönderilmesi», **İsmail Hakkı Uzunçarşılı Armağanı,** Ankara 1976, ss. 45-53.

bir iskân ünitesidir. Şehir, daha karmaşık bir kuruluş manzarası göstermektedir. İdarede kadı ve subaşından başka ticaret ve sanat ehli de yer alır; bir ticaret ve iş hayatı vardır. Çeşitli esnaf gurupları arasında inşaat esnafı ve inşaatla uğraşanlar önemli bir mevkiye sahiptir.

Bazı kasabalar gibi şehirler de mevcudiyetlerini, yerinin münasip seçilmiş olmalarına ve bölgedeki ulaştırma şebekesini kontrol edebilecek durumda bulunmalarına borçludurlar (12); bu suretle, yeni şartlara ve vasıtalara uyum sağlayarak yavaş veya süratli bir şekilde gelişmişlerdir. Bu bakımlardan yollar ve pazar yerleri (13) kasabaların varolmalarına, yaşamalarına sebep olmuşlardır (14). Osmanlı devletinin yeni kasaba ve şehirlerin kurulmasını teşvik eden tutumu (15) yanında, iskân merkezlerindeki nüfusun yerinde kalmasına dikkat eden bir siyaseti vardı; ziraî ekonomiye sahip olan Osmanlı toplumunda, üretimin düşmemesi ve iskân merkezlerindeki kayıtlı mükelleflerin azalmasını önlemek için, kanunnâmeye bir madde dahi konmuştu (16). Bu kayıtlara rağmen, sözkonusu nüfus naklinin olması ve bu hususlaki zaman aşımı kaydının bir müddet sonra ihmal edilmesi ,idarecilerin gerçekleri kabul edebildiklerini göstermektedir. Bu kabilden olarak, bir köyün kasaba

(12) F. Braudel, **The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip** II, I(1972), ss. 312, 315-316.

(13) Pazar yerleri, yolların geçtiiğ ticarî mübadelenin yapılabildiği en uygun yerlerde kurulmuştur. Pazar yerleri bir bölgenin ticarî ihtiyacının giderilebildiği en müsait yer olarak temayüz etmişlerdir. Bununla beraber bu yerler, bir kasabanın iç hayatına tesir eden bir mücadelenin bahası sonucu ortaya çıkmışlardır. Çünkü, pazar yerleri, bir bakıma, şehir ile ziraî bölgeler arasında yer alan mübadele merkezleri olarak dikkati çekmektedirler. Diğer bir deyimle, şehir ile kır topluluğu arasında bir irtibat noktası teşkil etmişlerdir (Braudel, **ayni eser**, göst. yer).

(14) Bu konuda Düzce'nin iyi bir örnek teşkil ettiğini söylemek icap eder. Bir menzil yeri olan Düzce'nin esas ismi Düzce Pazarı idi. İstanbul-Bolu üzerinde, yolların kesinti noktasında olduğundan, XVII. yüzyıldan itibaren bir kasaba büyüyeti kazanmıştır (Evliya Çelebi, **Seyahatnâme**, II, İstanbul 1313/1895, s. 172; **MAD**, nu. 4108, s. 33).

(15) Meselâ bir reayanın vergisini vermek şartı ile yeni kurulan kasabalarda yerleşmesi teşvik ediliyordu. 1572 (?)'de yeni kurulmuş olan Sultaniye'de **tekâlif-i divaniye** ve **avârız-ı örfiye** ile ulak'tan muaf olmak için ahkâm verildiği kaydedilmiştir (Defter-i mufassal-ı livâ-i Konya, **MAD**, nu. 3074, s. 986).

(16) «Der beyân-ı ahvâl-i cilâ-yı vatan: defterde yazılu raiyvet kadîmî karyerlerden kalkup ahar karyede varup tavattun eyleseler on yıldan berüde ise kaldırulup kadîm karyerlerine gönderilüp iskân etdirilüp amma on yıldan ziyâde mürûr eyleyen reaya kaldırılmak olmaz oturdukları yerde âhara raiyyet yazılmış değiller ise resm-i raiyyetlerin defter mucebince sipahiler alur...» (Ebu's-Suud Efendi'nin..., **Millî Tetebbular Mecmuası**, II (İstanbul 1330/1911), ss. 305 vd.).

olabilmesi durumu da kabul edilmiştir (17). Bu şekilde köy iken kasaba haline gelmiş iskân topluluğunda, defterde yazılı olan raiyyet resmi verilmek şart koşulmuştu; başka yerden gelip kasabanın kasaba olmasına sebep olan göçmenler, sâkin olduktan sonra on yıldan fazla zaman geçtiği takdirde, o kasabanın raiyyeti olmuş sayılmışlardı (18). Osmanlı imparatorluğunun XVII. yüzyıl şehirlerinin nüfuslarına âit rakamlar aşağıya kaydedilmiştir:

Şehir	Yıl	Hâne		Bulunan tahminî nüfus
Ankara (1)	1607	—		23158
Bayburt (2)	1640	—		3535
Bor (3)	1642	351	x 5	1755
Niğde (4)	1642	361	x 5	2805
Trablus-Şam (53	1645	1600	x 5	8045
Hama (6)	1645	1771	x 5	5855
Tokat (7)	1641	3858	x 5	19290

(1) Özer Ergenç, «1600-1615 yılları arasında Ankara iktisat tarihine dâir araştırmalar», **Türkiye İktisat Tarihi Semineri**, 8-10 haziran 1973, Ankara 1975, ss. 147-148.
(2) İsmet Miroğlu, **XVI. yüzyılda Bayburt Sancağı**, İstanbul 1975, s. 123.
(3/4) **Tahrir-i Livâ-i Niğde, MAD**, nu. 6510.
(5) **Tahrir-i Livâ-i Trablus-Şam, MAD**, nu. 842.
(6) **Defter-i Mufassal-ı Livâ-i Hama**, nu. 516.
(7) **Defteri Mufassal-ı Medîne-i Tokat**, Tapu-Tahrir, nu. 772.

II. İNŞAAT ESNAFI

İnşaat genel olarak kârgîr ve ahşap olarak yapılmakta idi. Ahşap inşaatın daha yaygın olduğu söylenebilir (19). Ucuzluğu ve bazı zelzele bölgelerinde daha emniyetli telâkki edilmesi, bu rağbeti arttıran unsurlardandır. XVII. yüzyıldan itibaren, Osmanlı imparatorluğunun bugünkü Türkiye'ye isabet eden topraklarında köylerden şehirlere yapılan akın sonucunda, özellikle İstanbul, Bursa, Konya, Edirne gibi şehirlere nüfus yığıldığı, bunun sonucunda bugünkü gecekondu bölgelerini hatırlatan, inşaat kaidelerine riayet etmeksizin yapılan yanaşık düzen binaların, şehirlerin bağlık ve bahçelik kısımlarını istilâ ettiği zikredilmelidir.

(17) «Karye iken kasaba olmuşdur; ol asl kasabanın ahalisi defterde raiyyet yazılu üzerlerinde resm-i çift ve bennâk ve resm-i mücerred takdir olunmuşdur. Ol kasabalarda hîn-i tahrirden mukaddem on sene ziyâde sakin bulunmağla ol kasabanın raiyyeti olmuşdur» (Esad Efendi Kütüphanesi, nu. 853, yp. 15b).
(18) **Ayni eser**, göst. yer.
(19) İstanbul'daki uygulama için bkz. Osman Nuri Ergin. **Mecelle-i Umûr-u Belediye**, I, ss. 1049-1050 vd.

İstanbul'da mimar-başı inşaat nizamına âit düzenlemeleri yapmakla görevli idi. Yâni işçi ücretlerini (20) ayarlar, inşaat malzemesinin fiatlarını ve temin hususundaki kaideleri tespit eder ve uygulardı. Bu hususlar, imparatorluğun muhtelif şehirlerinde, müstakil mimarlar tayin edilinceye kadar kadılar tarafından takip edilmesi gerekli kaideler olarak kabul edilmişti.

İnşaat esnafı hakkında XVI. yüzyıldan itibaren zengin malzeme bulunmkatadır. 1553-1558'de Süleymaniye câmii ve imâreti inşaatında şu mesleklere mensup esnaf bulunuyordu: duvarcı (bennâ), taşcı (sengtraş), marangoz (neccâr), nakkaş, lâğımcı, demirci (haddâd), camcı, kurşuncu, (surbger) v.s. olarak 3523 kişi ki bunun % 51'i hıristiyan, % 49'u müslüman idi (21). XVIII. yüzyılda Osmanlı imparatorluğunun bir müdafaa durumuna girmesi sebebi ile hudut kalelerinin tahkimi yoğunlaşmış, bu vesile ile inşaat esnafı hakkında zengin malzeme kalmıştır. Buna bir misâl olarak Hotin kalesinin tamiri ve genişletilmesi ile görevli hassa mimarlarından Mehmed'in (22), maiyetinde çalışmış olanların kayıtları vardır. Gurre- zilhicce 1134'de yapılan Hotin kalesi tamirinde şu inşaat esnafı çalışmıştı: neccâr, lâğımcı, demirci, kaldırımcı, su-yolcu, taş kırıcı, dıvarcı, meremmetci (23). Burada bir hususa işaret etmek yerinde olacaktır. İnşaat esnafına Osmanlılar genellikle **«esnaf-ı mimâr»** adı veriyorlardı. İstanbul'da ise **«neccâran ve buna tâbi ehl-i hiref»** ifadesi kulanılıyordu. Bazı inşaat esnafı için ayni ismi kullanmadıklarını, bazen değişik şekilde ifade ettiklerini belirtmek gerekmektedir. 1128/1715' de tamir için İstanbul'dan gönderilen esnafın ihtisası daha ayrıntılı olarak belirlenmiştir: neccâr, dıvarcı, lâğımcı, kireç yakıcı, sıvacı, taş yontucuyan, kaldırımcı, tezgaç-ı demirciyan, taş kırıcı, demirci, küfegici, camcı, nakkaş, su-yolcu, bıçkıcı, burgucu (24). Askerî mahiyetteki resmî inşaat için tam teşekküllü inşaatçı guruplarının gönderildiğinden şüphe yoktur. Adana'da inşaat esnafı **«esnaf-ı neccâran ve mimâran»** diye tavsif edilmektedir(25). Zaman zaman mimar esnafının veya inşaat esnafının kimler olduğu hususu, esnaf ve idare arasında münakaşa konusu olmuştur.

(20) Ahmet Refik, **Türk Mimarları**, ss. 119-123.

(21) Sayı bakımından dengeli olan durum çeşitli sanat guruplarındaki dağılım oranlarında da görülmektedir (Ö.L. Barkan, «Türk yapı ve yapı malzemesi için kaynaklar», **İktisat Fakültesi Mecmuası**, XVII (İstanbul 1956), ss. 14-15.

(22) 1141 (1728) yılında Şadan Halife çalışmıştı (Muzaffer Erdoğan, **Kayserili Mehmed Ağa**, İstanbul 1962), s. 82.

(23) Hepsi 380 kişi idi (**MAD**, nu. 1318; krş. **TD**, nu. 19, s. 121).

(24) 399 neferden ibaretti (**MAD**, nu. 1619).

(25) **Adana Sicilleri**, nu. 7, s. 122: belgenin tarihi 15 rebiyü'l-ahır, sene **1242** (16 kasım 1826).

Karışıklığa meydan vermemek için her bir esnaf deftere yazılarak mimar, yâni inşaat esnafının kimler olduğu hakkındaki şüpheler giderilmekteydi (26). İnaşat ile ilgili 33 esnaf gurubu tesbit edilmiştir; Kahire'de 24 esnaf gurubu, mimar esnafı zümresi olarak kabul edilmiştir (27). Başkentte inşaat esnafı diğer yerlere nazaran daha çeşitlilik gösteriyordu .Bu esnaflar kendi aralarında da (28) **vasat, üstâd, şâkird, kalfa** diye derecelere ayrılmıştı. Böyle olmakla beraber, şehir ve kasabaların büyüklüklerine göre inşaat esnafı sayı ve cins bakımından farklılık göstermiştir. Meselâ, Adana'daki mimar veya inşaat esnafı ile Bursa ve Balıkesir esnafı arasında sayı ve çeşitlilik bakımından ayrıcalık vardır(29). Yine de,bina inşası ile doğrudan doğruya ilgili olan esnaf nakkaş, taşçı, kireççi, sıvacı, neccâr, dıvarcı, horasancı, lâğımcı, su-yolcu ve rençberden ibaretti (30). İnşaat esnafı arasına doğrudan doğruya veya vasıtalı olarak ayni sınıfta katılanların isimlerini Evliya Çelebi kaydetmektedir (31). Aslında Evliya Çelebi inşaat esnafının sınırını çok geniş tutmuştur, öyle ki aralarında bu guruba dahil olmaması icâb edenler de vardır. Bununla beraber, bunu 1161 (1704) tarihli ve Adana sicillerinde kayıtlı liste ile karşılaştırmak yerinde olacaktır: Başmimar Ebubekir tarafından bildirilen bu listede dülger, dıvarcı, kireççi, keresteci, mismarcı, demirci, keserci, destereci, burgucu, camcı, sıvacı, hâkçı, horasancı, badanacı, bıçakçı, sandıkçı, değirmenci, arabacı, çukurcu, kutucu, marangoz, hurdacı, taşçı, furuncı, kerbiççi, sırık hammalı, beygir hammalı, kafesçi ve kaldırımcı bulunmaktadır (31a). Evliya Çelebi'deki esnaf listesi, IV. Murad zamanında 1639 yılında yapılmış esnaf sayım defterlerinden alınmıştır. İnşaat esnafına giren gurupların fazla olmasını, İstanbul'un imparatorluğun en büyük şehri olması yönünden, tabii görmek gerekir. İnşaa-' tın çok ince ve sanatkârane yapılan kısımları için diğer vilâyet merkezlerinde esnaf için pazarlar bulunmayacağından, bunların İstabul'da top-

(26) Adana sicillerinden nakletiğimiz böyle bir belge için bkz. C. Orhonlu, «Meslekî bir teşekkül olarak kaldırımcılık ve Osmanlı şehir yolları hakkında bazı düşünceler», **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi,** I (İstanbul 1972), ss. 135-136 (Bu inceleme derlememiz içine alınmıştır).

(27) Evliya Çelebi, **Seyahatnâme,** X, ss. 362-364.

(28) 24 Zilhicce 1224 tarihli olup İstanbul'da inşaat esnafının bir kısmını gösteren belgede şunlar yazılıdır: neccâr, silici, marangoz, sıvacı, kalemkâr, nakkâş, camcı, su-yolcu, lökünçu (?), taşçı, bıçkıcı, hamamcı, kurşuncu, oymacı, doğramacı, kafesci, sandıkçı dıvarcı lâğımcı, kaldırımcı, hammal, ırgatlar, tuğla dökücü, talaş dökücü (**MD**, nu .235, s. 388).

(29) Balıkesir'deki inşaat esnafı için bkz Kâmil Su, **XVII ve XVIII. yüzyıllarda Balıkesir şehir hayatı,** İstanbul 1937, ss. 44-45.

(30) **MD**, nu. 156, s. 226.

(31) Evliya Çelebi, **Seyahatnâme,** I, ss. 628 ve 727.

(31a) **Adana Sicilleri,** nu. 105, s. 37.

lanmasını tabii karşılamak icâb eder. İstabul'da kireççiler bile ihtisas guruplarına ayrılmışlardı (32). Aynı şekilde kurşun örtücü, tahta (?) kurşuncu sadece büyük âbidevî inşaatta rastlanan ve aranan birer esnaflık türüdür. Kezâ taşcılar esnafı için, İstanbul'da mermerci ile birlikte mermer ocaklarında mermer yaran esnaf da bulunmakta idi. Bunlar dışında iskemleci, ferrâş, tabutcu, gergefci-taht-revâncı, su dolapları çarkçısı da yalnız İstanbul'da görülen ve inşaat sektörüne ithal edilen esnaflardı. Bununla beraber, imparatorluktaki bazı şehirler, İstanbul kadar olmasa bile, onu hatırlatacak şekilde inşaat esnafının çeşitlerini barındırmakta idi. Saray Bosna bu şehirlerden biriydi (33).

Savaş zamanı sınırlara asker sevkedilirken, cephelerdeki ordugâhta, daimi olarak bulunan ordu esnafı arasında, Hassa baş-mimarının da lüzum göstermesi sonucu, dülger, taşcı, lâğımcı, su-yolcu gibi inşaat esnafına mensup kimseler de yer alırdı (34). Bu inşaat işçileri ücretle tutulup, bazen yarı ücretleri peşin verilerek gönderilirdi (35). Bunlar lüzumlu aletleriyle birlikte vaktinden önce orduya katılırlardı. Meselâ 1715'teki Mora seferine çeşitli inşaat guruplarına mensup 440 kişinin katılması Baş mimarın da gerekçe göstermesi sonucunda gerçekleşmişti (36). Yine de İstanbul'un, bütün inşaat esnafının yegâne kaynağı olmadığını ifade etmek gerlkir. Fazlası ihtiyaç duyulduğunda, suyolu tamirleri için Bursa'dan su-yolcu esnafı, binalara çini döşemek gerektiğinde Kütahya'dan çiniciler, Bursa'dan da taşcılar getirilirdi (37).

III. HASSA MİMARLARI VE ŞEHİR MİMARLARININ MESLEKÎ ÖZELLİKLERİ

İstanbul'da bulunan Hassa Mimârları Ocağı vasıtası ile resmî devlet yapılarını ve varlıklı kimselerin yaptırdıkları binaların, inşaat türlerini takip etmek imkânına sahip bulunmaktayız (38). İmparatorluk da-

(32) Yağlı kireçci ,taş kireçci gibi.

(33) Hamidja Kreşevlakoviç, **Esnafı Obrtı u Staıum Sarajevo,** Sarajevo 1958, ss. 174-182.

(34) Meselâ 1220 (1805) yılında; 30 neccâr, 50 lâğımcı, 10 taşcı ve taş kırıcı, 15 su-yolcunun katılması uygun görülmüştür (Ergin, **Mecelle**..., I, s. 635). Orducu esnafı için bkz. Münir Aktepe, «Ahmet III devrinde Şark seferine iştirak edecek ordu esnafı hakkında vesikalar», **TD**, 10 (İstanbul 1954), ss. 17-30.

(35) Belgrad kalesi tamirini Bosna'dan gönderilen 196 neccârın 36'sı kalenin Avusturya tarafından muhasarasında ölmüştü. Bunların ücretleri 1104 (1692) yılı Bosna cizye mahsulünden verilecekti (**KK**, nu. 181, s. 138: 14 safer 1104).

(36) Bunlardan 90 kadarı Tırhala-Yanya yollarını genişletmek ve temizlemek için görevlendirilmişti (M. Erdoğan, **Kayserili**..., ss. 88-89).

(37) M. Erdoğan, **Kayserili**..., ss. 87, 97, 98.

(38) Bu hsuusta bkz. Şerafettin Turan, «Osmanlı teşkilâtında hassa mimârları», **Tarih Araştırmacıları Dergisi,** I/1 (Ankara 1964), ss. 157-200.

hilindeki her türlü inşaat Baş mimar-başı ve emri altındaki mimarlar ocağı tarafından murakabe edilmekte idi. Baş mimar, yerine göre bir inşaat için emrindeki mimarlardan bir veya ikisini devlete âit inşaatın bitirilmesi hususunda görevlendirebilirdi; yahut bir eserin inşasını üzerine alabilirdi. Bütün bu hallerde, duruma göre, gereken şekilde davranır, ya üzerine alır, ya da bir başkasına havâle ederdi (39).

Osmanlı mimarları inşâ edecekleri binalar için önceden bir plân yaparlardı; buna devrin tabiri ile **resim** denilmekte idi. Yapılan bu resimde, belirtilen özelliklere göre, muhammen keşif bedelleri hesap edilirdi (40). Osmanlı mimarî terminojisinde plân ve kroki karşılığında **resim** ve **tasvir** kelimeleri kullanılıyordu (41). Bundan kastedilen, model mahiyetindeki mücessem resimdir. Keşif defterlerinin yanı sıra, kütüphane ve arşivlerdeki tasniflerin ilerlemesiyle, yapılan binaların resimleri de bulunmaktadır (42) ve bunun sonucunda da, Türk mimarlarının, bilinegelenin aksine, plân ve krokilerde çalıştıkları gerçeği ortaya çıkmaktadır. Mimar tayin gerekçesinde, istenen meslekî vasıflar arasında, resim veya tasvirde maharet sahibi olunması hususu da vardı. Bununla beraber, her mimar için bu özelliğin zikredilmediği, bir mimarın resim ve plân yapmada ihtisas sahibi olduğu takdirde belirlendiği ifade edilmelidir. Nitekim, Özi tarafına gönderilen iki mimardan biri Mehmed ressam, diğeri Selim mühendis idi (43).

Devlete âit olan inşaat, böylece tamamen mimar-başı veya onun tarafından görevlendirilen hassa mimarların mesuliyetine bırakılmıştı. (44). Burada devlete ait inşaat derken, savaşlar arefesinde hareketlenen kale (45), palanga gibi askerî inşaat demek isteniyor (46). İmparatorluk

(39) A. Refik, **Türk Mimarları**, ss. 105-107, 118, 141.

(40) Belgrad kalesi tamiratına âit 27 receb 1238 tarihli hüküm.

(41) **Risâle-i Mimâriye**, s. 13 (krş. Orhan Şaik Gökyay, «Risale-i Mimâriye - Mimar Mehmet Ağa - Eserleri», **İsmail Hakkı Uzunçarşılı Armağanı**, Ankara 1975, ss. 113-215).

(42) Ş. Turan, **ayni makale**, ss. 163-164.

(43) 27 Muharrem 1154 (14 nisan 1741) tarihli arzuhalleri (**Cevdet-Nafia**, 2557).

(44) M. Erdoğan, «Onsekiizinci yüzyıl sonlarında bir Türk sanatkârı Hassa Baş Mimârı Mehmed Tahir Ağa; hayatı ve meslekî faaliyetleri», **TD**, 10 (İstanbul 1954), s. 163

(45) Vidin kalesi mimarlığına Mustafa tayin olundu (**MAD**, 9910), ss. 250-251); bu inşaatın tamamlanması için Edirne yöresinden 100 neccârın Dimetokalı Corco Kalfa marifetiyle ihraç edilip inşaat mahalline gönderilmesi icap ediyordu (**MAD**, 9910, s. 255).

(46) Hassa mimar-başı Davud, 1595'te yapılan sefere 10 hassa mimârı, 3 su-yolcu, 40 demirci, 87 nefer bennâ ve neccâr, 1000 lâğımcıyı, aletleri ile göndermeye memur edilmişti (A. Refik, **ayni eser**, s. 141).

içinde bu görevlerdeki hassâ mimarlarının sayılarının 1526-1689 tarihleri arasında 18 ile 42 arasında değiştiği görülür. 1689'da bu sayı 36'ya inmişti (47). 1801 yılında hassa mimarlarının halifeleri hakkında da bir rakama sahip bulunmaktayız. Buna göre devamı olup müstaid 22 mimar halifesi, devamı olup ihtiyar olan 6, müstaid ve gayr-i müstaid olup devamı olmayan 24 mimar halifesi bulunuyordu (48). Mimar-başının görevi başında bulunamayacağı hallerde yerine bir vekili **(Mimar-başı kaimakamı)** nezâret ederdi (49). Büyük inşaatlarda dikkati çeken bir husus da, daha ziyade devlete âit inşaatlarda görülen **bina eminleri** idi. Bina eminleri inşaat ile ilgili olarak işçi ücretlerinden, inşaata âit malzeme alış ve sarfiyat hesaplarını tutmaya kadar çeşitli işlerle yüklü bir çeşit devlet müteahhidi durumunda idiler (50). İstanbul, Bursa, Bosna, Edirne gibi büyük şehirlerde bina yaptıracak kimse, bulunduğu yerin mimarî bakımdan sorumlusuna müracaat edip izin aldıktan sonra dahi, kendi arzusuna göre, istediği kimseye inşaatı veremez veya istediği işçileri kullanamazdı (51). Ordunun harekâtı sırasında da mimara ihtiyaç duyulması tabii idi; meselâ 1582'de Ferhat Paşa'nın Şark seferinde hassâ mimarlarından 15 kişi görevlendirilmişti (52). Bunun yanı sıra, uygun miktarda inşaat işçileri de orduyla birlikte gönderilirdi (53). XVII. yüzyıldan itibaren bazı şehirlere ve bir bölgenin merkezi durumunda olan kasabalara mimarlar tayin edilmeye başlandı. Rumeli, Batı Anadolu ve Marmara bölgelerinde şehir ve kasabaların gelişmelerine bir diğer delil olarak, şehir mimarlarının tayini gösterilebilir. Bunların mahiyetlerini, faaliyetlerini ve hukukî nizamlarını tesbit etmek baş-mimar emrindeki mimarların da faaliyetlerine ve kimliklerine açıklık getirecektir. Bu suretle, Osmanlı şehir ve kasabalarının mahiyetleri ve meseleleri açıklığa kavuşturulacaktır.

IV. ŞEHİR MİMARLARININ MAHİYETLERİ

Mimâr kelimesi arapçadır; farsça karşılığı **âbâdan künend** olup türkçesi **şenlendirici**'dir (55). Türkçe karşılığı bu şekliyle XVII. yüzyıl baş-

(47) Ş. Turan, **ayni makale**, s. 201.
(48) **Cevdet-Maarif**, 5481.
(49) A. Refik, **ayni eser** ,s. 115.
(50) M. Erdoğan, **ayni makale**, ss. 162-165.
(51) Ergin, **Mecelle**..., I, ss. 625-626.
(52) A. Refik, **ayni eser**, ss. 105-106; 1595 yılında on mimar memur edildi (s. 111).
(53) Şark seferine 400 neccâranın görevlendirilmesi ile ilgili olarak bkz. A. Refik, **aynı eser**, ss. 106-107, 112.
(54) **Risale-i Mimariye**, s. 6.
(55) **Şenletmek** veya **şeneltmek** kelimesinin çeşitli kullanışı için bkz. TDK, **Tanıklarıyla Tarama Sözlüğü**, Ankara 1971, V, s. 3654.

larında artık bu manâda kullanılmıyordu; onun yerine mamûr edici anlamındaki **mimâr** kullanılmakta idi. **İmâret** arapça olup farsçası **âbâdan kerden,** türkçesi **şenletmek**'tir. Bu sahada kullanılan kelimelerden birisi de arapça **umran**'dır; bunun da farsçası **âbâdânî,** türkçesi **şenlik**'tir (56).

Başkentin dışındaki şehirlerde - Edirne, Bursa, Kahire hâriç - devamlı bir mimar görevlisinin bulunduğu yolunda fazlaca bilgi mevcut değildir. Bu konuda en eski kayıtlar XVI. yüzyıla âittir. Öyle anlaşılıyor ki, XVI. yüzyılda eyâletlerde görevlendirilmiş olan mimarlar mevcut olup, bunlar timar sahibi kimselerdi (57). Ancak bunun yaygın bir eğilmi olmadığı, sınırlardaki kalelerde gerekli tahkimatı yapmak üzere merkezden sınırlardaki eyâletlere gönderilen mimarlar olarak dikkat çektiği anlaşılmaktadır (58). 1556 yılında Van mimarlığında bulunmuş Selman adlı gayr-i müslim mimarın 20 akça ulûfesi vardı: bu kişi Van'daki **mîrî binaların** mamûr olmasına çalışıyordu (59). Bununla beraber, bazı büyük şehirlerde mimarların görevlendirildiğini gösteren deliller de vardır. Meselâ, Ramazan 975'de Üsküb'de Hayreddin, Memiş, Yusuf adlı mimarlar oturmakta idi; bunlardan Hayreddin **mimar-başı** ünvanını taşımakta idi (60). O tarihte başmimar Sinan olduğuna göre, Hayreddin'in Üsküb'ün yer aldığı eyâletin başmimarı olduğu anlaşılmaktadır. Bununla beraber, bu bizim konu etmek istediğimiz şehir mimarlarından değildir (61).

Bir şahıs, nesiller boyu devam edecek ölümsüz bir hayır eseri yaptırmayı düşündüğünde, İstanbul'daki büyük üstad mimarlara müracaat etmeliydi. İrtibat kurulabildiği takdirde, üstadların en büyüğü olan başmimarın eseri deruhte etmesini isteyecekti. Ancak başmimarın, büyük bir imparatorluk içinde yapılan bütün özel inşaat müracaatlarına cevap veremeyeceği için, maiyetinde çalışan ve sanatkârlığına güvendiği mimaları tavsiye eder, bu mimarlar da eserin yapılması istenen şehre gi-

(56) **Risâle-i Mimâriye,** s. 6.

(57) 1516 tarihli Kanunnâme-i Livâ-i Bosna (Ö.L. Barkan, **XV. ve XVI. Asırlarda Osmanlı imparatorluğunda ziraî ekonominin hukukî ve malî esasları,** C. I **Kanunlar,** İstanbul 1943, ss. 396-397).

(58) Bunlar, organizatör olarak, bulundukları vilâyette inşaat ve tamir için inşaat ustalarını toplayarak bir hizmete tayin ederler ve karşılığında bir takım vergilerden muaf tutarlardı (Barkan, **Kanunlar,** ss .396-397).

(59) **MD,** nu. 2, ss. 1-2.

(60) **MD,** nu. 7, hüküm 1139.

(61) Belgelerde dikkat edilmediği takdirde bu terimlerin karşılaştırılmaları kaçınılmazdır.

derek çalışmalara başlardı (62).

Başmimarlık hakkında XVI. yüzyıl başlarından iitbaren, sözü edilen şehir veya eyâlet mimarları hakkında ise XVII. yüzyıldan itibaren bol malzemeye sahip bulunuyoruz. Böyle olmakla beraber, şehir veya eyâlet mimarlığının ne zaman kurulduğu kesin olarak tesbit edilememektedir. Bu hususta elimizde en eski belge 1627 tarihine âittir. Bu belge Manisa mimar-başısı Hasan-oğlu Hüseyin Bey'e ustalık tevcihi için yapılan merasimle ilgilidir (63). Böylece, doğrudan doğruya bu konuyla ilgili elimizdeki belgeler 1627'den başlamakta, ancak çoğunluğu 1688 (1079) ile 1810 (1224) tarihleri arasında bulunmaktadır. Bu belgelerden 29 tanesi Anadolu'daki(64) şehir ve kasabalara aittir. Aynı şekilde Rumeli'ye âit(65) 15, Arap memleketlerine âit(66) 4, doğu ve kuzey Anadolu şehir ve kasabaları için de 4 yere âit (67) belge bulunmaktadır. Belgelerden edindiğimiz izlenime göre, bu müesseseye 1659-60'da yeniden düzen verilme gereği duyulmuştur. Belgelerin çoğunluğu zikredilen mimarların tayini ile ilgili olup, esas vazifelerinin, şehirdeki inşaat esnafını kontrol etmek olduğu kaydedilmiştir.

A — Yetişme Tarzları ve Mahiyetleri

Şehir mimarları, şehirdeki bennâ, neccâr, taşçı, horasancı kereste ve sâir inşaat ile ilgili işleri yapan **ehl-i hiref** esnafına karışan kimselerdi (68). Görevleri icâbı **ilm-i hendese**'de maharet sahibi kimseler olmaları gerekmektedir (69). Bir başka deyimle, **sanat-ı mimarîyede kâmil ve**

---

(62) Manisa'da yapılan Muradiye camiinin mimarı Mahmud idi, bu kişi ölünce yerine Mimar Sinan tarafından Mehmed adlı biri eserin tamamlanması için tayin edildi (A. Refik, **ayni eser**, ss. 118-119).

(63) Çağatay Uluçay, **Manisa'da ticaret, ziraat ve esnaf teşkilâtı**, İstanbul 1942, s. 110, not 228.

(64) Kuşadası, Mudanya, Alaşehir, Tire, Bilecik, Turgutlu, Bayramiç, Osmancık, İzmir, İzmit, Urfa, Antep, Bergame, İznik, Adana, Gemlik, Balıkesir, Ayvalık, Seddü'l-bahir, Bursa, Manisa, Mihaliç, Hacı Hamza, Menemen, Gördes, Koçhisar, Van, Tarhala (?) gibi şehir ve kasabalar, görebildiğimiz belgelere göre, mimarlık kadrosuna sahip yerlerdi.

(65) Edirne, Silistre, Gümülcine, Zihne, Belgrad, Vidin, Filibe, Ahyolu, Sofya, Tekirdağı (Tekfurdağı), Azak, Özi, Or, Kili, Hotin mimarlıkları tesbit edilmiştir. .....

(66) Kudüs, Şam, Halep ve Mısır mimarlıkları.

(67) Sohum, Açu, Anapa, Tiflis mimarlıkları. Buna, kısa bir müddet Osmanlı hakimiyetinde kalmış Hamedan mimarlığı da eklenmelidir.

(68) Edirne'ye mimar tayini hakkında Hassa baş mimarı Elhâc Hüseyin'in 17 cemaziyü'l-evvel 1114 tarihli ilâmı (**İbnülemin-Tevcihat**, nu. 932); krş. **Balıkesir sicilleri**, nu. 711, s. 101).

(69) Sofya kasabasına yeni bir mimar tayini için evâhir-i zilhicce 1087 tarihli Başmimar Ahmed'in ilâmı (**Cevdet-Belediye**, nu. 3848).

ilm-i hendesede mâhir kimseler olmaları gerekliydi (70). Veya tayin edilmesi istenen mimarın **emr-i bina ve mesahadan habîr** olduğunun temin edilmesi lâzım idi (71). Onlar hakkında kullanılan başka bir ifâde de **hendese ve mesaha ilminde mâhir** ibâresidir (72). Mimarlık sanatının eş anlamlısı olarak nâdiren de **mühendis** kullanılmıştır. Şehir mimarlığına tâyin edilenlerin **ilm-i hendeseden haberdar ve emr-i bina ve mesahayı** bilenler olması gerekiyordu. Mühendis, bazen de mimarın eş anlamlısı olarak kullanılmıştır. Ancak, XVIII. yüzyıl sonlarına doğru, memlekete batı teknolojisinin girişi ile birlikte (73) bugünkü anladığımız manâyı iktisab etmeye başlamıştır.

Hendese, lûgat dahilinde iki manâya gelmekte idi: birincisi zirâ ile ölçmektir, diğeri oranlamak veya tahmindir. Fakat ıstılah dilinde ilm-i hesab anlamına eşyanın şeklini, mikdarını bilmektir. İstanbul'daki mimarlar, sedefkârlar kârhânesinde nazarî olarak hendeseye dâir okunan kitaplardan sonra, büyük üstadların yanında yıllarca fiilî olarak çalışarak mesleğin esasını öğrenirlerdi (74). Meselâ Sedefkâr Mehmed Ağa, önce yirmi yıl Mimar Sinan, ondan sonra Dalgıç Mehmed ve Davud Ağaların maiyyetinde çalışmıştı (75).

Şehir mimarı olarak ilk tayinlerde, mimarların çalışma bölgeleri geniş tutulmuştu. Daha sonraları, ihtiyaca göre, ayni bölge birkaç kısma ayrılarak mimarlara tevcih edilmişti. Meselâ, 3 şubat 1674 tarihinde Tekirdağ (Rodoscuk), Hayrabolu, Malkara ve İnecik tek bölge addedilerek bir mimara tevcih edilmişti (76). Balıkesir'de şehir mimarlığı «**Balıkesir ve kazalarda vakî neccâr ve ana tâbi ehl-i hiref taifeleri üzerine**» tayin edilmekte idi (77). Bu şekilde yapılan ilk tayinlerde, mimara **mimar-başı** ünvanı verildiği dikkat çekmektedir. Bununla ilgili diğer bir örnek Bursa bölgesinden verilebilir: 13 zilhicce 1100 (29 eylül 1688) tarihli bir belgede Bursa, Gemlik, Yenişehir, Mudanya ve İnegöl kazalarına bir mimar tayin edildiği ve bunun hassa mimarlık vekâleti olarak

(70) Silistre sancağında Dobruca mimarlığı tevcihi (**KK,** nu. 276, s. 107).
(71) Bursa'ya mimar tayin edilmesi teklif edilen Ahmed için kullanılmıştır (**İbnülemin-Tevcihat, nu.** 970).
(72) **Adana sicilleri,** nu. 30, s. 48.
(73) Mühendis yetiştiren mühendishânelerin açılması kastediliyor. Burada İngiliz ve Fransız mühendisleri hoca olarak da kullanılmışlardır. Bunların bazıları müslümanlığı kabul etmişlerdir (bkz. **Cevdet-Nafia,** 138: 8 şevval 1207).
(74) **Risâle-i Mimâriye,** s. 6
(75) **Risâle-i Mimâriye,** ss. 8 ve 10.
(76) «Mimarlık-ı Rodoscuk ve Malkara ve Hayrabolu ve İnecik (**İbnülemin-Saray,** nu. 1010).
(77) **Balıkesir sicilleri,** nu. 711, s. 101.

belirtildiği zikredilmektedir (78). Hatta bu tayin, mahallinde **mimar-başı**'lık olarak da kabul edilmektedir (79). Nitekim daha sonra, XVIII. yüzyılda, bu iki örnekte belirtilen kazalara ayrı ayrı mimar tayini yapılmıştır. Bununla beraber Edirne, Belgrad, Kahire (80) gibi büyük merkezlerde birden fazla mimar bulunduğundan, oradaki mimarların kıdemlilerine **Edirne Mimar-başısı**(81) ve **Kahire Mimar-başısı** gibi tabirler edilmişti. Büyük bir memleket olması bakımından Mısır'daki mimar-başının emri altında çalışan mimarlar ikiden fazla idi. Yine de bu husus, yalnızca zikredilen şehirlere âit olmamak gerek. Çünkü, **Mısır Mimar-başısı** (82), **Kudüs Mimar-başısı** (83) gibi, yaygın anlamda kullanılabilmişlerdir. Mısır'daki mimar Kahire'de bulunduğundan kendisine **Kahire Mimarı** da denilmiştir. Ülkenin büyüklüğü göz önünde tutulursa görevli mimarların başına **Mimar-başı** denildiği anlaşılır (84). Bu türlü başka şehirlere yapılan tayinlerde de mimar-başılık tevcihi söz konusudur (85). Hattâ, pek büyük olmayan, kasaba hüviyetindeki yerlere yapılan tevcihte ayni ünvan, yâni mimar-başılık zikredilmiştir (86). Şüphesiz, nüfusu fazla artan şehir ve kasabalar bir takım meselelerle karşı karşıya kalmışlardı. Nüfus akımları karşısında organize olmadığı görülen şehirlerde, yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek teşkilâta ihtiyaç duyulmuştu. Me-

---

(78) **İbnülemin-Tevcihat**, nu. 970.

(79) Selh-i Safer 1115 (15 temmuz 1703) tarihli derkenar (**İbnülemin-Tevcihat**, nu. 970).

(80) Mısır'da mimar-başı esnafı maiyetindeki 24 esnaftan ibaret 1546 sanatkâr için bkz. Evliya Çelebi, **Seyahatnâme**, X, ss. 362-364; Gabriel Baer, **Egyptian Guilds in Modern Times**, Jerusalem, 1964, s. 43.

(81) 4 zilkade 1169 tarihli (**Cevdet-Belediye**, nu. 5914).

(82) **MD**, nu. 110, s. 330. Mısır büyük bir memleket olduğundan oranın mimar-başı ve inşaat esnafı daha geniş bir çerçeve teşkil ederlerdi. İnşaat esnafı **«tevâifü'l-mimâr»** diye bilinirdi. XIX. yüzyıl ikinci yarısındaki durumları için bkz. Baer, **ayni eser**, s 44.

(83) **Cevdet-Belediye**, nu. 4437.

(84) Kahire ve yöresindeki bütün inşaat ve inşaatla ilgili vergileri tanzim ediyordu. Bunun dışında eyâletteki kaleler tamir ve diğer ihtiyaçlarını temin ile mükellefti. Mimar-başının 1675'te yıllık geliri 1,000,000 para idi. Bunun yanısıra mira-başının hazineye ödediği yegâne vergi **Kuşûfiyye-i Kebir** olup, yıllık tutarı 51.795 para idi (**Ottoman Egypt in the Age of the French Revolution by Hüseyin Efendi**, ingilizce tercümesi, giriş, notlar ve neşir: Stanford J. Shaw, Massachusetts 1964, ss. 38, 85-86).

(85) Meselâ Belgrad kalesi mimar-başılığı (**MD**, nu. 110, s. 614; Vidin kalesi mimar-başılığı (**Cevdet-Askerî**, nu. 37125) gibi.

(86) Ayvalık gibi bir kasabada olduğu üzere «burada bulunan neccâr ve ona tâbi ehl-i hiref taifesi üzerlerine mimar-başı» tayin edilmiştir (**Cevdet-Belediye**, nu. 4436).

selelerden birisi de kasaba ve şehirlerde inşaat meselesi olmuştur. İstanbul'da bulunan başmimar ve onun emrindeki mimarların, imparatorluk içinde gittikçe yoğunlaşan inşaat faaliyetlerini murakabe edemeyecekleri aşikârdır. Öyle anlaşılıyor ki, ilk dönemlerde İstanbul, Edirne ve Bursa gibi şehirlerin dışındaki şehir ve kasabalar, bu meseleler karşısında kendi hallerine bırakılmasa bile, kadıların denetimlerine terkedilmişlerdi. Bu bakımdan, mimar-başının onayı ile, ihtiyaç duyulan bölgelere mimar tayininin düşünülmüş olmasından şüphe yoktur. Mimarlar kendilerinin tayinini öne süren mimar-başının vekili sıfatı ile, bulundukları bölgede görev yaparlardı (87). Şehir mimarlığı teşekkül ettikten sonra da, bu kişiler işlerinin çoğaldığı zamanlar, yanlarına birer vekil **(vekil-i mimar)** tayin edebiliyorlardı (88). Mimar vekilliği deyimi, yeni bir mimar tayin edilinceye kadar, inşaat esnafı içinden en kıdemli bir kimse için de kullanılmakta idi. Önceleri mimar-başı vekili olarak bilinirlerken, bulundukları şehirlerde veya bölgelerde bulunan diğer meslekdaşlarının faaliyetlerini ve diğer özel çalışanları kontrol ettiklerinden onlara baş durumuna geliyorlardı. Bir bakıma ,görev bölgelerinin mimar-başısı idiler. Diğer bir deyimle, görev bölgelerindeki bütün inşaat esnafını, kalfaları, ustaları ve inşaata âit türlü teknik işleri halleden mimar manâsında **mimar-başı** kelimesi onlar için kullanılmıştır (89).

Şehir mimarlığının ne zaman kurulduğu hakkında kesin bilgi yoktur. Eldeki belgeler XVII. yüzyılın ortalarından itibaren olup, en eskisi 1627 tairhini taşımaktadır. Öyle anlaşılıyor ki bu memuriyet, şehirlerdeki inşaat esnafını bir nizama bağlama teşebbüsü ile ilgilidir. **Cevdet-Belediye** tasnifindeki 5914 numara, Edirne'deki mimar-başının nüfuz ve yetkisi ile ilgili olup, inşaat amelesine 1659 yılında bir düzen verildiğinden bahsetmektedir. Bu nizâmda, Edirne'de mimar-başı olanlara inşaat esnafının tâbi olduğu ve 1659 (1070) yılında düzen verildiği kayıtlıdır. Bu bakımdan, şimdilik elimizdeki bu belgeye dayanarak, şehir mimarlığının, anlatmak istediğimiz manâda 1627'den önce kurulduğu söylenebilir. Şöyle bir hükme varmak mümkündür: İlk defa yapılan tayinlerde, en azından elimizdeki belgelere göre, önceleri **mimar-başı** tâbiri kullanılmıştır. Bu İstanbul'daki Başmimar namına bölgelerinde görev yaptıkları anlamda doğrudur. Ancak görev yaptıkları bölgede mevcut inşaat

(87) M. Erdoğan, **ayni eser**, s. 79, not 1.

(88) **İbnülemin-Nafia**, nu. 57, 67.

(89) «...mezbûr Arutin varup Adana'da vâki olan bennâ taifesi üzerine mimar-başı olup mimar-başılığı umûruna haricten kimesne müdahale etmeyüp...» (**Adana sicilleri**, nu. 105, s. 94). Arutin (Artın)'den önce Adana mimarı olan kimse Elhâc Ali idi (**Adana sicilleri**, nu. 30, s. 48).

esnafını kontrol ve inşaat ile ilgili teknik işleri murakabe ettiklerinden, bölgelerdeki mimarlar ve inşaat esnafı için mimar-başı idiler. Aslında, sözü edilen dönemde kullanılan bu terimler seyyaldir. Bir müddet sonra, Bursa mimar-başısı, Ayvalık mimar-başısı gibi terimler yerine Bursa mimarı, Ayvalık mimarı ibareleri kullanılmaya başlanmıştır ve Tanzimat dönemine kadar devam etmiştir.

B — Şehir Mimarlarının Tayin Usülleri ve Hukukî Nizâmları

Yukarıda geçirdiği gelişmeleri açıkladığımız şehir mimarları, bölgelerindeki (90) dülger, neccâr, taşçı gibi inşaat esnafı üzerine mimar tâyin edilmişlerdi; inşaat esnafı, onların izin ve ruhsatı olmadan hiç bir inşaata başlayamazlardı (91). İnşaat esnafından vergileri de onlar toplarlardı. Bölgelerindeki inşaat ile ilgili bütün esnafın başına **zâbit,** yâni yönetici tayin edildiklerinden esnafın arasında çıkan ve çıkacak bütün anlaşmazlıkları halletmek zorunda idiler.

Şehir mimarlarının sayıları başlangıçta fazla değildi; tayin daima bölgelere göre yapılmıştı. XVIII. yüzyılda geniş telâkkî edilen bir bölgede iki ayrı mimarlık kadrosu kurularak görev sınırları makul bir hadde indirilmişti. Meselâ Osmancık kasabasında bir mimar mevcut değil iken, gösterilen lüzum üzerine Hassa Mimar-başı İsmail'in gurre-i Muharrem 1094 (31 Aralık 1682) tarihli ilâmı üzerine, Muslu Halife adlı bir kimse Osmancık ve civarının mimarlık hizmetine tayin edilmişti (92.) Ayni şekilde, Bilecik kasabasında mimar yok iken, Sarı Serkiz adlı bir gayr-i müslim Bilecik mimarı tayin edilmişti (93). Bazen de, bir bölgede, ortaya herhangi bir ihtiyaç çıkmaksızın, bölgenin isteği ve kadının kabul etmesi ile bir mimarın mimarlık vazifesi yaptığı görülmektedir. Bu gibi durumlar, sözkonusu görevi kadrosuz olarak yapan şehir mimarının iyi vazife yapamadığında, yerine bir başkasının tayini istenildiğinde ortaya çıkmaktadır. Merkezde kaydının olmadığı anlaşılınca **bilâ berat** mimarlık yapanın yerine, bir ihtiyacın ifadesi olarak fiilî durum kabul edilip uygun görülen adayın ismi başmuhasebeye kaydedilerek resmî hâle getirildikten sonra şahsa âit tayin beratı verilirdi (94). Meselâ,

(90) Burada bölgelerden kastedilen, belgelerde geçtiği üzere «mimârlık-ı neccârân der Medine-i Bergama ve nevâhisi»dir (**Cevdet-Belediye,** nu. 3908).

(91) **MAD,** nu. 9910, s. 96; M. Erdoğan, **ayni eser,** s. 79, not. 1.

(92) **Ali Emirî - IV. Mehmed,** nu 125522: 7 Safer 1094'te tevcih edildi.

(93) **Ali Emirî-IV. Mehmed,** nu 743.

(94) 11 cemaziyü'l-evvel 1187 tarihinde tevcih edilen Tarhala (?) kazası mimarlığı (**Cevdet Belediye,** nu. 2752). Bu tür başka bir misâl Gemlik kasabası mimarlığından verilebilir (**Cevdet-Belediye,** nu. 199: 8 şaban 1212).

Trabzon şehrindeki neccâr, sıvacı, demirci ve ona tâbî ehl-i hiref üzerine bilâ-tâyin mimar olan Mustafa'ya âit muamele örnek olarak gösterilebilir. Mimar Mustafa ehil olmadığı gibi, işi başında bulunmayıp başka yerde bulunduğundan dülger esnafından Usta Ali'nin tayini uygun görülmüştür (95).

Taşrada muhtelif kaza merkezlerinde mimarlık yaparak tecrübelerini arttıran mimarlar ve diğer inşaat ustaları, sonradan önemli ve büyük şehirlerde görevlere tayin edilmişlerdir. Yine de, kademeleri aşıp müstakilen mimarlığı elde etmek kolay değildi. Gayr-i müslim sanatkâr lar için en önemli olan husus, mimarlık elde etmek değil, cizyeden muaf tutulmaktı (96). Mimarların şehir mimarlıklarına tayin edilmelerine İstanbul'daki hassa baş-mimarlığının lüzum göstermesi (ilâmı) en büyük rolü oynamakta idi. Edirne gibi büyük bir şehrin mimarlığından Kuşadası gibi bir kasabanın(97) mimarlığına kadar bütün tâyinler onun tarafından yapılmıştı.

Osmanlı imparatorluğunda bulunan bütün mimarlıkların kayıtları Divân-ı hümâyûn başmuhasebe ve nişan kalemlerinde bulunmakta idi. Bütün tevcihler hassa baş-mimarının ilâmı, diğer bir deyimle, lüzum göstermesi ile yapılmakta idi. Bundan ve bazı belgelerden anlaşılmaktadır ki, bu hususta ayrı bir defter olmalıdır (98). Hangi şehir ve kasabaya olursa olsun mimar tayini daima Baş-mimar tarafından onaylanmakta ve buna dayanarak da tayin yapılarak beratı verilmekte idi. Tayin için ilk muamele, mahallin ihtiyaç göstermesi ile yapılırdı. Bölge kadılarının bulundukları idarî bölgede mimarlığa duyulan ihtiyacı bildirmeleri (arz etmeleri), işlemi başlatmaları demekti. 1676'da Sofya mimarlığı İbrahim adlı bir kimse için Sofya kadısının arzı ile teklif edilmişti; bu teklif (arz) hassa baş-mimarı Ahmed'in ilâmı ile geçerlik kazanmıştır, ancak bundan sonra tayini gösteren nişân verilmiştir (99). Bir

(95) **MAD**, nu. 8590, s. 395; Erdoğan, **Kayserili**..., s. 79.

(96) Neccâr halifesi Serkız'ın cizyeden muaf tutulmasına dâir olan arzuhali için bkz. **Cevdet-Askerî**, nu. 365820.

(97) Kuşadası mimarlığının Dimitri oğlu Manol adlı gayr-i müslime verildiği ve beratının cülûs münasebetiyle tecdidine dâir 5 zihicce 1188 tarihli belge için kbz. **Cevdet-Belediye**, nu. 5823).

(98) «...Memâlik-i mahrûsede vâki mimarlıkların kuyûdu divan-ı hümâyûnda ve tevcihi hassa mimar ağanın ilâmıyla olagelmekle derûn-i arzda mezkûr İbrahim b. Nemer b. Nimetullahın kaydı rikâb-ı hümâyunda bulunmayup halâ mimar ağa defterinde mezkûrun üzerinde ise ibkası mimar ağanın ilâmına muhtaçtır. Ol bâbda emr ü ferman devletlü saadetlü sultanım hazretlerinindir» (**Cevdet-Belediye**, nu. 4437).

(99) 4 Muharrem 1089, **Cevdet-Belediye**, nu. 3848; Urfa şehrine mimar tayini için bkz. **İbnülemin-Saray**, nu. 430 (evasıt-ı zilkade 1087).

şehir mimarı görevini iyi yapamıyorsa, yetersiz bulunuyorsa, yine bulunduğu idarî bölgenin kadısının arzı ve buna dayanarak hassa baş-mimarının ilâmı ve teklifi ile azledilip yerine mahallinden teklif edilen bir kimse tayin ediliyordu (100). Bir başka husus da, şehir mimarlığı yapan bir kimsenin kendi isteği ile görevinden ayrılabilmesiydi, bu durumda yerine bir başkası atanırdı (101).

Bir mimar vefat ettiği zaman, oğlu babasının işini yapacak şekilde yerleştirilmişse, şehir mimarlığı ona verilirdi (102). Bir hükümdarın tahta çıktığı zaman şehir mimarlarının beratları yenilenirdi (103). Saray Bosna mimarlığına âit bir belge bu konudaki en eski kayıtlardan birini teşkil etmektedir (104).

Belirtilmesi gereken önemli bir nokta da, bazı şehir mimarlıklarının gayr-i müslim sanatkârların elinde bulunmuş olmasıdır (105). Alaşehir kasabasında olduğu gibi, kendi adına yaptığı müracaat üzerine Yanko oğlu Nikola'nın tayin edilmesi teklif edilmişti (106), Tire (107), Ada-

(100) İzmir mimarlığında kifayetsiz bulunan Andon Kalfa'nın azledilerek yerine 17 mayıs 1681'de Ayvaz Kalfa'nın tayini hakında bkz. **Ali Emirî-IV Mehmed**, nu. 4348.

(101) «Ahyolu memlehası mukataası malından olmak üzere yevmi 7 akça vazife ile Ahyolu memlehası mimarı olan Hasan, elinde olan beratını verüp mimarlığı mezbûrdan hüsn-i rızâsıyla kasr-ı yed edüp mahlûl olmağla bâis-i arz-ı ubûdiyet Mehmed bendeleri her veçhile muhill ve müstahak olmağla kasr-ı yedinden tevcih olunup yedine beraat sadaka ve ihsan buyurulmak ricasına...» (**İbnülemin-Tevcihat**, nu. 971, 19 mdharrem 1126/6 temmuz 1700).

(102) Koçhisar- Gerede kazasında vefat eden mimarı Mahmud yerine oğlu Abdullah 5 Safer 1124 tarihinde tayin edildi. Mahmud 17 şaban 1099 gününden itibaren bu görevde bulunuyordu (**Cevdet-Belediye**, nu. 5321).

(103) IV. Mehmed zamanında mimar olan Hacı Muhsin'in, II. Mustafa'nın tahta çıkması ile 11 zilkade 1106 (23 haziran 1694) tarihindeki **«tecdid-i berat»** için bkz. **KK**, nu. 276, s. 2.

(104) H. Kersevijakovic, s. 180.

(105) Vefat eden Gümülcine mimarı **zımnî** yerine Kurd veled-i Kosta'nın evâhir-i rebiü'l-evvel 1109 tayini için bkz. **KK**, nu. 276, s. 64: Bilecik kasabasında mimar olmadığından ser-mimâran-ı Hassa Ahmed Ağa tarafından teklif edilen Sarı Serkiz adlı zımnî tayin edilmiştir (**Ali Emirî-IV. Mehmed**, nu. 748).

(106) **KK**, nu 276, s. 128.

(107) Tire mimarı Mehmed'in yetersiz olmasından dolayı yerli Nikola Varsane (?) adlı kimseye 9 muharrem 1107 tariihnde verilmiştir (**KK**, nu. 276, s. 22). Gurre-i cemaziyü'l-evvel 1074'te Tire mimarlığı tevcihi için bkz. **İbnülemin-Tevcihat**, nu. 259. Tire mimarlığının genel olarak, gayr-i müslimlerin uhdesinde kaldığı anlaşılmaktadır. 1681 yılında Tire mimarı olan Manol, ahalinin şikâyeti üzerine azledilip yerine Yanı Halife atanmıştır. (**Ali Emirî-IV. Mehmed**, nu. 1978).

na (108) ve Balıkesir (109) gibi bazı yerlerde de mimarlıkların müslümanlardan, gayr-i müslimlerin eline geçtiği gözlenmektedir (110).

Bunlardan ve diğer kayıtlardan anlaşılmaktadır ki, mimarlar arasında, meslekî yarışmanın da ötesinde, bir rekabet ve hattâ çekişme söz konusudur. Meselâ Filibe mimarı tayin edilmiş olan Mehmed, bulunduğu bölgede vazifesine dışarıdan müdahaleler yapıldığını, inşaat yaptığı keşif çalışmalarına karışıldığını bildirerek, Veliko ve Aci (Hacı) Niko gibu kimseleri bu durumdan mesul tutmaktadır (111). Bulundukları şehir ve kasabalarda, meslekî rekabetin de ötesinde, bir çekişmenin olması, bögelerde iyi para kazanan esnaf guruplarını kontrol edecek şekilde tanzim edilmiş bulunmasmdandır. Bu, onların geçimlerini temin edecek şekilde düzenlenmişti.

V. ŞEHİR MİMARLARININ ÇALIŞMALARI

Şehir mimarları, bulundukları yerlerdeki inşaat esnafını denetler ve kontrol ederlerdi. Dikkat ettikleri en önemli husus, inşaatta kullanılan malzemenin, kabul edilmiş belli ölçülerde bulunmasıydı. İnşaatta kullanılan ana maddelerden biri olan taşın uzunluk ve eninin ayni olması esastı; taşçılar işledikleri taşa göre para almakta idiler. Taşlar yontulduğunda belirlenen ölçüler altına düşünce, ölçülerin mahkemenin havale ettiği bilirkişi tarafından yeniden tesbit edilmesi gerekiyordu (112). İnşaat esnafı, şehir mimarlarının izin ve ruhsatlarını almadan, hiçbir bina inşasına başlayamazlardı (113). Bütün esnafın başına **zâbit**, yâni bir bakıma yönetici tayin edildiğinden, aralarında çıkabilecek bütün anlaşmazlıkları halletmeye de mimarlar mecbur tutulmuşlardı. Gerek devlete ve gerekse şahıslara âit inşaatların keşifleri de şehir mimarları aracılığı ile yapılıyordu (114). Meselâ Silivri ve Bigados'ta dülger, neccâr ve taşçı esnafı üzerine mimar tayin edilen Mustafa'nın izni olma-

(108) Bunun için bkz. not 41 ve 59.

(109) Ancak, 2 cemaziyü'l-evvel 1112 tarihinde Balıkesir mimarı olan Petru, işinde ihmali görüldüğünden azledilmiş, yerine Elhâc Hüseyin tayin edilmiştir (**Balkesir sicilleri**, nu. 711, s. 102).

(110) Mihaliç mimarı olan Süleyman adlı kimse 1205 (1790)'te azledilip yerine Anastas adlı gayr-i müslim mimar tayin edilmiştir. Anastasi 1210'da istifa ettiğinden Mihaliç mimarlığı İbrahim'e verilmiştir (**Cevdet-Belediye**, nu 5907).

(111) «Yedime verilen imzalı deftere mugayir mimarlık umûruma bivech-i muhalefet ve müdahale etmeleriyle...» (**Cevdet-Belediye**, nu. 3568).

(112) **Gaziantep şer'î mahkeme sicillerinden örnekler** (c. 81-141: 1729-1825), hazırlayanlar C. Güzelbey - H. Yetkin, Gaziantep 1970, ss. 78-79.

(113) **MAD**, 9910, s. 96 M. Erdoğan, **ayni eser**, s. 79, not 1.

(114) **Cevdet-Belediye**, nu. 5914.

dan, inşaat esnafı herhangi bir bina yapımına girişemezdi (115). Şehir mimarları, bulundukları yerde âmme işlerine taallûk eden iskele (116), çeşme, su-yolu v.s. gibi inşaat ve tamiratı da yapmak mecburiyetinde idiler.

Bir inşaat keşfi veya arsa ile ilgili anlaşmazlık, mimarın müdahalesi ile halledilirdi. Bir arsanın bitişiğinde sahibi vefat etmiş bir arsanın veya içindeki evin teftiş ve muayenesi mimar tarafından yapılmakta idi. Mimar, münazaa konusu olan evin bulunduğu arsaya giderek ne kadar zirâ odluğunu (**bi-hesab-ı terbi'**) tesbit eder ve durumu, karar vermesi için kadıya bildirirdi. Meselâ, Tekirdağ'da Tutu Hatun mahallesinde yarısı Elhâc Şahan'a diğer yarısı küçük çocuğuna âit bir ev **(menzil)** harap olduğundan oturmaya elverişli değildi. Söz konusu ev, mimar tarafından keşf ve muayene edildikten sonra, inşaat harcı ve tahminî mikdarı tesbit edilebilmiştir (117). Ayni şekilde, bitişikte yapılmış bir inşaattan yıkılan duvar veya başka türlü bir zararın keşfini yapmak da mimarın vazifelerindendi (118). Şehir mimarlarının takip ve kontrol ettikleri bir iş de su-yolu keşifleri idi. Meselâ 1675 (1086) yılında Tekirdağ şehri dışında Savak-başı adlı mahalde yapılan bir keşifi, Tekirdağ mimarı Halil Beşe ibn İbrahim ile su-yolcu Hamza Beşe b. Hasan birlikte yapmışlardı (119).

Şehir mimarları, çeşitli inşaat meseleleri dışında, meslekten olmayan kimselerin bu mesleğe girip makbul ölçüleri düşürmelerine engel olmak mecburiyetinde idiler. 1705 şubat-mart (1177 zilhicce)'ta Balıkesir inşaat esnafı, böyle bir durum karşısında, mesleklerini ve meslek haysiyetlerini kazanmak için kadıya ve mimarlık makamına müracaat ederek şikâyette bulunmuşlardı. Bu müracaat karşısında, Hazine-i Amire'de saklı başmuhasebe defterine göre, yapılması gerekli olan bir kere daha emredilmişti. Bu arada, mimar-başı olanların, esnaf arasında çıkan türlü meselelerin halline çalıştıkları, şehirde ve civarındaki bina keşiflerinin mimar olan kimseler tarafından yapıldığı, eski bir nizâm olarak bir kez daha teyid edilmişti. Ayrıca, türlü inşaat esnafının ihtisas isteyen işlerine dışarıdan müdahale edilmemesini temin etmek ve mesleğin

(115) **MAD**, 9910, s. 96; M. Erdoğan, **ayni eser**, s. 79, not 1.

(116) Tekirdağ mimarının Tekirdağ iskelelerini inşa ve tamir eylediği hakkında bkz. **Cevdet-Belediye**, nu. 5438: 27 zilkade 1204.

(117) **Rodoscuk Sicilleri**, nu. 1609, yp. 45b. 106b; sene 1091 (1680).

(118) Tekirdağ'da câmi-i atik mahallesinde oturan İsmail b. Mehmed, komşusu Seyyid Elhâc Süleyman Çelebi'nin inşa ettirdiği Kariz'den dolayı duvarının yarısı yıkıldığında, şikâyeti üzerine, mahkeme Tekirdağ mimarı Halil Çelebi'nin bilgisine müracaat etmiştir (**Rodoscuk sicilleri**, nu. 1609).

(119) Tekirdağında bir vakıftan su-yolu için bkz. **Rodoscuk sicilleri**, nu. 1606, s. 20a.

seviyesini korumak da onların görevleri arasında idi (120).

VI. ŞEHİR MİMARLARININ MALÎ İMKÂNLARI ve MAAŞLARI

Bazı yerlerde mimarlığın sık derecede el değiştirmesi, mimarlığın sahip olduğu malî imkânla izah edilebilir. Mimarlar bulundukarı bögenin keresteci, nalbur, mismarcı, hurdacı, kiremitçi, tuğlacı, kireççi, horasancı, makaracı, bıçkıcı, çilingir, kilidçi, sandıkçı, değirmenci, fırıncı, doğramacı, kerpiççi, kaldırımcı, demirci, mermer ve küfegi ve moloz taşcı, destereci, burgucu, keserci, dolabcı, nalıncı, sıvacı, hamamcı, badanacı, neccâr gibi inşaat esnafını yönetmek ve murakabe etmek mecburiyetinde idiler. Bunun karşılığında Edirne, Bursa gibi büyük şehirlerde, neccâr esnafından **keseriye** adı ile kırkar akça aldıkları ve bunun bir teamül haline geldiği anlaşılmaktadır (121). Aslında bu durum kanunların tanıdığı bir hak değildi. Mimarların gördükleri işin karşılığı aldıkları para, bulundukları şehir veya kasabanın bir mukataasının tahsisinden elde edilmekte idi (122). Meselâ İstanbul'da başmimara âit mukataa gelirini Edirne Kıptiyanı cizyedarlığı ve tevâbii teşkil ediyordu. Başmimar, Tekirdağ kazasındaki Kibti taifesinin üzerine Tekirdağ mimarı Halil'i, kendisine vekil olarak atamıştı (123). Mukataalar malikâne usulü ile devredildiği zaman, mimarlıklara âit mukataalar da ayni muameleye tâbî olmuşlardı. Meselâ, Saruhan sancağındaki kazaların mimarlığı, mukataası malikâne şeklinde serbestivet üzere Ali adlı bir kimsenin uhdesinde idi. Saruhan sancağı mimarlığı da kendi içinde bölünmüştü: Turgutlu mimarlığı, Demirci mimarlığı gibi. Saruhan sancağı mimarlık mukataası, yıllık vergisini hazine-i âmireye edâ etmek ve kalemiyesini verip mahsulünü muntazam yapmak üzere, adı geçen Ali'nin üzerine verilmişti (124). Bu gelirin, normal hayat şartlarının çok üzerinde olduğu Halep gibi yerlerde, tahsis edilmiş mukataa geliri ikiye bölünerek iki ayrı kadroya verilirdi (125). Diğer hisse, bazen mimarlıkla ilgisi bulunmayan ve idare tarafından kayırılmak istenen bir şahsın üzerinde bulunabilirdi.

Abdülvehhab ve kardeşi Salih, İznik mimarlığını birlikte tasarruf ediyorlardı: İznik ve tevâbii mimarlığı maktû olarak iki hisseye ayrıl-

(120) **Balıkesir sicilleri**, nu. 731, s. 36a.

(121) «Kadimü'l-eyyamda nberü neccâran taifesinden keseriyle namile mimar-başı olanlara verilü gelen kırkar akçayı...» (**Cevdet-Belediye**, nu. 5914.)

(122) İbrahim mimar üzerindeki Turgutlu mimarlığının gure-i muharrem 1128 tarihinden itibaren bir yıllık ulûfesi 2400 kuruş idi (**MAD**, nu. 10159, s. 356).

(123) **Rodoscuk sicilleri**, nu. 1605, s. 117a.

(124) **MAD**, nu 7833, s. 169b.

(125) Halep mimarı Ömer'in 11 cemaziyü'l-ahir 1204 tarihinde berat tecdidi (**Cevdet-Belediye**, nu. 4598).

mıştı; yarı hissesi İznikmid mimarı Abdülvehhab'ın uhdesinde olup bu hususta beratı da vardı (126). Bu mukataanın yıllığı 3500 akça olup her iki yarısı İznikmid mimarının hissesi idi ve iki kardeşe aitti. Gemlik kasabasının mimarlığı Gemlik mimarı Esseyid Ahmed Arif ile kardeşi Seyyid Mehmed'in üzerinde bulunuyordu. Seyyid Mehmed vefat edince hissesi Esseyid Ahmed Arif'e verilmişti (1798) (127). Evvelce de söylendiği gibi, şehir ve kasabaların sahip oldukları mukataalardan biri mimarlara tahsis edilerek geçimleri sağlanırdı. Ancak, döneme göre, iktisadî hayatın en canlı sektörünü teşkil eden inşaat, mevcut sermayenin işletildiği bir iş kolu olduğundan, zamanla, mimarların imkânlar yaratarak kendilerine ek gelir temin ettiklerini de belirtmek gerekir. İşte bu sebepledir ki, şehir ve kasabalardaki mimarlıkları elde etmek için, meslekî rekabetin üstünde entrika ve çekişmenin yapılmış olduğu gözden kaçmamaktadır. Öyle ki, fırsatını bularak bir mimarlığı ele geçiren şahıs, kendisi o işi yapmadan bir başkasına iltizama verebilmişti: Gördes kasabasında mimarlığı ele geçiren Ali adlı bir fırsat düşkünü, Gördes mimarlığını iltizama vermişti. Söz konusu kişi bertaraf edildikten sonra, ahalinin istidaları, Gördes naibinin ilâmı ile hazine-i amireye yılda 3000 akça **muaccele** ile mimarlığın, eskiden de bu görevi yapmış Halil'e, verilmesi kararlaştırılmıştı (128). Devrin şartlarına göre fazla sayılabilecek bu meblâğ şundan ileri geliyordu: Saruhan sancağındaki bu mimarlık Turgutlu, Manisa ve diğer kazaların maktuu ile birlikte mütalâa edildiğinde, yılda 13200 akça tutmaktadır. Bu tarihte Manisa, Turgutlu v.s. kazaların mimarlığı 13200 akça ile Mehmed'in (129) uhdesinde malikâne suretinde bulunmakta idi. Turgutlu ve tevâbii mimarlığı maktuuna dahil olan Gördes kazası mimarlığı (130), Halil adlı bir sahsın uhdesinde idi. Kayıtlar tetkik edildiğinde, Halil'in bir emr-i vâki şeklinde, kayıtlara müracaat etmeksizin aldığı ve tayin beratını sened ittihaz ederek her işe karıştığı anlaşılmaktadır (131).

Daha önce işaret edildiği üzere, bir şehir veya kasabadaki mukataalardan bir kısmı mimarlara tahsis edilmişti. Ancak, XVII. yüzyıl sonlarından itibaren, masrafı kısmak ve geliri arttırmak gibi zaruretlerin et-

(126) Abdülvehhab, beratının zayiinden 12 cemaziyü'l-ahir 1191 tarihinde bir yenisi için müracaatta bulunmuştu (**İbnülemin-Nafia, nu. 2548**).

(127) Her ikisi de, mimar olan Mahmud b. Osman'ın oğlu idi; babaları vefat edince mimarlık kendilerine geçmişti (**Cevdet-Belediye, nu. 199**).

(128) **Cevdet-Belediye**, nu. 2071.

(129) Mehmed bey, vezir Halil Paşanın oğlu idi.

(130) Gördes mimarlığına 1169 (1755)'dan itibaren yılda 1200 akça zammedilmişti.

(131) **Cevdet-Belediye**, nu. 2071.

kisi altında mukataalar kayd-ı hayat şartı ile ilgililere verilmeye, doğru bir tutum içinde idare edilmeye başlanmıştı (132). Malikâne sistemi, fazla kâr temini gayesiyle, tahrib edilen vergi kaynağını himaye edebilmek için değişmez bir mültezimin tasarrufunu sağlama yoluna gitmişti. Malikâneler satışa çıkarıldığı zaman, muaccele denilen satış bedellerinden meydana gelen miktar, hazine için bir gelir sağlamıştı (133). Malikâne sahibi olan (malikâneci), elindeki mukataayı serbestçe satmak hakkına sahipti. İşte 1695 yılından ihtibaren Osmanlı maliyesinde uygulanmaya başlanan bu sistem sonucu, şehir ve kasaba mimarlıklarına âit mukataaların da muaccele ile satılması sebebiyle, şehir mimarlığı, meslekten olmayan sermaye sahiplerinin eline geçmeye başlamıştı.

VII. ŞEHİRLERDEKİ VAKIF MİMARLARI VE ŞEHİR MİMARLARI ARASINDAKİ FARK

Bir önemli husus da, şehirlerde, belirttiğimiz şehir mimarlarından başka görevli mimarların bulunması idi. Özellikle büyük şehirlerdeki evkafın, vakıf binalarının gerekli onarımlarını yapmak için bir mimarı bulunmaktaydı. Bu durum, bir evkafın bütün müesseseleriyle devamlı işlemesini de sağlamakta idi. Hayrat yapıldığı zaman, devamını sağlamak düşüncesiyle, vakfı tesis edenin vakfiyesinde gerekli kadrolar da tesbit edilirdi. Bir mimar ile birlikte inşaat ustalarının görevlendirilmeleri tabiî idi. Fatih imareti vakfında çalışan elemanlar arasında şu inşaat ustaları bulunmakta idi: 1 mimar, 5 su-yolcu, 1 surbger, 3 câmi meremmetcisi, 2 hamam meremmetcisi (134). Bunların temini için lüzumlu tamir masrafı da ayrlmıştı. Bu tamir masrafına bazen Silivri, Ereğli gibi yerlerdeki tamire muhtac hamam, su-yolu, mescid v.b. binaların tamir masrafı da eklenirdi (135). 1489-1491 tarihlerinde, Ayasofya evkafı tamirinde çalışmış olan inşaat işçileri şunlardır: 700 bennâ ve neccâr, 463 ırgad, 19 pereme sahibi peremeci (bu sonuncular denizden inşaat malzemesi nakletmek için kullanılmışlardı); ayrıca, taş yontucu, kuyu kazan, yatakları döşeyen, hammal ve saka (136).

(132) Meselâ Vidin mimarlığının tahsisatı 20060 akça olup, bu Vidin gümrük hasılatından veriliyordu (**Cevdet-Askerî**, nu. 37125).

(133) Bu konuda bkz. M. Genç, «Osmanlı maliyesinde malikâne sistemi», **Türkiye İktisat Tarihi Semineri**, Ankara 1975, ss. 231-291.

(134) Ö. L. Barkan, «Fatih cami ve imareti tesislerinin 1489-1490 yıllarına âit muhasebe bilançoları», **İktisat Fakültesi Mecmuası**, XXIII, s. 322.

(135) **Barkan, agm.**, ss. 334-334.

(136) Ö.L. Barkan, «Ayasofya ve Eyüp câmii 1489-1491 muhasebe bilançoları», **İktisat Fakültesi Mecmuası**, XXIII, ss. 367-368.

XVII. yüzyılda, yukarıda açıklandığı üzere, bir şehirdeki evkafın tamiri, bakımı ile görevli mimarlar da vardı; meselâ 1697 yılında Kudüs mimarlığından başka (137) Salâhiye medresesi evkafı mimarlığı da bulunmaktaydı (138). Sonradan bu evkafın mimarlığı Kudüs şehri mimarı olan zatın uhdesine verilmiştir (139). Bu husus ile ilgili olarak Adana şehrinden de bir örnek verilebilir: 1705 yılında Adana şehir mimarı Elhâc Ali, çalışmada kifayetsizlik gösterdiğinden azledilmiş, yerine eskiden Adana mimarlığında bulunmuş olan Artin adlı ermeni tayin edilmişti (140). Adana'daki Ramazan-oğlu Pirî Paşa evkafının mimarlığı ayrı olup bu evkafın mimarının maaşı evkaf tahsisatından verilmişti (141). Burada bir hususa işaret etmek gerekmektedir: o da XVIII. yüzyıl ortalarından itibaren evkaf mimarlığının mahiyetindeki değişikliktir. Bu konu ile ilgili olarak incelediğimiz defterlerde, evkaf mimarlığına âit yeni tevcihler göremedik. Fakat onun yerine meremmetcilik şeklinde tevcihler yapıldığını müşahede ettik (142). Bunun açıklaması şöyle olsa gerektir: evkaf mimarlığının verilen ücret açısından câzibesi kalmadığı veya vakıf tahsisatından mimarlara verilecek kadar para bulunmadığından dolayı, işler, maiyyetlerinde çalışanlara verilmek mecburiyetinde kalınmıştı.

---

(137) O tarihte mimar olan Elhâc Ali oğlu Abdülkerim, selefi Hibetullah adlı mimarın yetersizliği üzerine tayin edilmşti. Bu zat aba an ceddin mimarlığa mutasarrıf bulunuyordu (**KK**, nu. 276, s. 52).

(138) Vakıf mimarları hakkında örnekler çoktur. Manastır'daki Mahmud Ağa evkafı mimarlığı bu hususta bir başka misal olarak zikredilebilir (**Documents Turcs sur l'Histoire du people Macedonien, 1640-1642**, Skopje 1972, IV, document 141).

(139) «Râfi Abdülkerim gelüp Kuds-i şerifde vâki Salâhiye medresesinde yevmi 1 para vazife ile mimar olan ammisi Abdülhasan (Abdülmuhsin) fevt olup yeri hâli kalmağa kendüye tevcih olunup berat verilmek bâbında inayet rica etmeğin fevti vâki ise deyü nişân-ı hümâyûn verilmiştir, fi evahir-i muahrrem sene 1109» (**KK**, nu. 276, s. 54).

(140) **Adana sicilleri**, nu. 30, s. 48. Elhâc Ali'den önce, yâni 1705 yılında, Artin mimar olarak bulunuyordu (**Adana sicilleri**, nu 105, s. 94).

(141) «Mimarlık-ı evkaf-ı Ramazan-oğlu Piri Paşa der medine-i Adana nişan oldur ki; vakf-ı mezbûrun mimarı olan Arakel nâm zımmî mürd olup hâli kalmağla râfi Abraham nâm zımmîye tevcih olunup berat verilmek bâbında inâyet ricasına Adana nâibi Mevlâna Mehmed arz etmekle mûcebince nişân-ı hümâyûn yazılmıştır, fi 24 zilhicce 1105» (**KK**, nu. 276, s. 113).

(142) «Meremmetlik-i vakf-ı Han Mehmed Çavuş der Bâzâr-ı Ezine-i Atik fi 6 şaban sene 1149» (**KK**, nu. 279, s. 182). Amasya'da Hoca Sultan zâviyesi evkafının meremmetciliği 2 safer 1150'de (**ayni defter**, s. 377) Sultan Ahmed evkafı meremmetciliği de 15 zilkade 1149'da (s. 295) tevcih edilmiştir.

Sonuç olarak şunu eklemek gerekir: 1800'den önce, **heyet-i fenniye**'ye **hendesehâne** denirdi; esasını ilmiye idaresi ve onun da esasını **mimar-başı**'lık teşkil ederdi. Bu durum 1831'e kadar devam etti; o tarihte **mimar-başı**'lık lâğvedilip, **ilmiye-i hassa müdürlüğü** kuruldu. Tanzimattan sonra **ilmiye** işleri, önce mimar-başı, şehremini, daha sonra da ilmiye müdürü tarafından tedvir edildi; 1868'e kadar bu şekilde devam etti (143).

(143) Ergin, **Mecelle**..., I, ss. 976-979.

II

MESLEKÎ BİR KURULUŞ OLARAK KALDIRIMCILIK VE OSMANLI ŞEHİR YOLLARI HAKKINDA BAZI DÜŞÜNCELER*

Çok geniş topraklar üzerine yayılmış olan Osmanlı devletinin kara ulaştırma şebekesinin meydana gelişi ve işleyişi bir takım kuruluşlar ve hizmet gurupları sayesinde mümkün olabilmekte idi. Esasen, Osmanlılarda bir yol düşüncesi, yol bakımı, onarımı gibi fikirlerin mevcut bulunduğu bu gibi kuruluşlar sayesinde anlaşılmaktadır. Osmanlı yol sistemi ile ilgili olan kuruluşlar derbendcilik(1), köprücülük(2), gemicilik(3) ve mahiyet itibariyle bunlardan biraz farklı olan kaldırımcılıktır. Anılan kuruluşlar (derbendcilik, köprücülük, gemicilik) bir takım vergilerden muaf tutulmak suretiyle(4) yol açma, tamir etme, köprülerin bakımı ve onarımı, köprü bulunmayan nehirlerden insanları ve eşyalarını parasız olarak karşıdan karşıya nakletmek gibi görevler yapmakta idiler. Bu hizmet şekillerinden başka bazı köylerin doğrudan doğruya yol yapımı ve bakımı için tayin edildikleri görülmektedir. Meselâ İçel sancağında Mamuriye kalesinden Ermenak'a ve Larende (Karaman)'ye, Konya'ya ve diğer yerlere gidip gelen yolun adı, o zamanlar, **zinhar** yolu idi; kışın yağmur ve sellerden bazı yerleri harab olduğundan iki köy yol hizmetinin görülmesine memur edilmişlerdi. Ancak, söz konusu köylerin halkı zamanla başka yörelere dağıldığından istenilen yol hizmeti tam yerine getirilememişti. Bu köy halkı yerine, Ermenak ve civarında bulunan 13 hâne **zımmî** arzulanan hizmete talip olduklarını bildirmişlerdir(5). Diğer bir örnek, Niğbolu sancağından verilebilir: Niğbolu içinde oturan hıristiyan reaya, yolların ve Niğbolu kalesi **hisar-bahçe**'sinin tamiri ile meşgul

* «Meslekî bir teşekkül olarak kaldırımcılık ve Osmanlı şehir yolları hakkında bazı düşünceler», **Güney-doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi,** I (İstanbul 1972), ss. 93-138'den alınmıştır.

(1) Bkz. Orhonlu, **Derbend.**

(2) Bkz. ilerde III numaralı inceleme.

(3) Bkz. ilerde VI numaralı inceleme.

(4) **Avarız-ı divaniye** ve **tekâlif-i örfiye**'den muaf olmak (bkz. Orhonlu, **Derbend,** ss. 50-56).

(5) **MAD,** nu. 2775, s. 14: 3 muharrem 973.

olup hizmetleri karşılığında **avarız-ı divaniye** ve **tekâlif-i örfiye**'den muaf olmuşlardı(6). Yukarıda verlmiş olan misallerde belirtilmiş olduğu üzere, muhtelif hizmetlerin görümesine tayin edilmiş (derbendci, köprücü, gemici gibi) hizmet erbabı bazı vergilerden muaf tutulmuşlardı. Oysa, kaldırımcılar için durum tamamen farklıydı.

Adı geçen hizmet erbabı iskân merkezleri dışındaki kır yerlerde görev yapmakta idiler(7). Kaldırımcılar ise, hemen hemen daima, şehir ve kasabalarda bulunmakta idiler; sadece yol inşaatı ile uğraşmak gerektiği zaman bulundukları yerlerden uzaklaşırlardı. Diğerlerinden bir başka farkları da, şehirlerdeki öteki esnaflar gibi teşkilâtlanmış olmaları idi.

Kaldırımcılık, doğrudan doğruya yol ile ilgili bulunan bir meslekî teşekkülü göstermektedir. Bunun incelenmesi, yol meselelerinin birçok noktalarını aydınlığa kavuşturacaktır. Kaldırımcılık yapan esnafın ismi olan kaldırımcılık, bugünkü anlamdaki gibi yaya kaldırım yapımı ile değil, esas yolun kendisi ile ilgilidir. Kaldırım toprak zemine taş döşemek sureti ile yapılan yol demektir(8). Türk belgelerinde son dönemlere kadar kaldırım ve kaldırımcı kelimeleri birlikte kullanılmıştır ;bununla yol ve yolu yapanlar anlatılmak istenmiştir. Aslında belgelerde, yaya kaldırımı ile araba geçen kaldırım arasında bir ayırım yapılmıştır (9). Ancak, böyle bir ayırım yapılmadığı zaman, genelde, arabaların geçtiği yol kastedilmiştir. Bu yazıda da yol karşılığı olarak kaldırım kelimesi kullanılmıştır. Yaya kaldırımı ile araba geçen kaldırım aralarında kesin ayırım XIX. yüzyılda ortaya çıkmıştır(10). Bununla beraber XVII. yüzyıl sonlarında, bir belgede, buna benzer bir ayırımın yapıldığı ifâde

(6) Buna ait belgede zikredilen hıristiyanların yükümlü oldukları işleri yapmadıkları şikâyet olunduğundan (12 şevval 986) Niğbolu sancak beyine yazılan hükümde, bu hususu tetkik etmesi ve belirtilen işlerin aksamamasının temini istenmektedir (**MD**, nu. 35, s. 393, hüküm 1005).

(7) Bazı derbend köylerinin yol ile olan ilişkileri, köylerin bulundukları mevki dolayısıyla daha açık görünmektedir. Ester Ali köyü ahalisi geçit ve derbend mahallinde olduğundan o derbendi görüp gözetip «yolların ve kaldırımların tamir ve termîn etmek» şartı ile derbendci kabul edilmişlerdi (**MAD**, nu. 2775, s. 1646: 10 zilkade 973).

(8) Ahmed Vefik Paşa, **Lehçe-i Osmanî**, İstanbul 1293/1876, II s. 883; J.W. Redhouse, **Türkçeden İngilizceye lûgat kitabı**, İstanbul 1921, s. 1421; Ş. Sami, **Kamus-ı Türkî**, İstanbul 1317/1899, s. 1034. Şemseddin Sami bu kelimenin Türkçe olduğunu kaydettikten sonra bazı rum lûgatçılarının bu kelimenin iyi yol anlamına gelen «kalos dromos» deyiminden geldiğini iddia ettiklerini belirtmektedir.

(9) **MD**, nu. 53, s. 154, hüküm 450 (bkz. Ekte Belge 2).

(10) «Müceddeden yaya kaldırımı ferşi» (**Cevdet-Belediye**, nu. 1417).

edilmektedir. 1676 tarihli olan bu belgede mahalle aralarındaki yolların kaldırımlarından bahsedilmektedir(11).

Kaldırım ile ilgili olup ne zaman meydana geldiği bilinmeyen ve bugün halâ yaşayan bazı deyim ve ibareler türemiştir(12). Ayrıca, Türkiye'nin bazı iskân ve yer isimlerinin de kaldırım kelimesi ile ilgili bulunduğuna işâret etmek gerekir(13). Kaldırım kelimesi aslında türkçe bir kelimedir; rumca «iyi yol» anlamındaki **kalos dromos**'dan geldiğini bazı yabancı yazarlar ileriye sürmüşlerdir(14).

I. TÜRKİYE'DE KALDIRIM (YOL) İNŞAATI VE KALDIRIMCILAR

Yol inşa faaliyetini iki şekilde mütalâa etmek gerekir. Biri sulh zamanında, diğeri ise savaşa hazırlık ve savaş sıralarında ordu ve her türlü ağırlıkların geçeceği yol güzergâhlarında görülen faaliyetlerdir. Savaş zamanı yapılan faaliyet, memlekette büyük bir iktisadî canlılığın da meydana gelmesine sebep olmakta idi. Bundan kastedilen, iki veya üç ay süren bir sefer sırasında ordunun her türlü ihtiyacının, evvelden tayin edilmiş bölgelerden, bilinen güzergâhlar aracılığıyla ihtiyaç noktalarına aktarılmasıydı. Özellikle, sayıları 50.000 ile 100.000 arasında değişen orduların daimi olarak ve aksamadan yiyecek ve cephane ihtiyaçlarının temini için meydana getirilmiş nizamlar, yollar üzerinde büyük bir canlılık ve hayatiyet yaratmıştır. Ordu, savaş için cepheye hareket etmezden çok evvel, kullanılacak yolların durumu tetkik edilmekte ve bu hususla ilgili ve selâhiyet sahibi kişilerden rapor alınmaktaydı. İhtiyaç duyulan yerlerde yolların açılması ve düzetilmesi için yalnız kaldırımcılar değil, ordunun ve bölgenin işe yarar bütün elemanları seferber edilmekteydi. 1566 yılında yapılan sefer sırasında yol açılması için Silâhdar kethüdasına üç dülger ve bir demircinin verilmesi hususunda topçu-ba-

(11) İstanbul kadılığı sicili, nu. 18'den naklen Ergin, **Mecelle** ss. 1146-1147.

(12) Kaldırım şairi, kaldırım kavgası, yüksek kaldırım, kaldırım mühendisi gibi.

(13) Kars'ın Kağızman ilçesine bağlı Kaldırım köyü ile Adana'nın Ceyhan ilçesine tâbi Kaldırım köyü vardır. Bunun dışında, Konya'nın Cihanbeyli ilçesinde Kaldırım yaylağı, Elâzığ'ın Sivrice ilçesinde Kaldırım mezrası, Darende'de Kaldırım mahallesi olduğu gibi, Afyon'a bağlı Emirdağı ilçesine tâbi bir Kaldırım muhtarlığı bulunmaktadır. Bunlara, Çanakkale'nin Biga'sına bağlı Kaldırımbaşı köyü eklenebilir (bkz. **İçişleri Bakanlığı Meskûn Yerler Kılavuzu**, Ankara 1947, II, s. 575). 1583 tarihinde, Yeni-il sancağına bağlı Gürün nahiyesi içinde Kaldırım köyünün bulunduğu da zikredilmelidir (**Tap. Def.**, nu. 604, s. 311). Bu son köy günümüzde tesbit edilememektedir; ya ismi değişmiş, ya da sakinleri tarafından terkedilmiş olmalıdır.

(14) C.J. Jirécek, **Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe**, Amsterdam 1967, s. 114.

şına emir verilmişti(15).

Yol «ayırtmak»(16) için askerin geçeceği güzergâhlarda «yolun ayırtılacağı münasib yerlere alâmetler» konması usûldendi. Meselâ Sadrazam Özdemir-oğlu Osman Paşa ordu ile doğu istikametinde gitmek üzere iken, böyle alâmetler konulmak üzere, daha önceden gönderilen Silâhdar kethüdası tayin edilmiştir(17). 1716 yılında yapılacak seferde hizmet ettirmek için İstanbul'dan 440 nefer taş kırıcı, lâğımcı, neccâr, taş yontucu ve su-yolcu sevk edilecekti. Bunların 40 neferi Tırhala ile Yanya arasındaki yolu «tathir ve tevs'i» için gönderilecekti. Beş nefer «ocaklık su yolcusu» olup 345 neferi İstanbul'dan ücretle tutulacaktı(18). İstanbul-Eidrne yolu, özellikle İstanbul'dan Halkalı'ya kadar olan yolun devamlı denebilecek şekilde yapıldığı ve onarıldığı belirtilmelidir. Belirtilen bu yol güzergâhının yapılmasına dâir elimizde en eski belge, 1588 tarihlidir(19). İstanbul civarında Çatalca'dan Halkalı'ya kadar olan kaldırımların inşası için ne gibi bir çalışma yapıldığı tesbit edilebilmektedir. Bu imkâna şehremini Hasan'ın zikredilen güzergâhta Çatalca, Bahşayiş köyü, Yarık Burgaz, Benefşelik çayırı gibi uğrak yerleri olup, belirtilen istikamet üzerindeki kaldırımların tamiratı, zira karesi 4 akça, yeniden yapılan kaldırımın zıra karesinin ise 6 akçaya yapıldığı açıklanmıştır. Bu inşaatın bedeli iç hazineden ödenmiştir; ödenen paranı miktarı 417,770 akça olup gerçekte yola 380,864 akça sarfedilmiştir(20). Bu inşaatta çalışmış kaldırımcılardan çoğunluğunun müslüman olduğu tesbit edlmektedir. Söz konusu belgede Mustafa, Güzelce Mustafa, Bâlî, Hüseyin, İlyas, Kapıcı Hasan, Kasım, Mahmud, Yusuf gibi kaldırımcıların yanında Nikola, Matrakçı Niko, Kara Niko gibi isimler de belirlenmiştir(21).

Yol inşa faaliyetine dâir, daha ziyade, şehirlerden bilgi edinmek mümkündür. Burada kastedilen, kaldırımcıların faaliyetidir. Bu konuda en çok İstanbul şehri hakkında belge zenginliğine sahip bulunuyoruz. Bir örnek olarak ,mayıs 1576 tarihli bir belgeyi gösterebiliriz: bu belge-

(15) «Sefer'i hümayûnda yol ayrılmak için» (**MAD**, nu. 2775, s. 1087).

(16) Kelimenin çeşitli şekilleri için bkz. **Tarama Sözlüğü**, Ankara 1963, I, ss. 319-320.

(17) Münasip yerler genişletilip «yol ayırtılacak mahallere» iki alâmet konacaktı (**MD**, nu 53, s. 274, hüküm 791: 15 zilkade 993, bkz Ekte Belge 6).

(18) M. Erdoğan, **Lâle Devri Baş Mimarı Kayserili Mehmed Ağa**, İstanbul 1964, s. 89.

(19) Bu güzergâhta vaki olup «kaldırım için» verilen para 1000 flori olup Bostancı başı Hürrem Ağa'ya teslim edilmişti (**TSMA**, N.E. 1235: 24 receb 966).

(20) **TSMA**, N. E. 5497.

(21) **TSMA**, N. E. 5497.

den öğrenebildiğimize göre, o yıl İstanbul içinde bir takım şehir yolları yapılmış olup bu husus «**tarîk-i âm kaldırımları**» diye belirtilmiştir(22). Yolların tamirinde bir başka usûl de takip edilmekte idi; bu usûl idarecileri bazen tereddüde sevkederdi :herkesin kendi ev ve dükkânı önüne isabet eden sokağı inşa ve tamir etmesi şekli idi. Tereddütlere rağmen bu metoda sık sık müracaat edilmiştir(23). Büyük vakıf ve imaret binaları civarında bulunan yolların tamir ve inşası vakıf mütevellileri tarafından, vakıf gelirlerinden sarf edilmek sureti ile yaptırılmıştı(24). Bu konuda ileride ayrıca bilgi verilecektr.

Kaldırım, diğer bir deyimle yol inşaatında her zaman inşa edilecek veya tamir edilecek yolun uzunluk mesafesi verilmediğinden yapılan inşaatın şumûlü hakkında kesin hüküm verilememektedir. Meselâ Halep eyaleti içinde bulunan Gündüzlü kazası içinde Yağra(?) köprüsünde Han adlı bir mevkie varıncaya kadar 2200 zırâ uzunluğundaki kaldırımın, bazı yerleri köprü gözü, bazı yerleri taş döşeme olmak üzere yapılması öngörülmüştür (25). Niş kalesi ile Sofya arasında Dragman boğazı demekle meşhur yere yakın Halkalı palangası ana yol üzerinde olup, kaleye gelip gidenler için tamir edilmesi icap eden bir bozuk yola sahip idi; palanga içindeki camiden palanga dışında bulunan hana kadar kaldırım olmadığından yağışlı havalarda çamur içinde kalan güzergâhta çok sıkıntı çekiliyordu. Palanga ahalisi o taraflara gelip giden devlet adamlarından bu yolun derhal tamir edilmesini istemişlerdi(26). Öte yandan, daha geniş bir çevre yolunun bakım ve onarımı için, nâdir olmakla beraber, bazı örnekler vardır: Meselâ Tekirdağ kazasında «sol kol» tabir olunan ana yol Şarköy, Tekirdağ arasındaki yol ve ikinci derecedeki yollar ve Tekirdağı ile Gelibolu kazalarında bulunan ara yolların tamir ve yapımları 1846 yılında kararlaştırılmış ve tatbikata geçilmiştir(27).

---

(22) İnşaat kalıntısı olarak kalan moloz ve «hırdavat»ın yol üzerinden kaldırılmaması gidiş gelişe engel olduğundan bu gibi molozun, İstanbul hisarının uygun bir yerinde denize dökülmesi uygun görülmüştü (**MAD**, nu. 7534, s. 232).

(23) Ergin, **Mecelle**, I, s. 1146; A. Refik, **On birinci Hicrî asırda İstanbul hayatı**, İstanbul 1931, ss. 13, 19; Refik, **Hicrî on ikinci asırda İstanbul hayatı**, İstanbul 1930, s. 30.

(24) A. Refik, **On altıncı asırda İstanbul hayatı**, İstanbul 1935, ss. 61 ve 62.

(25) Bu yola ve «hanın tamirine 10.000 altun tahmîn olunup köprüden hana varıncaya kadar tahmîn olunan 700 zirâ'a ne mikdar para gideceği, inşa edilecek yer su üzere» olduğundan tahmîne fırsat vermemektedir (**MAD**, nu 7534, s. 102, bkz. Ekte Belge 5).

(26) Bu yol 1727 yılı Sofya cizyesi malından ödenmek üzere 500 kuruş masrafla yapılmıştır. Yolun «frengi» kaldırım denilen mustahkem bir şekilde döşenerek yapılması öngörülmüştü (**Cevdet-Belediye**, nu. 4993).

(27) İnşaata tahminen 32,000 kuruş sarfedilmiştir (**Cevdet-Beediye**, nu. 2138).

Kaldırımcılık incelenirken dikkat edilmesi gereken husus, zırâ olarak verilen uzunluk ölçüsünün zırâ kare olarak, yâni en **(arzen)** ve uzunluk **(tûlen)** çarpımından meydana gelen bir birim **(terbi')** olarak alınmış olmasıdır. Bu durum her zaman açık olarak kaydedilmesine rağmen, bazı inşaat hesaplarında «bi-hesabı terbi»(28) olarak geçmektedir ki bunu zırâ karesi şeklinde kabul etmek yerinde olur.

II. KALDIRIMCI ESNAFI VE TEŞKİLÂTI

Yukarıda, kaldırımcı esnafının daha ziyade şehirlrede bulunduğu ve bir esnaf kuruluşu gibi teşkilâtlandıkları belirtilmişti. Kaldırımcılar, her şehirde, mimar-başının kontrolu ve emri altında bulunuyorlardı (28a) ve diğer esnaf teşekküllerinde olduğu gibi, başlarında esnaf kethüdası olarak **kaldırımcılar kethüdası** vardı. Bu sıfatı taşıyanlar, kaldırımcı esnafının içinden seçilirlerdi. Konuyla ilgili belgeler XVI. yüzyıl ortalarından itbaren rastlıyorsak ta, olayların XV. yüzyıla kadar gittiği muhakkaktır. Büyük şehirlerde bulunan kaldırımcı esnafı hakkında özellikle İstanbul'u ilgilendiren bölüm ile ilgili kolay bilgi sahibi olabilmekteyiz. Öyle anlaşılıyor ki imparatorluğun en büyük kaldırımcı esnaf topluluğu İstanbul da bulunmuştu. Başka yerlerde yol yapımı için kaldırımcı esnafa gerek duyulduğunda, İstanbul'dan ihtiyaç duyulan bölgelere gereken miktar gönderilmişti. Bu şehirdeki kaldırımcı esnafın sayısı ile ilgili olarak resmî belgelerde kesinlik yoktur. Ancak, onyedinci yüzyılın Evliya Çelebi'si(29) doğruluğu pek kontrol edilemeyen bir sayı vermektedir: ona gör İstanbul'da 800 kadar kaldırımcı esnafı vardı ve bunların çoğu arnavud asıllıydı. Bununla beraber, bazı yol-inşaatında çalışan kaldırımcıları tesbit eden rakamları bulmak mümkündür, ancak bunlar İstanbul için genel bir rakam vermekten uzaktır. Birkaç örnek verebiliriz: 1742'de İstanbul'un içinde ve dışında çalışan kaldırımcı sayısı 333 kişi olarak belirlenebilmiştir(30); Bâb-ı Âlî cıvarında Yusuf Efendi türbesi önünden Hoca Paşa caddesine varan yokuş yolun kaldırımları için 42 kaldırımcı çalıştırılmıştır(31). Kaldırımcılar bazen değişik isimler altında zikredilmişlerdir: meselâ XVIII. yüzyıl başlarında düzenlenmiş

(28) Bu nadiren «bi hesab-ı şatranci» olarak da geçer. Büyük Ayasofya camii kapısından Yere-batan mahalline kadar olan, Çatladı Kapı'daki keresteci dükkânından Nakilbend çarşısına kadar olan yolun kaldırımları «bi hesab-ı şatrancı 1159 zırâ reside olup» (**Cevdet-Belediye**, nu 1788: 15 şevval 1215).

(28a) **Adana sitilleri**, nu. 105, s. 37.

(29) **Seyehat-nâme**, İstanbul, 1313/1895, I, ss. 628-629.

(30) **Cevdet-Belediye**, nu. 6933; 22 receb 1155.

(31) **Cevdet-Belediye**, nu. 6820: 8 ramazan 1208.

bazı inşaat defterlerinde isimleri «taş fereşciyan», yâni taş döşeyiciler olarak geçmiştir(32).

İnşaatta tamir ve inşa masrafının önemli bir kısmını taşın inşaat yerine nakledilmesi tutuyordu. Aydınoğlu tekkesi cıvarında Acı Çeşme önünden İbrahim Efendi konağı köşesine kadar yenilenen kaldırımlar için 3,5 kayık «seng-i beyaz» 59,5 kuruş edip merkepçilere nakliye olarak 21 kuruş, kaldırımcılara kaldırım inşaat ücreti olarak 65 kuruş tesbit edilmişti; yolların tamiri sırasında çamurlarını temizleyen sepet tutuculara da 3 kuruş tahsisat ayrılmıştı. Bütün bunların toplamı 148,5 kuruş ediyordu(33). Yol inşaatında varyoz (balyoz), kazma, küfe ve ağaç kürek kullanılmıştı(34).

Osmanlı toplumunda herkesin yapmakla yükümlü olduğu bir meslek ve iş vardı. Bir kimse hangi işi yapmakla görevlendirildiyse onu yapmak zorunda idi. Meslek değiştirmeler bazı kanunî formalitelerin yerine getirilmesinden sonra mümkün olabilmekte idi. Buna bir örnek olarak, Arnavud Belgradı kazasına bağlı Yuvan(?) adlı köyde bulunan Mülhid Yund(?) adlı hıristiyan taşçının durumu verilebilir. Bu kişi mirîye ait binalarda taş kesegelmiş. Kanunî Sultan Süleyman'a ait türbe inşası için gerekli olan taşı temin yolunda peşin 3000 akça, Büyük Ayasofya binasının ihtiyacı için 1000 akça, vezir-i azam Mehmed Paşa'nın kapısı önünde yapılan cami için de 1000 akça kaldırımcılar kethüdası Sinan'a teslim edilmiştir(35). Bu hükümden çıkartılabilecek sonuç şudur: devlete ait her türlü yol inşaatında kaldırımcılar kethüdasının bir organizatör rolünde olmasıdır. İhtisasları yol ve bina inşaatında kullanılan taşları kesmek olan taşçılarla, yol yapan meslekî kuruluş olan kaldırımcıların ücret meselelerini, inşaat malzemelerini teminde karşılaşılan güçlükleri bertaraf etmekte, bir inşaatta gerekli işçileri temin etmekte ve nihayet

(32) 1147 hicrî (1734 milâdî) yılına ait inşaat defterinde görülen inşaat işçisi arasında duvarcıyan, neccâran, kireç yakıcıyan, bıçkıcıyan, burgu ve keserci, ocağ-ı ahenger, taş fereşciyan, destereci esnafının isimleri geçmektedir (**MAD,** nu. 7829, ss. 96, 336 ve tür. yer.). 1787 seferinde 30 neccâr ve kalfa, 50 lâğımcı, 15 su-yolcu, 10 taşçı ve taş fereşçi olmak üzere toplam 120 kişi yol işleri için görevlendirilmişti (**KK,** nu. 2949, s. 5).

(33) **Cevdet-Belediye,** nu. 5601: 8 zilkade 1208.

(34) İstanbul içinde tasfiye olan yollar için 10 varyoz, 10 kazma, 100 küfe, 50 ağaç kürek verilmişti (**Cevdet-Belediye**, nu. 4983: 14 safer 1253).

(35) Adı geçen taşcı, taahhüd edilen taşları kesmeden vefat etmiş, kendisine peşin olarak verilmiş para zimmetinde kalmıştı. Bu hesabın tasfiyesi için İstanbul'da bulunan muhallefatı yetmediğinden köyündeki emlâkının satılarak karşılanması kararlaştırılmıştı (Avlonya beyine ve Arnavud Belgradı kadısına hüküm, **MD,** nu. 31, s. 6, hüküm 15: 24 rebiülahir 985, bu hüküm kaldırımcılar kethüdasına verilmiştir).

aralarındaki anlaşmazlıkları halletmekte daima «kaldırımcılar kethüdası» tanzim edici, ayarlayıcı ve ara bulucu rol oynamıştır.

Şehir su yollarının taş döşemesi de kaldırımcılar tarafından yapılmıştır. İstanbul'da Kırkçeşme su yollarının tamirini yapan fakat ücretlerini alamayan kaldırımcı esnafı kendilerine verilmesi gereken paranın, bundan sorumlusu olan beytülmal emini iken vefat etmiş bir kimsenin **sülüs** malından verilmesini istida şeklinde arzetmişlerdi(36).

Kaldırımcılar kethüdasının rolü XVIII. yüzyılın ikinci yarısında ikinci plana düşmüştür. Ve kendilerine nezaret eden bir kaldırım yazıcılığı kurulmuştur.

İstanbul cıvarında yapılan yol, su-yolu vb. inşaatta çalışan kaldırımcılar büyük bir çoğunlukla Silivri bölgesinden sağlanmakta idi; ancak oradaki kaldırımcıların çoğunluğunu da başka vilâyetlerden gelip kaldırımcılığı meslek olarak seçmiş işçiler teşkil etmişti. Esas geldikleri yerler Rumeli'de Arnavutluk bölgesiydi: çoğunlukla Avlonya ve Arnavud Belgradı kazalarından gelmekte idiler(37). Bu bakımdan kaldırımcı esnafının çoğunluğu arnavud asıllı kimselerdi. Bu durum son dönemlere kadar böylece devam etmiştir. XIX. yüzyılda durumun değişmediği, Arnavutluk'tan kaldırım amelesi geldiği bilinmektedir. 1804 tarihli bir belgeye göre, İstanbul'un iç ve dışındaki yolların zamanla aşınıp tamire muhtaç bir duruma gelmeleri üzerine, büyük bir onarım ve inşaat faaliyetine girişilmesi tasavvur edilmiş, ancak İstanbul'da o sıralarda sadece 30-40 kadar kaldırımcı bulunduğu anlaşılmıştır. İnşaat faaliyetinin sürdürülebimesi için kaldırımcı sayısının arttırılmasına karar verilmiş, Arnavud Belgrad'ı kazasından acele olarak kaldırımcı sevkedilmesi uygun görülmüştür(38). Bundan anlaşıldığına göre, kaldırımcıların bir kısmı mevsimlik işçi olarak İstanbul'a gelmekte, iş olmadığı zaman memleketlerine dönmekte idiler.

1578 yılında İstanbul'da her türlü inşa faaliyetinin artmış olduğu müşahede edilmektedir. Bu iş hacminin artışı aşağı yukarı beş-altı yıldan beri gittikçe artan bir hızla devam etmekte idi. Bu durum, bir iş kolu olarak kaldırımcılığın, daha doğrusu bir çeşit müteahhidliğin kazançlı bir iş alanı olarak rağbet görmesine yol açtı. Bu sebebledir ki,

(36) O zamana kadar teamül olmadığı için «sülüs maldan» verilmesi hususunda fetva alınmak gerekmiştir (İstanbul kadısına hitaben yazılan hüküm, **MD**, nu. 31, s. 112, hüküm 273, bu hüküm 3 rebiülevvel 985'te kaldırımcılar kethüdasına verilmiştir, bkz. Ekte Belge 3).

(37) **MD**, 31, s. 6, hüküm 15 (bkz. Ekte Belge 4).

(38) Avlonya sancağı mutaşarrıfı vezir İbrahim Paşa'ya evail-i şevval 1218 tarihli hüküm (**Cevdet-Belediye**, nu. 6089).

sermaye sahibi bazı kimseler böyle kazançlı işe para yatırarak **«kaldırım işletdürmüş»**lerdir. Diğer bir deyimle, yollara taş döşemek için taş kesdirmişlerdir. Bu gibi kimselerin çoğunlukla - XVI. yüzyıl sonlarında - hıristiyan oldukları dikkat çekmektedir(39).

Yukarıda açıklandığı üzere, kaldırımcılar esnafını idare eden, yol ve su-yolu gibi inşaat kollarına mütehassıs işçi sevkeden kaldırımcılar kethüdası yerine, bazen, çok yaygın olmamakla beraber, **kaldırımcılar nâzırı**'nı bulmaktayız(40). Yol inşaatı meselesi, zaman zaman, kaldırımcılar ile kethüdaları arasında ihtilâfa yol açmıştır. Bu tür anlaşmazlıklarda **su-yolu nâzırı** arabulucu rolü oynamıştır. Buna benzer bir anlaşmazlık «arabaların geçtiği kaldırımlar ile yayaların geçtiği kaldırımlar»ın inşası konusunda çıkmış ve bunun halli de, su-yolu nâzırı olan dergâh-ı muallâ çavuşlarından Davud'a havale edilmiştir(41).

III. İSTANBUL'DA KALDIRIM İNŞAATI VE ÇEŞİTLİ MESELELERİ

Bir yolu yapmayı taahhüd eden kaldırımcılar inşa edecekleri yolun kaldırımlarını (taşlarını) da kendileri temin ederlerdi. Şehrin fethinden 1588 yılına kadar işçi ücreteri ve inşaat malzemesi fiyatlarında fazla bir artma olmaması, resmî makamlarca dikkatle takip edilen bir husus olmuştu. Ancak bu tarihten itibaren Türkiye piyasalarında - Avrupa piyasalarında olduğu gibi - her türlü eşya fiyatlarında artışlar görülmüştü. Bütçe zorunluluğu ile para ayarının bozulması da, yeni bir enflasyon sebebi olarak iktisadî ve malî buhranların artarak devletin yapısını sarsacak sosyal olaylara zemin hazırladı. Fiyatlar sürekli yükselme meyli gösterdiğinden, satın alma gücü, düşük para ile ödenen ücret ve maaşlarla yeterli olamamaya başlamıştı. Dar gelirliler arasında çekişme arttı(42). XVI. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı para değerinde büyük

(39) Çalışan kaldırımcılar, kendilerinden kanuna aykırı olarak **âmil** tarafından «öşür» taleb edildiğini bir arzuhal ile şikâyet etmişlerdi (**MD**, nu. 35, s. 28, hüküm 63: 62 rebiülahir 986, bkz. Ekte Belge 1).

(40) **MD**, nu. 53, s. 154, hüküm 450: 2 ramazan 992 (bu hüküm için bkz. A. Refik, **Türk Mimarları**, ss. 133-134). Onsekiz ve ondokuzuncu yüzyılda kaldırımcıbaşı için bkz. **Cevdet-Belediye**, nu. 2239 (3 cemaziyülahır 1244), 4943, 2030 (19 şevval 1249), 1602 (5 şevval 1250).

(41) **MD**, nu. 53, s. 154, hüküm 450 Refik, **ayni eser**, ss. 133-134; Erdoğan, **Mimar Davud...**, ss. 179-204.

(42) Bunu önlemek için 1584-86 yıllarında Osmanlı parasında ayarlama yapıldı: 100 dirhem gümüşten 450 akça kesilirken, bu ayarlamadan sonra 800 adet kesilmesi düşünüldü ve gümüş nisbeti akçalarda 0,682'den 0,384'e düşürüldü (Ö.L. Barkan, «XVI. asrın ikinci yarısında Türkiye'de fiyat hareketleri», **Belleten**, 136 (Ankara 1970), ss. 572, 593, 597 vd.).

oranda düşme olduğu halde, her türlü eşya fiyatları ile ücretlerin sabit kalması düşünülemezdi. İşte bu bakımdan, 1588 yılına kadar uygulanan ve İstanbul'un fethinden beri câri olan yol inşaat ve malzeme ücretlerinde değişiklik gerekmişti. Belirtilen tarihe kadar kaldırım, yâni yol inşaı **zirâ** denilen uzunluk ölçüsüne göre yapılmıştı(43). Buna göre yol (kaldırım)'un bir zirâı 6 akça idi; yol mahlût yani eski ve yeni taş karışımı olunca zirâı 4 akça olarak düzenlenmişti. Ancak tam bu iktisadî buhran zamanında yoldan ve malzeme fiyatlarından anlamayan bir kimse kaldırımcılar kethüdalığına talip olmuş, kethüdalığın kendisine verilmesi halinde «mahlût kaldırımın» zirâını 3 akçaya yapacağını vaad etmişti; bunun üzerine isteği kabul edilerek tayini yapılmıştı. Ancak, bu tayinden sonra bazı yerlerde yol tamiri gerekmiş, yeni kethüda işin üstesinden gelemeyerek görevini terkederek kaçmıştır. Yukarıda da işaret edildiği gibi, para değerinde büyük oranda düşme ve malzeme fiyatlarında tahminlerin üzerinde artış sebebi ile zirâı 3 akçadan yol inşaatı mümkün değildi; taş ve alet fiyatları da olağanüstü fırlamıştı. Düşük nitelikli taşların kullanılması sonucunda da yollar kısa bir zaman sonra bozulmaya başlamakta, yeniden tamiri gerektiğinde aslından daha pahalıya mal olmakta idi. Bu türlü olayların çoğalması neticesinde, sebebleri kaldırımcılar kethüdasına sorulmuş, o da, eşya ve malzeme fiyatlarının arttığını, aslında piyasaya borçlu durumda olduklarını beyan etmişti. Ayrıca, kullanılan çeşitli yol malzemesi incelendikten sonra, hesaplar yapılmış, devrin para rayici ile **«cedid kaldırımın»** yâni yeni taş döşenerek yapılan kaldırımın bir zirâı 8 akçaya, mahlût yâni taş ve toprak karışımı kaldırımın zirâının 4 akçaya yapılabileceği, bu şekilde bir ayarlama yapılmazsa zarar edeceği, halen yapıldığı gibi düşük kaliteli taş kullanıldığı taktirde sık sık tamir gerekeceği ve bundan da devletin zarar edeceği belirtilmiştir. Gösterilen gerekçeler ve sebebler makul görülünce, cedid kaldırımın zirâının 8 akçaya, mahlût kaldırımın zirâının 4 akçaya yapılması esas alınmıştır. Yaya kaldırımları için de fiyat uygulamasının geçerli olması karara bağlanmıştır(44).

---

(43) Burada söz konusu olan mimarî zirâdır. Kesin bir hesabı yapılamamıştır. Eldeki örnekler XIX. yüzyılın sonlarına aittir. 24 parmak bir zirâ, karın karına konmuş 6 arpa tanesi de bir parmak idi; 12 parmak bir kadem, 2 kadem bir zirâ ederdi. Metrik sisteme göre, aşağı yukarı 75,8 veya 68,5 cm kabul edilir (kesin rakamlar için şimdilik bkz. W. Hinz, **Islamisch masse und gewichte,** Leiden 1970, ss. 55-60).

(44) Bundan sonra, yeni yapıldığı halde üç ayda bozulan yolların tamir masrafı, o yolu yapmış olan kaldırımcılardan tazmin edilecekti (**MD,** nu. 64, s. 217, hüküm 556; Refik, **ayni eser,** ss. 131-133, bkz. Ekte Belge 7).

Şehir yollarının yaya kaldırımları için, XVII. yüzyılda uygulanan genel bir kaide, büyük caddelerin devlet tarafından yapılması, mahalle aralarındaki yolların kaldırımlarının ev ve dükkân sahipleri tarafından hisselerine düşen payın ödenmesi idi(45).

A — XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda İstanbul'da İnşa Faaliyetleri

Onsekizinci yüzyılda şehir yolları inşası hususunda evvelce uygulanan usûlün değiştiği görülmektedir. Önceden belirtildiği üzere, kaldırımcı esnafına İstanbul, Bosna(46), Halep, Şam, Bursa ve Adana(47) gibi şehirlerde rastlanmaktadır. Ancak diğer şehirlerde de kaldırımcıların bulunduğu muhakkaktır. İstanbul'da Kaldırımcı esnafı ile ilgili belgeler fazladır; ve bu belgelerin incelenmesinden, kaldırımcı esnafın İstanbul'da toplandığı anlaşılmaktadır. Kaldırımcı bulunmayan şehirlere, gerektiğinde buradan kaldırımcı gönderilmiştir(48).

XVIII. Yüzyılında İstanbul'da yapılan şehir yolu inşaatı için yeni bir usûlün konduğu gözlenmektedir. Buna göre, yol inşaatı hassa mimar-başı'na havale edilmekte(49), o da inşaat istenen yerde keşif çıkartarak bunu bir defter halinde toplamakta, inşaatın kaça çıkacağını tahmin etmekte idi(50). Böylece inşaata başlanmakta, inşaat bittikten sonra da mimar-başı tarafından muayene ve teftişi yapılarak ölçülmekte, yolun beher zirâına giden taş ve kaldırımcı ücreti hesaplanarak kaça malolduğu anlaşılmaktadır(51). Kaldırımcılar işi götürü yaptıkları için, ücretlerini, kaç zirâ yol yaptıklarını, hangi semtlerde inşa ettiklerini bil-

(45) İstanbul kadısına 1676 (hicrî 1087) tarihli hüküm (Ergin, **Mecelle**, ss. 1046 ve 1047).

(46) H. Kreşevlijakoviç, **Esnafı ı Obrti u Starom Sarajevo**, Sarajevo 1958, s. 176.

(47) **Adana sicilleri**, nu. 105, s. 37 (bkz. Ekte Belge 8).

(48) Meselâ 1592'de Manisa'da III. Murad tarafından yaptırılmış olan câmi ve imaretin etrafındaki yolların (kaldırımların) inşa edilmesi için İstanbul'dan İstrati'nin oğlu İstamad adlı bir hıristiyan kaldırımcı gönderilmişti (Refik, **ayni eser**, ss. 137-138).

(49) Mimar-başının faaliyeti için bkz. Ş. Turan, «Osmanlı teşkilâtında hassa mimarları», **Tarih Araştırmaları Dergisi**, I/1 (Ankara 1964), ss. 164-168.

(50) Bâb-ı hümayûn ile Soğuk çeşme, Alay kasrı ile kuyumcular dükkânı arasındaki kaldırımların tamiri emredilmiş olup baş mimar Mehmed Ağa'nın **mühürlü** keşif defterine göre 15 muharrem 1136 tarihini taşımaktadır. 3167 zirâ terbi (kare) yer kaplayan yolun bir zirâ terbii 6 akça olup toplam 19002 akçaya çıkacağı hesaplanmıştı (**MAD**, nu. 8947, s. 175).

(51) **Cevdet-Belediye**, nu. 6368 (28 ramazan 1166); işin bittiğini haber veren kaldırımcı ve taşçıların müracaatları üzerine baş mimar Mehmed Tahir Ağa'nın hazırladığı keşif defteri için bkz. **Cevdet-Belediye**, nu. 442 (13 receb 1178).

diren bir arzuhal ile mimarbaşına bilgi verirlerdi(52). Bu arzuhal üzerine mimar ağa, bir vekil yâni halife tayin ederek durumu tahkik ettirirdi(53). Buna memur olan mimar, durumu ayrıntılı bir rapor halinde tesbit eder, (54 hesaplama yapılır ve kaldırımcıların ücretleri ödenirdi(55): XVIII. yüz yıl sonlarında kaldırım inşaatı ve tamiratı ile ilgili bir **mübaşirlik** ortaya çıkmıştır. Mubaşir, devletin inşaat için verdiği parayı sarfetme yetkisine sahipti(56).

Yukarıda belirtildiği gibi, tahminî olarak yol keşfi yapılan güzergâhın bitiminde, inşaatta çalışan taşçı ve kaldırımcılar durumu arzuhal ile bildirmekte, baş mimarın gönderdiği bir mimar yapılan yolu ölçüp muayenesini yapmaktaydı. Bu ölçme ve tesbit, yolun arz, tul ve terbii ile birlikte beher zırâının kaç akça olduğunu belirlerdi. Bir defter haline getirilen hesaplamalar sonunda da inşaatın kaça mal olduğu anlaşılmaktadyı(57). Ayni devirde yeni bir usûlün daha ortaya çıktığı görülmektedir. Bu, İstanbul içindeki yol inşaatında asker ocaklarından - yeniçeri, topçu,cebeci vb. den - bir kimsenin **yazıcı** olarak tayinidir. Genel olarak kaldırım için böyle bir memur tayini yeniçeri ağası tarafından yapılırdı ve bu hususta en eski belge 1775 tarihini taşımaktadır(58). İstanbul'un bir kısım yollarının tamiri ile ilgilenmek yeniçeri ağasına havale edilmiş gibi görünüyorsa da, o daha ziyade kendi askerî bölgesine yakın yolların yaptırılmasını üstlenmişti(59).

Bir yol keşif defterine göre, inşa edilecek yol, kaldırımcılar kethüdasına havale edilirdi; inşaatın bitiminde yol güzergâhları kaldırımcılar kethüdası, baş mimarın tayin ettiği bir halife ve yeniçeri ocağından kaldırım yazıcısının marifetleriyle keşif ve muayene edilerek yapılan işin istenilen teknik evsafa uyup uymadığı araştırılırdı(60).

---

(52) **Cevdet-Belediye,** nu. 5083: 23 ramazan 1172; nu. 1961: 23 rebiülahır, 1224; nu. 2710: 10 receb 1200.

(53) Mimarî halifeleri için bkz. M Erdoğan, «Onsekizinci asır sonlarında bir Türk sanatkârı: Hassa baş-mimarı Mehmed Tahir Ağa», **TD,** 10 (1954), ss. 164-165.

(54) **Cevdet-Belediye,** nu. 3928; 16 zilhicce 1173; nu. 2061: 17 şaban 1224.

(55) Zeyrek yokuşu önündeki bakkal dükkânı köşesinden cadde ile tezgâhçılara kadar yapılan yolun defteri için bkz. **Cevdet-Belediye,** nu. 3257: 25 rebiülevvel 1211).

(56) **Cevdet-Belediye,** nu. 672: 22 safer 1175.

(57) **Cevdet-Belediye,** nu. 442: 13 receb 1178.

(58) «Yeniçeri ağası kulları tarafından tayin buyurulan Yazıcı Mehmed Emin çavuş marifetiyle tamir olunan kaldırım» (**Cevdet-Belediye,** nu. 5285; 19 şaban 1189).

(59) **Cevdet-Belediye,** nu. 5567; 7 şaban 1099.

(60) **Cevdet-Belediye,** nu. 3826: 6 muharrem 1207; nu .7454: 9 receb 1223.

Kaldırım işine ocak tarafından tayin edilen kimse «yazıcı-i ocak-ı mubâşir-i kaldırım» diye anılırdı(61). Bu yazıcı için bazen de «meyâne yazıcılarından» tâbiri kullanılırdı(62).

Tamir ve inşa edilecek yolun ön keşfi yapıldıktan sonra iş, kaldırımcılar kethüdasına havale edilmekte idi. Meselâ İstanbul'da Vezneciler hamamından Kemer altından Süleymaniye timarhânesine kadar ve yine ayni Kemer'den Vefa meydanında ekmekçi fırınına kadar ve Şehzade Başı'ndan Saraçhane kolluğu önü ile haffaflar kapısına kadar, Kırkdört kapısındaki sebil önünden fodla fırını önü ile Bozdoğan Kemeri'ne kadar ve Ayasofya'da cebeci kolluğu önünden Soğuk Çeşme kapısı önüne gelinceye kadar, Yusuf Efendi sebili önünden Hoca Paşa caddesine çıkıncaya kadar olan yolların kaldırımcılar kethüdası aracılığı ile taşları döşenmiş ve yolun gerekli diğer onarımları yapılarak tamamlanmıştı. Kaldırımcılar kethüdası Osman Mumcu, 13 rebiülevvel 1218 (1 temmuz 1803)'de bir arzuhal ile işin bitirildiğini arzetmiş, mimar ağa vasıtasıyla inşaat kontrolu yapılarak gereken masrafın hazineden ödenmesi bildirilmişti .Bunun üzerine, o ocak tarafından memur «meyâne yazıcı efendi», mimar başının gönderdiği bir mimar halifesi ve kaldırımcılar kethüdasının bulunduğu heyet inşaatı teftiş ve kontrol ederek durumu bir keşif defteri halinde tesbit etmişlerdir(63). Daha sonra, yola giden taş bedeli ile kaldırımcıların ücretleri bu deftere dayanılarak hesap edilip kendilerine ödenmiştir(64). Anılan **meyâne yazıcısı** deyimi bir süre sonra daha yaygın olarak **«kaldırım yazıcısı»** biçiminde kullanılmaya başlandı. Kaldırım yazıcısı, çalışan kaldırımcıların gündeliklerini ve yola giden miktarını ve masrafların hesaplarına bakmışlardır(65). Devletin yaptırdığı yollar için yapılan masrafların ödenmesi, gerekçe ile, defterdara havale edilmekte idi.

Kaldırım yazıcısı için bazen **mubâşir** denildiğini(66), ayrıca, yol işlerinde kullanılmış bir «yol hasekisi»nin bulunduğunu öğrendiğimizi belirtmemiz gerekir(67).

Gerek yolların inşasında gerekse teknik hesaplarının yapılmasında

(61) **Cevdet-Belediye,** nu. 4886; 3 safer 1215.

(62) **Cevdet-Belediye,** nu. 37, 2943, 3489, 1820 ile 1824 tarihleri arasında **kaldırımlara** memur Yazıcı Ahmed ile Salih Çelebi'nin isimleri yol inşa faaliyeti sırasındaki kayıtlarda sık sık geçmektedir (**Cevdet-Belediye,** nu. 4885, 4973, 7335, 7455).

(63) **Cevdet Belediye,** nu. 3382.

(64) Baş mimar İbrahim Kâmi'nin 25 şevval 1218 tarihli **keşif** defteri üzerine bkz. **Cevdet-Belediye,** nu. 1075).

(65) **Cevdet-Belediye,** nu. 2389: 17 şaban 1219; nu. 84: 25 şevval 1224.

(66) **Cevdet-Dahiliye,** nu. 7421: 16 zilhicce 1220.

(67) **Cevdet-Belediye,** nu. 3159: 5 şaban 1231.

kaldırımcılar kethüdası veya kaldırımcılar başı büyük rol oynamakta idi; yolda çalışan kaldırımcıları da o belirler ve tahsis ederdi(68). Kaldırımcılar kethüdasının kaldırım yazıcı ile birlikte mimar halifesinin de katılmasıyla yaptıkları ilk keşif niteliğindeki keşif ve araştırmada, inşaata gidebilecek taş miktarı ve inşaatta kullanılacak taş cinsini belirlerlerdi(69). İkinci keşif de, iş tamamlandıktan sonra, yukarıda ifade edildiği biçimde yapılmaktaydı. XIX. yüzyıl başlarında Üsküdar tarafındaki yolların inşaatına ayrı bir memur veya yazıcı atanmıştır. Bu kişi için, çok nadir olarak, «kâtib-i kaldırım» deyimi de kullanılmıştır(70). Yâni söz konusu memur, kaldırım yazıcısı veya kaldırımcılar memuru diye bilinen görevlinin başka şekilde ifadesidir(71).

XIX. yüzyılın ortalarına kadar yapılan şehir yolları için keşif ve muayene, baş mimarın tayin ettiği mimar halifesi, kaldırım yazıcısı ve kaldırımcılar kethüdası tarafından tesbit edilerek bir deftere (keşif defteri'ne) kaydedilmişti. İnşaat, bu keşif defterine göre tamamlandıktan sonra, yapılan masraflarla işçi ücretleri hesaplandıktan sonra yeniden muayene edilip ölçülmekte ve bunun sonuçları, baş mimarın mührünü taşıyan bir ikinci keşif defterinin düzenlenmesi ile son bulurdu. Bu keşif defteri de baş muhasebeye havale edilerek ödeme için gerekli muhasebe işlemleri tamamlanırdı(72). 1826 yılına kadar baş mimar böylece rol oynamakta iken bu tarihten sonra ikinci plana düşmüştür; bu da ihtisab ağalığının geçirdiği belli bir gelişme sonucunda gerçekleşmiştir(73).

B — İhtisab Nezaretinin Kuruluşundan Sonra İnşa, Onarım ve Faaliyetler

İstanbul'da modern bir belediye idare ve teşkilâtının başlangıcı demek olan müstakil ihtisab nezâreti 1826'da kurulmuştur(74). İhtisab nezaretinin kuruluşu, şehir içi yollarının yapımını asker, (cebeci, topçu vb.) nezaretinden alınarak daha merkezî ve tesirli bir şekle sokulmasını mümkün kılmıştır. İhtisab Nezaretinin bu yoldaki faaliyetine 1828 yı-

(68) **Cevdet-Belediye,** nu. 2771, 4317.

(69) **Cevdet-Belediye,** nu. 2759: 4 şaban 1222; nu. 2139: 17 rebiülahır 1225.

(70) **Cevdet-Belediye,** nu. 2773: 19 zilhicce 1222; nu. 1368, 1526, 3216.

(71) **Cevdet-Belediye,** nu. 7335: 12 ramazan 1240.

(72) **Cevdet-Belediye,** nu. 1922, 1616: 19 şaban 1236; 88: 26 şaban 1243; 2030: 19 şevval 1249; 2037: 29 rebiülahır 1244; 1636; 2742: 2 cemaziyülahır 1231; 3474: 28 zilhicce 1240; 4741; 17 safer 1237; 4943: gurre-i şaban 1235.

(73) İhtisab ağalığının gelişme dönemi için bkz. M. Gâlib, «İhtisab Ağalığı», **TOEM,** I (1327/1909), ss. 569-584, 640-648.

(74) Cevdet, **Tarih** XII (İstanbul 1309/1891), s. 178; Lütfi, **Tarih,** I (İstanbul 1290/1873), s. 241.

lından itibaren rastlamaktayız(75). Bu tarihten sonradır ki, şehir yollarının yapımında bütün masrafın, prensip olarak, devlet tarafından ödenmesi kabul edilmiştir. Fakat bunun uygulaması daha sonraki tarihlerde mümkün olabilmiştir.

1826 yılında yeni bir şekil verilmiş olan ihtisab nezaretinde ihtisab nazırı olan kişi, lüzum hissedilen yerlerde yapılacak inşaata ruhsat veren ve bu ihtiyacı tesbit eden tanzim edici bir rol oynamıştır(76). İnşa edilmesi gerekli yol güzergâhı, ihtisab nâzırının onayından geçtikten sonra keşif yapılmaktaydı; keşif «ebniye-i hassa müdiri»ne havale edilmişti. Bu dönemde kaldırım yazıcısı mevcut değildi. Kaldırımcılar kethüdasının rolü de çok azalmıştı(77). Yine de bir mimar halifesi yol güzergâhının keşfi için daima görevlendirilmiştir(78). Öte yandan, 1840 yıllarında «kaldırım müdiri» adıyla bir memuriyetin varolduğu görülmektedir(79). Bundan, şehir yollarının müstakil bir daire tarafından ele alınmamış bile olsa, bir memurun murakabe ve kontrolu altına alınmış olduğu sonucu çıkarılabilir. Herhalde, hangi yolların öncelikle yapılması gerektiğini, hangilerinin tamir edilmeleri icap ettiğini belli etmekte idi. Şurasını da ortaya koymaktadır ki, yol tamir ve inşa faaliyetlerinde halkın istekleri önemli rol oynamıştır.

Şehrin imar ve inşa işlerinde mimar-başı ile birlikte şehremini ilgilenmiştir; bu durum 1831 yılına kadar sürmüştür. Ancak, şehir eminliği ile mimar-başılığın görevlerinin birbirlerine karıştığı, yapılan ilk çalışmalarda ortaya çıkmıştır. Aslında, şehir emâneti olarak bağımsız bir memuriyeti gerektirecek iş olmadığı gibi, şehireminleri fenn-i mimariyi bilmediklerinden bütün işler mimar-başı olan şahıslara kalmıştır. 1831' de bu iki memuriyet birleştirildi, «ebniye-i hassa müdürlüğü» kuruldu (80). Böylece, şehireminliği, hassa mimar-başılığı ve kılâ' (kaleler) nezâreti gibi memuriyetler birleştirilerek yeni bir memuriyet ortaya kondu (81). Yine de, ihtisab nezâretinin devam ettiği gözlenmektedir. Herhangi bir mahalle halkı, yollarının yapımını istediklerinde, yolun keşfi ve yapımı, ihtisab nâzırı ile ebniye-i hassa müdirine verilmiştir(82).

(75) **Cevdet-Belediye,** nu. 2644.
(76) **Cevdet-Belediye,** nu. 2634: 17 şevval 1249.
(77) **Cedet-Belediye,** nu. 1623: 19 şaban 1251; 3280: 21 şaban 1251.
(78) **Cevdet-Belediye,** nu. 1626.
(79) **Cevdet-Belediye,** nu: 3482: 9 zilkade 1256.
(80) Turan, **ayni makale,** s. 178; Ergin, **Mecelle,** I. ss. 978-79. Ebniye-i hassa müdürlüğü 1849 yılına kadar nafia nezâretine bağlı idi.
(81) Turan, **ayni makale,** ss. 178-179, 200.
(82) **Cevdet-Belediye,** nu. 3774: 7 rebiülevvel 1259; 5108: 18 muharrem 1263; 5270.

IV. ŞEHİR KALDIRIMLARININ İNŞA MASRAFLARININ KARŞILANIŞ ŞEKİLLERİ

Tetkik edebildiğimiz belgelerden, şehir kaldırımlarının iki koldan yapıldıklarını anlamaktayız: birincisi devlet (mirî) tarafından, ikincisi vakıf gelirinden yapılan kaldırımlardır.

A — Devlet Tarafından Yaptırılan Kaldırımlar

Bu tür inşaatta inşa edilen yolların bütün masrafının kesinlikle devlet tarafından karşılanacağı kanaatı uyanmamalıdır. Yolun geçtiği güzergâhta bulunan dükkân sahipleri inşaata nakden katılmaktaydılar. Verdikleri nakit para kimi zaman önemli miktarları buluyordu(83). Kumkapı kolluğundan Yedikule kapısına kadar olan yolların, yeniçeri ocağı tarafından tayin edilen yazıcı marifetiyle yapılan döşeme masrafları, anılan semtler arasındaki yollar üzerinde bulunan hâne ve dükkân sahiplerinden tahsil edilmişti. Toplanan para yetmediği için de mirîden 800 kuruş verilmesi ayrıca gerekmişti ki, bu ihtiyaç baş-muhasebeye kaydedilip ödenmesi için emir verilmişti(84). Aslında, yol güzergâhında ki hâne ve dükkân sahiplerinden tahsil edilen miktar inşa masrafının dörtte birini geçmemekte di; bazı yollarda bu orantı üçte biri, nadiren de yarıyı bulabiliyordu(85). Kişilerden toplanan bu para, hazineden yapılması icap eden masraftan çıkarılmak suretiyle devletin ödeyeceği miktar düşürülmekte idi(86). Bazen, yapılan bir yolun büyük bir kısmında dükkân veya ev bulunmayabiliyordu: Soğukçeşme kapısından Ayasofya cıvarındaki Cebehâne kolluğu köşesine kadar, oradan Divanyolu caddesi ile Aksaray kolluğuna kadar, Aksaray kolluğundan Cebehâne kolluğuna kadar yolların masrafı her iki tarafta olan dükkânlardan nisbet dahilinde alındığı halde, Cebehâne kolluğundan Soğukçeşme'ye kadar olan 1211 zırâ (terbi) yolda dükkân olmadığından yolun yapım ve tamiri devlete daha pahalıya mal olmuştu(87). Örneklerden de anlaşılacağı gibi, ev ve dükkân sahiplerinin masrafa katılmaları küçük çaplarda olmaktaydı(88).

---

(83) **Cevdet-Dahiliye**, nu. 4168: 11 receb 1211.

(84) **Cevdet-Belediye**, nu. 4374: 25 zilhicce 1219.

(85) Divan yolunda Dikilitaş'tan Çapa Çeşmesine kadar olan kaldırımın masrafı 3633 kuruş olup dükkân ve hâne sahipleri 1764 kuruşunu vermişlerdi (**Cevdet-Belediye**, nu. 1606: 5 zilkade 1225).

(86) **Cevdet-Belediye**, nu. 3630: 22 safer 1221.

(87) «tûlen 300 ve arzen 4 zırâ ki ceman 1200 zırâ mahalli ve dekâkinden hâli olmağla beher zırâ dörder paradan icab eden mesârifi... 16 recep 1211» (**Cevdet-Belediye**, nu. 6476).

(88) Zevrek yokuşu başından Küçük Pazar kolluğuna kadar yapılan caddenin tamir edilen kısmının masrafı 44400 akça olup hâne ve dükkân sahiplerinden 2880 kuruş toplanmış, masraf 41520 kuruşa indirilmişti (**Cevdet-Belediye**,

Tanzimattan sonra uygulanan yeni usûle göre, yapılan yollardaki dükkân ve hâne sahiplerinden para alınmakta bir süre daha devam edildi. Meselâ, 1846 yılında, Hasan Paşa hanı karakolhânesinden Aksaray karakolhânesine, Bâb-ı hümayûndan Sultan Bayezid'te Bağcılar kapısına, Bâb-ı âlî'den Sultan Mahmud türbesine kadar olan kaldırımların keşif defterine göre 68669,5 kuruşa mal olacağı tahmin edilmiş, bunun 45129 kuruşunun hazineden, 14540,5 kuruşunun da dükkân sahiplerinden alınacağı belirlenmiştir. Söz konusu para ihtisab nâzırı tarafından tahsil edilmiştir(89). Belirtilmesi gereken önemli bir husus da, yol yapımında sefaretnâmelerin bulunduğu mahallere öncelik verilmiş olmasıdır(90).

B — Vakıf Gelirinden Yapılan Kaldırımlar

Yolların bir diğer yapım ve onarım şekli, vakıf aracılığı ile yapılış şeklidir. Bunda, büyük vakıf binalarının - cami, medrese, imâret, vb. - cıvarında bulunan kaldırımlar, oradaki vakıfların gelirinden yapılmakta idi. Meselâ, Balat kapısından Salma Tomruk kumluğuna kadar olan yolun kaldırımı için gerekli tamir ve **tecdid**, eskiden beri, Balat kapısındaki Ermeni kilisesi vakfından yapılagelmiştir(91). Bazı cami evkafı arasında, cami cıvarında bulunan yerlerdeki kaldırımların yapılması ve tamir edilmeleri için yapılmış para tahsisleri de vardı: İstanbul'daki Süleymaniye camii evkafından Yedikule'den Eğri Kapı'ya kadar kale haricinde Çekmece yolunda olan kaldırımların tamirine 1025 kuruş verilmişti(92). Bunun gibi, Kanunî Sultan Süleyman'ın güney Anadolu'da, Bağras'ta (Belen'de) inşa ettirdiği hanın cıvarındaki kaldırımlar, han ile birlikte inşa edilmiş, tamirleri için de han evkafının geliri ile yapılmıştı (93).

---

nu. 7454: 9 receb 1223). Mahlûten yapılan yol ise 34092 akça olmuş, bütün masraf devlet tarafından karşılanmıştı.

(89) **Cevdet-Belediye,** nu. 3776.

(90) Büyükdere çayırından «sâhil tarikıyle bazı sefarethâneler önünden İspanya sefarethânesine» kadar olan harap yolların tamir ve tesviyesi ebniye-i hassa müdiri tarafından keşfolunmuştu. Sâhildeki bazı yerlere «bizzarûre dokuma (?) kazıklar rekzile verâlarına taş dıvarlar inşa ve derûnlarını rıhtım ile imlâ olunduğundan kaldırımın taşları sık ve metin tesviye olunmuş olmasıyla ziyâde taş sarf olunmasından» neşet eylemiştir (**Cevdet-Belediye,** nu. 5286: 27 rebiülahır 1264).

(91) **Cevdet-Belediye,** nu. 397.

(92) **Cevdet-Belediye,** nu. 4519.

(93) Bağras halkının arzuhali üzerine hanın ve kaldırımın tamirine girişilmişti; hanın tamiri 3597 kuruş, kaldırımınki ise 7484,5 kuruş tutmuştu (**Cevdet-Belediye,** nu. 5416).

Bunların dışında, doğrudan doğruya kaldırım yapımı ve onarımı için yapılmış vakıflar da vardı: Tırnova kasabasında ve Fatsa köyünde Ali adlı bir şahıs yeni kaldırım yaptırdığı gibi, su getirerek bir de çeşme inşa ettirmişti. Kaldırım ve çeşmeye nakit para vakfederek bakımına günde iki akça ile kaldırımcı ve iki akça ile bir su-yolcu tayin etmişti(94.) Buna benzer başka örnek Eğin kasabasından verilebilir: bu kasabanın Kocan mahallesinde Mehmed Ağa adlı kimsenin inşa ettirdiği caminin su ve çeşmelerinin ve kaldırımlarının evlâdiyet ve meşrutiyet üzere bir mütevellisi vardı. Bundan anlaşılacağı üzere, cami çeşmelerle birlikte adı geçen eserlerin cıvarında bulunan kaldırımlar ve çeşmelerin su-yollarının tamir edilmesi de ayni vakıf müştemilâtı içinde idi(95). Bir diğer örnek Antalya'dan: Antalya kazasının Yenice boğazında bulunan kaldırım, bir evkaf kararı ile yapılmıştı, ve gerekli onarımın zamanında yapılabilmesi için de **«nukud-ı mevkufesi»** vardı(96).

V. YOL İNŞAATINA TESİR EDEN FAKTÖRLER

Yukarıda belirtildiği gibi, genel olarak yollar iki kaynaktan inşa ediliyordu. Birincisi devletin yaptırdığı yollar olup bunlara şehir içinde güzergâhta bulunan dükkân ve hâne sahipleri katılırlar, devletin ödediği inşa masrafını düşürürlerdi. Diğeri ise vakıf kaynaklı idi. İkinci sistemde, fazla uzun yollardan ziyade ,bir şehirdeki dinî ve kültürel eserlerin bulunduğu bölgelerin kaldırımları yapılırdı.

(94) «Medine-i Tırnova'da ve Fatsa nâm karyede müceddeden binâ ve ihyasına muvaffak olduğum kaldırım ve çeşme mâ-ı lezîz evkafının nukud-ı mevkûfesinden olmak üzere yevmi 2 akça kaldırımcı ve 2 akça su-yolcu ile vazifelerine mutasarrıf olan bâis-i arz-ı ubûdiyet Hüseyin b. Ahmed kullarının yedinde beratı olmamağla mercûdur ki küçük evkaf muhasebesinden derkenar ve mucebince yedine müceddeden berat sadaka ve ihsan buyurulup müceddeden kalemine kayd buyurulmak bâbında emr ü ferman sultanımındır, bende Ali el-vâkıf» (**Cevdet-Belediye,** nu. 4489: 18 şevval 1180).

(95) «Eğin kasabası mahallâtından Koçan nâm mahalde Mehmed Ağa binâ eylediği câminin ve su çeşmelerinin ve ebnâ-i sebîlin tarîk-i âm kaldırımlarının evlâdiyet ve meşrûtiyet üzere mütevellisi olup vakf-ı mezburun selâtin-i maziyye temliki ile olan mezraalarda...» (**Cevdet-Belediye,** nu. 5550). Mütevelli Mehmed Emin'in arzından bu vakfın ne zaman düzenlendiği anlaşılamıyor. .....

(96) «Antalya kazasında vâki mütevellisi olduğum Yenice boğazında kaldırım evakıfının nukud-ı mevkûfesinden Antalya sâkinlerinden Hacı Osman nâm kimesneye 2 sene temamına değin edâ etmek üzere 11,5 muamele-i şeriyye ile 600 guruş verüp..... tamamında meblâğ-ı mezbûr ile on-onbir buçuktan ribhını edâ etmeksizin fevt olup malına vazu'l-yed olan vârislerinden davama muvafık şeyhü'l-islâm efendiden verilen fetvâ mucebince... 22 receb 1199» (**Cevdet-Belediye,** nu. 5635).

Güney-doğu Anadolu'da Antakya havalisinde bulunan Belen ile Karamort hanı arasında bulunan ve zamanla bozulduğu için tamire ihtiyaç gösteren yolun tamiri için 1728'de keşif yapılmıştı; bu keşfe göre adı geçen yerler arasındaki yolun 821500 (= 6849,5 **esedî kuruş**) akçaya çıkacağı hesaplanmıştı(97). Ancak bu yolun her yeri taş döşeme olmuyordu; bazı kısmlarda taş döşeme, bazı kısımlarda toprak tasfiyesi planlanmıştı. Yolun genişliği, yerine göre, üçbuçuk ve dörtbuçuk zirâ olarak keşfedilmişti. Yolun uzunluğu ise, 14835 zirâ olarak tesbit edilmşti. Kaldırımın bir zirâ karesi (terbii), mahlût (karışık taş) kaldırım ve toprak 9 akça, güzergâh üzerinde bulunan kesme taştan köprünün kaldırımı için 40 akça, **mahallî** kaldırımdan ve «toprak tecdidi»nin zirâı 12 akçadan inşa edilmişti(98). Bu örnek ve buna benzer örneklerin incelenmesi ile, yol yapımına tesir eden faktörler arasında inşaat malzemesinin büyük rol oynadığı ortaya çıkmaktadır. Genel olarak, bu faktörü taş ve işçi ücreti olarak ikiye ayırmak gerekir. Bunu daha açık bir şekilde görebilmek için, 1726 yılında Eyüp'te Defterdar iskelesi cıvarında bulunan Yeni yalı yakında inşa edilen yalı için çalışmış olan inşaat amelesi ile ile çeşitli inşaat malzemesi toptan ödenen miktarları tetkik edilebilir(99). Bu sayede, bir inşaatta yapılan sarfiyat hakkında toplu bir fikir edinmek mümkün olacaktır.

Malzeme ve işçi	**Akça**	**Malzeme ve işçi**	**Akça**
Kazgan-ı hamam	8460	**Nakl-i yekûn**	4228002
Kereste-i mütenevvia	1855446	Seng-i ot	46665
Mesâmîr-i mütenevvia	894542	Seng-i moloz ve gayrıhu	540329
Alât-ı demur	126300	Kruşun	151104
Eşya-ı çilingîr	114865	Kireç ve Horasan	903251
Kilidci-çilingîr	16440	Tuğla ve kiremid ve gayr.	287792
Eşya-ı döğmeci	10440	Mesârif-i saire	49358
Eşya-ı camcı	327344	Ücret-i mavna ve gayrihu	120054
Doğramacı	311621	Kaldırımcıyan	20715
Altun ve boya	396079		
Seng-i mermer ve gayr.	47283		
Seng-i küfegi	119182		
Yekûn	**4228002**	**Yekûn**	**6347270**(100)

(97) **MAD**, nu. 3172, s. 62.

(98) **MAD**, nu. 3172, s. 62. Bu faaliyete paralel olarak 1729'da Çukurova bölgesindeki Çakıd ve Dülek hanları ile bu hanlara giden yolların ve bazı köprülerin de tamirlerinin yapılmasına teşebbüs edilmişti (bkz. **Adana sicilleri**, nu. 9, s. 37).

(99) **MAD**, nu. 8947, s. 172.

(100) Bu masrafta, kereste, demir ve taş gibi çeşitli inşaat malzemelerinin bedel-

A — Taş cinsi, Temin Edildiği Yerler ve Nakliyatı

XVI. yüzyıl ile XVII. yüzyıl başlarında inşaatta kullanılan taş bedeli genel olarak, hangi güzergâhta olursa olsun, bütün yol inşa masrafının üçte birini teşkil etmektedir. Köprülerin üstünde geçen yollara döşenen taş bedeli, diğer taş bedellerine nazaran pahalı olmuştur. XVI. yüzyıl sonlarında köprü tamirinde kullanılan yassı taş 60 akça idi; ancak bunu haber veren belgede taş boyutlarının ne olduğu hakkında bilgi yoktur(101). Yol inşaatında, aşağı yukarı, bütün yol masrafının üçte biri olarak tesbit edilen taş bedeli sonraları yarı oranına yükselmiştir. Diğer bir deyimle, inşa masrafının yarısını taş bedeli, diğer yarısını da kaldırımcı ücreti oluşturmuştur. Meselâ, 1804 yılında Hoca Paşa cıvarındaki yol tamiratında günde 166 kuruş olan masrafın 84 kuruşunu taşların bedeli teşkil ediyordu(102). Yol inşaatının bu devirde pahalı olmasının sebebi de inşaatın yapıldığı güzergâhta toprak tesfiyesine ihtiyaç duyulmasındandı. Toprak düzleme, taşlık bir zeminde yapıldığı zaman daha fazla emek ve zaman sarfedilmesine sebep oluyordu(103).

İnşaatta kullanılan taş fiyatlarının artmış olduğuna bir delil de, gittikçe daha çok moloz taşın yollarda kullanılmış olmasıydı. XVI. ve XVII. yüzyıllarda inşaatta hemen hemen daima yeni taş kullanıldığı halde, XVII. ve XIX. yüzyıllarda yapılan yeni yol inşaatı veya tamiratında, inşaat mahallinden çıkan moloz taşlar kullanılmıştır. Üsküdar'da büyük iskele bitişiğinde Selimiye camiine giden yoldan, yeni taş, mahlût ve tamir olmak üzere, inşaatta kullanılan taşa bağlı olarak, üç ayrı cins inşaat yapıldığı, ayrıca, zikredilebilir. Tamirat şekli, **çivileme** veya **muhlama** denilen bozuk taş yerine sivrilemesine yeni taş ekleyip onarmaktı Anılan güzergâhta yapılan inşaatın şekli şöylece gösterilebilir(104):

---

leri, görüldüğü üzere, 6,347,270 akça tutmuştu. Listede belirtilmiş olan malzemenin yanında çeşitli inşaat işçilerine ait ücretler de toplam olarak 3,467,984 akçayı bulmuştu. Bu örneğe göre, malzeme için harcananlar bütün inşaat sarfiyatının üçte ikisini teşkil ederken, işçi ücretleri hemen hemen üçte bir oranında bulunmuştu. Örneğini verdiğimiz bu inşaat 1723'te başlamış, kesin hesapları 1726 yılında, yâni inşaat bittikten sonra yapılabilmişti (**MAD, nu. 8947,** s. 172).

(101) Bu devirde, yolun yeni taştan yapımının zırâi 6 akça, tamiri ise 4 akça idi (**TSMA**, N. D. 5497).

(102) **Cevdet-Belediye,** nu. 2389.

(103) **Cevdet-Belediye,** nu. 3544.

(104) **Cevdet-Belediye,** nu. 5608.

Taş cinsi	Beher zirâ (para)	Terbii zirâ	Tutarı		
			Akça	Kuruş	Para
Karışık	3	16226,5	486795	1217	—
Yeni taş	2	1736	3472	86,5	12
Tâmir	1	2630	2630	65,5	10
Yekûn	—	1959,5 (20592,5)	492897	1369,5	2

Yol inşaatında kullanılan taş, çeki olarak değerlendirilmekteydi. Öyle anlaşılıyor ki, bu şekilde çeki olarak ölçülen taşlar, taş ocaklarından çıkarılmış, kullanılmamış ve yollarda kullanılmak üzere taşçılar ve kaldırımcılar tarafından istenilen boyutlarda parçalanmaktaydı. 1743'te İstanbul içi ve dışında yapılan yol inşaatı için 135 çeki taşın yettiği hesaplanmıştır(105). Ancak, genel olarak, taşın dönüm olarak ölçüldüğü ifade edilmiştir(106. Aradaki farkın ne olduğunu belirtmek mümkün değildir. Dönüm standart ebatta kabul edilmiştir; 1804 yılında bir dönüm taşın bedeli 70 akça sayılmıştır(107).

İstanbul havalisinde, yol inşaatında kullanılan taşlar, Bakırköy'deki taş ocaklarından getirtilmekte idi. Bakırköy'den çıkarılan taşlar, denizden kayıklarla(108) veya karadan öküz arabalarıyla inşaat mahalline nakledilmekte idi(109). Bu taşlar inşaat erbabı arasında «beyaz taş» diye bilinen makbul sayılan bir cins taştı(110). Ancak Bakırköy'den bazen «çürük taş»ın ihrac edildiği de olmuştur. Boğaziçi bölgesindeki yol inşaatı için (Üsküdar dahil) kullanılan taşlar için Boğaziçi'ndeki taş ocaklarından yararlanılmıştır. Bunların en çok kullanılmış olanları Kuleli, Nakkaş ve Vaniköy'deki ocaklardı. Bu ocaklardan «siyah taş» çıkarılmaktaydı(111). Çıkarılan bu taşlar, mavnalarda denizden Bahçekapı ile Eyüp iskelesi arasındaki iskelelere nakliliyordu. Bu gerekçeyle, navlun ücreti ile iskeleden inşaat mahallne yapılan nakliye bedeli, inşaat masraflarının artmasına sebep olmuştur(112).

Taş ocaklarından çıkarılan taşlar, yol inşaatında, bina ve duvar in-

(105) **Cevdet-Belediye,** nu. 6933.
(106) «beray-ı baha-i seng-i beyaz, dönüm 32» (**Cevdet-Belediye,** nu. 6820).
(107) **Cevdet-Belediye,** nu. 2389; 17 şaban 1219.
(108) «seng-i beyaz olarak 3 kayık taş mubayaa ve nakl ve sarf olunup...» (**Cevdet-Belediye,** nu. 2968; gurre-i receb 1208).
(109) Taş nakli ile birlikte moloz nakli de ayni şekilde maliyete tesir eden bir hususstu (**Cevdet-Belediye,** nu. 5297: 25 rebiülevvel 1222).
(110) **Cevdet-Belediye,** nu. 2954, 5544.
(111) **Cevdet-Belediye,** nu. 5608.
(112) **Cevdet-Belediye,** nu. 3089.

şaatında kullanılan taşlar olarak sınıflandırmaya tâbi tutulmuşlardır. Bakırköy'deki taş ocaklarından ev ve duvar inşaatında kullanılan **küfegi** taşları çıkarılmıtşır(113). 1826 yıllarında kurulan ihtisab nezâreti vasıtasıyla yürütülen yol inşaatında yolu döşenecek taşlar, inşaatı yapan müteahhidin keyfine göre değil, bu gibi inşaatta kullanıan taş cinsleri arasından seçilmek suretiyle belirlenirdi(114). 1847 yılı dolaylarında, şehir yolları meselesi, vekiller heyetini meşgûl edecek duruma gelmişti. İnşaat malzemesi bir takım prensipler ile tesbit edilmişti. O tarihlerde şehir yolları bir düziye yontulmuş «mahdud taşların yekdiğerine mültasık vaz...» olunarak iyi bir şekilde yapılması esası kabul edilmişti. Verilen örneğe göre, taşın çekisi ikişer kuruş olmak üzere hesaplanmıştı. Taş sağlanması konusunda, Boğaziçi'ndeki bütün taşçı esnafı ile mukavele yapılmış ise de, o tarihe kadar ancak 10.000 çeki kadar taş gelebilmişti. Yol inşaatına çeşitli yerlerde ayni anda başlanabildiğinden anılan miktardaki taş yetmiyebiliyordu, inşaatın ertelenmesi söz konusu olabiliyordu. Yusuf Paşa çeşmesi önünden Silivri kapısına, Kadırga limanına ve Yedikule kapısına kadar olan yolların 176490 kuruş masrafla inşa edileceği tahmin edilmişti. Koca Mustafa Paşa karakolhânesi önünden Avrat Pazarı caddesi ile Aksaray sahiline kadar olan yolun yapılan keşfine göre, 55871,5 kuruşa mal olacağı anlaşılmıştı. Dolmabahçe'den Beşiktaş sahilsarayı cıvarındaki karakolhane önüne kadar 4950 kuruş, Beyoğlu'nda Taksim önünden dörtyol ağzına kadar olan yol 18600 kuruş, Eyüp'ten Bahçekapısına olan yol 135333,5 kuruş, toprak ve tesviye bedeli 1410 kuruş, toplam 216165 kuruş idi. Taş temini ve tahsisat meselesinden dolayı da, yukarıda belirtilen güzergâhların dışındaki kaldırımların yapımından vazgeçilmişti(115).

Denizden mavnalarla yapılan nakliyatta bir mavna 50 çeki taşı alıyordu; bir çeki taş devlete 10, ibadullaha 12 paraya satılıyordu(116).

B — Kaldırımcı Ücretleri

XVII. yüzyıldaki kaldırımcı ücretleri hakkında şimdilik bilgimiz yoktur. XVI. yüzyıla âit kaldırımcı ücretleri hakkında 1588 yılına ilişik bilgimiz vardır. Yukarıda açıklandığı üzere,, 1584-86 yıllarında para değerinin düşürülmesi sebebiyle, İstanbul'un fethinden beri câri olan ücret rayicini değiştirmek gerekmişt. Yâni yeni yapılan yolun zirâi-karesi 6 akça, mahlût olanı 4 akça olan rayiç 1588'den itibaren yeni yapılan yol

(113) Çıkarılan küfegi taşı (**terbien** ölçülüp hesap olunmakta idi (**MAD**, nu. 8947, s. 106: 13 zilhicce 1164).

(114) **Cevdet-Belediye**, nu. 1751: 25 cemaziyülevvel 1264.

(115) **Cevdet-Belediye**, nu. 1833: 9 zilhicce 1264.

(116) **Cevdet-Belediye**, nu. 3089.

için 8 akça, mahlût yol için 4 akça olarak kabul edilmişti(117). Kaldırımcı ücretleri için, bu tarihlerden sonra, ancak XVIII. yüzyıl başlarından itibaren geçen dönem için bilgi sahibi olabiliyoruz. 1722'de yapılan bir yol münasebetiyle, uzunluk ve satıh ölçüsü olarak kullanılan **zirâ** yerine **arşın**'ın zikredildiği dikkat çekmektedir. Aslında her ikisi de aynı şeyi ifade etmektedir. İstanbul'daki Saray-ı Atik'in su-yolu inşaatında iki hafta kadar çalışmış olan kaldırımcıların mesaileri yeni terminoloji ile değerlendirilmiştir(118). Bu kaldırımtıların inşa ettikleri mesafe ölçülmüş, 1 arşına 3 akça ödenmiştir(119).

1730 yılında çeşitli esnaf ve sanatkârların ücretlerini mukayeseli olarak görmek mümkündür:

Esnaflar	Çalıştıkları gün sayısı	Alınan günde-lik (akça)	Toplam
Sıvacıyan	280	50	10870
Lâğımcıyan	43	50	13910
Taşcıyan	42	50	2280
Dıvarcıyan	57	40	2100
Kaldırımcıyan	5	3x320	960
Kafesciyan	25	60	1500
Mutemedan ma taamiye	240	40	9600
Nakkaşan	776	60	39330
Rençberan	587	30	17908
Neccâran	1064	50	52745

Bu rakamlar, ve inşaat amelesi 1730'da Eyüp Halici sahilinde bulunan ve sultanlara ait yalıların tamir ve yenilenmesi için yapılan masrafa aittir(120). Kaldırımcı esnafının diğer esnafa nazaran düşük bir seviyede olduğu dikkati çekmektedir. Burada kaldırımcılar 5 günde 320 zirâ karesi yer inşa etmişler, zirâını 3 akçadan yapmışlardı. Ücret hesaplanması bakımından kaldırımcılar diğer esnaflardan ayrılmaktadır.

XVIII. Yüzyılda yol meseleleri, yapılan çeşitli inşaat keşifleri sayesinde, daha iyi bilinebilmektedir. Anadolu'nun orta koluna isabet eden

(117) **MD,,** nu. 64, s. 217, hüküm 556; Refik, **ayni eser,** ss. 131-133.

(118) Birinci hafta (8 rebiülahir 1135 - 15 rebiülahır 1135) arası 6 kişi, ikinci hafta (16 rebiülahır 1135 - 23 rebiülahır 1135) 5 kaldırımcı çalışmıştı (**MAD,,** nu. 4752).

(119) Beher zirâı 3 akçadan olmak üzere 96 zirâ uzunluğundaki yola 288 akça masraf yapılmıştı (**MAD,** nu. 4752).

(120) Bu inşaatın masrafı 22 receb 1142 tarihinde hesaplanmıştı (**MAD,** nu. 8947, s. 296).

güzergâhın Ulukışla, Çiftehan, Gülek boğazı ve Çakıd hanına kadar yolun iki tarafının bozulmuş kaldırımlarının keşfi yapılmıştır; Çakıd hanın kıble tarafından Kızoluk hanına kadar olan kaldırımın 51200 zırâ mesafesinde idi, ancak temizlenmesi düzeltilmesi gereken yolun mesafesi 10300 zırâ idi(121). Hükümet bu gibi hallerde iki yol tutmuştu: tahsisat olduğu zaman parasını verecek kaldırımcılara inşa ettirmiş, böyle bir imkân olmadığı zaman da, vergiden muaf kalmış derbendcilere havale ettirilmişti(122). Buna benzer diğer bir örnek 1729 yılına aittir: bu yıl Gebze'den Şam cıvarındaki Atş hanına kadar olan yolun kaldırım, köprü, han, hamam gibi binaların da tamir ve yapımı ile ilgili plânın uygulanmasına girişilmişti. Bunun için 11 neccâr, 21dıvarcı, 21 taş kırıcı, 2 kurşuncu, 30 kaldırımcı, 11 lâğımcı ustası olmak üzere 96 kişi görevlendirilmişti. Bütün işçiler hassa mimarlarından Hasan adlı bir kişinin emrinde idiler(123). Görevlendirilen kaldırımcılardan 15 tanesi müslüman, 15 tanesi de hıristiyan idi; hepsinin kalfa Ali b. Abdullah emrinde çalışacakları belirtilmişti(124).

XVIII. yüzyıl başlarından XIX. yüzyıl ortalarına kadar kaldırımcılarda yapılan inşaatın şu türlerde olduğu belirlenmiştir: cedid, üçte ikisi cedid taştan olup geri kalanı mahlût, tamirat (meremmet), üçte biri cedid taştan geri kalan üçte ikisi mahlût, taş ilâvesiyle çivileme (mıhlama) denilen kaldırım tamiri, ve zemini engebeli arazide toprak tesviyesi. Bu bakımdan ,kaldırımcı gündeliğinin kaç akça olduğunu bilebilmek için, yaptığı işin cinsini belirlemek gereklidir. Yukarıda verilmiş olan tabloda, kaldırımcının aldığı 40 akça yevmiye, taş temini de kaldırımcılara bırakıldığından, fazla gibi görünmektedir(125). Aslında sadece kaldırımcı gündeliği zırâ karesine göre hesaplanmakta idi ve 1723 yılında 6 akça idi. Bu, yeni taş döşenerek düz satıhta yapılan inşaatta verien rayiçtir .Üçte biri moloz taş, üçte ikisi yeni taş kullanılarak yapılan kaldırımların her birinde ayrı ücret uygulanmıştır. İleride verdiğimiz tablodan anlaşılacağı üzere, ve daha önce de işaret edildiği gibi, para değerindeki büyük oynamalar ilk etkisini, hayatını bu şekilde çalışarak kazananlar üzerinde yapmış, ücretler bazı dönemlerde sabit kalmakla beraber, genel olarak muntazam bir tempoda artmıştır XVIII. yüzyıl sonlarına doğru, akça, değerini tüm olarak yitirmiş, yerini para almış, üc-

(121) **Ali Emirî - III. Mustafa,** nu. 8285: 5 safer 1172.
(122) **Cevdet-Nafıa,** nu. 1731 (bkz. Ekte Belge 9).
(123) **MAD,** nu. 3172, ss. 94-96.
(124) 29 neferin gündeliği 1160 akça ediyordu. (**MAD,** nu. 3172, s. 95).
(125) **MAD**, nu. 3172, s. 96.

retler de para ile ödenmiştir(126). Yine de akça, geniş ölçüde olmamakla birlikte, kullanım alanı bulmuştur. Aşağıdaki tabloda, kaldırım inşa şekillerine göre, 1723 ve 1807 arasında kaldırımcıya ödenen ücretlerin geçirdiği aşamalar görülmektedir(127):

Yıl	Cedid	Mahlût 2/3 cedid taş	Meremmet	Mahlût 1/3cedid	Mıhlama
1723	6				
1730	5				
1735		5			
1758	12	6			
1760	15	6,10	3—3,5	10	
1765	12	6	3		
1775		6	3		
1784		12	3		
1790	12	9	3	6	
1796	18	15		12	4
1803		21	12	18—15	
1804	50	20—30	12	24	18
1807	50	30		18—24	40

Yukarıda görüldüğü gibi **cedid** (yeni), **sülüsan** (üçte ikisi), yeni taştan, **sülüs** (üçte biri yeni taştan), **meremmet** (onarım) gibi farklı inşa şekilleri uygulanmıştı. Ayrıca, **mıhlama** veya **çivileme** denilen, yoldaki bozuk taşların yerine yeni taşların diklemesine çivi gibi bir küskü vasıtasıyla vurularak yerleştirme tamir şekli vardı.

1723 yılındaki kaldırımcı râyici, 1588 yılındakine oranla düşük olmuştu. Diğer bir deyimle, Damad İbrahim Paşa devrinde görülen nisbî sükûn ve istikrar sebebiyle paranın değerlenmesi sonucu ücretlerde bir düşüş meydana gelmişti. Fakat 1750'lerde kaldırımcı ücretinin iki misline çıktığı gözlenmeketdir. Belirli bir istikrarı ifade eden bu son durum

(126) **Akça**'nın daima değişikliğe uğraması ve akça miktarının artması sonucunda yeni bir ufak paranın tedavüle çıkarılmasına ihtiyaç gösterdi ki o da **para** idi. Para, aslında, daha önce de mevcuttu. Kanunî Sultan Süleyman devrinde 2 akça, III. Sultan Murad devrinde 2,5 akça olmuştu. 17. yüzyıl sonları ile 18. yüzyıl başlarında 1 para 4 akça etmişti (bkz. İ. Artuk, «Para» maddesi, **İslâm Ansiklopedisi**).

(127) Tablo, aşağıda numaraları verilen belgelerden derlenmiştir: **Cevdet-Belediye,** nu. 4168, 4374, 3902, 703, 2968, 6861, 6368, 5083, 6955, 5285, 3826; 4044; 37; 3382, 3347, 1075, 3216, 6955, 6616.

1800 yıllarına kadar devam etmiştir. 1803 yılından itibaren, çeşitli yollar için kaldırımcılara ödenen ücretlerde ,yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere, bazısında üçte bir, bazısında iki buçuk mislinden fazla yeni bir artış müşahede edilmektedir. Burada ortaya çıkan bir husus da, ocaktan çıkarılan yeni taşın pahalı olması sebebiyle, inşaatın çoğunlukla moloz taşla karışık olarak yapılmasıdır. Bazı yerlerdeki yol inşaatında ise, zemine toprak döşendikten sonra, yolun bir kenarına istinad duvarı yapılmakta idi ki bu şekilde olan yolun zırâ karesi yeni taş kullanılan yoldan daha pahalıya çıkmakta idi. Bunun bir diğer sebebi de, bu dönemde İstanbul'da bina inşaatının artması ve ocaklardan çıkan taşların çoğunlukla İstanbul'da kullanılmış olmasıdır.

1805 ve 1840 yılları arasındaki kaldırım çeşitleri, kaldırımcılara yapılan ödemeler, aşağıda bir tablo halinde gösterilmiştir(128). Fiyatlarda büyük dalgalanmaların olduğu anlaşılacaktır.

Yıl	Cedid	Sülüs derece cedid taş ilâvesi	Nısıf derece cedid taş ilâvesi	Mahlûten	Ekseri cedid taştan
1805	60	20—30	51,45—56	21,36—40 30,36	48
1809	40(?)	36		30,36	40
1812		30		36,40 42,45	36
1815		48	54		51
1820		51		57	47
1828	156	60	51—54	90	
1835		240	240		
1840	90				

Tabloda gösterilmeyen bir husus var ki o da, zeminin düzenlenmesi ve çukur yerlerin moloz ve toprakla doldurulmasıdır; bu işlemin ücretin 1820 ile 1840 yılları arasında aşağı yukarı, 60 akçada sabit kalmasıdır(129). Yukarıda akça değerleriyle verilen rakamlar, XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren kullanılmaya başlanan para ile de belirlenmiştir.

(128) **Cevdet-Belediye,** nu. 84, 1417, 1612, 1616, 1626, 2030, 2037, 2742, 2943, 3159, 3482, 4885.

(129) 1840 yılında Yenibahçe civarında Şehremini yokuşunun kaldırımlarının yeniden yapılması sebebiyle, tesbit edilen rakkamlarda kaldırımın nısıf derecede yeni taş olması halinde 90, tamiri gerektiğinde 20 akça olarak yapılacağı belirlenmişti (**Cevdet-Belediye,** nu. 5646).

Kaldırımcı ücretleri akça olarik ifade edldiği zaman, zırâ karenin karşılığında yapılan belirleniyordu (Her iki tabloda bu görülmektedir). Para olarak belirtildiiğ zaman ise, bir günlük yevmiye ifade ediliyordu. 1811 yılında kaldırımcı yevmiyesi 60 para idi(130). 1814 yılında bu rakam 70 olmuştu(131). Bir kaldırımcının günde kaç zırâ kare yol işlediği bilinmemektedir. Öte yandan, 1814 tarihinde kaldırımcının, tamir için işlediği her zırâ kare için 4 para aldığı bilinmektedir. Buna göre, 70 paranın 4 akçaya bölünmesiyle elde edilen rakam 17,5 zırâ karedir ki, bu, bir günde işledikleri azamî yol demektir ve yeterli bir sayı değildir.

VI. TANZİMAT'TAN SONRA YOL İNŞA DÜŞÜNCESİ VE UYGULANMASI

İhtisab nezâreti tarafından yürütülen şehir yolları, evvelce işaret edildiği gibi, 1831'de «Ebniye-i hassa müdirliği»nin kurulmasından sonra bu dairenin idaresine verildi. Tanzimat'tan sonraki yıllarda devlet adamlarının zihniyet değişiklikleri yol sisteminde de değişiklikleri gerektirdi .Bir kaldırım müdürlüğü kuruldu(132). Böyle bir memuriyetin varlığı yanında mahalle aralarındaki sokak ve caddelerin onarımı için, yine de, mahalle halkının müracatı ile dikkat çekmeleri gerekiyordu (133). Bu tür bir müracaattan sonra Ebniye-i hassa müdürlüğü, yapılması istenen yolların keşfini çıkartıyordu. Murad Paşa mahallesinde bulunan Sülüklü Çeşme sokağında 15 yıl bakımsız kalmış kaldırımlar için Murad Paşa mahallesi halkı arzuhal ile başvurduktan sonra, yapılması istenen yolun keşfi çıkartılmıştır(134). Keşif bir mimar halifesi tarafından yapılmıştır(135). Şehirdeki bütün inşaat işleri ile meşgul olan Ebniye-i hassa müdürlüğü, bazı değişiklikler geçirmiş, İstanbul'un yapı ve yol meseleleri 1868 yılından itibaren şehiremaneti idaresine devredilmişti(136).

Yeni dönemle birlikte, yavaş yavaş devrin modern yol anlayışı uygulanmaya, caddeler «usul-ı cedide» ye göre tanzim edilmeye, inşa edilmeye başlandı. Buna göre, cadde sokaklarının sekizer, sokak içlerinin altışar arşın genişliğinde yapılmasına dikkat edildi. Sokak aralarındaki

(130) Ergin, **Mecelle**, I, s. 1084.
(131) A. Refik, **Hicrî Onüçüncü Asırda**..., ss. 21-22, 24.
(132) **Cevdet-Belediye**, nu. 3482.
(133) Murad Paşa camii mahallesi halkının arzuhalleri için bkz. **Cevdet-Belediye**, nu. 4350, 5105. Mevlevihâne kapısı yolunda Yayla bakkalı bitişiğinden Evliyâ camiine kadar kaldırımlarının ahalisinin istidaları üzerine tamiri hakkında bkz. **Cevdet-Belediye**, nu. 6411; 26 receb 1265.
(134) **Cevdet-Belediye**, nu. 3545, 3774.
(135) **Cevdet-Belediye**, nu. 7217: 3 rebiülahır 1259.
(136) S. Tümerkan, **Türkiye'de Belediyeler**, İstanbul 1946, s. 34.

şahnişin ve cunba ile evlerin üzerine cihannuma yaptırılması da kararlaştırıldı(137). Bu durum, sık sık büyük yangınlara maruz kalan İstanbul ve İzmir gibi şehirlerdeki yangın mahallelerin düzenlenmesi sırasında uygulanabilen bir husus olmuştur: şehir imar haritalarının başlangıcı da bu devire rastlamıştır; yangın mahallerini tesbit için ilk defa uygulanmıştır(138). Belirtilen yeni usullere göre yol yapımı, tahminen, 1835 yılından sonra başlamıştır. Gerekli tahsisat, önceden keşfi yapıldıktan sonra, Maliye Nezareti tarafından sağlanır olmuştu (139). Önceki dönemlerde olduğu gibi şimdi de, yollarının yapılmasını isteyen bir mahalle halkı istida ile müracaat etmekte, müracaatları da İhtisab nâzırı ile Ebniye-i hassa mürülüğüne havale edilmekte idi: sorumlu bu kurumlar, keşfi yaptırdıktan sonra keşif defteri gönderirler, bu suretle yolun kaça çıkacağı tahminî olarak hesaplanarak gerekli tahsisatı yapması için maliye nâzırına havale ederlerdi(140). Önemle belirtilmesi gereken bir nokta da, bu dönemlerde kanalizasyon meselesinin ele alındığıdır(141).

1850 yılından itibaren, **kaldırım** kelimesi, ilk defa, **yaya kaldırımı** anlamında kullanılmaya başlamıştır. Eldeki belgelerde kaldırım ve yolların tamiri ile ilgili ibareler bunu açıkça ortaya koymaktadır(142). Bununla beraber, kaldırım ve yol inşa eden kimselere kaldırımcı denilmekte devam edilmiştir. 1848 yılında İstanbul'da yapılan büyük bir inşa faaliyetinden sonra, yapılması düşünülen her türlü yol ve bina inşaatının 1848 tarihli **ebniye nizam-nâmesi** ile tanzim edilmesi düşünülmüştü(143). Yolların inşa masrafları bundan böyle bütçede ayrılan «kaldırım tertibatı'ndan» ödenmeğe başlanmıştı(144). Dönemin modern yol yapım şekli olan **şose**'nin zaman zaman kullanıldığı gözlenmektedir ve «şose kaldı-

(137) **Cevdet-Belediye,** nu. 5791; 17 receb 1261. Bunun için 18. yüzyılda da inşaat nizamı uygulanmakta idi. Buna göre, evlerin üzerlerine «tahtapuş» yapılması, damların ahşap olarak inşası, şahnişinlerin sokağı kaplayacak şekilde uzun yapılmasına izin **verilmemekte** idi (Refik, **Hicrî Onikinci asırda**..., ss. 66-67, 158-159).

(138) **Cevdet-Belediye,** nu. 5078: 19 receb 1261.

(139) **Cevdet-Belediye,** nu. 3776; Ergin, **Mecelle,** I. s. 1064.

(140) **Cevdet-Belediye,** nu. 5270, 4294.

(141) **Cevdet-Belediye,** nu. 3466.

(142) «Beğlerbeği sahilsarayında İbrahim Ağa çayırı ile çamlıcalar ve Ayrılık çeşmesinden Haydar Paşa ve Kavak iskeleleriyle Selimiye kışlasına kadar kaldırım ve yolların tamir ve tesviyesi bitam bulmuş olmasiyle...» (**Cevdet-Belediye,** nu. 7446: 19 cemaziyülevvel 1266).

(143) Ergin, **Mecelle,** I, ss. 1098-1104.

(144) **Cevdet-Belediye**, nu. 5765, 3466, 5749, 5716, 5709, 5743, 5715.

rımları» olarak zikredilmektedir(145). Türkiye'de şose yol inşaatının yerleştiği bu tarihlerde şehir imar haritaları da yapılmış ve uygulanmıştır. Bu uygulama aslında yangın mahallelerin belirlenmesi ve yeniden imarı amacıyla yapılmıştır. Yâni yangında yok olan ev ve dükkânların arsalarının yeniden düzenlenmesi ve yolların genişletilmesi gayesi taşımıştır (146). Bu hususta bilinen ilk harita 1839 tarihinde düzenlenmiş olmalıdır. Bu tarihi taşıyan ve şehir yollarının inşaatı hususunda yeni fikirler içeren hükümde şu önemli noktalar getirilmiştir: büyük caddelerin genişliği 20 zirâ olup, bunun 12 zirâı araba ve beygirlerin geçmesi için, sağ ve solunda, dörder zirâlık mesafe de yaya kaldırımları için ayrılacaktı. Yolun her iki tarafına ağaçlar dikilecekti(147). Meşhur Aksaray yangınında yanmış yerleri tanzime bir yabancı memur edilmişti: bu kişinin yaptığı haritaya göre, yanmış olan bölge 235 parçadan ibaretti. Fakat bunların bazısı daha önceki yangında yanmış olduğundan çoğu yola terkedilmişti; şimdi yeni tarzda tarla hesabı ile tanzim ve tesviye edildiğinden, her bir arsa sahibine yüzde bir arşın oranında zayiat düşünüldüğünden, bu gibi şikâyetlere kulak asmamaları istenmişti(148). Bu dönemde yollar **usûl-i cedîde**'ye göre yapılmaya ve tanzim edilmeye başlanmıştır(149). Bundan amaç, yolların daha geniş inşa edilmeleri, düzgün olmalarına daha çok dikkat edilmeleriydi(150). Bu bakımdan yolların ve kaldırımların, geleneksel İstanbul kaldırımlarından daha geniş yapımlası usûl-i cedide'nin temelini teşkil etmişti. Yol sistemine paralel olarak inşa tekniğinde de yenilikler yapılmıştır. İmparatorluğun çeşitli yerlerinde yapılmaya başlanan şose yolu faaliyetlerinde yabancı mühendislerin kullanıldığı gözlenmiştir. Meselâ 1858 yılında inşa edilen Gemlik yolunda 4 adet Eflâklı mühendis görevlendirilmiştir. Ancak Türk mühendislerin de yabancıların yanı sıra görev aldıkları belirlenmiştir(151). Batı yol tekniği yavaş bir tempoda ülkeye girmiştir. Yolların düzgün olması için yapılan tesbitte kullanılan ve harita yapımında daima müracaat edilen bir alet 1856 cıvarında yollarda kullanılmağa başlanmıştır.

(145) «Beğlerbeği sahilsaray-ı hümayûnu limanı ağzından İstavroz camii önüne varınca şose kaldırımlarının tarafeyninde vâkı hendeklerin memlû olması cihetle tahliyesi zımnında ebniye meclisi tarafından mahsûs memur irsâl olunarak kâffe-i mesarif-i tamiriyesi...» (**Cevdet-Belediye,** nu. 6501: 28 rebiülahır 1269).

(146) **Cevdet-Belediye,** nu. 5078: 19 receb 1261; 3804: 25 zilhicce 1272.

(147) Ergin, **Mecelle,** s. 1064.

(148) **Cevdet-Belediye,** nu. 3798: 8 cemaziyülevvel 1273.

(149) **Cevdet-Belediye, nu. 3776: 11 safer 1263.**

(150) **Cevdet-Belediye,** nu. 3798: 8 cemaziyülevvel 1273.

(151) **Cevdet-İktisat,** nu. 485.

O devir türk belgelerinde «dürbünlü pusula» (**teodolit**) olarak ifade edilen bu alet İstanbul ile Beşiktaş, Ortaköy, Tophane, Beyoğlu, Galata, Kasımpaşa'daki yol ve sokaklarla, hanelerin haritalarını «tersim etmek üzere» kullanılmak üzere askerîyeden celbedilen haritacı subaylar tarafından kullanılmakta idi(152). Diğer önemli bir konu da, cadde ve sokak isimlerini ihtiva eden levhaların sokaklara konulması idi ki bu da XIX. yüzyılın ortalarında uygulanmaya başlanmıştı(153).

İstanbul'da büyük çaptaki şehir yollarının yapımına Sultan Abdülaziz devrinde açılan «Sergi-i Osmanî» vesilesiyle başlanmıştır(154). Bu gibi resmî gerekçelerin dışında ,şehir yolları ve sokakları halkın şikâyeti veya müracaatı ile yaptırılıyordu(155). Bu dönemde kaldırımlar iki yolla gerçekleştirilirdi: günümüzün fen işleri bürosu karşılığı sayılabilecek, görevle ve maaşını idareden alan kişilerle; veya serbest çalışan kaldırımcılarla. Hangisi devlete daha ucuza gelmişse, sıkışık durumlarda hangisi elverişli olmuşsa iş ona verilmişti(156). İnşa edilmesi istenen yolların masrafları için ayrı bir **kaldırım tahsisatı** olmakla birlikte, bu da maliye nezâretinin kontrolu altında verilmekteydi(157).

İnşa edilen kadırımlarm inşa bedeli kaldırımcılara, gene, «zırâ kare» karşılığı olarak ödenmekte idi. 1863 yılında bir kaldırımcının, yolun «zırâ karesini» 90 para'ya yaptığı belirlenmiştir. Bundan 20 yıl kadar önce, Topkapı dışındaki posta yolunda yapılan tamirat için bir zırâ kareye 1,5 kuruş ödenmişti(158). Yol yapımı ya emanet sureti ile ya da münakasa sureti ile ihale edilmekteydi; hangisi hazine için istifadeli ve ucuz

(152) Bunun için 4 aded «Dürbünlü pusula» yani teodolit bulunmasına ihtiyaç gösterildiğinden satın alınmasına karar verilerek masrafıarlnın «kaldırım tertibatından» verilmesi 10 ekim 1856'da uygun görülmüştü (**İrade-Dahiliye,** nu. 23647).

(153) Meselâ 1865 tarihli bir belge bu konuda aydınlatıcıdır; belirtilen tarihte «İstanbul ve tevâbii cadde ve sokaklarına» konulacak levhaları yazanların ücretlerinin haftadan haftaya verilmesine dâir fikir vermektedir (**Cevdet-Belediye,** nu. 2851).

(154) «Sergi-i Osmanî için komisyon marifetiyle tesviye kılınan kaldırımların mesârifi olan...» (**İrade-Meclis-i Vâlâ,** nu. 22235).

(155) **İrade-Meclis-i Vâlâ,** nu. 22217, 22757, 22789.

(156) «Eğerçi kaldırımlar için muvazzaf amele tayin olunmuş ise de onlar muntazam kaldırımların tesviyesine memur olup iş bu mahaller mücedded sûretinde ve haricdeki kaldırımcılar marifetiyle yapdırulmuş idüğüne ve mesârif-i maruza derece-i mutedile de göründüğüne binâen hazinece icra-yı mahsûbe hususunun maliye nezâretine havalesi ve nafıa dairesine dahi beyân-ı havâle buyurulması tezekkür kılındı..» (**İrade-Meclis-i Vâlâ,** nu. 22502).

(157) **İrade-Meclis-i Vâlâ,** nu. 22987; **Cevdet-Belediye,** nu. 1714: 15 rebiülahır 1283.

(158) Yapılan tamiratın **mesahası** 1320 zırâ kare idi (**Cevdet-Belediye,** nu. 3774: 7 rebiülahır 1259.

olmuşsa o şekil tercih edilmiştir(159). Meselâ 1849 tarihinde, Beylerbeyi sarayı limanının ağzından İstavroz camiine kadar olan şose kaldırımlarının her iki tarafındaki hendeklerin dolu olmasından dolayı boşaltılması hususunda **ebniye meclisi** tarafından bir memur gönderilmişti; böylece inşaatın 5224 kuruşa yapılabileceği belirlenmişti. Usulüne göre bunun nafıa meclisinde münakaşası yapılarak 500 kuruş noksanı ile 5724 kuruştan Artin Kalfa üzerinde kaldığı kararlaştırılmıştı. Bundan daha aşağı miktara yapabileceğini belirten bir başka istekli çıkmadığından iş Artin Kalfanın üzerinde kalmış ve şartları içeren bir taahhüd (kontrato)'ü ticaret nâzırımn fermanı ile ilgili idareye havale edilmişti. Ancak ticaret nâzırı bu miktarı (4274 kuruşu fazla bulduğundan, mesele **ebniye-i hassa müdürlüğüne** havale edilmişti. Bu müdürlük söz konusu yol inşaatını 500 kuruş daha noksanı ile (4224 kuruşa) yapabileceğini taahhüd ettiğinden işe başlanamamış ve inşaatın adı geçen müdürlüğe verilmesi kararlaştırılmıştı. Bunun üzere Artin Kalfa inşaata başlamış olduğunu, hattâ bitirmek üzere olduğunu ifade ile, 4224 kuruşa yapmayı kabul etmişti (160). Münakasası yapılan işlerden acele olmayanlar **irade**'ye ihtiyaç gösterdiği için irade çıkmadan yapılmamaları bir genel kaide olmuştu (161).

VII. SON DÖNEMLER

1866 yılında nafıa nezâretine bağlı «ıslah-ı turuk komisyonu» adı ile bir komsiyon kurulmuştu; bunun görevi, 1868'de şehremâneti idaresine dervedilmişti. Aynı yıl, önceleri ebniye-i hassa müdürlüğü tarafından yapılan yol ve inşaat işleri de şehremânetine intikal ettirilmişti(162).

1864 yılında çıkmış olan «turuk ve ebniye nizamnâmesi»nde bina ve sokakların yapılış tarzı ve genişlikleri belirlenmiştir. Buna göre sokaklar genişlik bakımından üçe ayrılmaktaydı: birinci sınıf sokaklar 15, ikinci sınıf sokaklar 12, üçüncü sınıf sokaklar 6 arşın genişliğinde olacaktı. Her sokağın mevkii, belediye tarafından yaptırılan haritalarla tesbit edilecekti. Sokakların genişletilmesi için alınacak yerler, sahipleri tarafından belediyeye parasız olarak terkedilecekti. Yeni sokak açılması gerektiğinde, sokağın açılması dolayısıyla yer vermek zorunda kalacak

(159) «mecmu kaldırımlar zirâına bittaksim beher zirâı doksanar pâreye geldiği anlaşılmış olduğundan zikr olan kaldırımların ber muceb-i keşf emaneten yaptırılması veyahud münakasasının icra kılınması... (**İrade Meclis-i vâlâ**, nu. 22681).

(160) **Cevdet-Belediye**, nu. 6501: 28 rebiülahır 1269.

(161) **Cevdet-Belediye**, nu. 6501.

(162) Tümerkan, **ayni eser**, ss. 35-36

mülk sahiplerinin haklarını korumak için biri belediye, diğeri mal sahibinin tayin edeceği iki tahminci (muhammin) tarafından toprağın değeri tahmin olunacaktı. Anlaşmazlık halinde belediyenin tayin ettiği üçüncü muhammin mülkün değerini kesin olarak tesbit edecekti. Yangın yerlerinin tanzim haritalarında yeni açılacak yollar gösterilecek ve burada yola giden arsaların bedelleri sahiplerine ödenecekti. Yeni yol açılması veya bazı yolların yönlerinin değiştirilmesi sebebi ile, ellerinde bina inşasına yetmeyecek çok küçük arsa kalanların arsaları satın alınacaktı(163). Şehremâneti idaresinin kuruluşundan sonra 1864 tarihli «turuk ve ebniye nizamnâmesi»nin hükümleri 1882 yılına kadar uygulanagelmiştir; 19 nisan 1882 (23 zilhicce 1299) tarihli «ebniye kanunu» ile yürürlükten kaldırılmıştır. Bununla beraber, 1867 yılında yapılan kısmî değişikliklerle belediyeler tarafından yapılacak kaldırım ve yol masraflarının yolların iki tarafında bulunan han, dükkân ve diğer binaların cephelerine göre taksim edilerek mülk sahiplerinden alınacağı, bu masrafa katılamayacak durumda olanların hisselerine düşen masrafın belediye sandığından karşılanacağı belirlenmişti(164).

1882 tarihli nizamnâmede şehir sokakları 5 sınıfa ayrılıyordu :birinci sınıf genişliği 20 zırâ, ikinci sınıf genişliği en aşağı 15 zırâ, üçüncü sınıf genişliği en aşağı 12 zırâ, dördüncü sınıf genişliği en aşağı 10 zırâ, beşinci sınıf genişliği en aşağı 8 zırâ olan sokaklardı. Sokakların bu şekilde sınıflandırılmaları, İstanbul'da belediye dairelerinin bildirmeleri üzerine şehremâneti, taşra şehirlerinde belediye meclislerinin tesbitleri üzerine idare meclisleri tarafından yapılmaktaydı. Her sokağın başına genişliğini gösteren levhaların konulması gerekliydi. İskele ve genel meydanlarda, mabed avlularında bina yapımı yasaklanmıştı. Yeniden sokak açılması ve genişletilmesi kararlaştırılan yerlerin mufassal haritaları yapılacaktı ve tanzim edilen imar plânına itirazları olan kimseler 15 gün içinde müracaat etmek zorunda idiler(165). 1912'de mükelleflerden alınan yol vergisi, şehremânetinin büyük bir gelir kaynağı idi. 1882 tarihli kanunun bazı hükümleri 1922(1341) tarih ve 642 sayılı kanunla değiştirilmiştir(166).

---

(163) Yeni yapılması düşünülen evlerin cumba, balkon ve sair gibi sokağa olan çıkıntılarının ölçüleri ve binaların yükseklikleri tayin edilmişti. Evlerin yüksekliği kârgir binalarda 24, ahşap binalarda 16 arşın olacaktı. Ayni şekilde, bina bacaları taş veya tuğladan yapılacaktı (Tümerkan, **ayni eser,** ss. 35-36).

(164) Ergin, **Mecelle,** I. s. 1069; Tümerkan, **ayni eser,** s. 43.

(165) Tümerkan, **ayni eser,** s. 182.

(166) Tümerkan, **ayni eser,** ss. 114-116

1879 yılında, evvelce ortaya atılan ve batıdan adapte edilen bir takım fikirlerin etkisi ile ilk defa olarak bütün imparatorluk topraklarını içine alan bir karayolları haritası projesinin ele alındığı dikkati çekmektedir. Bu proje, nafıa nâzırı Hasan Fehmi efendi tarafından ayrıntılı olarak bâb-ı âliye takdim olunmuş bir lâyihada beyan edilmiştir(167). Sonraki yol inşa faaliyetleri bu projenin bir nevi uygulaması olmuştur. Ayrıca, yol meselelerinin teknik yönden ele alındığı ve çeşitli inşa şartnâmelerin hazırlandığı görülmektedir. İnşa malzemelerinin nitelikleri ve hazırlanması bu tür şartnâmelerin en önemli maddelerini teşkil etmiştir(168).

Kaldırımcılara gelince; 1868'de belediye teşkilâtında yapılan değişiklikle eşit olarak, bütün esnaf teşkilâtı doğrudan belediyenin kontrolu altına alındı. Bu arada kaldırımcı esnafı da, belediye mevzuatı içinde mütalâa edilmeye başlandı. Kaldırımcı esnafı, devletin sonuna kadar varlığını korudu. 1911-12 yıllarında kaldırımcıların devlete yılda 25 kuruş vergi verdikleri bilinmektedir(169). 1912'de, şehremâneti esnaf kuruluşlarında yeni bir değişiklik yaptı: buna göre, her esnaf ayrı bir cemiyet halinde teşkilâtlanacaktı. Esnaf kethüdalıkları kaldırıldı, yerine her cemiyetin sorumlu bir kâtibi getirildi(170).
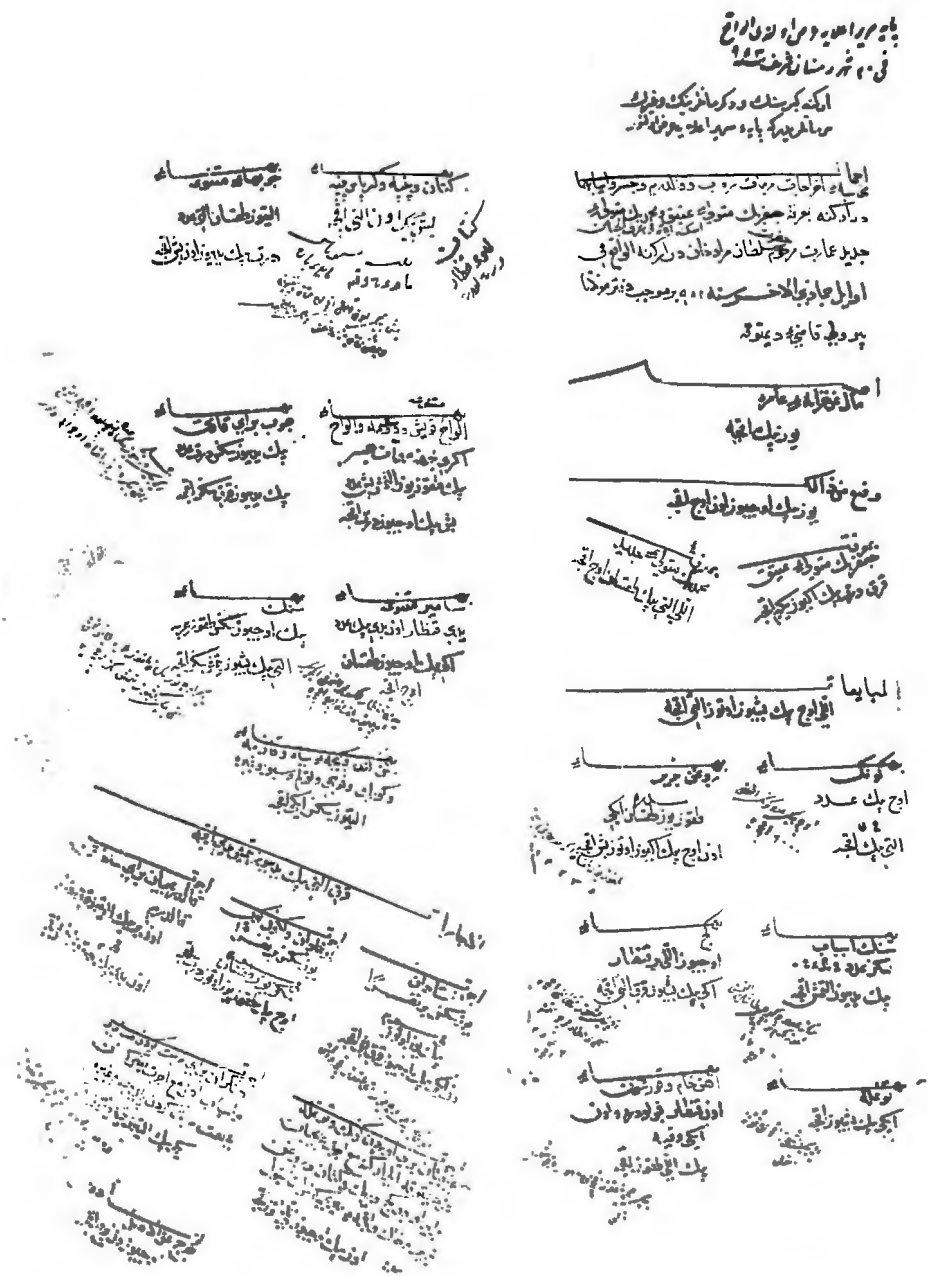
Son olarak da, yolların inşa tekniklerini, özelliklerini gösteren örneklere bugün artık rastlayamadığımızı belirtmek gerekir. Türkiye'de şehirler o kadar süratli değişmekteler ki, eski türk yol inşa tekniği ve husûsiyetini aksettiren örneklerin yerlerini modern yolların aldığını belirtmek yerinde olur. Bu da ayrı bir araştırma konusudur.

---

(167) **Nafıa nâzırı Hasan Fehmi efendi hazretleri tarafından bâb-ı âliye takdim olunan lâyiha ve teferruatı mecmuasıdır,** İstanbul 1297/1879. Bu lâyihada karayolları ile birlikte demiryolları ve limanlara dâir inşaat proje ve tasarıları da bulunmaktadır. Celâl Dincer, **İrade** tasnifinin **Meclis-i mahsus** kısmında (nu. 3325, umûr-ı nafıa) bulunan aslını yeni harflerle yayınladı («Osmanlı vezirlerinden Hasan Fehmi paşanın Anadolu'nun bayındırlık işlerine dâir hazırladığı lâyiha», **Belgeler**, 5-8 (Ankara 1968-71), ss. 153-233). Ancak lâyihanın ilk neşrinden söz etmemiştir.

(!168) **Memâlik-i Osmaniye'de inşa olunacak turuk ve meabirin ameliyat-ı turâbiyesine ve şose ve kârgir inşaatına dâir şart-nâme-i umûmî lâyihası,** İstanbul 1326/1908.

(169) **Ergin, Mecelle,** II, s. 399.

(170) Ergin, **Mecelle,** V, s. 890.



Ergene'de su-yolu, kaldırım, köprü ve değirmen onarımlarının 953 (1546) tarihli muhasebe kaydı (bkz. **MAD**, nu. 55, ss. 503b - 504a). Prof. Orhonlu'nun, her nasılsa, gözünden kaçmış bu defter kaldırım, su-yolu, köprü, nehir gemileri ve çeşitli yapılara ait inşaat ve onarım muhasebe kayıtlarını taşımaktadır (S.Ö.).



Edirne'de 965 (1558) yılında gerçekleştirilen yeni yol yapımı ve onarımına ait muhasebe kaydı (bkz. **MAD**, nu. 55, s. 420a).

Belgeler

1

Silivri kadısına hüküm ki,

Nefs-i Silivri'de sâkin olan kaldırımcı zımmîler arz-ı hal sunup beş altı yıldan berü Silivri yolunda bazı kimseler kaldırım işletdürüp ve işliyen kaldırımcıların anda sâkin olandan gayrileri vilâyetlerine gidüp yerlü olan kaldırımcılardan Vatac (?) nâm âmil ol zamanda işlenen kaldırımın öşrün taleb edüp bize zulm ve hayf etdükde ve senden bu bâbda öşr-i küllî [taleb] edüp sicil eyledüğün bildirdiler. İmdi bu bâbda mesul olmuşsundur. Buyurdum ki vardukda bu hususda teftiş eyleyüp göresün beş altı yıldan berü işlenen kaldırımdan âmil-i mezbûr öşr taleb edüp bunları rencîde ederse men eyleyüp rencîde etdürmeyesün, fî 22 rebiülahır sene 986

(**MD**, nu. 35, s. 28, hüküm 63; bu hüküm Affan [illegible]) nâm zımmîye verildi)

2

Dergâh-ı muallâ çavuşlarından olup sâbıka su-yolu nâzırı Davud Çavuş [sonradan baş-mimar Davud Ağa]'a hüküm ki,

Hâlâ kaldırımcılar nâzırı olan Davud'un kaldırımcılar ile araba geçdüğü kaldırımlar ile yaya kaldırımlarının binaları hususunda nizâları olup mabeynlerin tayin içün bir ehl-i vukuf kimesne mubâşir olması taleb eylemeğin senün hüsn-i istikamet ile vukuf ve şuuruna itimad-ı hümayûnum olduğu ecilden sen mubâşir olmak emr edüp buyurdum ki vusûl buldukda müşârünileyh kaldırım nâzırı olan Davud ile ve kaldırımcılar ile mahall-i nizâın üzerine varup görüp dahi vech ü münâsib olduğu yere araba geçdüğü kaldırımlar ile yaya kaldırımlarının ahvâlin görüp ana göre bahaların takdir eyleyüp mabeynlerin fasl eyliyesin anun gibi inad ve muhalefet eder kimesne var ise isim ve resmleriyle yazup südde-i saadetime arz eyliyesin, fî 2 ramazan sene 992.

(**MD**, nu. 53, s. 154, hüküm 450)

3

İstanbul kadısına hüküm ki,

Mahmiye-i mezbûrede olan kaldırımcılar rıka-ı ref edüp bundan akdem mahmiye-i mezbûrda ve Kırkçeşme suyu yollarının kaldırımı bâbında beytü'l-mâl emîni müteveffanın sülüs malından versün deyû ferman-ı şerîfi olup mahalle imamları ve müezzinleri ve sâir cemaat mâni olup kaldırım içün verilecek sülüs malı hacc-ı şerîfe ve cüz(?) ve tescîl tayin etmişdür deyu vermeyüp sülüs mâl kaldırıma sarf olmak evlâdur deyu hakkında fetva-yı şerîf dahi olup bu bâbda sülüs mâl cem edüp lâ-

zım oldukda mahalline sarf etmek içün bir müstakim emin nasb olunmasın reca etdükleri ecilden buyurdum ki vardukda bu hususa bizzat mukayyed olup taht-ı kazanda vâki olan imamlara ve müezzinlere ve sâir cemaata ve olan nâiblere gereği gibi tenbih ve tekîd eyliyesin ki müteveffanın muhallefatı eğer beytülmale râci ve eğer şeri ile varislerine intikal eyler fetvâ-yı şerîfe mucebince gayri nesneye dahi olmayup suyolu nâzırı Davud Çavuş marifetiyle sülüs maldan her ne kabz olunur ise defter edüp sicill-i mahfû[za] sebt edüp ihtiyac oldukta senün marifetünle kaldırımlara sarf ola,

Kaldırımcılar kethüdasına verildi, fî 3 rebiülahır sene 985.

(**MD**, nu. 31, s. 112, hüküm 273)

4

Avlonya beğine ve Arnabud Belgradı kadısına hüküm ki,

Belgrad kazasına tâbi Yuvan nâm karyeden Mülhid nâm zımmî taşçı olup mîrîye mtüeallik olan binalara taş kesegelmeğin merhûm babam türbe-i şerîfesine lâzım olan taşı tedarük eylemek içün peşin 3000 akça ve Ayasofya-i kebîr binası mühimmi içün 1000 akça ve düstûr-ı ekrem vezîr-i azam [Sokullu] Mehmed Paşa kapusu önünde bina olunan camii mühimmi içün 1000 akça bilfiil kaldırımcılar kethüdası olan Sinan yedinde teslim olup zikr olan binalara lâzım olan taşı kesüp edâ eylemeden fevt olup peşin verilen akça zimmetinde kalup bunda olan muhallefatı edâsına kifâyet eylemeyüp karye-i mezbûrede olan olduğu ilâm olmağın mürd olan mezbûr zımmînin karye-i mezbûrede emlâkı satılup peşin verilen akça tahsîl ve irsâl olunmak emr edüp buyurdum ki Ahmed Çavuş vusûl buldukda mezkûrun anda olan emlâk ve esbabı ve sâir muhallefatı ne ise zabt eyleyüp dahi esbâb-ı muhallefatı zimmetinde kalan zimmetine vefâ eylemez ise vâki olan emlâkın kalan deyni mikdarı akçayı alup kabz eyleyüp mezbûr çavuş ise irsâl eyliyesin, fî 24 rebiülahır sene 985,

18 rebiülahır sene 985'de Kaldırımcılar başına verildi.

(**MD**, nu. 31, s. 6, hüküm 15).

5

Haleb beğlerbeğisine ve defterdarına hüküm yazıla ki,

Bundan akdem Bağra(?) köprüsünün tamiri tahmîn olunup arz olunması içün emr-i şerîf gönderilmişdi. Hâliya dergâh-ı muallâma arzlar gönderüp emr-i şerîfle Haleb zuemasından Ali irsâl olunup Gündüzlü kadısı ve bazı ehl-i vukuf ile üzerine varduklarında her husûs görülüp tahmîn olunup ve lâzım olan mikdarı adem dahi takayyud ve defter olunup bu bâbda esâmi defteri mevlâna-yı mezbûrun arz ve sâir lâzım

olan husûsun resmi irsâl olunup amma cisr-i mezbûrun kurbinde olan mukataa-i mâhînin senesi 517 altun iltizamda olup madamki ol talyan ref olmaya be-herhâl gerü talyan içün mültezimler sedler vaz edüp ol ecilden suyu kanup(?) köprünün başın alup gerü tamir olunan kaldırımlar harab olmak mukarrerdür ref olunursa ol mal sâir mütehammil olan mukataalaar tahmil olunup mal-ı mîrîye dahı noksan müterettib olmaz deyü bildirüp ve Mevlâna Gündüzlü kadısı kapuma gönderdüğü arzda Bağra(Yağra?) köprüsünden batak olmayan mahalle varınca 2200 zırâ kaldırım ki bazı yeri sed ve bazı yeri köprü gözü ve bazı yeri döşeme ola ve Bağra köprüsünden hana varınca 700 zırâ tahmin olunup ve Gavbet(?) suyu üzerinde İbrahim Beğ köprüsü demekle maruf köprü harabe olup mind bad kimesne geçmeğe kâbil değildür ayende ve revende küllî muzayaka çekerler ve zikr olan han meremmat olmayınca gelen yolcular muafiyet ile sâkin olan reayayı evlerinden çıkarup üzerlerine konmağla muaf olacak haneler firar eylemek müyesser değildür. İbrahim Beğ köprüsü binasıyla Bağra'dan batak olmayan yerlere tahmin olunan 2200 zırâ kaldırıma ve hanın meremmatına on bin altun tahmin olunup köprüden hana varınca tahmin olunan 700 zirâa ne mikdar akça gideceği su üzeri olmağla tahmine kabil değildir ve muafiyetle 6 hane kifâyet edüp lâkin üzerlerine serdar olmayınca zabt kabil olmayup perâkende olmak mukarrerdür. Livâ-i Üzeyr [Özer] sipahilerinden Mustafa hıdmet-i mezbûre uhdesinden gelür kimesne olup tımarına terakki ile hıdmet-i mezbûreyi kabul deyu bildürmüş. İmdi husûs-ı mezbûr sene 983 zilhiccesinin 26 ncı gününde pâye-i serîr-i alâma arz olundukta termîn olunmasına ferman-ı şerîfim olup lâkin tahmin olunan akça küllî olup tamiri içün müstakim ehl-i vukuf âdemler tayin olunup tahmin olunandan eksükle itmama erüşdürülmesine ikdam olunmasın emr edüp buyurdum ki hükm-i şerîfim vardukda bu husûsa mukayyed olup binâ ahvalinden haberdar yarar emin ve kâtib tayin edüp hassa mimar mübaşeretiyle Gündüzlü kadısı marifetiyle vaktiyle mübaşeret etdürüp münâsib olduğu üzere han ve kaldırım köprüleri meremmat etdürüp ihracatın rûz be-rûz müfredatıyla defter etdürüp lâzım olan akçayı hazîne-i Haleb'den verüp temam oldukda defteri imzalayup ve mühürleyip kapuma gönderesün. Amma bu hususda mukayyed olup itlâf ve isrâfdan ve harc-ı zâideden hazer edüp tahmin olunan akçadan eksükle itmama erüşdürmeğe ikdam-ı tam edesün ve muaf yazılan haneleri dahi gözedüp temekkün etdürüp üzerlerine serdar lâzım ise ve mezbûr sipahi ol hıdmete yarar ise vukuu üzere yazup kapuma arz edesün ve ol talyanı ref edüp anun kıstın arzun mucebince sâir mütehammil olan mukataalara birelşdürüp malıma zarar etdürmeyesün şöyle bilesiz deyu, tahriren fî 26 muharrem sene 984,

(**MAD**, nu. 7534, s. 102).

6

Kastamonu'dan Amasya'ya varınca yol üzerinde vâki olan kadılara hüküm ki,

Vezîr-i azâm ilâ ahirihi [Özdemir oğlu] Osman Paşa edâmallahu tealâ iclâlehu asâkir-i nusret şiarım ile müteveccih olmak üzere olup lâkin asâkir-i islâma yol ayırtılmak ve yolda alâmet dikmek ve yol ayırtılacak mahallerde alâmetler komak içün silahdarlarım kethüdası Hasan kethüda tayin olunmuşdur. Buyurdum ki vardukda her hangınızın taht-ı kazasına vâcib olursa kifâyet mikdarı âdem ihrac edüp yolları öget vechile tedârük etdürüp ve köprü olan yerleri gereği gibi meremmat etdürüp sa sâir sab olan mahalleri dahı arıladup dûr[u dıraz] etdüresin ki asâkir-i nusret measirim mürur etdükde muzayaka çekmeyeler şöyle ki bu bahane ile reaya ihrac olunup ahz u celb olunmağla ihmal üzere olup reayaya teaddi olunduğu ilâm oluna sonra ahara tevcih olunmağla iktifa olunmayıp hakkınızdan gelünür ana göre ikdâmda dakika fevt etmeyesün ve sen ki silahdarlarım kethüdasısun senin dahi reayaya teaddi edüp ahz u celb etmekle zikr olunan mahaller tevsî olunmayıp ve yol ayırtılacak mahallerde iki alâmet konulmayup ve birbirine karîb alâim vaz olunmaya senün dahi kethüdalığın alunduğundan maada eşedd-i ikab ile muazebe olman muhakkak bilüp ana göre sen dahi temâm basîret üzere olup bâb-ı ikdâmda dakika fevt etmiyesün, fî 15 zilkade 993,

Bu hüküm yol ayırdılmakdan ötürü yazılmışdır
ve hem yol ayırdandan ötürü nişan dikmek gerekdür.

(**MD**, nu. 53, s. 274, hüküm 791).

7

Mimar-başına hüküm ki,

Mektûb gönderüp mahrûse-i İstanbul'da vâki olan kaldırımcılarun taşı kaldırımcılar yanında olup müceddeden kaldırım yapdıruldukta feth-i hakanîden berû her zırâı altışar akçaya mahlût olan kaldırımın her zırâı dörder akçaya işlenüp içleründen birisi kaldırımcılar kethüdalığı bana verilürse mahlût olan kaldırımın her zırâı üçer akçaya işledeyün deyû uhdesine alup bir kaç yerde kaldırım meremmatı vâki oldukda hassa harcına kifâyet etmemeğin bir iki ay tecâvüz etmeden firar edüp sonra her kande kaldırım meremmatı vâki olursa âdet olan baha üzere üç akçaya işlenüp lâkin taş ve alât ziyâde bahaya çıkup eyledükleri işi hallûk taşdan az zamanda harâb olup tekrar termim olunmağa nice akça gidüp mâl-ı mîrîye küllî zarar müterettib olup bu husûs içün kaldırımcılar kethüdası getürdülüb böyle olmağa bâis nedür deyû haklarından gelinmek murad olundukta her sene bahaya çıkup medyûn olarak

bu minval üzere işlemeğe takad getürmez dedüklerinde çeşni tutulup cedîd kaldırımın taşı ve alâtları hesab olundukda her zırâı sekizer akçaya mahlût olan meremmetin zırâı dörder akçaya ancak el verüp zararları mukarrer olmağın her kande kaldırım meremmet olunursa üç sene tecavüz etmeden gerü harab ola ol kaldırımları akçasız gerü kendüleri termîm eylemeği uhdelerine almağın işledükleri kaldırımın bahaları üslûb-ı sâbık üzere verilmek içün emr-i şerîf verilmek recâsına arz eyledüğün ecilden bu bâbda arz eyledüğün üzere amel olunmağın emr edüp buyurdum ki müceddeden kaldırım vâki oldukda her zırâı sekizer akçaya ve mahlût kaldırımı vâki oldukda dahı üslûb-ı sâbık üzere dörder akçaya işlenüp ve yaya kaldırımları dahi yapılmak lâzım geldükde mâdâm ki şehremîni zîde mecdehu üzerine varmaya kaldırımcılar değmiyeler ve kaldırımlara müceddeden olan kaldırıma sekizer akça ve mahlût olan kaldırımlara dörder akça aldıkdan sonra şöyle ki kaldırımı horda ve moloz taşıyla binâ edüp gözedüp sakınalar üç yıl mürûr etmeden harâba müşrîf ola meremmata muhtaç yerlerini kaldırımcılara tazmîn etdirile bu minvâl üzere oldukdan sonra fermân-ı hümâyunuma muhalif [iş] edenleri yazup arz eyliyesin,

Kaldırımcılar başına verildi, fî 20 safer sene 997,

(**MD**, nu. 64, s. 217, hüküm 556) (171).

8

Sûret-i defter-i esnâf-ı mimar-ı kazâ-i Adana
fî 8 cemaziyülahır sene 1116,

Dülger	Sıvacı	Marankoz
Kireççi	Horasancı	Hurdacı
Keresteci	Badanacı	Taşçı
Duvarcı	Bıçkıcı	Furuncu
Mismarcı	Sedefci	Kerpiççi
Demirci	Sandıkcı	Hammal-ı sırık
Nalband	Değirmenci	Hammal-ı arka
Keserci	Arabacı	Bargir hammalı
Destereci	Nalburan	Kafesçi
Burgucu	Çıkrıkcı	Kaldırımcı
Camcı	Kutucu	

(171) Bu hüküm, Ahmed Refik tarafından üç defa yayınlanmıştır (bkz. «Mimar Davud», **Darülfünûn Edebiyat Fakültesi Mecmuası**, VIII/1 (İstanbul 1932), s .11; **XVI. asırda İstanbul**..., s. 67; **Türk Mimarları**, ss. 131-33.

Vech-i meşrûh üzere zikr olunan esnâf-ı mezkûrlar mimârân esnafı olmağın bu mahalle şerh verildi,

el-fakir
Ebu Bekir(172)
Ser mimârân-ı hassa
halâ
(**Adana sicilleri**, nu. 105, s. 37)

9

Kocaeli sancağı mütesellimi Okçu-zâde Mehmed...hüküm ki,

Sen ki mütesellim-i mümaileyhsin halâ surre-i hümayûnum emîni İbrâhim dâme mecdehu tarafından der aliyyeme tevârûd eden tahriratın hulâsa-i mefhûmunda hüccâc-ı müsliminin tarîk-ı caddesi olan Hersek ile Kız derbendi karyesi beyninde kâin kaldırımlar külliyen harâbe müşrîf olmakdan naşi emin-i mümaileyh hîn-i mürûrunda hayvanat ve gerek huccâc-ı müslimin katı vâfir zahmet ve meşakkate giriftâr olmalarıyle tamiri hususunda senünle müzakere eyledükde Kara Mürsel ile Yalakabâd kazalarında vâki derbend kurası reayası zikr olunan kaldırımları tamir ve tecdid etmek üzere sana hitaben emr-i âlîşanım sâdır olur ise taraf-ı mirîye mesarif olmayarak imar ederim deyû takrir ve taahhüd eylediğini tahrir ve inha etmekle kapudana müracaat oldukda Hersek nâm mahalde olan tarîkin kaldırımları hüccâc-ı müsliminin azimeti esnasında cânib-i mirîden tamir olduğu mukayyed olup Hersek'den Kız derbendine varınca tarikin kaldırımları tamirine dâir bir kayıd bulunmadığı baş-muhasebeden derkenar olmağa vâkıa erbab-ı vukufdan tashih ve tahkik olduğuna göre iş bu kaldırımlar hüccâc-ı zevil'l-ibtihacın güzergâhı ve kezâlik civar-ı saltanat-ı aliyyemden olmak mülâbesesiyle Anadolu'nun ortakolu ve yemîn ü yesârına mürûr u ubûr eden ulak ve ebnâ-i sebîlin memerri olup tamir ve termini umûr-ı mutenadan olup elhaletü hazihi mesârif-i seferiyemin kesret ü vefreti olmak takribiyle bu misillü ebniyenün tamirine cânib- mîrîden vüsat olmayup ve karye-i mezbûre reayaları ise an asl bazı tekâlif-i vâride ve şakkadan muaf ve müsellem ve mahall-i merkuma dahi cıvarları olmak hasebiyle ianeleri lâzımgelen olmağla sen ki mütesellim-i mumaileyhsin bu bahane ile tama düşüp fıkarayı rencide etmemek ve eğer mesarif-i mezkûrede başka nefsi içün fıkaradan habbe-i vâhide mütâlebe eyledüğün ihsas olunmak lâzım gelürse badettahkik tarafına vehameti derkâr olup muhkem tedip ve gûşimal olunacağın malûmun olup zikr olunan kaldırımları marifet

(172) Bu kişinin şevval 1117'de mimar-başı tayin edildiği belirtiliyorsa da (bkz. M. Erdoğan, **Lâle Devri Başmimarı Kayserili Mehmed Ağa**, İstanbul 1962, s. 1), bu belgede cemaziyülahır 1116 tarihinde baş mimar olarak görünmektedir.

ve mubâşeretin ve karye-i mezbûre ahalileri marifetiyle gayret ve hamiyet birle tamirine ikdam ve bi-avnihi subhanihi ve tealâ hüccâc-ı müsliminin avdetinden mukaddem tekmili haberini der-aliyyeme irsâl eylemen takrir ile lede'l-arz mûcebince memuriyetini hâvi iş bu emr-i celîlü'l-kadrim isdâr ve ...ile irsâl olunmuşdur. İmdi vusûlünde sen ki müteselim-i mumaileyhsin bâlâda bast u beyân olduğu üzere zikr olunan kaldırımları marifetin ve marifet-i şer ve ahali-i merkûme marifetleriyle tamir ve termim ve bahane ile fıkara-yı raiyyeti tecrim ve rencide ve teaddiden mücânebet birle bi-avnihi tealâ hüccâc-ı müsliminin avdetinden mukaddem der-aliyyeme tekmili haberini irsâle mezîd-i ihtimam eylemen bâbında ferman-ı âlîşanım sâdır olmuşdur, fî 4 safer sene 1204.

(Cevdet-Nafıa, nu. 1731)

10

Atufetlû efendim hazretleri,

Der-saadet bilâd-ı selâse su ve çirkâb yollarının tesviyesi zımnında aralık açılmakda bulunduğuna ve tamirat-ı mütemadiyesine bakmak üzere şehriye ikişer yüz ellişer guruş maaş ile 6 nefer kaldırımcı derece-i kifâyede olduğuna mebni bunların 40 nefere iblâğiyle her bir tarafa kol kol tertibine lüzûm görünerek şu takdirce şehriye 750 guruşla kaldırımlar memuriyetinde istihdam olunan Abdullah Ağa'nın yerine 600 guruş maaşla Hasan efendinin tayini ve halâ müstahdem olan 4 nefer kaldırım memurları refîklerinin dahi kifâyet etmediği cihetle merkum Abdullah ağanın maaşından kalacak 150 guruşa 150 guruş dahi bizzam 300 guruşla Yaver ağanın efendi-i mumaileyh refakatine memuriyeti ve bu halde 34 nefer kaldırımcı ile 1 nefer memurun maaşları olmak lâzım gelen 8600 guruş mukaddema tertib kılınmış olan 6 nefer kaldırımcı ve 5 nefer memur maaşları olan 13450 guruşa ilâveten şehriye 10950 guruş da hazine-i celîleden tahsis ve bir ayda tamir ve tecdid edilecek mahallerin keşif defterleri vechile taş ve kum ve edvât-ı sâire bahâsıyle mezkûr maaşların yekûn-ı seneviyesi nihayet 3 yük guruşa baliğ olarak fakat tamir kabul etmez derecede harâb olan veya müceddeden inşa olunan veyahud tarla şekline girmiş bulunan harîk mahalleriyle ham arazi üzerine yeniden kaldırım ferşi iktiza eyüledikde hariçde bulunan kaldırımcılar marifetiyle imâl etdirülüp akçasının hazine-i celîleden ifası ve istizân ve ifadesine dâir nafıa nezaret-i celîlesinin vârid olan tezkiresi üzerine meclis-i vâlâdan kaleme alınan mazbata tezkire-i mezkûre ile beraber arz ve takdim kılındı. Mealinden istifade olunduğu vechile vakıa memurlar kol kol dolaşup öyle su yolları içün açılan veyahud muhtac-ı tesviye olan kaldırımların daima keşif ve muayenesiyle düzeltdirilerek masrafının usûlüne tevfikan hazine-i celîle tertib-i mahsusundan itâsı

münâsib olacağından ve bu vezâife memurîn-i mezkûre câniblerinden dikkat kılınarak betaat ve uygunsuzlukları görüldüğü halde heman tebdil edilmesi hususunun nezâret-i müşarünileyhaya ve iş bu kaldırımcı ve memurlara itası istizân olunan maaşların dahi tertib-i sâbıka ilâveten tahsisi maddesinin ve teferruat-ı sâiresinin maliye nezâret-i celîlesine havalesi tezekkür olunmuş olmağın ol bâbda her ne vechile emr ü fermân-ı âlî hazret-i şahâne şeref-sünûh ve sudûr buyurulur ise icâb-ı âlîsinin icrasına ibtidâr olunacağı beyaniyle tezkire-i senâverî terkim kılındı efendim, fî 20 safer sene 1280,

Mâruz-ı çâker-i kemineleridir ki, resîde-i dest-i tazîm olan işbu tezkire-i sâmiye-i âsâfâneleriyle evrak-ı marûza manzûr-ı meâlî mevfûr-ı hazret-i padişahî buyurulmuş ve tezekür ve istizân olunduğu üzere husûs-ı mezkûrum nezâret-i müşarünileyhaya ve işbu kaldırımcı ve memurlara itası istizâm olunan maaşların dahi tertib-i sâbıka ilâveten tahsisi maddesinin ve teferruat-ı sâiresinin maliye nezâret-i celîlesine havalesi müteallik buyurulan emr ü irâde-i seniyye-i hazret-i şehriyârî icâb-ı âlîsinden olarak evrak-ı merkûme yine savb-ı sâmi-i sadaret-penâhilerine irsâl kılınmış olmağla ol bâbda emr ü ferman hazret-i veliyyü'l-emrindir, fî 21 safer sene 1280.

(**İrâde-Meclis-i Vâlâ**, nu. 22165).

III

KÖPRÜCÜLÜK*

Osmanlı münakale sisteminin anlaşılması için onunla ilgili olan kuruluşların incelenmesi gerekmektedir. Osmanlı yol sistemi hakkında şimdiye kadar yapılmış neşriyat yetersizdir, konuyu kavramaktan uzaktır. Münakalât meselesi sadece dış görünüşü ile ele alınmıştır; dayandığı mesnedler de yetersizdir. Oysa, bu konuda Türk arşiv kaynakları çok zengindir ve bu kaynakların incelenmesi, Osmanlı yol sisteminin bir takım teşekküllerin varolmasıyla işleyebildiğini ortaya koymaktadır. Bu teşekküller şunlardır: yol ve geçit emniyetini temin eden, bir nevi kır jandarması göreviyle çalışan ve gerekli yerlerde yol tamir ve onarımı yapan **derbendçiler**(1), fiilen yol yapan **kaldırımcılar**(2), yolların gelip dayandığı ve köprü inşa edilemeyen coşkun nehir sularında her türlü geçişi sağlayan **gemiciler**(3) ve nihayet burada bahis konusu edeceğimiz **köprücülerdir.**

Köprücülük, köprülerin muhafaza, bakım ve onarımı ile ilgili bir kuruluştur. İmparatorluğun kapladığı topraklar üzerinde yayılmış olan ve bir kısmı bugün de mevcut bulunan köprüler birer sanat eseri olarak, mimarî ve sanat tarihi ile uğraşanların ilgisini çekmiş, bu ilgi sonucu, sayıları gittikçe artan araştırmaların konusu olmuştur(4). Bütün bu araştırmalar, bakış açıları bakımından faydalı olmakla beraber, köprülerin bugüne kadar kalmalarını temin eden sistemden ve onun uygula-

---

* «Köprücülük», **VII. Türk Tarih Kongresi**, TTK/Ankara, cilt II, ss. 701-708'den alınmıştır.

(1) C. Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilâtı**, İstanbul, 1967.

(2) Bkz. geride II numaralı inceleme.

(3) Bkz. ileride VI numaralı inceleme.

(4) Meselâ bkz. O. Bozkurt, **Koca Sinan'ın Köprüleri**, İstanbul 1952; Semavi Eyice, «Svilengrad'da Mustafa Paşa köprüsü (Cisr-i Mustafa Paşa)», **Belleten, 112** (Ankara 1964), ss. 729-756; Cevdet Çulpan, «Osmanlı ülkelerinde kurulmuş iki nadide köprü», **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, 2 (kasım 1967), ss. 77-80. Bu son yazıda, Başbakanlık arşivinden Kirmasti-Mustafa Paşa ve Filibe'deki köprüler hakkında 1709 (1121) ve 1712 (1124) tarihlerini taşıyan iki belge yayınlanmıştır; yazarın, köprüler konusunda, arşivde araştırma yaptığı anlaşılmaktadır.

yıcılarından söz etmemişlerdir. Oysa, Osmanlı-Türk arşivinin mimarî tarihi açısından ne kadar önemli olduğu bir süre önce dile getirilmişti (5).

Köprüler iki şekilde yapılmışlardır: birincisi yolun devlet tarafından yapılma şekliydi(6); ikincisi de çeşitli kimselerin vakıf olarak yaptırma biçimiydi(7). Bir yerde köprü inşa edilebilmesi için, o yerin trafik açısından yeterli olması, yâni o yörede bir köprüye şiddetle ihtiyaç duyulması gerekliydi(8). İhtiyaç halinde o yöre halkı, toplu halde, bağlı bulundukları kaza kadısına ihtiyaçlarını iletirler; kadı da bu isteklerini merkeze bildirildi. Köprünün inşa edileceği yer bir çay veya büyük bir nehir üzerinde olabilirdi.

Hangi şekilde olursa olsun, yapılmış olan köprülerin bakımına ve muhafazasına tayin edilmiş olan kimse **köprücü** adını taşırdı. Kelime, köprüyü inşa eden teknisyen izlenimini verirse de, genel olarak, bu anlamda kullanılmamıştır(9). Bugün Bulgaristan sınırları içinde bulunan Köstendil sancağındaki Yovasin köyü halkı, cıvarda olan köprüyü «görüp gözetmek, meremmet etmek» üzere köprücü kaydedilmişlerdi(10). Bu hizmeti görenler için, bazen, köprücü yerine **meremmetçi** kelimesi de kullanılmıştı(11); kimi zaman da her iki kelime ile ifade edilmişti. Köprülerin gerek ihmal ve gerekse evkafının kaybolması gibi sebepler ile birlikte, bakımlarına tayin edilmiş köprücülerin türlü sebepler ile dağılmaları, bir kısmının da görevini kötüye kullanmalarından dolayı birçok köprünün harap olduğu, en azından tamire muhtaç duruma geldikleri, XVII. yüzyıla ait belgelerin tetkikinden anlaşılmaktadır. Zikredilen yüzyılda yapılan köprücülük tayinlerinde ve görevlendirilen kimselere ve-

(5) Bkz. Muzaffer Erroğan, «Osmanlı mimarî tarihinin arşıv kaynakları,» **TD**, 5-6 (1953,) ss. 95-122.

(6) İzmit ile iznik arasındaki yol üzerinde bulunan Yaş İskele adlı mevziden Hisar Deresi'ne kadar 15 adet ağaç köprü olup 1565 yılında beş tanesini yeniden, on adedinin de tamire muhtaç olmasıyla, evvelce mirî tarafından inşa ettirilmiş olmalarıyla, ayni şekilde, yapılması kararlaştırılmıştır. (**MAD, nu. 2775,** s. 433: 18 rebiülevvel 973).

(7) Adala ve Sart havalisinde harem-i hümayûn ağalarından Nasuh Ağa'nın inşa ettirdiği köprü için bkz. **MD.** 43, s. 77, hüküm 158: 5 cemaziyülevvel 988.

(8) Halep eyaletine bağlı olan Payas kalesine yakın bulunan ve ana yol üzerindeki Deliçay ve Ziyaretçay kışın taşıp, gelip geçen iş erbabının zarara uğramasına sebep olduğundan burada bir köprü yapılmasına 12 cemaziyülahır 982 tarihinde karar verilmiştir (**MD**, nu. 26, s. 240, hüküm 689).

(9) Bugün Yugoslavya'da, Belgrad havalisinde, Sirem sancağına tâbi Moravik kalesi varoşu civarında akan bir su üzerinde olan ağaç köprüye meremmetçi atanmıştı (**MAD,** nu. 2775, s. 1890: zilhicce 973).

(10) **MAD,** nu 7534, s. 1620: 23 zilkade 984).

(11) **MAD,** nu. 7534, s. 560: Develü köprüsü meremmetçisi.

rilen beratlarda, harap olmuş köprülerin tamir edilmesi şartı kaydedilmiştir(12).

Yukarıda da belirtildiği üzere, halkın kullandığı işlek yola rastlayan akar sular üzerinde bulunan köprülerin harap olmaması için köprücü sıfatı ile, o köprünün önemine göre, muhtelif sayıda kimse görevlendirilirdi. Beyşehir kazasındaki Derikor adlı yerde bulunan on gözlük köprü, meremmetçsi olmadığından dolayı, kışın üç ayında üzerinden geçit vermemekte, bundan dolayı da halk şehre gidip gelmek için uzak yerleri dolaşmak zorunda idi. Sözkonusu köprünün tamiri 20.000 akça olarak tahmin edilmişti; ancak Beyşehir'den Hacı Bâli adlı kimse kendiliğinden köprünün bakım ve tamirine istekli olmuş, bunun karşılığında avarızdan ve tekâliften muaf tutularak köprücü atanmıştır. Hacı Bâli vefat edince yerine, ayni şartlarla, oğlu Hacı Ali köprücü olmuştur(13). Anlaşılacağı üzere, köprücünün oğlu, babasının vefatında köprücü olabilmekte idi. Oğul köprücü olmaktan vazgeçerse yerine bir başka şahıs köprücü tayin edilebilmekte idi(14).

Bu gibi hizmetlerin tesbit ve tanziminde, o yerin bağlı bulunduğu sancağın tahrir defteri esas alınırdı. Bu sebeple tahrir defterleri köprücülük ve diğer hizmetler için esas dayanak teşkil ederler. Silistre sancağının merkez kazasında bulunan Derzi köprüsünün 20 nefer köprücüsü olup bunlar tahrir defterine (defter-i cedîd-i Hakanî'ye) böylece kaydedilmişlerdir. İçlerinden vefat etme durumunda, kadro eksikliği 20 nefer köprücü oğluları arasından tamamlanmıştır(15). Köprücüler, bulundukları yerin çoğunluğuna göre müslüman veya hıristiyan olabilirlerdi; bu konuda belirli bir tercih olmuyor, görevin yapılabilmesi için en uygun kimseler seçiliyordu.

Köprücülerin vergilerden muaf kalma durumları, bazı kimselerin bir yolunu bulup köprücü olmalarına, hattâ bazılarının da köprücülük iddiasına kalkışmalarına yol açabiliyordu. Kimi köprücüler, tahrir defterlerinde kayıtlı olmadıkları halde, kadıların verdikleri hüccet ile köprücülük yapıyorlardı. Yapılan teftişte, oranın gerçekten böyle bir ihtiyacı tesbit edilirse, yeni tahrir defterine durum kaydediliyordu. Köprücülük'ün, Kocaeli'nin Kandra havalisinde bazı kimseler tarafından kö-

(12) **MAD**, nu. 8456, s. 288.

(13) **MAD**, nu. 7534, s. 567: 8 rebiülahır 984.

(14) Alkalu(?) köprücüsü olan Lütfi vefat edince yerine oğlu Mehmed tayin edilmişti; Mehmed bu hizmeti yürütmeyince yerine Murad adlı biri tayin edilmişti. Murad da kendi isteğiyle köprücülükten çekilince yerine Ali b. Yusuf atanmıştı (**MAD**, nu. 7534, s. 1228).

(15) **MAD**, nu. 7534, s. 335: 2 safer 984.

tüye kullanıldığı haberi alınınca, İstanbul'dan dergâh-ı âlî çavuşlarından İskender gönderilmiş, o cıvardaki köprücülerin her birinin elindeki köprücülüklerine âit belgeler görülüp, fiilen görevlerini yapıp yapmadıkları tesbit edilmiştir. Beratlı olup tahrir defterinde kayıtlı olanlar ayrı bir defter halinde, kadı hücceti ile köprücülük yapanlar başka bir defter olarak yazılması İskender'den istenmiştir(16). Köprücülere verilmiş olan bazı vergilerden muafiyet hakkına, idare adamlarının müdahale etmemeleri, bu sistemin işlemesi bakımından gerekli idi; bunun için bazen tamim yapmak gereği duyuluyordu(17). Her cülûsta, diğer hizmetlerde olduğu üzere, köprücülerin beratları yenileniyordu. XVII. yüzyılda bunlarla ilgili olarak tahrir defterlerinin dışında muafiyetlerinin kaydolunduğu mevkufat defterleri vardı; muafiyet konusunda herhangi bir anlaşmazlık çıktığı takdirde bu defterlere baş vurulurdu(18). Bazı köprücülerin, cıvarlarında olan başka eserlerin de tamiri ile görevlendirildikleri görülmektedir. Kastamonu sancağında Hoşalay kazasına bağlı Tetümme adlı köy halkı yakınlarında akan nehir üstündeki köprünün ve adı geçen köydeki camiin gerekli bakım ve onarımına tâyin edilmilşerdir; içlerinden ancak 15 kişi köprücü tayin edilmişti(19).

Köprücü olanlar, avarız-ı divaniye ve tekâlif-i örfiyeden muaf idiler; bu hususta hem tahrir hem de mevkufat defterlerindeki kayıtların bir sureti ellerinde bulunurdu(20).

Köprücülerin adedi, yerine ve köprüsüne göre değişmekteydi. Meselâ Hoşalay kazasında bulunan Tetümme köyü köprüsüne, köyden 11 kişi(21), Arapkir kazasına tâbi Uşnedan(?) köyünden 19 kişi köprücü yazılmıştı(22). Bir köy halkının, gerektiğinde, hepsi de köprücü olabilirdi. Mudurnu Suyu üstünde bulunan Duman(?) köprüsüne Kuşkara köyü ahalisi köprücü tayin edilmişti(23). Bir köprücü köyü, bazen, cıvarındaki birden fazla köprünün tamir ve bakımına tayin edilirlerdi. Meselâ, Amasya havalisinde olan Hacı Hamza kasabası cıvarındaki Deli

(16) **MD**, nu. 14, s. 576, hüküm 820; 9 receb 978.
(17) **Cevdet-Nafıa**, nu. 98.
(18) **Cevdet-Nafıa**, nu. 2494: 9 safer 1117.
(19) **Cevdet-Nafıa**, nu. 674.
(20) **Cevdet-Nafıa**, nu. 11.
(21) **Cevdet-Nafıa**, nu. 674.
(22) **Cevdet-Nafıa**, nu. 1090.
(23) **MAD**, nu. 8456, s. 157.
(24) Kocaeli sancağındaki İsafi kazası içinde olan Orman, Hacılar, Kayalar köyleri halkı Sakarya suyu köprüsü ve Sapanca gölü kenarında bulunan Kapuludere köprülerinin bakımına memur olmuşlardı; 282 nefer köprücü idiler (**Cevdet-Nafıa**, nu. 340: 8 rebiülevvel 1249).

Duruz(?) köprüsünün bakımına, yakınında olan iki köy halkı memur edilmişlerdi(25). Kocaeli gibi ormanlık bölgede olan köprülerin çoğu ahşap olduğu için onarımları daha süratli yapılabiliyordu;ç tamir için gerekli ham madde kolaylıkla sağlanabiliyordu(26).

Trafiğin yüklü olduğu ana yollarda bulunan köprülere tayin edilmiş köprücülerin sayısı fazla idi. Meselâ Kocaeli bölgesinde bulunan Sakarya(?) köprüsünün 117, Ada(pazarı)'nda bulunan Çarka(Uzun) köprünün 150 ,Akyazı'da Dilsiz köprüsünün 6 nefer köprücüleri vardı; bunlar bir köyden değil, o cıvarda olan muhtelif köylerden derlenmişlerdi (27). Yukarıda da ifade edildiği gibi, bulundukları yerin halkının terekküp ve din bakımından dağılışlarına göre, köprücüler hıristyan olabilirdi .Arnavutluk'ta, Arnavud Belgradı(Kroya) kasabası cıvarında akan nehir üzerindeki köprüye 50 hıristiyan köprücü atanmıştı(28). Ayrıca, bir yerde kayıtlı köprücü var iken yenisinin yazılmasına kesinlikle izin verilmezdi. Ahyolu havalisinde bulunan köprücülerin sayısı 800 rakamını bulabilmişti(29).

Köprücülere vergi bakımından tanınan muafiyet(30) derbendci ve gemici gibi amme hizmeti gören guruplara tanınanın ayniydi. Yâni avarız-ı divaniye ve tekâlif-i örfiye'den muaf diler. Bu husus mevkufat defterlerinde kayıtlı idi ve, müracaat halinde, isteyene çıkarılırdı. Bu suret çıkarma işlemi, köprücülerin muafiyetlerine müdahale eden idare ve vergi memurlarına muafiyetlerini ispat etmek için yapılırdı(31). Kendilerinden muaf tutuldukları vergiler istenildiğinde, ellerindeki bu kayıtlara dayanarak, muafiyetliklerini isbat etmekte idiler(32). Amasya sancağının Akdağ nahiyesinde bulunan Zane köyü Yeşilırmak üzerindeki Zane köprüsünü tamir etmek üzere 4 müslüman, 147 hıristiyan olmak üzere 151 kişi, avarızdan muaf tutulmak şartıyla, köprücü olduklarını iddia etmişlerdi; ancak, köprücülük kayıtlarıyla ilgili defterde Zane köyü bulunamamış, böylece iddiaları ispatlanamamıştı. Yine de, ellerinde

(25) **Cevdet-Nafıa**, nu. 447.
(26) **Cevdet-Nafıa**, nu. 2235.
(27) **MAD**, nu. 6752, ss. 57-59.
(28) **Cevdet-Nafıa**, nu. 98.
(29) **MD**, nu. 14, s. 101.
(30) Amme hizmeti yapan kuruluşlar hakkında bir fikir verebilmek için, Anadolu eyaletinde 550139 hanenin 2288'inin, Rumeli eyaletinin sağ kolunda 96329 hanenin 2557'sinin derbendçi, köprücü vb. olduğu zikredilebilir (Ö.L. Barkan, «Osmanlı imparatorluğunda çiftçi sınıfının hukukî statüsü», **Ülkü**, 49 (Ankara 1937), s. 103.
(31) **Cevdet-Nafıa**, nu. 974.
(32) **MAD**, nu. 8457, s. 22.

Yavuz Sultan Selim ve Kanunî Sultan Süleyman dönemlerine dair hükümleri bulunduğundan köprücülükleri yeni tahrir defterine kayd edilmiş, fiilî durumda kabul edilmişlerdi(33). Muafiyet, hizmetin yerinde kalması şartı ile devam etmekte idi; başka hizmete memur edilmemeleri kaydı da konulmuştu. Meselâ, kürekçi, gılman-ı acemyan, kara kulluk ve cerehor hizmetlerinden muaf bırakılmışlardı(34). XVII. yüzyıl sonlarına kadar verilen vergiden muafiyet kayıtlarında avarız-ı divaniye ve telâkif-i örfiye belirtildiği halde, bu asrın sonlarından itibaren vergi muafiyetine tekâlif-i şakka da eklenmişti. Yâni, amme hizmetine atanmış olan kimselerin arpa, buğday ve ot biçme ve taşıma gibi angaryalara koşulamayacağı kararlaştırılmıştı ve bu konuda yöneticiler sıkı olarak tenbih edilmişlerdi(35). Böyle vergi muafiyetlerinin pek çok kimseye cazip gelmesi, bazı kimselerin köprücülük iddialarında bulunmalarına yol açmıştı. Bu gibi durumları önlemek için, tahrir defterlerinin incelenmesi yoluna gidilmiş, kurulu düzen aleyhine durumlar ortaya çıkarıldığında sebep olanların üzerlerinden muafiyet kaldırılmıştır(36).

Köprülere nezaret eden, onaran, köprücülerin başında biri bulunurdu ,bu kişiye «köprücü-başı» veya «ser-köprücüyan» denilirdi. Kimi zaman da nazır kelimesi kullanılıyordu(37). Bolu sancağının Konurapa kazasında bulunan Milan(Milat) köprüsü köprücülerine, Tatar-zâde Ali Ağa muhtar ve köprü nâzırı tayin edilmişti(38). Köprücü-başı veya köprü nâzırı yerine köprü ağası teriminin kullanıldığı da görülmektedir(39). Köprücülerin başına, onları yönetecek sorumlu bir kişi atanmadıkça köprülerin bakım, onarım ve korunması mümkün olamıyordu. Bu kabilden, Kerkük ve Erbil'de Altın suyu köprüsü ağalığı, sancakbeyliği pâyesi ile tevcih edilmişti. Ayni şekilde, Ilgın'da bulunan bir köprüye ve Kırşehir cıvarında Kızılırmak üzerindeki köprülere birer köprü ağası tayin olunmuştur(40). Adı geçen Altın suyu köprüsünün iki başlarına iskân olunan Köprülü, Köprü salcısı ve Çanakçı adlı üç aşıret ahalisi üzerlerine mirliva(sancakbeyi) pâyesi ile bir köprü beyi tayin edilmiştir(41). **Köprücü-başı, ser-köprücüyan, köprü ağası** terimleri XVIII. yüzyıla kadar kullanılan biçimlerdir; **Köprü nazırlığı** ise XIX. yüzyıla aittir.

(33) **Cevdet-Nafıa**, nu. 8.
(34) **MAD**, nu. 7534, s. 1747.
(35) **MD**, nu. 41, s. 33, hüküm 68.
(36) **Cevdet-Nafıa**, nu. 1811.
(37) Biga sancağındaki Akköprü nazırlığı için bkz. **Cevdet-Nafıa**, nu. 1390.
(38) **Cevdet-Nafıa**, nu. 2427: tarih 1249.
(39) **MAD**, nu. 9956, s 179: tarih 1156.
(40) **MAD**, nu. 9956, s. 179.
(41) **Cevdet-Nafıa**, nu. 709: evahır-ı cemaziyülahır 1126.

Zamanla, bu kuruluş veya hizmet şekli bozulmuş, kontrol edilmez bir duruma gelmiştir. Aslında, bir kısım görevli, kendilerine tanınmış hakları kötüye kullanır olmuşlardır. Bu sebeple, bulundukları bölgenin merkezi demek olan şehir veya kasaba halkı, kendilerini her bakımdan ilgilendiren köprülerin onarımlarını ya bizzat ya da para ile başkalarına yaptırarak gerçekleştirmişlerdi(42). Tanzimatla birlikte, yeni bir devletçilik anlayışının gelmesi, bu tür amme hizmeti yapan kurumların ortadan kalkmasını gerektirdi, yerine devletin icraatı getirildi. Daha açıkçası, muafiyet ayırd edilmeyerek herkes vergi ve hukuk açısından eşit hale getirildi. Bu gerekçelerle, köprü inşaatı, hükümet konağı yapımı, ot biçme gibi türlü mükellefiyetler ve angaryalar da kaldırılmış oldu. Bu arada köprücüler de ortadan kalktı(43). Tanzimattan sonra kaldırılmaları kademeli olduğundan, köprücüler, arada bir görünmüşlerdir - meselâ 1841 ve 1845 tarihli belgelerde adları geçmiştir.

(42) **Cevdet-Nafıa**, nu. 1006: 29 cemaziyülevvel 1257.
(43) Orhonlu, **Derbend**, ss. 133-139.



Kırgöz Köprüsü (Bolvadin)

Eskişehir - Konya güzergâhında olup biri ortaçağ, diğeri XVI. yüzyıl (957/1550)'a ait iki parçadan meydana gelmektedir (Bkz. C. Çulpan, **Türk Taş Köprüleri**, TTK/Ankara, 1975, ss. 132-133). Bana bu fotoğrafı sağlayan Prof. R.H. Ünal'a müteşekkir kaldığımı belirtmek isterim (çekim: eylül 1980).

IV

XVI. YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA SU-YOLCU KURULUŞU*

Osmanlı imparatorluğunda kamu ve devlet hizmetleri ya maaş karşılığı ya da belirli vergilerden muaf kalmak suretiyle halk tarafından yapılırdı. Yerleşik bölgelere su getirilmesi ve bunun şehirlerde künk ve kanallarla dağıtılmasındaki teknik işlerle uğraşmak **su-yolcu**'nun sorumluluğunda, anılan sosyal hizmetlerden biri idi. Şimdiye kadar bu konuya, sadece, bazı Balkan ülkelerindeki tarihçiler ilgi gösterdiler ve bir takım makale ve belgeler yayınladılar(1).

Su-yolcu kuruluşunun ilk olarak ne zaman ortaya çıktığı tam bilinememektedir. Elimizde, Sultan II. Murad saltanat dönemi (1421-1451)' ne kadar gidebilen belgelere dayalı bazı bilgiler vardır. Edirne ve Selânik'te yapılmış cami ve vakıf binalarındaki su sisteminin yapımı ve işleyişini denetleyenlerin su-yolcular olduklarını bilmekteyiz(2). Selânik yakınında Novasın (sonradan Su-yolu) köyünde oturan 30 kişinin şehrin su sistemine bakabilmeleri için, vergilerden muaf tutuldukları(3), II. Sultan Mehmed'in, İstanbul için yaptırdığı su-yolu için 10 su-yolcu (hüddâm-ı râh-ı âb) tayin ettiği(4) bilinmektedir.

Yukarıdaki örneklerden anlaşılacağı üzere, su-yolcu evkafa bağlı

---

* «The Institution of «Suyolcu» in the XVI th Century» başlığıyla **Association Internationale d'Études du Sud-Est Européen** için ingilizce olarak verilmiş bu bildiri Sofya'da 1969'da yayınlanmıştır (ss. 673-676). Burada sunduğum türkçesi tarafımdan hazırlanmıştır (S.Ö.).

(1) Yapılan bazı araştırmalar su-yolcu kurumundan çok, kanalları ilgilendirmektedir: H. Kresevlyakovic, **Vodovodi i Gradie na vodi u Starom Sarajevo**, Sarajevo 1939; M. Mujiç, **Stari Mostarski vodovod, Nase Sarina**, III, 1956; M. Erdoğan, «Konya ili su tesisleri arasında kadınhanı su yolları», **Yeni Konya**, nu. 804-807 (Eylül 3-6, 1951); H. Fehmi Turgal, «Konya irvâ ve iska tarihine dair bir hüküm sureti», **Ekekon**, Nisan 21-22, 1938; Nisan 29, 1938; M. Önder, «400 yıl önce Konya bağlarına ve sularına dair bir kanun-nâme», **Yeni Konya**, nu. 254 (şubat 16, 1950).

(2) Tayyib Gökbilgin, **XV - XVI. asırlarda Edirne ve Paşa livası: vakıflar, mülkler, mukataalar**, İstanbul 1952, ss. 216, 222.

(3) **MAD**, nu. 2775, s. 931.

(4) **Fatih Mehmed II vakfiyeleri**, Ankara 1938, ss. 311-342.

idi: Osmanlı imparatorluğunda evkaf kanalıyla kurulan **imaret**, şehirlerin kuruluş ve gelişmelerinde önemli bir rol oynamıştı(5).

Su-yolcu sayısı ikiden fazla olan yerlerde, kendilerini denetleyecek bir **su-yolcular ağası** bulunurdu(6). II. Bayezid saltanat yıllarından itibaren, sayıları artarak bize ulaşan belgeler, bu kuruluş ile ilgili bilgilerimizin artmasını sağlamıştır. II. Bayezid'in İstanbul'da yaptırdığı câmiin, vakıf kadrosu içinde 6 su-yolcu, buna ek olarak, 4 şâkird (çırak) vardı; içlerinden en sanatkâr olanına **üstâd** denirdi ve teşvik için kendilerine yüksek maaş verilirdi(7). Bu meslekte halk, bilgilerini meslek kademelerinden geçerek kazanırdı. Su-yolcu, evkaf mütevellisinin kontrolunda idi. Bu ikinciler, yönettikleri câmi, han, hamam, çeşme vb. nin su şebekeleri dahil olmak üzere, bütün idareden sorumlu idiler(8). Her bir evkaf belli bir kadro ile sınırlı olduğuna göre, su-yolcu atamaları da bu sınırlama içinde kalırdı(9). Bir su-yolcu öldüğünde yeri ancak bir su-yolcu ağalığı vasıtasıyla doldurulabilirdi(10).

1564 yılında İstanbul'da bir **su-yolcu nâzırlığı** kuruldu(11), bu da daha önceleri küçük boyutta **su-yolcu ağalığı olarak** mevcuttu. Ülke nüfusundaki artış ve su dağılımında ortaya çıkan problemler böyle bir nâzırlığın ortaya çıkmasına sebep olmuştu. Aslında, İstanbul'da su-yolcu sayısı hiçbir zaman yeterli olmadığından, bazen diğer teşekküllerden yardım istenmiştir. 1578 yılında devşirmelerden 25 kişinin ilgili nâzırlığın isteği ile, su-yolcu ile birlikte çalışmaları emredilmişti(12. Daha önce de, 1565 yılında, Paşaeli sancağında kimi yörük ve eşkincilerden yardım alınmıştı(13).

Su-yolcular, su künklerini ve sarnıçları inşa etmek, kanalları temiz tutmak ve gereken onarımı yapmakla yükümlü idiler. Bunlara karşılık

(5) O. Ergin, **Türkiye'de şehirciliğin tarihî inkişafı**, İstanbul 1938, ss. 36,38,39,42.
(6) A Süheyl Ünver, «Fatih külliyesine ait diğer mühim bir vakfiye», **Vakıflar Dergisi**, I (İstanbul 1938), s. 43.
(7) R.M. Meriç, «Bayezid camii mimarı, II. Sultan Bayezid devri mimarları ile bazı binaları, Bayezid câmii ile alâkadar hususlar, sanatkârlar ve eserler», **Yıllık Araştırmalar Dergisi**, II (Ankara 1958), s. 20.
(8) Vakıf mütevellisi için bkz. Bayezid II vakfiyesi (Gökbilgin, **ayni eser**, s. 62; K. E. Kürkçüoğlu tarafından yayınlanan **Süleymaniye vakfiyesi**, Ankara 1962, s. 163.
(9) Su-yolcu çalıştıran vakıf mütevellisi ile ilgili bir hüküm için bkz. **MAD**, nu. 2775, s. 1185: 3 ramazan 975/29 ocak 1566.
(10) **KK**, Ruûs 239, s. 252.
(11) M. Erdoğan, «Mimar Davud Ağa'nın hayatı ve eserleri», **Türkiyat Mecmuası**, XX (İstanbul 1955), s. 181, not 4.
(12) **MD**, nu. 35, s. 365; Erdoğan, **ayni makale**, s. 202.
(13) **MAD**, nu. 2775, s. 392.

da, öşr-i şerî, örfî ve diğer tekâlif-i divanî gibi vergilerden muaf tutulurlardı. Söz konusu vergilerden, bazı bölgelerde bir köyde sadece suyolcu görevi verilenler muaf olurken, bazı bölgelerde tüm köy halkı muaf tutulabiliyordu. Selânik yakınlarında künk ve kanalların bakımı suyolu adlı bir köy halkına verilmişti(14). İstanbul'a su taşıyan Kâğıthane su yolları 10 köyün sorumluluğuna verilmişti(15). Bu tür sorumluluklar verilmiş su-yolcular görevlerini ve muafiyetlerini gösteren padişah beratlarına sahiptiler. Bu beratlar, vilâyetlerdeki kayıtların uygun kopyalarını içermekteydi. Muaf tutuldukları halde bu vergileri ödemeleri istenen köylüler, kendilerini kurtarabilmek veya kendilerine vergi memurlarınca yapılan muamelelere karşı şikâyette bulunabilmek için beratlarını gösterirlerdi. Vakî şikâyetlerin geçerliliğini öğrenebilmek için merkezî hükümet sadece beratları incelemekle yetinmemiş, aynı zamanda bölgede bu iş ile ilgili kimselerin fikirlerine başvurmuştur(16). Su-yolcu hizmetinin çok ağır olmadığı yerlerde vergi muafiyeti değişiklik göstermişti. Bazı bölgelerde ise, vergilerin dışında, diğer angaryalardan da muaf tutulmuşlardı(17).

Bir su-yolcu çocuk bırakmadan öldüğünde yeri hemen doldurulurdu(18). Eğer çocuk bırakmışsa, merkezî hükümetin bir beratı olmak şartıyla, görev çocuğuna verilirdi(19). Bir su-yolcu kendi isteğiyle işini bırakabilirdi: Kâğıthane su yollarında çalışan Kara Halil köyünden Ferhad Abdullah adlı bir kimse işini bırakmış, yerine ayni köyden Sefer b. Abdullah getirilmişti(20). Bir su-yolcu kendi görevini aksatmamak kaydıyla başka işlerle uğraşabilirdi; bu durum çok yaygın bir uygulama değildi ve mahallî yöneticiler ve vergi memurları açısından şikâyetlere sebep oluyordu(21). Bununla beraber, işini aksatmadan, ticâretle meşgul ola-

(14) Köyün diğer adı Novosil idi (**MAD.** nu. 2775, s. 66).

(15) **MD,** nu. 25, s. 10, hüküm 79.

(16) Trabzon'da Hatuniye imareti ile ilgili hüküm için bkz. **MD**, nu. 41, s. 437.

(17) «Defter-i müselleman-ı su-yolcuyân-ı İstanbul an tahrir-i mirî-mîrân», **KK**, nu. 4722, s. 6.

(18) Kâğthane su yolları hizmetine verilmiş olan Akpınar köyünden Ahmed b. Abdullah öldüğü zaman yeri Dikili Kaya Köyünden Yusuf b Abdullah'a verilmişti (**MAD,** nu .7534, s. 244; M. Erdoğan, **ayni makale,** ss. 199-200: 28 safer 984/28 mayıs 1576).

(19) Kâğıthane su yollarında görevli Yenice-i Belgrad köyünden Yani, Petro öldüğünde bu görev oğlu Lapetro'ya verilmişti (**MAD,** nu. 7534 s. 221; Erdoğan, **ayni makale,** s. 197, belge 4: 23 safer 984/23 mayıs 1576).

(20) **MAD,** nu. 7534, s. 331, 2 safer 984/2 mayıs 1576; Erdoğan, **ayni makale,** s. 197, belge 2.

(21) **Resm-i yava** veya **kaçkun** adıyla vergi toplayanlar **yavacı** idi. Bir kişi sahipsiz bir hayvan bulduğunda, bir süre sahibinin çıkmasını bekler, sahibi çıkmadığında onu kendine maleder ve **resm-i yava** öderdi.

bilirdi(22). Su-yolcu görevi, hiç bir fark gözetmeden, müslüman ve zımmîye verilebilirdi: İstanbul yakınındaki bazı su-yolcu köylerinden kimileri müslüman, kimileri hıristiyan ve bazıları da karışıktı(23).

İstanbul, imparatorluğun başkenti olduktan sonra, şehir istenildiğinde eyaletlere gönderilen özel bir su-yolcu gurubuna sahip oldu. Meselâ, Mehmed adlı biri 1508'de şehrin su yollarını yapmak üzere Bolu'ya gönderilmişti(24). Ayni şekilde ,batı Anadolu'da Akhisar'da bir pınarı incelemek ve Yalova'da bir baraj yapmak için İstanbul'dan su-yolcu ve mimar gönderilmişti(25). Bu örnekler bir hayli çoğaltılabilir(26).

Mimar-başıların çoğu su-yolcu statüsünden yükselmişlerdir. Mimar Sinan'ın haleflerinden Dalgıç Ahmed(27) ve özellikle Davud Ağa uzun yıllar su-yolcu nâzırı olarak hizmet gördüler(28). «Su yolu mimarı» deyimi göstermektedir ki su yolları ve kanalların yapımı özel bir mimarî dalı olarak gelişmiştir ve bu dalda tanınmış kişiler de **üstâd** adıyla anılmışlardır(29). Su-yolcu nâzırı bu alanda, imparatorlukta en yetkili otorite idi. 1573'ten sonra kendsine arpalık olarak İstanbul'da Kâğıthane su yolunun bakımını gerçekleştiren 10 su-yolcu köyünün **resm-i arusâne, cürm-i cinâyet** ve **bâd-ı hava**'sı verilmişti(30).

İstanbul gibi büyük şehirlerin su yolu ve kanallarına bakanlar, sadece su-yolcu denetiminden sorumlu değillerdi; bunlar ayni zamanda mahalle ve evlere su dağıtımını adaletle sağlamakla yükümlüydüler. Görevlerinden birisi de su kanalları üzerinde herhangi bir ev inşasına engel olmaktı(31). Ellerinde şehirlerin su yolu planları bulunurdu. Ayrıca, II. Bayezid dönemine âit İstanbul'un bir su yolu haritası yapıldığına dair deliller vardır(32). Eyaletlerde bir eve veya dükkâna su sağlamak

(22) **MAD**, nu 7534, ss. 142, 247; Erdoğan, **ayni makale**, ss. 197-198, belge 1 ve 5.
(23) **KK**, nu. 7422, ss. 4-11.
(24) R. M. Meriç, **ayni makale**, s. 37.
(25) **MD**, nu. 42, s. 96: 15 receb 989/15 ağustos 1581, nu. 35, s. 291: şaban 986.
(26) Bazen, imparatorluğun diğer bölgelerinde çalışan su-yolcular çalıştırılmak üzere İstanbul'a getirilirlerdi (A. Refik, **On altıncı asırda İstanbul hayatı** (1533-1591), İstanbul 1935, ss. 16-17).
(27) Bkz. Ş. Akalın, «Mimar Dalgıç Ahmed Paşa», **TD**, 13 (1958), ss. 71-80.
(28) Erdoğan, **ayni makale**, ss. 179-304.
(29) **MAD**, nu. 2775, s. 365.
(30) MD, nu. 25, s. 10: 19 şaban 981/15 aralık 1573.
(31) Su yolları üzerinde ev yapma ve bağ düzenleme yasağı için bkz. **MD**, nu. 47, s. 12 hüküm 30, nu. 37 hüküm 3040; Refik, **ayni eser**, ss. 17, 28.
(32) «Fatih'in oğlu Bayezid'in su-yolu haritası dolayısı ile 140 sene önceki İstanbul» A. Süheyl Ünver tarafından İstanbul 1945'de yayınlanmıştır. Ayni amaçlı diğer bir harita 1584 yılında Davud Ağa tarafından hazırlanmıştır (İstanbul Millet kütüphanesi, Tarih kısmı, nu. 930; Erdoğan, **ayni makale**, s. 183, **not 15**).

için kadı izini yeterliydi; ama İstanbul'da formaliteler daha karışıktı: şehrin su sıkıntısı gerekçesiyle nişân-ı hümayûn elde etmek lâzımdı(33).

Su-yolculuk **bölükbaşı** ile **ustaya** ayrılmıştı; bunların emrinde kalfa ve çırak çalışmakta idi. Bu ayırım ,söylenildiğine göre, yeteneğe bağlıydı: Sultan adına çalışanlara bölükbaşı, bir vezir için çalışanlara usta denirdi(34). Su-yolcu mesleği ile ilgili - döneminin en teknik olanları, kullandıkları alât ve ölçüler ile ilgili - daha fazla bilgi, ancak yeni belgelerin ışığında bulunabilecektir.

1607 tarihli, su sistemiyle ilgili bir harita daha vardır (bkz. Topkapı Sarayı Kütüphanesi, Hazine, nu. 1815). İstanbul'a ait başka su yolu haritalarına sahip olmamıza rağmen diğer şehirleri ilgilendiren haritalar elimize geçmemiştir.

(33) Su kamışı ile kaptan-ı derya Piyale Paşa'nın evine su sağlanması ile ilgili hüküm için bkz. **MAD**, nu. 2275, s. 150: 20 ağustos 1565. Su sistemini yönetenler dahi kurallara aykırı olarak su getirtemezlerdi. Evine, kurallara aykırı olarak su getirttiği gerekçesiyle Baş mimar Sinan hakkında bir soruşturma açılması için İstanbul kadısına bir hüküm gönderilmişti: 11 eylül 1577 (Refik, **ayni eser**, s. 26).

(34) Paşa-bahçe'ye kadar Boğaziçi'nin Anadolu yakasındaki su sisteminin denetimi 15 bölükbaşına verilmişti. Ancak maiyetlerinde kaç su-yolcunun bulunduğu bilinmiyor. İstanbul'da 50 bölükbaşı ve usta bulunmaktaydı; bunların 30'u müslüman, 20'si hıristiyandı (S. N. Nirven, **İstanbul Suları**, İstanbul 1948, ss. 134-135). Bölükbaşı ve ustaların maaşı için bkz. **ayni eser**, s. 148.

V

İSTANBUL'DA KAYIKÇILIK VE KAYIK İŞLETMECİLİĞİ*

İstanbul iki kıtanın birleştiği yerde bulunan bir şehirdir. Bu bakımdan sahil boyunca yayılmıştır; bu yayılış uzun bir gelişme süresinde meydana gelmiştir. Sahillerin büyük bir kısmı 15., 16. hattâ 17. yüzyıllarda meskûn olmayıp, iskân edilmeleri ve mahallelerin çoğunun teşekkülü daha sonra olmuştur.

Fâtih Sultan Mehmed döneminde, İstanbul surları dışında Eyüp, Hasköy, Kasımpaşa, Galata, Tophane, Fındıklı, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavudköy, Rumeli-hisarı, Balta-limanı ve Üsküdar'ın meskûn olduğu ve 1477 yılında bu semtlerde 185,000 - 195,000 kadar insanın oturduğu tahmin edilmektedir(1). XVI. yüzyılda, Kanunî devrinin sonlarında, bu nüfusun 350,000 ile 400,000 arasında olduğu tahmin edilebilir(2). Bu anılan yüzyılda Bayezid, Eminönü, Galata, Un-kapanı, Fâtih, Topkapı ve Ayasofya cıvarı gibi yerler, şehrin merkezi sayılan yerlerin dışında kalıyor, Kadıköy ise küçük bir iskân mahalline sahip olurken Üsküdar bir kaza şeklinde idare ediliyordu. Boğaziçi'ndeki Beykoz, Anadoluhisarı, Beşiktaş, Kuruçeşme, Ortaköy, İstinye ve Haliç'deki Eyüp, Yemiş, Kâğıdhane, Sütlüce, Hasköy, Fener-kapısı, Azap-kapı, Kasım-paşa, Balıkpazarı İstanbul'un iskân edilmiş yerlerindendi.

Marmara denizi, Haliç ve Boğaz-içi sahillerine yayılmış olan bu büyük kentin semtleri arasında irtibatı sağlamak önemli bir trafik problemi yaratmıştı. Çeşitli kimselerin dostluk ve iş ziyaretleri yapabilmeleri, şehrin merkezindeki resmî dairelere gidebilmeleri, yiyecek ve diğer ihtiyaç maddelerinin nakledilebilmeleri ancak kayık ile yapılabiliyordu. Denizden yapılan bu nakliyatı iki kısımda incelemek gerekir. Ve bu ça-

---

* «Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği» başlığı altında **Tarih Dergisi**, sayı 21(1966), ss. 109-134'den alınmıştır.

(1) E.H. Ayverdi, **Fatih devri sonlarında İstanbul mahalleleri**, İstanbul 1958, s. 82.

(2) İstanbul'a ait nüfus ve vergi defterlerinin olmayışı bu hususta indî tahminler yapılmasına yol açmıştır. XVIII. yüzyıl sonlarıyla XIX. yüzyıl başlarında İstanbul nüfusu 400,000 olarak tahmin edilmiştir (W. Witmann, **Travels in Turkey, Asia Minor, Syria**..., London 1803, s. 15). Halbuki 1829'da sadece İstanbul,l Eyüp, Üsküdar ve Galata'nın nüfusu 359,089 kişiydi (Lütfi, **Tarih, İstanbul** 1290, c. **II**, s. 62).

lışmada, **Şirket-i Hayrye** dönemine kaadr, İstanbul semtleri arasındaki yolcu nakli ve bunun çeşitli meseleleri incelenecektir.

I. BELLİ BAŞLI TRAFİK HATLARI

İstanbul iskeleleri arasında işleyen deniz vasıtaları **kayık, pereme** ve **mavna** idi. Belgelerde, herhangi başka bir cinse tesadüf edilmemiştir. Peremeler XVI. yüzyılda ve XVII. yüzyıl başlarında hâkim vasıta olarak dikkat çekerken, kayık XVII. yüzyıl ikinci yarısından itibaren İstanbul kıyılarına egemen olmuştur. Bunların yolcu taşıyanları olduğu gibi, zahire ve eşya nakledenleri vardı. Mavna daha ziyâde eşya ve zahire nakliyatı için kullanılmıştı. İstanbul iskeleleri arasında sürekli irtibat ve nakliyat olmakla beraber en önemli trafik hatları şunlardı:

A. Mudanya boğazı : Yolcu ve zahire nakli için İstanbul'un en uzun deniz yollarından biriydi. Bu hatta işleyen peremeler hem İstanbul hem de Mudanya iskelelerine mensup idi. 1578 yılında işleyen peremelerin 10 tanesi İstanbul'a, 7 tanesi Mudanya'ya aitti. Söz konusu 17 peremeden fazlasına izin verilmemişti; zira bu yolun kaldırılabildiği miktar o kadardı(3).

B. Üsküdar boğazı : 1565 yıllarında İstanbul'dan Üsküdar'a işleyen 2 hassa pereme vardı. Böylece, o tarihlerde Üsküdar'ın pek kalabalık olmadığı tahmin edilebilir(4). Bunlara ek olarak, bazı kimselerin özel pereme işlettikleri muhakkaktır.

C. Galata boğazı : Bugünkü Eminönü ile Galata iskelesi arasında olup İstanbul'un en işlek hatlarından biriydi(5).

D. Muhtesib çardağı - Haliç.

E. Muhtesib çardağı - Boğaz-içi.

Yukarıda belirlenmiş olanlar ana hatlar niteliğinde idi; bunların yanında birçok ikinci derecede hat vardı ki ileride verdiğimiz 2 numaralı tablo, konuyu yeterince aydınlatmaktadır.

II. PEREMECİ VE KAYIKÇILARIN HUKUKÎ NİZAMLARI

Her kayık ve pereme bir iskeleye bağlı olup, bağlı olduğu iskeleye ait yük ve yolcuyu taşımak mecburiyetinde idi. Bağlı olmadığı iskele-

(3) **MD**, nu. 35, s. 55 hüküm 129: 5 cemaziyülevvel 986 (10 temmuz 1578).

(4) **MAD**, nu. 2775, s. 443: 18 rebiülevvel 973 (15 ekim 1565). Peremelerden birinin tamir ve kalafatlanması için 15 ocak 1565 tarihinde Galata harc-ı hassa eminine hüküm için bkz. **MAD**, nu. 2775, s. 757.

(5) **The Travels of Monsieur de Thevenot into the Levant**, London 1687, s. 27.

den yük ve yolcu alan vasıtalar o iskelenin gelirinin, dolayısıyla gümrük mahsulünün düşmesine sebep olacağından, nakliyat, sıkı bir şekilde takip edilen bir esasa bağlıydı. Belediye ile ilgili her türlü nizamın denetlemesini yapan kadılar, zaman zaman iskelelerin de kontrolunu yapmak zorunda idiler. Başka iskelelerden yolcu ve yük alma işi **Gümrük emini**'nin mührü ve bu izni içeren mühürlü yazı ile yapılabilmekteydi(6).

Kayıkçılık ve peremecilik yapan kimselerin meslek ehli ve bir yere kefil olarak bağlı bulunmaları gerekiyordu(7). Kefili olmayanlara peremecilik yapma izni verilmezdi. Kefil için, peremecilerin her türlü işlerinden sorumlu olan ve onları denetleyen **peremeciler kethüdası** idi (8). Bir iskeledeki her bir kayıkçı bir diğerine kefil olabilirdi. O iskeledeki **iskele kethüdası** hepsine kefil olunca kefalet muamelesi tamamlanmış olurdu. Bu husus titizlikle takip edilmesine rağmen, çeşitli tarihlerde yapılan ve sayım niteliği taşıyan denetimlerde kefilsiz kayıkçıların varolduğu belirlenmişti. 1751 yılında İstanbul suru içindeki 15 iskelede 1274 kayıkçı mevcuttu; kefilsiz olarak işleyen 12 kayıkçı vardı (9). Bu mahiyette kefilli kayıkçıların defter halinde tesbiti 1802 yılında da yapılmıştı(10). Kefâlet sistemi, İstanbul'da normal sayının üzerinde olan kayıkçıları denetim için, belediye nizamı bakımından bir vasıta olmuştu. Daha XVI. yüzyıl sonlarında, kayıkçı olmaları için kanunen bir sakınca bulunmayan **kefilli** kayıkçıların tesbiti için, kefil olmayanların uzaklaştırılmaları yolunda kararlar alınmıştı(11).

Peremecilik ve mavnacılık yapanlar çeşitli sosyal guruplara mensup idiler. XVII. yüzyıl başlarında peremecilikle uğraşanların çoğunlu ğu arap, mavnacı, azap ve kul taifesindendi. Aslında, mavnalar **mîrî** için

---

(6) İstanbul ile Mudanya arasında işleyen vasıtaların başka yönlerden yolcu ve esva almamalarına dâir İstanbul ve Üsküdar kadılarına hüküm için bkz. **MD**, nu. 67, s. 198, hüküm 485.

(7) Geleneğe göre, kayıkçı esnafının piri Hazret-i Nuh idi (bkz. C. White, **Three years in Constantionple or Domestic manners of the Turks in 1844**, London 1846, I, s. 48).

(8) Evüp kadısına 14 şaban 991/4 eylül 1583 tarihli hüküm (**MD**, nu. 51, s. 20, hüküm 66).

(9) **KK**, nu. 7438, s. 15.

(10) «bi'l-cümle iskelelerde mevcûd kayıkçıyân tâifeleri kethüdaları marifetile yegân yegân tahrîr ve kefile rabt olunanların isim ve resimlerile sebt-i defter olunup bilâ kefil olanları zâbitanına teslîm ve kayığı olanların kayıkları kethüdaları marifetile kefile merbut olan kayıkçılara furuht olunmak...» (**M. Cevdet** yz., nu. B. 8).

(11) **MD**, nu. 92, s. 72, hüküm 158; nu. 67, s. 200, hüküm 490; nu. 35, s. 341, hüküm 341. Bu vesikalarda istenen defterler arşivde bulunamamıştır.

taş ve diğer malzeme taşımakla görevliydiler, peremecilik yapamazlardı. Buradaki kul taifesinin anlamı, her türlü nakliyeciliği ticarî bir amaç ile meslek edinen kapı-kulu askerlerinin kulları, yâni köleleriydi(12).

Her iskelenin bir kethüdası vardı(13); iskelelere yanaşan gemi reislerinin ve kayıkçıların aykırı hareketlerine karşı kuralları ve nizamları uygulayan kişi idi; uyarıları o yapardı. Kethüdasız iskelelerde nizamın uygulanması mümkün olmadığından, iskeleler birbirlerine yanaşık bulunmadığından, buralara derhal bir kethüda atanırdı(14). Bunun dışında, meslek erbabının genel bir kethüdası vardı ki pereme ve peremecilerle ilgili düzen onun aracılığıyla yerine getirilirdi. Bu kişi **peremeciler kethüdası** idi. İstanbul'daki bütün peremecilerin denetimini yapardı: pereme ve kayıkların inşa şekillerine dikkat etmek, uygunsuz kimselerin kadınlar ile peremelere girerek eğlenmelerini önlemek, peremecilerin meslek ehli olarak çalışmalarını, kefilsiz olanlara izin vermemek temel görevleri arasındaydı(15). Üsküdar gibi belirli bir hatta işleyen pereme ve kayıklara bir kethüda tayin edildiği de görülmektedir. Üsküdar iskelesine atanan kethüdanın yeniçeri olması, buradaki kayıkçı ve peremecilerin asker zümresinden olmasından kaynaklandığını göstermektedir(16).

Pereme ve kayıklar, bazı durumlarda, eşya nakliyatı için de kullanılıyorlardı. Tophane'de top dökümü için gerekli olan **ak toprak**'ın çıkarıldığı Ayastafanos (Yeşilköy)'den Tophane iskelesine taşınması, zaman zaman, peremeler ile yapılmıştı(17).

Devlet kontrolunda iktisadî faaliyette bulunan zümrelerden olan mavnacılar, sefer zamanlarında lâğımcı olarak orduda hizmet görürlerdi. Ancak, donanma için kürekçi akçası toplamak peremeciler kethüdasının göreviydi; sefere lâğımcı vermek suretiyle iştirak eden mavnacılar-

(12) **MD**, nu. 79, s. 161. hüküm 400: 14 zilhicce 1018 (8 mart 1609).

(13) «...Mudanya iskelesine tevabii ile ber vech-i emanet emîn olan Hasan dergâh-ı muallama gelüp Mudanya iskelesinden ve ona tâbi iskelelerden bazı rençberlik eden reisler... 29 zilkade 960» (**MAD**, nu. 233, s. 103).

(14) 3 cemaziyülevvel 1134 (19 şubat 1722)'de berat ile tevcih edilmiş olan Karamürsel Kavak iskeleleri kethüdalığı ile Bandırma, Edincik ve Erdek iskeleleri kethüdalıkları tevcihi için bkz. **MAD**, nu. 9909, s. 202. Ancak, tayinleri zikredilen bu kethüdalar daha ziyade gemi reislerini denetliyorlardı.

(15) **MD**, nu. 40, s. 331, hüküm 1015.

(16) «Üsküdar kadısı mektub gönderüp Üsküdar maberinde işleyen kayıkçılardan yeniçeri ve gayri üzerlerine kethüda nasp olunan yeniçeriler zümresinden İskender Abdullah'a hükm-i şerîf sadaka buyurulmak ricasını arz etmeğin buyuruldu, 9 cemaziyülevvel 978» (**KK**, nu. 222, s. 52).

(17) «30 pereme ak toprak ihraç etdürüp peremelere tahmîl etdürüp tophâne-i âmireme irsâl olunmak... 5 zilkade 997» (**MD**, nu. 67, s. 16, hüküm 28).

dan kürekçi akçası isteyemezdi(18). Hassa kayıkları için don yağı veren yağ müstahsilleri karşılığında avarız akçası, vb. vergi ve mükellefiyetlerden muaf tutulurlardı(19). İstanbul'da harb donanmasının ihtiyacı sebebiyle yağ sarfiyatının artması yüzünden bu zamanlarda **mîrî kadırgalar**'dan başka gemi ve peremelerin yağlattırılması yasaklanırdı(20).

Kayıkçılık yapabilmeleri için ellerinde bulunması gereken senedleri yanmış olan Eyüp, Defterdar, Fener, Hasköy, Aynalı-kavak, Kasımpaşa, Azap-kapı, Balık-pazarı, Karaköy, Tophane, Beşiktaş, Yeni-kapı, Cibali (Cebe-Ali), Kapan-ı dakik, Bahçe-kapısı, Ahır-kapı, Çatladı-kapı, Kum-kapı,, Samatya, Üsküdar, Hasköy iskelelerinin kethüdaları, «meclis-i şer'de» Yazıcı Mustafa ve sâbık-ı Bostancı başı tarafından Ali Haseki hazır olduğu halde toplanmışlar, kethüdaların hepsi birbirlerine kefil olmuşlardı. İskelelerinde kefilsiz kimseyi bırakmamışlardı. Bir iskele kethüdasının işten el çektirilmesi gerektiği zaman, baş kethüda ile diğer iskele kethüdalarının bu işi yapmaları benimsenmişti. Ancak, yine de, hatırlı insanların aracılığı ile ve «şefaat'ları» ile bazılarının iskele kethüdası yapılmaları, eski ve yerleşik düzenin ortadan kalkma tehlikesini yaratmıştı. Bu sebeple, bir iskele kethüdasının atanması veya azli kayıkçılar baş kethüdası ile iskele kethüdalarının ve bostancı başının ortak kararları ile olabiliyordu. Bu kethüdaların aralarında olan nizam «düstûr-u amel» olmak üzere tuğralı ferman istedikleri, 29 ocak 1649 (14 muharrem 1059) tarihinde İstanbul kadısı tarafından «sicill-i mahsusa» kaydedilmiştir. Bununla ilgili **hatt-ı hümayûn** ile baş kethüdaları ve diğer 23 iskele kethüdalarının ellerine verilen ilâmda açıklanan hususlar, nisan 1756 (1170 şaban) tarihinde teyid edilmişti.

Yukarıdaki açıklama bize, XVIII. yüzyıl sonlarında kayıkçı ve peremecilerin başıboş kalarak, aralarına meslekten olmayan pekçok kimsenin karıştığını, düzenin bozulmuş olduğunu göstermektedir. Haziran 1781 (1196 receb)'de bu noktaları tasdik eden bir ilâm da İstanbul kadısı tarafından verilmiş, hiç bir iskelenin kayıkçı kethüdasının başka bir iskelenin faaliyetine karışmaması bildiriimişti. İskelelerden Galata'da Karaköy iskelesi kethüdalığı, Azap-kapı iskelesi, Üsküdar Yağ-kapanı iskelesi ve Kürekçi-kapısı kayıkhâne kethüdalıkları Sultan Ahmed camii evkafının gelirinin bir cüzünü oluşturuyordu(21). Bu bakımdan bu iskeleler kethüdalıklarına tayinler, darüssaade ağasının onayı ile gerçekle-

(18) **MD**, nu 88, s. 13 hüküm 30: 26 zilkade 1047.
(19) **MD**, nu. 88, s. 66, hüküm 167: gurre-i receb 1047.
(20) **MD**, nu. 73, s. 198, hüküm 460: 13 ramazan 1003.
(21) Evâhır-ı cemaziyülevvel 1213 (**İstanbul Ahkâm Defteri**, nu. 3, s. 175).

şebiliyordu. Eylül 1826 tarihinde bostancı-başına yazılan bir hükümde, daha önce yapılan şikâyetlerin tekrarlandığı bildirilerek, ihtisab ağası tarafından kayıkçı ve mavnacı takımının defter edilerek «kavi kefile bağlandıktan sonra» kefillerin isim, şöhret ve vilâyetleri belirtilerek, defterin ihtisab tarafına gönderilmesi istenmişti. Dışarıdan gelenlerden herhangi bir mavnacı, salapuryacı ve kayıkçı olmak isterse ve hangi iskelede çalışacaksa o iskele kethüdası, kayıkçı zümresine katılmak isteyen kişiyi kefili ile ihtisab ağasına götürüp kaydettirdikten sonra, bostancı başına konuyla ilgili **ilm ü haber** verilirdi. İskeleler her ay bostancı ocağı yazıcısı tarafından yoklanıp, defterde yazılı olanlardan fazla adam tesbit edilirse kim olduğu, nasıl katıldığı incelenirdi. Ve ihtisab ağasının haberi olmadan ve kefilsiz olarak kayıkçılık yapmak üzere iskeleye alınmış olanlar, ilgili iskele kethüdası aracılığı ile İstanbul'a «tard ve tedib olunması ve üzerlerinde silâh bulunmaması» sağlanırdı Yapılan tahrir ve yazışma sırasında kendilerinden bir akça bile alınmaması, alındığı takdirde bunu yapanın cezalandırılması kararlaştırılırdı. Bu işin denetim ve işlemesinden bostancı-başı sorumlu tutulmuştur(22). Kefilsiz olanlar, zâbitlerine teslim edilir, kayığı olanların kayıkları da kethüdaları aracılığıyla kefilli kayıkçılara satılırdı. Denizde «limansız kayıkçı bulunmamak» üzere bir kaide vardı ve iskele kethüdaları gece ve gündüz iskelelerinde durmak zorunda idiler. Geç vakitlerde herhangi bir iskeleye gelip kayık kiralamak isteyenler, kethüda ile karşılanırlardı. Vefat eden bir kayıkçının yerini alacak yeni kayıkçı, iskele kethüdası tarafından deftere kaydedilmek zorunda idi(23).

İskeleler, gerektiğinde, hükümet tarafından tâmir edilirdi(24). Bunun yanında, pekçok defa, bazı zengin kimselerin iskele tamir ettirdikleri veya inşa ettirdikleri görülmüştür. Pereme ve kayıklar çalışmadıkları zamanlar iskelelerinde bağlı durmakta idiler. Ait oldukları iskele çok işlek olursa, cıvardaki boş arsalarda bırakılmakta, bunun için arsa sahibine kira dahi ödenmekte idi. Azabkapı'daki Sokullu Mehmed Paşa camii önünde olan iskele yakınındaki arsaya, eskiden beri peremeler bırakılmakta, karşılığında o arsa câmi vakfına belirli bir ücret ödenmekte idi. 1604 yılında burada yatan gemiler, herhangi bir ücret ödemedikleri gibi, oralarda daima peremelerini bırakan peremeciler güçlükle karşılaşmışlardı: peremelerini mecburen iskele direklerine bağlamağa başla-

(22) **Buyruldu defteri,** nu. 9, s. 22: evahır-ı safer 1242; White, **Travels,** I, s. 52.
(23) **M. Cevdet** yz., nu. B. 8.
(24) İstanbul harc-ı hassa eminine, Beşiktaş ve Kuzguncuk iskelelerinin tâmiri için halkın müracaatı üzerine 8 muharrem 973 tarihli hüküm (**MAD**, nu. 2775, s. 59).

mışlardı; ancak, deniz dalgalarından iskele kazıkları ve tahtaları yıkılmış, harab olmuştu. Sokullu camii mütevellisinin müracaatı üzerine, 5 ocak 1604 tarihinde Galata kadısına yazılan bir hükümle, peremelerin eskiden yattıkları arsada kira karşılığı bırakılmaları, diğer gemilerin arsadan çıkarılması sağlanmıştı(25). Bu gibi anlaşmazlıklar sık sık meydana geliyordu; özellikle işlek iskelelerde, yöneticiler için bir problem teşkil ediyordu. Üsküdar kayıkçıları ile Bahçe-kapı kayıkçıları, vasıtalarını koyacak yer meselesinden dolayı kavga çıkarmışlardı. Sahilde veya şehrin herhangi bir yerinde yangın çıktığında, kayıkçıların söndürme işine memur edildikleri bilinmektedir. Bu işe doğrudan memur olan Bahçe-kapı kayıkçıları, yangın anında istenen tarafa kayık vereceklerini bildirmişler, ancak Üsküdar kayıkçılarından da ayni şeyin taleb edilmesi istenmişti. Ancak Üsküdar kayıkçıları bundan el çektiler. Mudanya kayıkçılarının yattıkları yerlerde, Yeni mağazalar tarafında da dört piyadeleri işlemekte olduğundan özel bir meclis kuruldu, problem bir çözüme kavuşturuldu(26).

İşgücü fazla olan kalabalık semtlerde eşya ve diğer maddeleri yükleme ve boşaltma işlemleri için yolcu iskelesinden ayrı bir iskele ihtiyacı duyuldu(27). Burada, iskelelerin yanısıra, kayıkhanelerin kayık işletmesi bakımından önemlerine işaret etmek gerekir. Bahçe-kapı iskelesi bölgesinde saraya bağlı dört kayıkhâne vardı(28). 1802 yılında padişaha ait filika(29) ve piyadeler(30) tersane iskelesinde bulunmaktaydı. Ayni iskelede tersâne emini, kaptan paşa ve diğer bazı devlet yetkililerine ait kayıkhâneler de bulunmaktaydı. Sahilde ve sayfiye yerlerinde oturan devlet büyükleri ve zenginlerin mükellef kayıkları ve kayıkhâneleri vardı(31). Bu açılardan da düşünüldüğünde, bu vasıtanın İstanbul sosyal hayatı içinde önemli yeri daha belirgin ortaya çıkar.

---

(25) **MD,** nu. 75, s. 225, hüükm 465.

(26) Evahır-ı zilkade 1224 (**İstanbul Ahkâm defteri,** nu. 17, s. 9).

(27) Ortaköy'de iki iskele vardı; bunlar, eşya ve sâire nakli için Salhâne iskelesi, yolcular için de Koyun iskelesi idi (**İstanbul ahkâm defteri,** nu. 20, s. 179: Evâhır-ı cemaziyülevvel 1242).

(28) Baş kayıkhânede 1751'de 49, ikinci kayıkhânede 67, üçüncü kayıkhânede 60, dördüncüde ise 8 kayıkçı kayıtlı idi (**KK,** nu. 7438, ss. 1-5). 1802'de Bahçe-kapı iskelesinde şahıslara ait olduğu izlenimini veren 3 kayıkhâne vardı (**M. Cevdet** yz, nu. B. 8) Kayıkhâne ocağı için ayrıca bkz. H. Edhem, «Kayıkhâne ocağı», **Şehbal Mecmuası,** 75, ss. 46-58.

(29) Türkçedeki çeşitli imlâ şekilleri ve menşei için bkz. H. R. Kahane and Andreas Tietze, **The Lingua Franca in the Levant,** Urbana 1958, ss. 211-213.

(30) Bir kayık türü; aslı grekçedir; beş çifteye kadar olan kürekli küçük kayık (Kahane-Tietze, **The Lingua...,** s. 348).

(31) **M. Cevdet** yz., nu. B. 8.

Kayık ve kayıkhâne alım-satımı ve kirâsı, bazen, anlaşmazlıklara ve dolayısıyla bir hukuk konusu olmaya gidebiliyordu. 1798-99'da Ahır-kapı iskelesinde Emin adlı birinin kayıkhânesinde ayda kırk para kira veren Ahır-kapı kayıkçıları, beher kayığa ikişer kuruş istediğini ve ayrıca gedük **temessük**'ü taleb ettiğini mahkemeye aksettirmişlerdi. Sonuçta, kayık başına elli beş para ile mesele halledilmişti(32).

III. PAZAR KAYIĞI

Pazar kayıkları, çoğunlukla Boğaziçi'nde işleyen kişilere aitti. Haliç'te de işletilmişlerdir. Eşya taşıma işinde de kullanılmışlardır. Karşıdan karşıya geçmek veya çeşitli yerlere gitmek için iskeleye bağlı bulunmuşlardır. Kâr amaçlı, muhtelif kişiler pazar kayığı işlettikleri gibi, hayırsever kimseler de, gelirini câmi, mekteb vb. hayır eserlerine bırakmak üzere pazar kayığı veya pereme işletmişlerdir. Meselâ Kanlıca'da 1560 (h. 967) yılında, bir câmi inşâ ettiren İskender Paşa, camiine vakf olarak bir pereme planlamıştır. Başka bir kişinin pereme alıp orada işletemeyeceğini de şart koşmuştu(33). Ancak zamanla bu vakıf hükmü uygulanmamış, bazı kimselerin kârlı bir iş olan peremeciliğe ve kayıkçılığa el atmalarına yol açmıştır. Rumeli Hisarı'nın vakıf olan pazar kayığı dururken, bazı kimselerin vakıfın şartına aykırı olarak birkaç kayık sağlayıp yolcu ve eşya nakliyeciliğine başladığı gözlenmiştir. Hattâ rekabet öyle bir şekil almıştı ki, teamüle göre önce pazar kayıklarının yolcu ile dolması gerekirken, buna uyulmamış, diğer kayıkçı ve peremeciler müşteri ile doldurulmuş, zamanla vakıf kayıkları işlemez duruma getirilmiştir. Bununla ilgili pekçok kere emir ve talimat verildiği halde durum uzun bir süre öylece sürmüştü. Nihayet, 1631 yılında, meselenin incelenmesinden sonra vakıf pazar kayıkları müşteri ile dolmayınca, iskelelere diğer kayıkların yanaştırılması ve yolcu alınması konusunda verilen emrin kesin uygulanması istenmişti(34). Bunun ne denli tatbik edildiği şimdilik bilinmiyor.

(32) Başbakanlık Arşivi, **Hatt-ı Hümayûn tasnifi**, nu. 13918.

(33) «Sâbıka Mısır beğlerbeğisi olan İskender Paşa mektub gönderüp Yoros'a tâbi Kanlıcak nâm karyede hâliya binâ itdürdüği câmie bir pazar peremesi vakf idüp bir âhar kimesne dahi pereme alıp işletmeye deyü hüküm verilmesini rica etmeğin... 21 zilkade 967» (**MD**, nu. 4, s. 116, hüküm 1180). Ayrıca bkz. H. Ayvansarayî, **Hadikatü'l-Cevâmî**, İstanbul 1281, II, s. 160.

(34) «...vech-i meşrûh üzere muhaddes olan kayıklarun zikr olunan vakf pazar kayıklarına taaddi ve zararı var ise muhkem tenbih ve tekîd eyliyesün ki pazar kayıkları tayin iskelelerden dolup dolmayınca ol makule küçüçk kayıkları iskelelerine getirmeyüp ve min bad büyük gemi yanaşamayup pazar kayığı dolmazdan mukaddem adam almayup muzayaka vermiyeler... 10 zilkade 1040» (**MD**, nu. 85, s. 136, hüküm 308). Rumeli hisarı pazar kayığı için bkz. Ayvansarayî, **ayni eser**, II, s. 126).

Boğaz-içi sahillerindeki diğer semtlerde de bu şekilde pazar kayıkları işliyordu. Büyük-dere'deki pazar kayığı mâliye kâlemi halifesi iken 1761'de vefat eden Mustafa efendi tarafından, Sarıyer'deki pazar kayığı, oradaki Ali kethüda câmii için, kimliği tesbit edilemeyen biri tarafından, Beykoz'daki pazar kayığı bostancı-başılardan Ahmet ağa tarafından (Yalı câmii için,) İncir-köyü semtinin vâkfı bilinmeyen biri tarafından (35) ve Anadolu-hisarının pazar kayığı da yine bilinmeyen biri tarafından vakfedilmişlerdi(36).

Yukarıda da belirttiğimiz gibi, o zamanlar denizden seyahat için tek vasıta olan kayık, işleticileri için büyük bir kâr kaynağı olmuştu. Bazı kimseler bu işe sermaye yatırmakta, adamlarını ve kölelerini kullanmaktaydılar. Hasköy'de Fatma adlı bir kadın, hukuken sahip olduğu peremelerden ayda 10 akça kâr etmekte idi(37). (Bu kadının doğrudan doğruya bu iş ile meşgul olmadığını belirtmek gerekir). Pereme ve kayıklara istiab hacmi üstünde yolcu alarak fazla kazanç peşinde olanlar da bulunmaktaydı. Bu tür teşebbüste bulunanların kayıkları batabilmekte, can kaybına yol açabilmekteydi. Pazar kayıkları yelken takamazdı(38) (bu konuda ileride tamamlayıcı bilgi verilmiştir).

IV. ÜCRET MESELESİ

Yolcu ücretlerinin kontrolü, belediye işleri ile sorumlu kimseler için sürekli mesele olmuştur. Nakliye ücretleri, hiç bir zaman, sorumlular tarafından ayarlandığı şekilde yürütülememiştir. Kayıkçı ve peremeciler, belirlenmiş tarifeden ayrı ücret uygulamışlardı. Şehir idaresinin koyduğu ve elimizde bulunan en eski ücret tarifesi 1578 tarihlidir(39). Ancak bu vesikanın incelenmesinden, bu tarihten önce de bu kabil fiat uygulamalarının yapıldığını ve nizamnâme ve emirnâmelerin çıkarıldığını anlamaktayız. Ancak ilk düzenlemenin ne zaman yapıldığı şimdilik bilinmiyor. Eskinin teyidi niteliğindeki bu nizam 1588 tarihi-

(35) Ayvansarayî, **ayni eser,** II ss. 142-143, 152, 155.

(36) Kayığı vakfeden, elde edilecek gelirin bazı fakir ve kimsesizlerin cenaze masraflarına ve evleneceklerin cihazına sarfedilmesini şart koşmuştu (Ayvansarayî, **ayni eser**, II, s. 162). Bu pazar kayığını işletenlerden Anadolu hisarı pazar kayığı reisi Hüseyin Beşe'ye ait 1222 (1807-8) tarihli mezar kitâbesi halen Anadolu Hisarı mezarlığında bulunmakıadır (bkz. E. Akkaya, **Kandilli, Küçük-su, Göksu ve Anadolu-hisarı semtlerinin tarihi ve kitâbeleri,** İstanbul 1964, (İstanbul Ed. Fak. Tarih semineri ktp., s. 111, kitâbe 54).

(37) **MD,** nu. 80, s. 499, hüküm 1182.

(38) **MD,** nu. 35, s. 332, hüküm 846: 2 ramazan 986.

(39) **MD,** nu. 35, s. 341, hüküm 869. Bu hüküm zâyi suretinde peremeciler kethüdasına verildi: 5 safer 987.

TABLO I

1579-1591 (986-1000)	2 kürekli akça	4 kürekli akça	8 kürekli akça	dolmuş akça	d e n i z şiddetli	d e n i z sâkin
Muhtesibçar.-Eyüb	3	4	5	yarım	—	—
Yemiş-Kâğıthane	—	—	—	—	15	10
Muhtesibçardağı-Sütlüce	—	—	—	—	3	
Unkapanı-Sütlüce	—	—	—	—	3	
Muhtesibçar.-Hasköy	—	3	4	yarım	—	—
Unkapanı-Hasköy	—	3	4	yarım	—	—
Yemiş-Okmeydanı		2		—	—	
Fener-Azab kapusu	—	1	—	bir pul	—	—
Unkapanı-Kasımpaşa	—	1	—	bir pul	—	—
Azapkapusu-Unkapanı						
Muhtesibçardağı-Yağkapanı	iki pul	yarım	—	1 mangır	—	—
Muhtesibçardağı-Fındıklı	—	—	—	2 pul	—	—
Fındıklı-Yemiş	—	2	—	—	—	—
Balıkpazarı-Galata	—	—	—	2 mangır		
Balıkpazarı-Tophane	yarım	1	2	—	—	—
Balıkpazarı-Beşiktaş	—	3	4	yarım	—	—
Balıkpazarı-Ortaköy	—	5	6	—	—	—
Balıkpazarı-Kuruçeşme	—	6	7	yarım	—	—
Balıkpazarı-Yenihisar	8	10	15	—	—	—
Balıkpazarı-İstinye	—	20	15	—		
Balıkpazarı-Üsküdar	6	8	10	yarım	(gidip-gelme)	
Seyre gidenler (bütün gün)	—	20	30	—	kayıkcıya yemek verilirse	
	—	30	40			

MD, nu. 35, s. 341 hüküm 869; **MD**, nu. 62, s. 72, hüküm 158; **MD**, nu. 67, s. 200, hüküm 490.

ni taşımaktadır(40). Elimizde bulunan sonuncu düzenleme de 1591-92 tarihlidir(41). Böylece, 1578 ile 1592 yılları arasında çıkarılmış olan bu nizamlar bize XVI. yüzyıl ikinci yarısı ve hattâ XVII. yüzyılın başları için fikir verebilecek niteliktedir (bkz. Tablo I).

Bu tablonun incelenmesinden, İstanbul'da işleyen vasıtaların genel olarak altı kürekli, dört kürekli, iki kürekli oldukları öğrenilmektedir. Bunlara yapılan yolcu nakli dışında, daha ucuz olan ve günümüzde sadece Türkiye'de değil başka ülkelerde de yaygın olan **dolmuş** sisteminin varlığı da ortaya çıkmaktadırBelgelerden, söz konusu dolmuş sisteminin ne zaman başladığını çıkaramıyoruz. Ancak, XVI. yüzyıl ortalarından ihtibaren başladığını düşünmek mübalâğalı bir tahmin olmasa gerek. II numaralı tabloya dikkat edilirse, dolmuş ile gidildiğinde kişi başına ödenen en çok ücret yarım akçadır. Fazla kâr peşinde olan peremecilerin daha fazla ücret istedikleri ve şikayetlere sebep oldukları belirtilmelidir(42). Meselâ Üsküdar hattına işleyen kayık ve peremelerde dolmuş olarak gidenlerden kişi başına yarım akça alınması gerekirken, devletin harb halinde bulunması ve vasıta işletenlerin başıboş kalması yüzünden, kişi başına iki-üç akça alınmaya başlanmıştı. Ancak, 27 şubat 1587 tarihinde İstanbul muhtesibi Mehmed Çavuş'a gönderilen bir hükümde, dolmuş ile gidiş yine kişi başına yarım akça olarak tesbit edilmişti(43).

Tabloda gösterilen ücretlerin 1578 tarihinden önce belirlenmiş olması ve ayni yüzyılın sonlarına kadar uygulanmaya çalışılması, para değerinin 1578'e oranla çok düşmüş olması sebebiyle, pereme ve kayık işletenleri zarara uğratmıştı. İşleticiler yolcu ücretlerini arttırarak açığı kapatma yoluna gitmişlerdi. Yolculardan geçiş ücreti dışında başka para da istemişlerdir(44). 1584 yılında para kıymetinin ayarlanmasına rağmen, yolcu ücretleri 1578 öncesinde ayarlanmış esasa göre uygulanmakta idi. Bu uygulamanın olumlu sonuçlar vermeyeceği açıktı.

XVII. ve XVIII. yüzyıllarda yolcu ücretlerinin râyiç meseleleri hakkında, yukarıdaki gibi zengin bilgiye sahip değiliz. XIX. yüzyıl başlarında, Boğaziçi'nin sonuna kadar gidiş, kişi başına 30 para idi(45). 1844

(40) **MD**, nu. 62, s. 72, hüküm 158 (bkz. A. Refik, **On altıncı..**, ss. 75-76).

(41) **MD**, nu. 67, s. 200, hüküm 490.

(42) Bu konuda halka zarar verilmemesi ve leventlerin, kadınlarla peremelere girmelerine engel olunması hakkında bütün pereme işleticilerine bildirilmesi için peremeciler kethüdasına emir verilmiştir (**MD**, nu, 43, s. 331, hüküm 1015).

(43) Verilen bu emre rağmen fazla para alanların yakalanıp gönderilmesi istenmiştir (**MD**, nu. 62, s. 11, hüküm 34).

(44) **MD**, nu. 51, s. 88, hüküm 272.

(45) Miss Pardoe, **The City of the sultan and domestic manners of the Turks**, London 1837, II, s. 147.

yılında da ücret, mesafeye göre değişmekte idi. Liman içinden, uzak ve yakın yerlere gidiş, yarım ile iki kuruş arasında değişmekte, Üsküdar 3, Kâğıthane 5, Kadıköy ve Ortaköy 3,5 kuruştu. İki çifte kayık ile gidildiğinde bu ücretlerin iki misli ödeniyordu. İki kürekli bir kayık bütün gün kiralandığında 35-40 kuruş kira bedeli ödenmeliydi. Üç çiftenin ücreti ise üç misli idi. Günlük kazancı 8 kuruş olan bekâr bir kayıkçının bu geliri iyi sayılıyordu. İki çifte bir kayığın bir aylık kirası 600 kuruştu. Bu kiralık kayığın kürekçilerinden her birine on kuruş verilirdi. Bunların dışında, daha büyük ve dört çifte olanlar, Boğaziçi'nin uzak semtleri ve adalar arasında, beş veya altı çifteliler ise dolmuş usûlü ile Üsküdar ve şehir arasında işlerdi(46).

Nakil ücretleri, yâni tarifeli hayvan ve diğer malzeme nakli için vesika ve kayıtlar fazladır. İncelememizin amacı bu olmamakla beraber, bir fikir verebilmek maksadıyla, rastladığımız bir kaç kaydı vermek istiyoruz. 15 ocak 1563 (27 rebiülahır 971) tarihli belgeye göre, Büyük Çekmece geçidinde kayık ile geçmek için kişi başına bir, iki adama bir akça gemi ücreti alınması esas kabul edilmişti(47). Saray-burnu'ndan Yedikule'ye ve Üsküdar iskelelerine gelen meyve, odun getiren gemilerin rüsumu İstanbul ihtisabı tarafından alınarak her yıl maktuen bir başkasına verilirdi(48). XIX. yüzyıl ikinci yarısında mavna ve salapuryalar ile yapılan kereste, buğday, maden kömürü ve diğer eşya nakli tarifesi ve nakil yapılan iskeleler hakkında daha fazla bilgi mevcuttur(49).

V. PEREME VE KAYIKLARIN ŞEKİLLERİNE AİT NİZAMLAR

Pereme(50) ve diğer cins vasıtaların kabul edilmiş standart nizamları vardı. Bunları kullananların veya sahiplerinin daha fazla yolcu ta-

(46) White, **Three years..**, I, ss. 52-53.

(47) **KK**, nu. 218, s. 69.

(48) **M. Cevdet yz.**, nu. B. 2, s. 18.

(49) 15 haziran 1287 tarihinde cerîde-i askeriye matbaasında basılmış olan «Hatab kapusu ve Kapan-ı dakik ve Galata Yağ-kapanı iskelesinde bulunan mavna ve salapuryalar ile zîrde muharrer mahall-i malûmeye kereste ma hıntа ve maden kömürü ve sâir eşyâ nakillerinin ücretleri» başlıklı tarif-nâmeden daha eski tarihli basılmış olanı bilinmiyor Bunda nakil işinde kullanılan vasıtalar bin kiloluk mavna, beşyüz kiloluk mavna, sagir mavna, ve salapurya diye kayıtlıdır. Nakil ücretleri, zamanın râyicine göre kuruş olarak belirtilmiştir. Bu tarif-nâmyei, ilgili notlaryla birlikte, bana verdiklerinden dolayı sayın hocam Ord. Prof. Cavid Baysun beye teşekkür ederim.

(50) Genel olarak iki kürekli olup kaynaklarda XV. yüzyıldan ltibaren ortaya çıkmaktadır. Türkçeye grekçeden geçmiştir (Kahane-Tietze. **The Lingua...**, ss. 553-59).

şımak amacıyla esas şeklini değiştirdikleri farkedilmektedir. Değişiklik, peremelerin geniş ve daha büyük inşa edilmeleri ve yelken kullanmalarıyla ortaya çıkmıştır. 5 mart 1579 tarihinde zayi üzerine, peremeciler kethüdasına verilen hükümde bu hususa işaret edilmiştir(51). 1 temmuz 1587 tarihli diğer bir hükümde, «Boğaz'da işleyen peremelerin mind bad yassı yapdurmayup ve yelken istimal etdirmeyüp» tabirinden, önceki tarihli emre rağmen, asıl şekilleri bozulmuş peremelerin işlemekte devam ettikleri anlaşılmaktadır(52). Bu gibi hükümlerin İstanbul muhtesiblerine, kapudan-ı deryalara, İstanbul kadılarına yazılmış olmasına rağmen, şekil bozukluklarına engel olunamadığı görülmektedir. Standart ölçüde olmayan peremelerin İstanbul kıyıları arasında işledikleri tarihleri XIV. yüzyıl sonlarına kadar götürmek mümkündür(53). Daha sonraki dönemlerde, peremelerin şekli hakkında belediye nizamlarının ne şekilde uygulandığını şimdilik bilemiyoruz. Peremelerin yukarıda belirtildiği şekilleri dışında, gereğinden fazla ince ve narin yapılmaları halinde, rüzgârlı havalarda, özellikle kış günlerinde tehlikeli olabiliyorlardı. Dalgaların etkisiyle devrilmeleri kolay oluyordu. Dar olarak inşa edilmiş peremelerde kadın ve erkek karışık bindiğinde, kadınların güç durumlara düştüğü bilinmektedir. Bazı kimseler de kul, câriye ve gümrükten mal kaçırmakta idiler. Peremeler «17 ve 14 enden ensiz» yaptırılamazlardı(54).

Nârin ve ince yapılmış peremelere fazla yolcu alınması yüzünden pekçok kaza olmuş, bu kazalarda birçok yolcu boğularak ölmüştü(55). XVII. yüzyılda peremeler o kadar ince yapılmakta idi ki iki kişinin yan yana oturması çok zordu, ayakta durmak daha rahat idi(56). Peremelerin kaç yolcu aldıkları ve azamî yolcu kapasiteleri incelenmeye değer. Üsküdar ile İstanbul arasında işleyen peremelerin 12 kişi alabilecek büyüklükte oldukları anlaşılmaktadır. Ancak, kimileri fazla kazanç hevesiyle bu adedin üstünde yolcu taşımışlardı; ve bunlar genel olarak dolmuş yapan araçlardı(57).

Hükümetin rızası olmadan peremelerin satışı yasaktı. Pereme bir kişiye ait olsa bile, satış konusunda bu düzene uymak mecbur idi. 1577 tarihli hüküm bu hususta daha aydınlatıcıdır. Sahillerdeki peremeciler,

(51) **MD**, nu. 35, s. 341, hüküm 869.
(52) **MD**, nu. 62, s. 72, hüküm 158; A. Refik, **On altıncı**..., ss. 75-76.
(53) **MD**, nu. 67, s. 200, hüküm 490..
(54) **MD**, nu. 58, s. 202, hüküm 530.
(55) **MD**, nu. 51, s. 88, hüküm 272.
(56) **The Travels of Monsieur de Thevenot**..., s. 27.
(57) Üsküdar kadısına 10 cemaziyülevvel 972 tarihli hüküm: A. Refik, **On altıncı**, s. 69.

kethüdalarının haberi olmadan pereme alım ve satımı ile meşgul olmuşlar, yeniden pereme inşa ettirmişler, ölçüleri belli olmayan peremeleri isteyenlere satmışlardır. Ayrıca, bu hükme göre, Haliç'te yolcu nakleden peremelerin yelken kullandıkları anlaşılmaktadır. 1577 tarihli hüküm, pereme alım ve satışının, yapımının peremeciler kethüdasının izni olmadan yapılmaması, gizli inşaatın durdurulması için çıkarılmıştı(58). XIX. yüzyıl başlarında da kayıkların çok ince, nârin ve ensiz yapıldıkları anlaşılmaktadır. Bunlar bir, iki veya üç çift kürekli idiler. Casametlerine göre, 1 ile 2 hatta 3 yelken taşırlardı. Sert rüzgârlara dayanamayıp devrilirlerdi(59).

1836 yılında Boğaziçi'nde işleyen kayıklar daha büyük yapıda olup fazla yolcu taşıyabiliyorlardı. Küçük bir kamaraları olduğu gibi, iç ve dışında yolcular oturabilirdi(60). Bunların dışında, şahısların özel malları olan ve çok ince bir şekilde yapılmış kayıklar, Boğaziçi'nin süsünü teşkil ederlerdi(61).

Boğaziçi ve Üsküdar sahillerinde işleyen taş, ateş kayıkları, mavna ve piyadelerin, İzmit, Karamürsel ve diğer yerlerden kömür, odun ve diğer tür yükle gelen ufak kayıkların Haliç'te nasıl seyretmeri gerektiği ve nasıl yelken açmaları lâzım geldiği çeşitli dönemlerde tenbih edilmiş haklarında emirnâmeler çıkarılmıştır. Buna rağmen, bazı kimseler Haliç'te sık sık yelken açmışlar, ufak kayıklara çarparak onları batırmışlar, bazen de insanların boğulmalarına yol açmışlardır. En azından kayıkların harap olmaları, yelken hususunun dikkatle izlenmesini gerektirmişti. Bu konunun kanun ve nizama bağlanması, özellikle eski düzenin uygulanması karara bağlanmıştı (yukarıda 16. yüzyıl sonlarına ait bir kayıttan sözedilmişti). İzmit, Karamürsel ve başka yerlere gitmesi gereken taş ve ufak yük kayıkları, piyadelerin bulunduğu Saray burnu ve Salı-pazarı yakınlarına vardıklarında birer yelkenden fazlasını toplamaları gerekiyor, tek yelken ile limana ve Haliç'e girmeleri isteniyordu. Mavna ve salapuryaların başka yönlerden tam yelken gelmeleri halinde de birer yelken ile İstanbul'a girmeleri esasa bağlanmıştı. Öte yandan,

(58) 20 rebiülahır 983'de İstanbul peremeciler kethüdası Mehmed'e hüküm: A. Refik, **On altıncı**..., s. 143.

(59) Olivier, **ayni eser**, I, s. 34.

(60) Pardoe, **The City**..., II, ss. 143, 147.

(61) XIX. yüzyıla ait bir piyade kayığı resmi için bkz. H. Şehsuvaroğlu, «Fransız deniz müzesinde Türk gemi ve kayıkları, **Cumhuriyet** gazetesi. İki çifte kayığı için Fausto Zonaro «iki çifte piyade kayığına binen yaşmaklı kadınlar» adlı bir resim yapmıştır (**İstanbul manzaraları sergisi**, İstanbul 1959, s. 46, resim 12). N. Kaufmanth «Haliç'te yelkenli gemiler ve piyade kayığı», **ayni eser**, resim 74.

sahillerde pek çok kimsenin balık avlamak durumunda olmalarından, pereme ve kayıklar sahillere yaklaştıklarında yelken açmamaları bir kuraldı(62).

VI. İSTANBUL'DA PEREME VE KAYIK SAYISI

XVI. Yüzyıl sonlarında Haliç, Boğaziçi, Üsküdar ve Marmara kıyılarında 21 iskele olduğu tesbit edilmiştir. İlgili vesikalara göre, düzenlediğimiz listede Beykoz'un bulunmaması dikkat çekmektedir(63). Adı geçen yüzyılda pereme işletmesi ile ilgili detaylı bilgi bulunduğu halde, gerek vasıta sayısı, gerekse bu işle meşgul olan meslek ehlinin sayısı bilinmemektedir. Aslında, 1591-92 yılında iskeleler arası ücret meselesini esasa bağlama gayesi güden emirlerin sonunda peremeciler kethüdası aracılığıyla her iskelede ne kadar pereme ve peremeci olduğu tesbit edilmek için bir defter oluşturulması istenmiştir(64). Hattâ, 1578 ve 1588 yıllarında ayni tür istekler yapılmıştır. Ancak, Başbakanlık arşivinde yaptığımız araştırmada böyle bir deftere rastgelemedik(65). XVII. XVIII. ve hattâ XIX. yüzyıllara ait bu tür defterler olduğu için, XVI. yüzyıl sonlarında düzenlenmesi istenen defterin gerçekleştirildiğine inanmak gerekir. Bunların bir gün bulunacağı muhakkaktır. XVII. yüzyıl için değişik bir durum vardır: bu yüzyılın meşhur seyyahı Evliya Çelebi(66) kontrolu mümkün olmayan, abartmalı olduğu hissini veren bazı rakamlar kaydetmektedir. Ona göre, İstanbul'daki peremeci esnafı 8000 kişi olup, sahip oldukları kayık ve pereme adedi de 4614'dür. 1680 tarihli ve İstanbul'un kayıkçı ve peremecilerine ait bir defter, bu husus-

(62) Nizama uymayan kimselerin 10 gün hapsi, ikinci defa tekrarında 20 gün hapisi, üçüncüsünde 30 gün hapisi, dördüncüsünde 3 ay küreğe konup cezalandırılması gerekirdi. Bununla ilgili olarak, 3 receb 1256 tarihinde, Kaptan paşa, ihtisab nazırı ve liman memuruna hükümler yazılmıştır (**Buyruldu defteri**, nu. 3, s. 36).

(63) Beykoz'da 16. yüzyılda bir bahçe-i âmire olduğundan, bu yüzyıla ait belgelerde ismi geçmekte ise de, henüz büyük bir iskân mahalli olmadığı anlaşılmaktadır. Adı geçen bahçe-i âmire 985 (1577) tarihli mevacib defterinde geçmektedir (**MAD**, nu. 63377). O tarihte 47 nefer bostancı hizmet ediyordu. 1533 tarihinde inşa edilmiş Acısu çeşmesi, 1562'de vefat etmiş olan Bihruz beyin inşa ettirdiği çeşme, gene ayni kişinin yaptırdığı hamam ve yaptıranı bilinmeyen mekteb ile bostancı-başılık yapmış olan Mustafa ağanın inşâ ettirdiği Yeşilköy camii, hamamı ve Beykoz câmii, Beykoz'un hatırı sayılır bir semt durumuna geldiğini göstermektedir (Beykoz için bkz. Ö. Günay, **Beykoz semtinin tarihi ve kitâbeleri**, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Tarih Sem. ktp.).

(64) **MD**, nu. 67, s. 200, hüküm 490.

(65) **MD**, nu. 35, s. 341, hüküm 869; nu. 162, s. 72, hüküm 158.

(66) **Seyahat-nâme**, I, s. 553.

ta ilk gerçek rakamları vermektedir. Oldukça teferruatlı olan bu defter, Haliç, Boğaziçi ve Marmara sahillerindeki iskeleler, buralarda çalışan vasıtalar ve kayıkçılar hakkında aydınlatıcı bilgiler vermektedir (bkz. Tablo II). Kayık ve pereme işletenler reaya ve asker olarak ikiye ayrılmıştır. İstanbul'da 799 reaya'ya, 546 askerlere ait kayık ve pereme vardı; genel toplam 1444'dür. Buna göre, 119 eksik bulunmaktadır. Bunları kullananlar, 84 hıristiyan, 23 yahudi, 46 da köle kayıkçıydılar. Köleler, birden fazla kayık sahibi olan kayıkçıların hesabına çalışmaktaydılar. 642 müslüman kayıkçı, ayrıca 500 asker kayıkçı da vardı ki toplam 1142 ediyorlardı. Asker kayıkçılar topçu, cebeci, yeniçeri gibi zümrelere mensup idiler. Kayıkçılar «donanma-yı hümayûn» için 110 nefer kürekçi vermekteydiler. Her 13 **rub** kayığa bir nefer kürekçi düşmekteydi. Her iskelede mevcut «beş çifte kayıktan bir çifte peremeye varınca ve her 13 ve rub kayık» itibariyle tahammüllerine göre 1 nefer kürekçi vermekte idiler(67). Gene ayni tabloya dikkat edildiğinde, pereme cinsinin sayı bakımından çok az olduğu görülmektedir. 51 olan pereme adedi, bu tür vasıtanın bu devirde az kullanıldığını ihsas ettirmektedir. Nitekim daha sonraki yüzyıllara ait defterlerde pereme ismine pek rastlanmamaktadır. 1680'de İstanbul'da 68 mavna(68) işlediği anlaşılmaktadır.

XVIII. yüzyılda kayık ve kayıkçı sayısında büyük bir artış görülmektedir. Ayni yüzyılın ortalarına doğru yazılmış bir coğrafya eserinde adedlerinin sayılmayacak kadar çok olduğu kaydedilmiştir(69). Bununla ilgili 1751 tarihli bir defter vardır, sadece «İstanbul esvâbı» iskelelerinde bulunan kayıkçıları tesbit etmektedir, tüm İstanbul kayıkçılarını ve kayık cinslerini vermemektedir. Buna göre, Bahçe-kapısı, Kapan-ı dakik, Cibali, Yeni-kapı, Aya-kapısı, Fener, Balat, Ayvansaray, Samatya, Davudpaşa, Kum-kapı, Çatladı-kapı, Ahır-kapı vb. 15 iskelede 1274 kayıkçı mevcuttu ve bu sayının 197'si hıristiyandı(70). 1680 tarihinde ayni semtlere tekabül eden iskelelerdeki kayıkçı sayısı ise 445-500 kadardı. Arada görülen büyük artış oranı, ayni zamanda İstanbul nüfusunda görülen artış oranıdır. XVIII. yüzyılda, türlü sebeplerle, İstanbul'da büyük bir insan akını başlamıştı ki bunun sonucunda şehir nüfusu artmış(71), şehir banliyösü sayılan yerler iskân bölgeleri olmuş, hattâ Boğaziçi semtleri-

(67) **KK**, nu. 7425, s. 6.

(68)Aslen grekçe bir gelime olup (maguna, mavna, mavuna) türkçeye oradan geçmiştir (Kahane-Tietze, **The Lingua...**, s. 541).

(69) İbrahim Hamdi Bartınî, **Atlas**, Esad Efendi ktp., nu. 2044, yp. 134b.

(70) Tek tek sayıldığında bu rakam 1319 çıkmaktadır (**KK**, nu. 7438, ss. 1-15).

(71) Bu mesele hakkında yayınlanmış vesikalar için bkz. M. Aktepe, «İstanbul'un nüfus meselesine dâir bazı vesikalar», **TD**, 13 (1958), ss. 1-30.

TABLO II (KK. 7425)

İskele adı	KAYIKÇI						KAYIKLAR									
	Askerî	Reaya	Zımmî	Yahudî	Köle	Toplam	Askerî	Reaya	Toplam	Kayık	Manva	Pereme	2 Çifte	3 Çifte	4 Çifte	5 Çifte
Eyüb ma'a Defterdar	42	41	—	1	1	83	45	41	86	—	—	—	1	1		4
Balat ma'a Bâb-ı Ayvansaray	45	68	3	5	17	113	53	69	122	120	—	2	—	—	5	—
Bâb-ı Ayazma	3	33	—	—	1	96	?	?	87	18	19	—	—	—	—	—
Bâb-ı Bağçe	14	37	1	1	3	51	27	44	71	65	—	6	?	2	?	1
Bâb-ı Ahur ma'a Bâb-ı Çatladı	18	20	5	—	—	88	18	20	38	33	5	—	13	10	6	—
Kumkapu	16	21	10	—	—	37	17 —	16 5	33	5	—	—	—	—	—	—
Bâb-ı Cedid	—	19	11	—	—	19	—	19	19	19	—	—	—	—	—	—
Samatya ma'a Davud Paşa	14	19	—	—	1	33	?	?	33							
Fener ma'a Bâb-ı cedid	17	30	3	—	—	47	?	?	54	54						
Cebe Ali ma'a Kapan-ı Dakik	30	56	5	5	2	86	30	56	86	78	—	8	2	—	—	3
Beşiktaş ma'a Ortaköy ve Kuruçeşme ve Arnavud köy ma'a İstavroz ve karye-i Çengâl, Bâb-ı Kireç	39	22	6	6	—	61	45	22	67	67	—	—	2	4	2	
Tophane ma'a Fınduklu ve Mehmed Ağa	103	98	7	1	4	201	119	100	219	219	—	—	—	—	4	6
Bâb-ı Karaköy	47	41	10	2	2	88	54	51	105	105	—	—	—	—	—	—
Bâb-ı Azab ma'a Kapan-ı Revgan	58	30	—	—	—	88	72	31	103	26	31	15				
Azab	—	23	—	—	—	23	—	28	28	28						
Kasımpaşa	32	125	9	—	4	157	42	155	197	180	—	2	15			
Karye-i Kadıköy	5	—	—	—	—	5	5	—	5		—	—	5			
Hasköy	9	79	13	2	6	88	11	89	100	75	13	7	—	—	—	1
Bâb-ı Şuhûd	8	33	1	—	5	41	8	33	41	30	—	11	—	—	—	—
	500	785	84	23	46	1295	546	779	1444	1122	68	51	38	17	17	15

TABLO III

	1680 a		1802 b			1844 c	
	kayıkçı	kayık	kayıkçı	aylakçı	kayık	kayıkçı	kayık
Müslüman							
asker	523	546	1401				
esnaf	619		3783				
	1142		5184	843	3284		
Hıristiyan	84		924	216	622		
Yahudî	23	854	464	130	90		
Köle	46						
Yekûn	1295	1400	6572	1189	3996	19000	16000
						5000	3000
						24000	19000

a) **KK,** nu. 7425. b) **M. Cevdet yz.,** nu. B. 8. c) C. White, c. I, s. 51.

nin bağ ve bahçeleri yavaş yavaş imha edilerek yerlerinde çeşitli yerleşim bölgeleri meydana gelmişti. İstanbul limanı, şehir banliyösü ve sahillerin her bir yanına sürekli gidip gelen sayısız kayıklarla dolmuştu (72). Bostancıbaşıların yetki(73) ve önemlerinin bu zamanda daha da artmış olması, görevlerini ilgilendiren mevzuatın genişlemiş olmasından ileri geldiği muhakkaktır. **Bostancı-başı defterleri** olarak bilinen defterler ihtimaldir ki, padişaha ait olan Boğaz-içi sahillerindeki has bahçe ve koruların durumunu tesbit sadedinde sahillerin topoğrafik olarak boş veya mevcut binalarını göstermektedir(74). Gerçekten de, İstanbul kayıkçılarına ait bir defter bu durumu tasdik etmektedir. 1802 tarihli bu defter, İstanbul'daki iskeleler ile Boğaziçi'nde işleyen kayık ve kayıkçıları ve kefillerini kaydetmektedir. Bu deftere göre, İstanbul'da 6572 kayıkçı vardı ve 3996 kayık işletilmekte idi. Kayıkçıların 5184'ü müslüman, 1401'i muhtelif asker zümrelerine mensup idi; 3783 tane de esnaf kayıkçı vardı. 924 hıristiyan, 464 yahudi kayıkçılık yapmakta idi. Defterde geçen **aylakçı**(75) takımı da işsiz güçsüz kayıkçılardı ve 1189 kişiydiler 1680 ile 1802 rakamları karşılaştırıldığında, aşağı yukarı 120 yıllık bir

(72) Olivier, **ayni eser,** I, s. 34.

(73) Özel bir kayık ile de dolaşarak sahilleri kontrol ederdi. Suçluları Hasbahçe'nin alt tarafındaki zındana atardı (E.Ç. Kömürciyan, **İstanbul Tarihi, XVII. asırda İstanbul,** çev. ve tahşiye eden H.D. Andreasyan, İstanbul 1952, s. 56).

(74) Millet ktp. Tarih kısmı, nu. 1033 (1791-92'de basılmıştır); İstanbul Üniversite ktp., türkçe yazma, nu. 8830 (1811-1821 senelerinde yazılmıştır); nu. 8865, nu. 8866 (1801-1811 yıllarında yazılmıştır). Bu defterler için, ayrıra, bkz. R. E. Koçu, «Bostancıbaşı defterleri», **İstanbul Enstitüsü Mecmuası,** IV (İstanbul 1958), ss. 39-90.

dönemde, kayık ve kayıkçı sayısında büyük artışlar olduğu görülmektedir (bkz. Tablo III). Bu tarihten sonra bu kesinlikte rakamlar veren defterlere sahip değiliz. Birkaç seyahatnâmenin verdikleri rakamlar dışında kesin birşey söyleyemiyoruz.

VII. XIX. YÜZYILDA KAYIKÇILIK

Bu yüzyılda kullanılan kayıkların arka kısmı geniş olup ön kısmı dardı. Büyük-dere'den İstanbul'a kayık ile gidiş, denizdeki akıntıdan da istifade ile, 1,5 saat alırdı. Ayni zamanda ayni yere sahilden varmak isteyen bir atlının, atını dört nala sürmesi gerekiyordu. Sözkonusu yerden İstanbul'a gidiş-geliş ise 3,5 saat sürerdi(76).

Zengin kimseler üç çifte ile seyahat ederlerdi(77). Kayıklardaki kürek adedi, kayık sahibinin sosyal seviyesini gösterirdi. Bu husus br protokol düzeni gibi belirlenmiş olup bostancı-başı tarafından takip edilirdi. Sadrazam, şeyhülislam ve bazı yüksek rütbeli devlet yetkilileri 10 çifte kayıkla, Anadolu, Rumeli kazaskerleriyle İstanbul, Üsküdar, Galata beldeleri kadıları, hekim başı ve benzerleri 8 çifte kürekli ile, sancak beyi ve daha aşağı rütbedekiler 3 çifte kürekli kayıkla giderlerdi(78). Bunun dışında, Boğaz-içi ve diğer İstanbul kıyılarındaki her yalı ve sahilhanede bir veya birden fazla kayık bulunurdu. Devlet büyükleri İstanbul'un en süratli ve zarif kayıklarına sahiptiler. Uzun ve uçları yukarı doğru ay gibi kıvrılmış olan kayıkları üç çifteden başlamakta idi. Sultan II. Mahmud, saltanat kayığında kırmızı bir şemsiye altında dolaşırdı. Cuma günü namaz için, ikisi büyük olmak üzere altı kayıktan ibaret kafile câmiin bulunduğu iskeleye gelirdi(79). Saltanat kayığı 1844 yılında 14 çifte kürekli olup 28 adet beyazlar giyinmiş bostancı tarafından kullanılmıştı. Bostancı-başı ise kayığın dümenini kullanırdı. Sadrazam kayığı 12 çifte kürekli idi(80).

---

(75) Aylakçı için bkz. M. D'ohsson, **Tableau général de l'Empire Othoman,** Paris 1820, III/1, s. 432.

(76) Pardoe, 4 cıvarında olduğunu söylüyor (II. s. 47).

(77) H. von Moltke, **Türkiye'deki durum ve olaylar üzerine mektuplar, çev. H.** Örs, Ankara 1960, ss. 74-75.

(78) White, **ayni eser,** I, s. 39.

(79) Pardoe, II, ss. 144-45; White, I, s. 49.

(80) Saltanat kayığı 78 ayak uuznluğunda idi (White, I, s. 48). Bu gözlemler 1844 yılına aittir. Meşhur ressam Preziosi'nin 1851 tarihli bir resmi olup orada 13 çifte olduğu görülmektedir (**İstanbul manzaraları sergisi,** resim 88, s. 50). Olivier (I, s. 36), White (I, s. 3) saltanat kayığının bir tavsifini yapmaktadırlar. Günümüzde İstanbul deniz müzesinde IV. Mehmed'e ait bir saltanat kayığı bulunmaktadır. Saltanat kayıklarının köşklü olanları **köşklü** diye anılır (bkz. «Deniz müzesi için hâlâ bir bina yaptıramıyacak mıyız?», **Cumhuriyet,** 20 Ocak 1953).

XVIII. yüzyıl sonları ile XIX. yüzyıl başlarında yabancı elçilerin kayıkları çifte kürekli idi(81). Ancak 1844 yılında yabancı elçilerin 10 çifteye kadar varabilen kayık kullanabildikleri anlaşılmaktadır. Elçi kayıkları ait oldukları milletin millî rengine göre boyanırlardı. En büyüğünün boyutları 50-65 ayak ve en fazla genişliği 6 ayak kadardı.

Büyük bir kayık 10,000 kuruşa malolurdu. Bu kayıkları kullanan reis ayda, 1844 yılında, 350 kuruş alırdı. Kiralanan kayıkçıların her biri ise 20 kuruş gündelik alırdı(82). Saltanat kayığı «hünkâr baştardası» ismini de taşırdı(83).

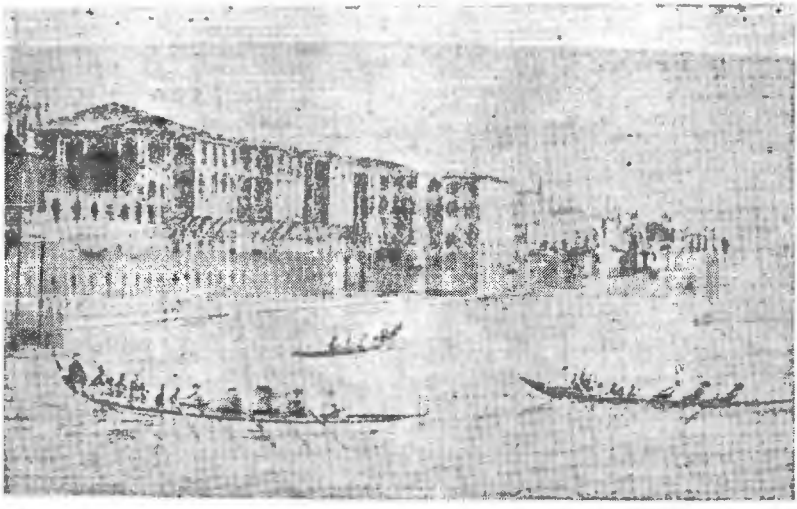
Kayıkçılar arasından tanınmış kişilerin çıktığı gözlenmiştir: 1839 yılında Osmanlı donanmasını Mısırlılara teslim eden Ahmed Fevzi Paşa gençliğinde Çengel-köyünde kayıkçılık yapmıştı(84). XIX. yüzyıl başlarında Türklerin eskisi gibi denizcilikle uğraşmadıkları anlaşılmaktadır. Yunan ihtilâlinin başlamasıyla, Osmanlı donanmasının gemici ihtiyacını temin eden bazı Ege adalarında halkın isyana karışması ile, donanma mürettebat bakımından sıkıntıya düşmüştü. Bunu karşılamak için İstanbul'daki gemici kahvelerinden kayıkçı toplamaya girişilmişti. Buna önayak olan ve kendisi de kayıkçılıktan yetişmiş kişi kaptan-ı derya Abdullah Paşa'dır (Bu kişinin lakâbı da menşeini göstermektedir) (85). Ancak bu uygulamadan çabuk vazgeçilmişti; zira İstanbul kıyıları arasındaki seyrüseferi aksatmak istenmiyordu(86).

Osmanlı harb donanması buharlı gemiler ile donatıldığı halde ticâret filosu eski sisteminde yürüyordu. Kırım harbinden sonra bazı yabancı şirketler, Boğaz-içi'nde buharlı gemi işletmek için teşebbüste bulunmuşlardı. Ve işletilmeye başlanmıştı. Ancak, 1851 yılında bir ecnebi gemisinin Boğaz'da işlemesi hoş görülmemişse de, hükümet yetkilileri için tahsis edilen bir gemi nisan ayından itbaren günde bir kere köprüden işleyecek, geceyi İstinye'de geçirecek, ertesi sabah ters yoldan iskelelere uğrayarak geri dönecekti(87). İşte böyle bir teşebbüs Boğaz'da gemi işleten bir şirket fikrini geliştirdi(88). 1851 yılında **Şirket-i Hayriye** ku-

(81) Olivier, **ayni eser**, I, ss. 35-36; White, **ayni eser**, I. s. 50.
(82) White, I, ss. 41-42.
(83) İ.H. Uzunçarşılı, **Osmanlı devletinin merkez ve bahriye teşkilâtı**, Ankara 1948, ss. 464-65
(84) White, **ayni eser**, I, ss. 61-64.
(85) Walsh, **A Residence at Constantinople**, London 1838.
(86) Walsh, **ayni eser**, Ali Rıza Seyfi bu parçayı türkçeye çevirip bir tercüme eserin sonuna eklemiştir (bkz. Sir Adolphus Slade, **Türkiye Seyahat-nâmesi**, İstanbul 1945, ss. 170-171.
(87) **Boğaziçi, Şirket-i Hayriye, Tarihçe, Sal-nâme**, İstanbul 1330, s. 2.
(88) **Boğaziçi, Şirket-i Hayriye**, s. 3.

ruldu(89). Böyle bir şirketin kurulması ve Boğaz-içi'nde vapur seferlerinin başlaması kayıkçılara ve kayıkçılık ile geçinenlere büyük bir darbe vurdu. Gerçi o zamana kadar Yeniköy ile Kanlıca'nın yukarı tarafları bilinmeyen semtler gibi idi(90); ancak girişim, çıkarları ellerinden alınanlar tarafından hoş karşılanmamıştı.

Boğaz-içi'nde buharlı gemilerin işlemesi ile kayık ve kayıkçılık ikinci plana düşmüştü, ancak sahil halkı için önemini yitirmemişti. Zira Boğaziçi hayatının, bir özelliğini teşkil ettiği için, sahilde bulunan her hâne veya yalının birkaç kayığı bulunurdu. Boğaziçi ve kayık derken, yüzyılımızın değerli ve sanatkâr ediblerinden Abdülhak Şinasi Hisar'ı hatırlamamağa imkân var mı? Onun, sandallarla ilgili XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarına ait gözlemlerinden, bu vasıtaların İstanbul'un sosyal hayatındaki yerlerini daha iyi öğrenebiliyoruz. Ona göre, kayıklar II. Abdülhamid dönemine kadar Boğaziçi'nin tek hâkimi olmuştur. Bu hükümdarın döneminden sonra sandallar çoğalmıştır. Yine ayni sultan devri ortalarında alafranga moda geleneği olarak **kik** denilen vasıta yayılmaya başlamıştır. Kikler yarış ve binek olarak iki cins idiler. Boğaziçi iskelelerinde, kira sandalları yavaş yavaş kira kayıklarının yerini alırken ,yalıların eskimiş kayıkları da yerlerini kiklere bırakmıştır(91).



Melling (**Voyage pittoresque de Constantinople,** Paris 1819)'de kayıklar.

(89) «Şirket-i Hayriye'nin bidâyet ve sûret-i tesisi hakkında mazbata sûreti» (**Boğaziçi, Şirket-i Hayriye**, ss. 5-6); «Şirket- Hayriye'nin teşkîli hakkındaki emr-i âlî sûreti» (ss. 7-8). Ayrıca bkz. **Takvîm-i Vekayi**, sayı 436, muharrem 1267; Cevdet Paşa, **Tezâkir** (yayınlayan M. Cavid Baysun), I Ankara 1953), ss. 20-21.

(90) Lütfi, **Tarih**, IX (**Şirket-i Hayriye, Tarihçe**, s. 4'ten naklen).

(91) «Kayıklar ve sandallar yanyana», **Boğaziçi Mehtabları;** İstanbul 1956, ss. 85-92 ikinci baskı); «Boğaziçi kayıkları», **Boğaziçi yalıları'nda, İstanbul 1954, ss. 20-22 (Varlık yayınları).**

VI

NEHİR GEMİCİLİĞİ*

Burada söz konusu olan, denizlerde dolaşan gemilerde çalışan kimseleri belirleyen bir meslek terimi değildir. Onun yerine, gene su ile ilgili olmakla beraber, nehir ve ırmakların köprü yapımına elverişli olmayan, tehlikeli ve geniş yerlerinde kayık ile geçişi sağayan kimselere ait bir terimdir. Vesikalardaki kullanış şekillerinden öyle anlaşılıyor ki, XVI. yüzyılda bile nehir ve denizlerdeki vasıtalar için ayni terim, yâni **gemi** kullanılmıştır. Oysa kayık kelimesinin daha önceleri mevcut olduğu ve kullanıldığı bilinmektedir. Bu kelime Kıvamî'nin eserinde de zikredilmektedir(1). Herhalde, kayık kelimesi, sonradan nehirlerde kullanılan vâsıtanın adı olarak geminin yerini almıştır. Konuyla ilgili olarak incelediğimiz vesikalarda, XIX. yüzyıldan itibaren kayık kelimesinin kullanılmaya başlandığı gözlenmektedir. Şüphesiz, her iki kelimenin gerek etimoloji ve gerekse manâ bakımından geçirdiği aşamaları incelemek dilcilere ait bir çalışmadır. Ancak, bildiğimize göre, gemicilik konusunda şimdiye kadar hiç bir araştırma yapılmamıştır.. Biz bu meseleye, daha önce, yayınladığımız bir eserde işaret etmiş, mahiyetini belirtmeye çalışmıştık(2).

Osmanlı toplumunda halk vergi bakımından raiyyet ve askerî diye ikiye ayrılmakta idi, Askerî denilen gruplar raiyyet resimlerini ödemekten muaf tutulurlardı. Bu muafiyetleri, onları reayadan ayırt eden bir vasıf olmuştur. Timarlı sipahiler, devlet erkânı, kapıkulu gibi zümreler **ümerâ**, kadılar, medrese talebeleri ve mezunları **ilmiye** isimleri altında askerî denilen zümre nizâmına dâhil idiler. Bunların akrabaları ve kulları dahi, genel olarak, ayni zümreden sayılırlardı. Görev almadıkları zamanda bu durumlarını korumuşlardır. Fakat iş ve kazanç hayatına atıldıkları zaman üzerlerindeki **askerîlik** sıfatları kalkmakta ve **raiyyet rüsûmu**'na dahil olmakta idiler. Raiyyet rüsûmu denilen şey **çift resmi, caba, bennak** ve **avârız**'dan ibaretti(3). Reayadan yâni halktan herhangi

---

* «Gemicilik», **Türkiye Mecmuası, XV** (İstanbul, 1969), ss. 157-169'dan alınmıştır.

(1) «top gemileri ve at gemileri ve kayıklar...» (**Fetihnâme-i Sultan Mehmed**, hazırlayan F. Babinger, İstanbul 1955, s. 155, satır 4). Bu bilgiyi haber veren Dr. Mertol Tulum'a teşekkür ederim.

(2) bkz. Orhonlu, **Derbend**, s. 38, not 29.

(3) Saraya mensup olan şahinci, çakırcı, doğancı, korucu, avcı, atçeken, yağcı gibi guruplar da raiyyet rüsumundan muaf tutulmuşlardı.

bir şahıs, padişahtan berat almak suretiyle askerî zümresine girebilirdi. Osmanlı devletinin kuruluş devirlerinde bir takım kişiler ve topluluklar, askerlik hizmeti ile görevlendirilmek suretiyle raiyyet rüsûmundan muaf tutulmuşlardı. Ancak, zamanla bazı askerî hizmetlerin mevcudiyet sebepleri ortadan kalkmış olduğundan, bunları yapan kimseler reaya zümresi içine alınmışlardı. Meselâ XVI. yüzyılda voynuk, yaya, müsellem, tatar, canbaz gibi guruplar, üzerlerindeki vergi muafiyetinin kaldırılmasıyla reaya olmuşlardı(4). Bunların dışında Osmanlı toplumunda madenci, küreci, tuzcu, ortakçı gibi devlet kontrolunda üretim yapan zümreler ile derbendçi, köprücü(5), su-yolcu(6), menzilci, iskele hizmeti gibi amme hizmeti gören geri hizmeti ile görevli zümreler de vardı. Bunlar, yolların bakımı, tamiri ve emniyet, köprülerin bakım ve onarımı, iskân noktalarına giden su yollarının bakımı ve onarımı, posta ve haberleşme işinin teşkilâtı gibi işleri yapmakta idiler. Bu türden bir hizmet de, nehirlerden karşıdan karşıya geçişi sağlamak için nehirlerde gemi (kayık) işletmekti. Osmanlı vesikalarında **gemicilik** olarak ifade edilen hizmet şekli «derbend âdeti» diye nitelendirilen vergi nizâmına bağlıydı(7). Ancak, belgelerde bu hizmete tâbi hizmet şekilleri arasında gemi hizmeti zikredilmemektedir; bu da onun her yerde olmadığı düşüncesini uyandırmaktadır.

Osmanlı imparatorluğunda nehirlerden geçişin üç şekilde yapıldığı görülmektedir: a) devrin ileri gelenleri tarafından vakfedilmiş kayıklar aracılığıyla halkın parasız olarak geçirilmesi, b) bazı yerlerde sancak beyi ve diğer memurlar için bir nevi gelir temin amacıyla halkı ücret karşılığında geçirme, c) Fırat ve Tuna gibi büyük nehirlerde hükümetin kurduğu ve çoğunlukla askerî gaye için kullanılan nehir donanmaları (ki buna **ince donanma** denilebilir) ile nakliyat(8). Şüphesiz bunlara, kıyı şehirlerinin kıyıları arasında gidiş-gelişi temin eden kayık işletmeciliği dahil değildir (konu ile ilgili olmasına rağmen, buradaki işletme zihniyeti başkadır) (9). Bize öyle geliyor ki, birinci ve ikinci tür geçişler ara-

---

(4) Bu konu için bkz. H. İnalcık, «Osmanlılarda raiyyet rüsûmu», **Belleten, XXIII** (1949), ss. 595-97.

(5) Bkz., geride III numaralı inceleme.

(6) Bkz., geride IV numaralı inceleme.

(7) Orhonlu, **Derbend**, ss. 34 ve 41.

(8) Tuna üzerindeki donanmaya **ince donanma** denilmekle beraber, nehirlerde serbest hareket edebilmeleri için gemilerinin daha ince ve narin yapılmalarından ötürü, Fırat üzerindekilere de ayni terimi kullanmak mümkündür. Dicle ve Fırat üzerindeki nakliyat ile ilgili olarak bkz. ileride VII numaralı inceleme.

(9) İmparatorluğun başkenti olan İstanbul'un deniz nakliyatı meselesi girift ol-

sında bir yakınlık vardır. Daha doğrusu Osmanlı devletinin kuruluş sıralarında, sadece birinci tipe rastlanmakta olup, zamanla devlet bir imparatorluk şekline doğru geliştikçe, vakıf olan gemilerle nehirleri geçirme işi, trafiğin sıklaşması sebebi ile bazı kişiler için para kazanma kaynağı şekline sokulmuştur.

Bir hizmet olarak gemicilik, Altın-orda alanında da bulunmaktadır .Posta yolları üzerine rastlayan ve köprü bulunmayan geçit yerlerinde muayyen sal ve kayık ile geçişi temin eden gemiciler mevcuttu(10). Osmanlı devletinde gemiciliğin başlatıldığı tarih kesin değil ise de dönemi bellidir; bu XIV. yüzyılın ikinci yarısına rastlamaktadır. Muafiyet sistemine dayanan bu hizmet, muafiyetin tesis edilmesi ile hemen başlamamıştır(11). Vakıf şeklinde kurulmuş bir gemi hizmeti Orhan Bey zamanına kadar gitmektedir. Bu hizmet, Kocaeli sancağının Gebze nahiyesinde bulunan vakfedilmiş gemileri işleten gemiciler köyüne aittir. Bu vakıf, Orhan Bey tarafından kurulmuştur(12). Eldeki belgelere göre, gemi hizmetinin bulunduğu yerler Tunca, Arda, Ergene, Meriç sularının birleştiği yer, Yenice-i Karasu üzeri, Ogistin nehrinin Tuna nehrine karıştığı yer, Gebze'de Dil-iskelesi'nde ve Sakarya nehri üzerinde görülmektedir. Dikkat edilirse, buralarda kara trafiğinin sık olduğu gözlenir. Bu hizmet sayesinde can, mal ve zaman kaybı önlenirdi. Ayrıca, Tuna gibi büyük nehirlerde, devlet tarafından geçiş için özel yaptırılan geçit gemileri bulunmaktaydı. 2 eylül 1567 tarihli bir hükümden öğrenildiğine göre(13), yapılacak askerî harekât için Ösek ve Varadin'de onar aded geçit gemisi inşa ettirilmesi, Semendre sancak beyinden istenmişti. Şüphesiz söylenebilir ki bu geçit gemileri savaş maksatları dışında sivil halkın ihtiyacı için de kullanılmakta idi. Bazı nehirlerde ise ücret karşılığı geçişler olduğunu belirtmiştik: meselâ, 1540 tarihli Bozulus kanunnâmesine göre(14), Murad suyu üzerinden, gemi ile geçirilen insan ve hayvandan para alınmakta idi; sancak beyine ait olan bu geçiş parası, gemi ile geçmiyenlerden alınmazdı. Balkanlar'da Morova, Drina nehirlerinden

---

makla beraber bir nizama sahip idi. Bunu niçin bkz., geride V numaralı inceleme. .....

(10) Abdullah oğlu Hasan, «Timür Kutluğ yarlığı», **TM,** III (1935), s. 214; A.N. Kurat, **Topkapı Sarayı Müzesi Arşivindeki Altınordu, Kırım ve Türkistan hanlarına ait yarlık ve bitikler,** İstanbul 1940, ss. 66, 73.

(11) Muafiyetin başlangıcı için bkz. Orhonlu, **Derbend,** ss. 14, 17-18.

(12) Dil iskelesinde işleyen gemiler ve gemiciler için 5 çiftlik yer vakfolunmuştu. Bunlar Gemiciler köyü sınırları içinde olup çiftlikler gemi reisleri ile köy imamının tasarruflarına tahsis edilmişti (**Cevdet-Nafıa,** nu. 635).

(13) **MAD,** nu. 2775, s. 321.

(14) Ö.L. Barkan, **Osmanlı İmparatorluğunda zirâî ekonominin hukûkî ve mâlî esasları, Kanunlar,** I, İstanbul 1943, s. 141.

gemi ile her türlü nakliyat bir esasa bağlanmıştı(15). Bazı kişiler ve köyler, vergiden muaf tutulmak şartıyla, nehirlerden halkı parasız geçirmek görevini yüklenmişlerdi.

Gemicilik hizmeti, önemli yolların gelip dayandığı, nehirlerin yaygın ve köprü inşasına müsait olmadığı tehlikeli geçit yerlernde yapılmakta idi. Buna, Yıldırım Bayezid'in (1389-1402) Dimetoka ile Ergene arasındaki Meriç geçidine yaptığı kayık vakfı, tipik bir örnek teşkil eder. Prangı adlı nehir geçidinde hizmeti planlanan vakıf kayık, hükümdarın verdiği berat ile bu hizmete tayin edilmiş bir kişinin tasarrufuna verilmişti. Maiyetinde başka kimseler de olup, oraya yakın köylere mensuptular. İşte bütün bu kişiler, kanun adamı tarafından gemici olarak tanımlanmışlardı(16). Prangı geçidinde hizmet eden kimseler Saruhan, Sülemiş ve Sofular(?) Mehmedi köyleri mensupları idiler. Sülemiş köyü gemicilere vakfedilmişti. Sofular Mehmedi köyüne ait tapu kaydına «Meriç suyunda Prangı nâm karye» mukabelesinde gemicilik eder şeklinde ifade konmuştur. Berat sahibi olarak 10 kişi gemicilik yapmıştı. Daha sonra çocukları beratsız olarak gemiciliği sürdürmüşlerdi(17). Sülemiş köyü halkı da Meriç üzerinde bulunan Sülemiş-burnunda, Meriç üzerinde karşıya geçen geçit gemisine yardım ederlerdi(18). Ivraca (Vraca) kazasında, Niğbolu, Sofya ve Filibe'ye giden ana cadde üzerindeki yola rastlayan nehir, coşup geçit vermediği için Yutiprot (Ljutibrod) diğer adı ile Furtına köyü halkından 60 hâne muafiyete «derbend âdeti» üzerine»(19) deftere kaydedilerek hem o geçidi beklemek hem de nehrin

(15) Gemi ile geçen atlıdan at başına bir akça, 2 yaya 1 akça, her arabadan tekerlek başına 1 akça ve her fıçıdan dörder akça, at yükünden iki akça, iki koyundan bir akça, dört kuzudan bir akça, her domuzdan bir akça alınması gerekiyordu. Geçen atlı üç gün içinde dönerse ondan tekrar para alınmaz dı. Morova suyundan ve sancak beyine hâsıl kaydolunmuş göllerden, dalyandan hisse olunan balıkların yarısı ve sipahilere kaydolmuş göllerden alınan balıktan öşür alınırdı (bkz. **Kanunnâme-i Âl-i Osman**, neşreden M. Arif, İstanbul 1329, s. 25).

(16) 24 ağustos 1566 tarihli hükme göre, o yıllarda gemi reisi olan Ferhad, maiyetinde olan diğer kimselerin üzerlerine düşen hizmeti yapmadıklarını, bu yüzden gemi hizmetinin aksadığını şikâyet yollu arzetmişti (**MAD**, nu. 235: Dimetoka ve Ergene kadılarına hüküm).

(17) İstanbul Başbakanlık arşivi, **Edirne Tapu detferi**, nu. 77, ss. 242-244; **M.T.** Gökbilgin, **Edirne ve Paşa Livası**, İstanbul 1952, ss. 181-82, not 3.

(18) **Edirne Tapu defteri**, nu. 77, s. 418. Adı geçen köy 28 hâne ve 14 bekârdan oluşmaktaydı; **Firecik tapu defteri**, nu. 138, s. 19.

(19) Derbend âdeti, birer kile buğday, bir kile arpa, hıristiyan olanlardan on ikişer akça ispençe idi (**MAD**, nu. 2775, s. 1676-bkz. ekte Belge 3. Derbend âdeti için bkz. Orhonlu, **Derbend**, ss. 41, 47 vd.).

taşkın zamanlarında halkı gemi ile karşıdan karşıya geçirmekte idiler (20). Hizmetin yapıldığı geçit, Ogustin nehrinin Tuna'ya karıştığı yerde olup, iki nehrin birleşmesi yaz ve kış geçit vermez bir durum yaratmakta idi(21). Selânik eyâletine bağlı Serfiçe kazasında bulunan Kara-Ferye nâhiyesinde cereyan eden, İnce-Karasu üzerinde bulunan geçitlerden geçmek için iki aded gemi vakfedilmişti(22). Çok benzeri olmamakla beraber, İstanbul'da Büyükçekmece'de de geçit gemileri bulunuyordu; bunların bakım ve onarımları İstanbul **harc-ı hassa emîni** tarafından yapılmaktaydı(23).

Vilâyet defterinde gemici olarak kaydedilmiş olan ve ömrü boyunca bu işi yapan kimse vefat ettiğinde, yerini oğlu alırdı; ancak bu işe güvenilir kimselerin şahitlk etmesi gerekirdi. Meselâ, Dimetoka ile Ergene arasındaki Prangı geçidinin beratlı gemicilerinden Mehmed oğlu Şah Bali vefat edince, oğlu Tur Ali'nin, babasının yerine geçebilmesi için, babasının meslektaşları olan Ali oğlu Mustafa ile Abdullah oğlu Sefer'in kendisinin, Şah Bali'nin sahih oğlu olduğuna şehadet etmeleri gerekmişti. Bu şehadetten sonra babasının yeri oğluna verilmiş ve bir berat alınmıştır(24). Bazı hallerde ise, gemici oğullarının, ihmal sebebi ile, beratsız olarak gemicilik hizmetini sürdürdükleri görülmüştür. Ve mahallî yöneticilerin, her nedense, bu durumun üzerine gitmedikleri görülmüştür. Prangı geçidinde gemicilik yapan 10 kişinin oğullarından 6 tanesinin beratsız gemicilik yaptıkları bilinmektedir(25). Bunlar Sultan II. Baye zid döneminden itibaren beratlarını yenilemeden 16. yüzyıl ikinci yarısına kadar gemicilik yapmışlardır(26). Bu durum bir tahrir sonucu ortaya çıkmıştır.

Gemicilerin bulundukları köy, onlardan kinâye, «gemici» diye adlandırılmıştır. Meselâ Dimetoka kazasında bulunan Firecik nâhiyesinde bu şekilde, «gemici» diye anılan bir köy vardı ki, Meriç üzerinden geçişi sağlıyordu. Bu yüzden, bu gemicilerin oturduğu köyün asıl ismi kullanılmayarak, meşgaleleri köylerine isim olarak yazılmıştır. Bu durum, ba-

(20) **MAD**, nu. 2775, s. 1676.
(21) **MAD**, nu. 8456, s. 53.
(22) **Cevdet-Nafıa**, nu .169.
(23) Bunların tamiri, gerekli malzeme ve tahsisatı Galata mahzeninden sağlanıyordu (**MAD**, nu. 2775, s. 248. Ayrıca bkz. geride V numaralı inceleme).
(24) **MAD**, nu. 2775, s. 255: 7 safer 975.
(25) **Edirne tapu defteri**, nu. 77, s. 243.
(26) Bayramoğlu Mustafa, Mustafa Gulam- İbrahim, Mustafa oğlu Şah, III. Murad döneminde kayıkçılık yapıyorlardı (Gökbilgin, **Edirne ve Paşa Livası**, s. 182, not 38).

zen bir bölgede gemicilik hizmeti ile görevlendirilmiş halkın üç-dört köye mensup olmaları sebebiyle, bir karışıklık doğurmaktaydı. Firecik nahiyesine tâbi olan Gemici köyü hukukî bakımdan bir takım değişiklikler geçirmiştir. İlk kuruluşu vakıf şeklinde olan köyün halkı Meriç'te gemi işletirdi; köydeki İshak oğlu Ali, bilinen ilk gemi reisi idi(27). Sultan II. Mehmed zamanında da köy toprakları vakıflıktan çıkarılıp timara verildi. II. Bayezid döneminde ise Ali oğlu Ramazan, gemi işletmeye mültezim oldu, köyde vakıf usûlü yeniden uygulanmaya başladı ve bu husus bir hüküm ile belirlendi. O zaman gemi işletme hakkı Ramazan'a, atası ve dedesi gibi mutasarrıf olmak karşılığında bütün avârızdan muaf olarak 1467/68 (h. 872)'de verildi. Sonra da ,divân-ı hümayûna gelip hizmetten âciz olduklarını ifade ettiklerinde 18 nefer için verilen hükümde ayrıca şöyle bir kayıt düşüldü: gemiciler, vakıf olan araziden ekip biçmeleri için kendilerine ayrılmış olan mezraayı ektiklerinde, bunun için onlardan öşür ve resim alınmadığı gibi, bulundukları köyün avârızına da katılmayacaklardı. Fakat hizmet gördükleri gemiyi yenilemek gerektiğinde yenileyip, tamir icap ettiğinde tamir edip, gelen giden yolculara geçitte hizmet edip kimseye öşür ve rüsûm vermeyeceklerdi. İşte 21 hâne ve 3 bekârdan ibaret gemici köyünün XVI. yüzyıl sonlarına kadar geçirdiği gelişim böyle olmuştu(28). Adı geçen gemi vakfını ilkin kimin tesis ettiği, XVI. yüzyıl vesikalarında değişik şekilde ifade edilmektedir. İncelediğimiz ahkâm ve tapu defterlerinde Yıldırım Bayezid vakfı olduğu kaydedildiği halde(29), XVIII. yüzyıla ait bir vesikada da(30) «Sultan Murad-ı Atîk» vakfı olduğu kayıtlıdır. Bu, şüphesiz mevcut beratların her hükümdar tarafından yenilenmesi ameliyesinden dolayı, eldeki eski beratın kaybolmuş olmasından, ve elde Yıldırım Bayezid zamanında verilmiş olan beratın kalmasından ileri gelmiştir. Kastedilen hükümdar II. Murad'dır. Bunun tapu defterinde kayıtlı olmaması şüpheli bir durum yaratmaktadır. Köyün isminin Gemici olarak geçmesine rağmen, diğer isminin Sülemiş köyü olduğu anlaşılıyor. Buradaki gemilerin tahsisatı için gemicilere Ak (İne Gazi) ile Flori ırmakları arasında bulunan Ak ve İne Gazi mezraası tahsis edilmişti. Buna karşılık geçirdikleri yolculardan hiç bir ücret almayacaklardı(31).

(27) **Firecik tapu defteri,** nu. 138, s. 41.

(28) **Edirne tapu defteri,** nu. 77, s. 456 (bkz. ekte Belge 2).

(29) **Edirne tapu defteri,** nu. 77, s. 242; **Firecik tapu defteri, nu.** 138, s. 19; **MAD,** nu. 2775, s. 255 (bkz. ekte Belge 1).

(30) **Cevdet-Nafıa,** nu 14

(31) **Cevdet-Nafıa,** nu 14. Meriç suyundaki gemiye hizmet eden Ramazan bin Durmuş, İpsala'ya bağlı Resül çiftliğini tasarruf ediyordu (**Firecik tapu defteri,** nu. 138, s. 50).

Yukarıda andığımız Gemici ve Sülemiş köylerinde gemicilik yapanların sonraki nesillerinin bu işle uğraşmadıkları ve XVIII. yüzyılda bu işle uğraşanların değiştiği gözlenmektedir. Dikkat edilmesi gereken husus, XVI. yüzyılda bu kişilerden avârız alınmamasının vilâyet defterinde kaydedilmiş olmasıdır. Gemicilik hizmeti yapan Saruhanlı köyünde başka yerlerden gelen ve avârıza kayıtlı kimse yok iken, verilmiş muafiyet nizamına aykırı olarak, 6 avârızhâne bedeli istenmiştir. Bunun üzerine Saruhanlı köyünün itirazı ile 1576 yılında durum anlaşılmış ve düzeltilmiştir(32). XVIII. yüzyılda Sülemiş köyü halkı avârızhâneden muaf oldukları halde, yazmış oldukları dilekçelerinde, daha başka vergivermemek için, buna râzı bir tutum takınmışlardır. 27 Haziran 1702'de verilmiş olan bir kayıt suretinde ve daha sonra bunun 28 ocak 1733 ve 19 nisan 1741 tarihlerindeki yenilenmelerinde, 5 avârızhâne meselesi tabii bir vergi olarak gerçekleştirilmiştir. Gemicilere nezaret etme işi,gene bu dönemde, Mustafa b. Receb, Ahmed Lâğımcı adlı kişilere sırasıyla geçmiştir. Sonuncusunun vefatıyla, Lağımcı-başı Mahmud ve baş defterdar Atıf Mustafa efendinin ilâmı ile, 4 mart 1740'ta, bu işte ustalık gösteren Mehmed adlı kimseye verilmiştir; ancak kendisi buna dair berat almamıştır. İşlem 23 nisan 1740 tarihinde tamamlanmıştır(33). Bu gemicilere nezaret eden kimse, kanunen, reis atanmış demekti(34). Burada önemli sayılan bir husus, vakıf olan geminin idaresi ve bakımı idi. Gemicilik yaptıklarından dolayı, kendilerine tahsis edilmiş olan vakıf topraklarını ekip biçmekte, fakat kendierinden avârız, tekâlif-i örfiye alınmamakta idi. Karşılığında geminin işletilmesinden ,gerektiğinde her türlü tamir ve yenilemeyi yapmaktan sorumlu idiler. Geçirdikleri yolculardan geçiş ücreti de almamakta idiler(35).

1840 yılında Firecik varidat defterinden öğrendiğimize göre, Enez memlihası mülhakatındaki gemi hizmetinde olan köyler şunlardı: Kaldırkoz, Sarıhanlı, Mahramlı (Marhamlı), Yahşi bey (Başibey), Gemici, Başmakçı, Vakf-ı sagîr, Boyalık(36). Gebze'de İzmt körfezini geçmek için en uygun olan yer Dil iskelesinde Orhan Gazi'nin ayni şekilde bir vakfı olduğu yukarıda kaydedilmişti. Burası da XVIII. yüzyılda bir takım değişikliklere uğramıştı. Artık, padişaha ait olan korudaki Dil iske-

(32) **MAD,** nu. 7534, s. 989.

(33) **Cevdet-Nafıa,** nu. 14.

(34) Ferhad adlı kişi, Prangı geçidindeki gemi hizmetine berat-ı hümayûn ile reis tayin edilmişti (**MAD,** nu. 2775, s. 235).

(35) **Edirne tapu defteri,** nu. 77, s. 456.

(36) **KK,** nu. 5882, ss. 2-4. Bu geçit kayığının 1256 mart başından ayni yılın zilhicce ayının 15'ine kadar hasılatı 27,644 kuruş 25 para idi (**ayni defter,** s. 6). Bu gemici köyü Batı Trakya'da halen mevcuttur.

lesi denilen gemiciler köyü civarında bulunan At iskelesi, ayni hükümdarın tesis ettiği vakfa aitti. Burası XVIII. yüzyılda hassa bostancı hasekileri ortasının vakfı olmuştu. Hattâ, sonraları bazı davalara da konu teşkil etmişti. Cıvarda bulunan 5 adet mensuh timar sahibi olan Mehmed Sipahi adlı kimse, adı geçen iskelenin dahi kendi timarına dahil olduğu iddiasında bulunmuştu. Mahkemede bu durum bertaraf edilmiş, ayni zamanda vakfın önceki durumu ortaya çıkarılmıştı. 1660-61(h. 1071) yılında düşürülmüş bir kayda göre, gemi vakfına ait 5 çiftlik olup, bunlar gemi reislerine ve köy imamına gelir olarak kaydedilmişti. O zamandan sonra, bir süre, vakıf harab bir durumda kalmış, bu tarihte, Mehmed Şaban adlı bir kişiye 3000 akça kılıç timarı olarak verilmişti(37). Evliya Çelebi buradan kayık ile geçmiş, gemicilerle ilgili bir anekdot anlatmıştır(38).

Kara-ferye cıvarında bulunan İnce-Karasu'daki gemi işletmeciliği XIX. yüzyılda şekil değiştirmiştir. Bu suda işletilen 2 kayığın(39) (sonradan 3 olmuştur) tamir ve bakım masrafları Kara-ferye mukataası gelirinden karşılanmıştı. Bunun sarfı Kara-ferye voyvodalarının(40) yetkisi içinde idi. Aslında, kayıklar ücretle taşıdıkları için adı geçen mukataaya gelir de sağlıyorlardı. İlgili vesikada geçen «sefineler irâd-ı mukataadan olmak hasebile» ibâresi XIX. yüzyılda imparatorluk içindeki bu kabil gemi - daha doğrusu kayık - işletmesinin devlet kontroluna alınmaya başladığını gösterir. Çoğu zaman harab olan kayıkların tamiri bir mesele olmaktaydı. Gene adı geçen yerde bulunan 3 adet kayığın tamiri lüzum gösterildiği halde, 1807 yılını izleyen zaman içinde tayin edilmiş voyvodaların birbiri ardından vefat etmelerinden, onarım işi çok gecik-

(37) Bu kişiden sonra, timar olarak ,Haydar Ali 20 zilhicce 1088'de, daha sonra Ali oğlu Mehmed 1143 yılında buraları tasarruf ettiler (**Cevdet-Nafıa**, nu. 635, bkz. ekte Belge 4 ve 5).

(38) Orhan Gazi devrinde bir derviş karşıya geçmek için kayıkçılara müracaat eder, fakat onlardan olumlu bir cevap alamaz. Bunun üzerine eteğine toprak doldurarak denize doğru yürür; yürüdükçe denize toprak serper, toprak serptiği anda deniz, kara olur Bu şekilde geminin arkasından gider. Bunu gören gemiciler, boğazı doldurup ekmeklerine engel olmaması için ona yalvarırlar. Derviş 12000 adım denizi doldurup kara yaptıktan sonra gemiye biner, karşıya geçtikten sonra da hemen vefat eder. Gebze'de Dil iskelesi cıvarında «Dil Baba Dede» ismiyle medfundur (**Seyahatnâme**, II, s. 66).

(39) **Gemi** kelimesinin yerine nehirde **kayık**'ın kullanılması, elimizdeki belgelere göre, XIX. yüzyılda olmuştur. Buna örnek olarak İnce Karasu'daki kayıklar gösterilebilir.

(40) Has topraklarında bir çeşit maliye memurudur. Has topraklarını ait olduğu şahıs hesabına tasarruf ederlerdi.

mişti. 1809'da onarım tahsisatı ayrıldığı halde, mahsubu ancak iki yıl sonra yapılmıştı(41). Kayıklar hakkında XIX. yüzyıl ortalarında daha açık bilgi vardır. 8 Mart 1851 tarihli bir belgeden öğrendiğğmize göre, adı geçen nehir geçidinde 3 kayık köhne, kullanılmaz durumda idi(42). Birkaç kere tamir edilmelerine rağmen, artık onarım kabul edecek durumdan çıkmışlardı. Halkın artan şikâyeti karşısında, şimdilik 2 tane yeni kayık yapımına gerek duyulmuş, bunun için Serfiçe kaza meclisince karar verilmiş, bir bilir kişi tarafından da keşif yaptırılarak 5210 kuruşa mal olacağı öğrenilmişti. Bununla ilgili olarak ayrıntılı inşa listesi ile kaza meclisinin mazbatası İstanbul'a aksettirilmek üzere buranın bağlı olduğu Rumeli eyâletine arzedilmiştir(43). Rumeli eyâlet meclisi de, yıllık muayyen miktar bedel ile maktuen ihale olunan, kayık için gereğinde, Emval sandığından sarfedilerek yapılmasına karar vermiş, karar İstanbul'a arzedilmiştir. Gene para bulunamamış olacak ki, 16 ocak 1851'de, tamir ve inşasını tekeffül eden bir kişiye, kayıkları kendi hesabına işletme izniyle ihâlesi ve mukavelesi kararlaştırılmıştır. Kayık geçidi işi, bir önceki yıla mahsuben 5000 kuruş bedel ile Manastırlı Salih Ağa ile Mustafa Ağa'ya, yukarıda belirtildiği üzere verilmiştir. Ancak, yapılan mukavelede kayıkların tamir ve inşâ edileceğine dâir bir kayıt görülmediğinden, konu, 8 mart 1851 tarihinde hâlâ halledilmemiş bir durumda kalmıştı(44).

Belgeler

1

Sebeb-i tahrir yazıla ki

Hâliya Ergene kadıs ı kapuma arz gönderüp bundan akdem merhûm ve mağfurünleh Sultan Yıldırım Bayezid Han tabe serahu Dimetoka ile Ergene kazası mâbeyninde vâki olan Meriç suyu üezrinde Prangı geçidinde vakf eyledüği gemilere hükm-i şerîf ile gemici olan Şah Bâli bin Mehmed fevt olup işbu Tur Ali müteveffâ-i mezbûrun sulbu oğlu idüğine gemicilerden Mustafa bin Ali ve Sefer bin Abdullah nâm kimes-

(41) **Cevdet-Nafıa,** nu. 8331.

(42) 13 Rebiülevvel 1265 tarihli ve daha erken tarihli bir vesikaya göre (**Cevdet Nafıa,** nu .1972), meselenin iki yıl öncesinde görüşüldüğü, fakat bir esasa bağlanamadığı anlaşılıyor.

(43) **Cevdet-Nafıa,** nu. 169. Ayni vesikanın diğer bir kopyasında (**Cevdet-Nafıa,** nu. 1896) 7188,5 kuruş masrafla vücuda geleceği tahmin edilmekte idi.

(44) Bu sebeple, hazinece sarfını sağlamak için nafıa nezâretinden emir yazılması istenmişti (**Cevdet-Nafıa,** nu. 169).

neler şehâdet edicek taleb ile tevcîh olunup berat-ı şerîf ricasına arz olundu deyü bildirmiş imdi mezkûr Tur Ali'yi merhûm babası Şah Bâlî'nin yerine gemici tayin edüp bu berat-ı hümayûnu verdim ve buyurdum ki varup mahall-i mezbûrda olan vakf gemilere gemici olup olıgelen âdet ve kanûn üzere gemicilik hizmetin edâ ede mâdâm ki kusûru ve yaramazlığı olmaya mukaddema mezkûr babası hidmeti mukabelesinde ne vechile olıgelmiş ise bu dahi kanun üzere ol vechile ola kimesne mâni ve müzahim olmaya şöyle bileler, tahriren fî 7 safer sene 973.

(MAD, nu .2775, s 255)

2

Vakf-ı

Gemici İshak oğlu Ali defter-i atîkde şöyle kayd olunmuş ki selâtin-i mâziyeden ahkâm-ı şerîfe verilüp vakfiyet üzere tasarruf olunup gemi işledürmüş badehû merhum ve mağfur Sultan Mehmed zamanında timara verilmüş badehû merhum ve mağfur Sultan Bayezid Han tabe serahu mezkûr Ali'nin oğlu Ramazan gemi işletmeğe mültezim olduğu sebebden gerü vakfiyetin mukarrer dutup hükm-i şerîfî erzânî kılmış mezkûr müsellem yerine atası dedesi gibi mutasarrıf ola mezkûru ve oğullarını ve hemsâyelerini kimesne üşendirmeyüp cemî avârızdan muaf ve müsellem olalar on hânesi hidmet edüp hidmetleri mukabelesinde muaf ve müsellem olup madası avârıza gire deyu badehû sene isna ve tisin ve semanemie zamanı evâhırında mezkûrlar der-i devlete varup hidmetden âciziz deyu teşekki etdüklerinde 18 nefer esâmisile hükm-i şerîfde kayd olunup şöyle iltizam etmişler sâbıka gemici içün vakf olan mezrayı tasarruf edüp ol yerde ekdüklerinden öşür ve resm alınmayup bunlar dahi avârıza katılmayup mezkûr gemi tecdîd olunmalu olıcak tecdîd edüp ve meremmet olunmalu olıcak meremmet edüp ve gelen giden yolculara geçütde hidmet edüp kimesneye öşür ve rüsûm vermiyeler amma şöyle ki kendü yerlerinden gayri yerde ziraat ederlerse âdet ve kanûn üzere öşürlerin ve rüsûmların verüp cemî avârızdan muaf ve müsellem olalar deyü,

Karye-i Gemici vakf-ı mezkûr
hâne neferen 21 mücerred 3

(Edirne Tapu defteri, nu. 77, s. 456)

3

Ivraca kadısına hüküm yazıla ki

Hâliya taht-ı kazana tâbi Furtına nâm-ı diğer Yuti prot (Ljuti Brod) nâm karye ahalisi keferesi cânibinden Petro ve Nikola nam zımmîler dergâh-ı muallâma gelüp mezbûr karyemiz ziyâde sab ve mahûf ve mu-

hatara yerde vâki olmağla ve mukabelesinde Sofya'da câri olan nehr ve Vidin'den ve Niğbolu ve Sofya ve Filibe'ye giden tarîk-i âm üzerinde olan nehr-i mezbûr ekser evkatda taşup geçüt vermemekle bizüm içümüzden 60 hânemiz defter-i hakanîde muafiyetle derbend âdeti üzere birer kile buğday ve bir kile arpa ve on ikişer akça ispençe alınmak üzere defter-i hakanîde derbend kayd olunup ber-muceb-i defter-i vilâyet zikr olunan derbendi görüp gözedüp ve nehr-i mezbûr taşkın olduğu zamanda âyende ve revendeyi gemi ile geçürüp hidmetimizde kusurumuz yoğiken has emîni olan Cafer nam kimesne derbend âdeti üzere veregeldüğümüz terekemüzi almayup hilâf-ı emr öşr-i şirâ taleb edüp taaddi eder hayfdur deyu bildürdi imdi buyurdum ki hükm-i şerîfüm vardukda bunları has emîni ile beraber edüp ve âstâne-i saadetümde olan nişanlu sahih cedîd vilâyet defteri sûretine nazar edüp göresün fî nefsi'l-emr mezbûr karye ahalisi derbend kayd olunup ber-mûceb-i defter-i vilâyet derbend hidmetin edâ edüp hidmetlerinde kusurları yoğ ise ol takdirde mezkûrların üzerlerine vilâyet defteri muktezasınca kayd olunan birer kile buğday ve birer kile arpaların aynî ile tereke aldurup der-anbar etdüresin terekelerin üzerlerine bıragup narh-ı rûzîden ziyâde akçaların aldırmayasın ve şöyle bî-vech ziyâde akçaların almışlar ise gerü sahiplerine alıveresün memnu olmazlarsa isimlerile yazup arz edesün bi'l-cümle mezkûrları yarar kapuma şikâyete çıkmalu etdürmiyesin şöyle bilesin, tahriren fî 14 zilkade sene 973.

(**MAD**, nu. 2775, s. 1676).

4

Der-i devlet-mekîne arz-ı daî-i kemîne budur ki

Medine-i Üsküdar kazası mülhakatından Gekboze (Gebze) nâhiyesine tâbi koru-yı hümayûn dâhilinde Dil iskelesi demekle maruf Gemiciler karyesi kurbinde At-iskelesi hassa bostanî hasekileri ortası vakfından olup yine karye-i mezkûr toprağında 5 çiftlik mensûh timara mutasarrıf Mehmed Sipahi iskeleyi timarım kurbindedür deyü fuzulî zabt edüp taraf-ı vakfa gadr etmekle mahallinde mürafaa-i şer olunmak bâbında bu fakire hitaben sâdır olan emr-i âlîye imtisalen bu fakir bi-nefsihi mahall-i nizam üzerine varup akd-ı meclis-i şeri kavîm olundukda mütevelli-i vakfın vekil-i müsecceli Hasekî İbrahim Ağa ile mezbûr Mehmed Sipahi bi't-terâzi mürafaa-i şerî olundukda iskele-i mezbûrun resmî tarîk ile bostanî olmak üzere cânib-i vakfa teslim oluna gelüp bir dürlü müdâhale olunmak icab etmez iken mezbûr Mehmed Sipahi fuzulî müdahale eder sual olunup müdahalesi men ve def olunması matlûbumdur dedükde gıbbü's-sual Sipahi merkûm cevabında yedimde olan sûret-i def-

ter-i hakanî mucebince müdahale ederim deyu defle cevap vermeğin yedinde olan defter-i hakanîye nazar olunduğunda iskele-i mezbûr timar-ı merkûma hâsıl kayd olunmayıp zabtı filhakika fuzulî olduğu nümâyân olmağla husûs-ı mezbureye vukuf-ı tammı olup bî-garez müsliminin müsinn ü ihtiyarlardan ber-muceb-i emr-i âlî sual olundukda Kösler(?) karyesi imamı Hüseyin Efendi ve Mustafa bin Veliyüddin ve Tavşancıl imamı Mehmed efendi Elhac Mehmed bin Yusuf ve Muallim imamı Yahya Efendi ve İbrahim bin Mahmud ve Demürcü karyesinden Hasan bin Mustafa ve Çerkeşli karyesinden Mehmed bin Mehmed ve Tavşanlı karyesinden Ahmed bin Veli ve Mehmed bin Ömer ve gemici reislerinden Mehmet Beşe bin Ali ve Hasan Beşe ibn Hüseyin ve Mehmed Beşe ibn Halil ve Osman Beşe ibn Mehmed nam kimesnelerden sual olundukda cevaplarında iskele-i mezbûr hassa hasekileri ortası vakfından olup tamir ve tecdidi vakf-ı mezbûr tarafından oluna gelüp ve lâzım gelen rüsûmatı ez-kadîm bostanî payı namile mütevelli-i vakf-ı mezbûr tarafından ahz oluna gelmişdir deyu her birleri bi'l-muvâcehe şehâdet-i şeriye eyledüklerinde mucebince mezbûr Mehmed Sipahi'nin iskele-i merkûmdan kasr-ı yedinde taraf-ı şerden tenbih ve muarazadan men olunduğu bi'l-iltimas pâye-i serîr-i âlâya arz u ilâm olundu bâki emr ü ferman der adlindir hurrere fî'l-yevmi's-sâdis ve'l-işrîn min zilhicceti'ş-şerîfe lisene hamse hamsîn ve miete ve elf.

el-abdü'd-dâî li'l-devleti'l-aliyyetil-
hakâniyye İmam-zâde Osman en-Naib bi-Gebze

(Cevdet-Nafıa, nu. 635).

5

Arz-ı bendeleridir ki

Kocaeli sancağında Gekhoze (Gebze) nâhiyesinde karye-i Gemiciler vakf-ı Orhan Beg(?) tabe serahu Dil'de olan gemileri işledür deyu tahtında dört aded çiftliklerden maada defter-i atîkde kürekçi elinde olan çiftlikler dahi hâliya reis tasarrufundadır ve bir çiftlik imam her kim imam olur ise tasarruf eder olan İmam Bekir Fakih veled-i İlyas mutasarrıfıdır deyu defter-i evkafda muharrir kalemile tahrir badehu zikr olunan Gemiciler nam karye merhûm ve mağfurünleh Sultan Orhan Gazi tâbe serahu evkafından olup Dil'de olan gemiler içün reislerine ve imamına karye-i merkûmede olan 5 çiftlik yerleri ile vakf ve şart edüp cemi zemandan berü kimesne tasarrufunda olmayup hâli ve harâbe olup ve Mehmed Şaban nam kimesne ehl-i hiref tâifesinden kâtiban-ı kütüb-i hassadan yevmi yirmi beş akça ulûfeye mutasarrıf olmağla ulûfesi hazine mande kalmak ve 3000 akça kılıç timar olmak üzere 1071 tarihinde tevkiî kalemile tashih ve halâ 3000 akçalık üzere başka beratile Mehmed veled-i Ali üzerinde olduğu defter-i hakanîden der-kenâr olunmuş.

(Cevdet-Nafıa, nu. 635).

VII

DİCLE VE FIRAT NEHİRLERİNDE NAKLİYAT*

Osmanlı devrinde nakliyat, iktisadî yapının en önemli meselelerinden brini teşkil ediyordu. Bu konu üzerinde, Franz Taeschner'in çalışmaları dışında, şimdiye kadar fazla durulmamıştır(1). Özellikle nehir nakliyatı üzerinde konuyu askerî ve stratejik bakımdan ele alan birkaç araştırma dışında, çalışılmamıştır(2). Tuna nehri üzerindeki nakliyatı askerî yönden ele alan bu çalışmalar, Osmanlı devrinde nehir nakliyatı hakkında tam bir fikir vermekten uzaktır. Ayrıca, Amiral Jurien de le Gravière de strateji ve coğrafya bakımından Fırat'ı incelemiştir(3). Bütün bu çalışmalar belirli bir devir içinde olmak üzere ele alınmışlardır. Biz Dicle ve Fırat nehirlerini merkez alarak bütün Osmanlı devrindeki nehir nakliyatı sistemi üzerinde duracağız. Araştırmamızın malzemesi, Başbakanlık Arşiv dairesinde bulunan **Mühimme Defterleri**'nden derlenmiştir(4.) Ayrıca, Osmanlı müelliflerinde, muharebe vesilesiyle doğuda bulunan ordunun iaşesi ve harb mühimmatı için lüzumlu nakliyat faaliyeti çerçevesinde, dağınık bilgiler mevcuttur. Evliya Çelebi'de konumuza ait önemli kayıtlar bulunmaktadır(5). Kütüphanelerde çeşitli nüshaları bulunan **İcmâl-i sefer-i nehr-i Ziyab der eyâlet-i Bağdad** isimli anonim risâle(6) ile Silahdar Mehmed Ağa'nın(7) konuyla ilgili olarak eserinde vermiş olduğu bilgileri kaydetmeliyiz.

Bu nakliyat muhtelif ihtiyaçlar sebebiyle adı geçen nehirler üzerin-

---

* «Osmanlı devrinde nehir nakliyatı hakkında araştırmalar: Dicle ve Fırat nehirlerinde nakliyat», **Tarih Dergisi**, 17-19 (1963), ss. 77-102'den alınan bu makaleyi Cengiz Orhonlu ve Turgut Işıksal birlikte yazmışlardır.

(1) **Das Anatolische Wegenetz nach Osmanischen Quellen**, Leipzig 1926.

(2) C.C. Giurescu, «Le Chantier Naval Turc de Giurgiu sur le Danube», **Tarih Vesikaları**, 16 (İstanbul 195?), ss. 114-117.

(3) **La Flottille de l'Euphrate, étude de géographie moderne et de stratégie antique**, Paris 1892.

(4) **MD**, İstanbul Başbakanlık arşivinde 961 (1553-54) yılında başlamaktadır.

(5) **Seyahatnâme**, III, s. 62.

(6) Esad Efendi ktp., nu. 2034/4. Bu anonim risalenin müstakil bir eser olup olmadığı veya Silahdar'da ayni isimde bulunan fasıldan çıkarılıp çıkarılmadığı hakkında tenkıdî bir araştırma yaptıktan sonra fikir edinmek mümkün olacaktır.

(7) **Nusret-nâme**, Veliyüddin Efendi ktp., nu. 2369, ss. 272a-275b.

de yapılmakta idi. Bazı eserlere göre, nakliyat nehrin her iki yönünde de yapılıyordu. Yukarıda söylediğimiz gibi, harb zamanlarında İran üzerine yapılan harekâtın hazırlığı sırasında veya hududa yakın yerlerde çıkan iç karışıklıklar dolayısıyla resmî vesikalara konu olagelmiştir. Nakliyat, sulh zamanlarında ve sadece ticâret endişesi ile de devam ediyordu. Fırat üzerinde Birecik'ten Basra'ya kadar nehir gemileri ve kelekler ile gidiş-geliş ve mal nakliyatı yapılıyordu(8). Osmanlılar bunu devam ettirmekte ihtimam göstermişlerdir. Zira bu yol ile Hind-Basra ticareti Türkiye'ye intikal ettirilmekte idi(9). Dicle ve Fırat'ın birleşmesinden sonra Şattu'l-Arab adını alan nehir vasıtası ile Hindistan'dan gelen gemiler Basra'ya kadar ilerleyebiliyorlardı(10). Buradan nehir gemileriyle Birecik'e aktarılan emtia oradan deve kervanlarıyla Haleb, İskenderun, Trablus ve diğer istikametlere sevkediliyordu.

Bu nehir yolu XVI. yüzyılın ikinci yarısında hayli canlı bir ticâret trafiğine sahip idi. Osmanlı tacirleri tarafından olduğu kadar doğulu ve Avrupalı tacirler de süratli olmasından dolayı, daha ziyade akış yönünde olmak üzere, bu su yolundan büyük çapta istifade ediyorlardı. Bu yolla batı emtiası Basra'ya sevkediliyordu(11). Avrupalı tacir ve seyyahların kayıtlarına göre, Birecik'ten Basra'ya kadar seyahat 15-16 gün sürmekte idi(12). Sir Anthony Sherley(13) bu seyahatın Bağdad'a kadar olan kısmını geceleri nehir sahilindeki uygun iskele ve köylerde konaklamak suretiyle 29 günde katetmişti.

I. FIRAT NEHRİ ÜZERİNDE GEMİ İNŞAATI

Fırat nehri üzerindeki nakliyatın başlangıç noktası Birecik iskelesidir. Burada kurulmuş olan tersanenin daha doğrusu gemi inşa yerinin kuruluş tarihini kesin olarak tayin edemiyoruz. XVI. asır başlarmda faaliyette bulunduğu anlaşılıyor. Buna dair elimizde en eski vesika 14 cemaziyülevvel 976 (11 şubat 1560) tarihini taşımaktadır. Bu tarihleri taşıyan hükümlerin birincisinde, Birecik'te gemi yaptırılarak Basra'ya

(8) Evliya Çelebi, **Seyahatnâme, III**, ss. 62, 147.

(9) Bu ticâretin XVI. yüzyılda dünya ticaretinde işgal ettiği yer için bkz. H. İnalcık, «Osmanlı imparatorluğunun kuruluş ve inkişaf devrinde Türkiye'nin iktisadi vaziyeti üzerine bir tetkik münasebetile», **Belleten**, 15 (1951), ss. 629-684.

(10) Evliya çelebi, **Seyahatnâme, II**, s. 207.

(11) W.D. Andrew, **Memoir on the Euphrates Valley route to India with offical correspondance**, London 1957, ss. 28-29.

(12) Andrew, **ayni eser**, ss. 28-29.

(13) **Sir Anthony Sherley, and his Persian adventure**, edited by E.D. Ross, London 1933, ss. 137-142.

gönderilmesi emredilmekte idi(14). 17 temmuz 1560 tarihli hükme göre, Basra mühimmatı için taleb edilen keresteler 60 aded nehir gemisi ile Fırat üzerinden nakledilmekte olup taşkın zamanında da İsa nehrinden geçip Bağdad'a, oradan da Dicle üzerinden Basra'ya gönderilmiştir. Yine bu hükümden anlaşılacağı üzere, İsa adlı kanal Dicle-Fırat arasında suların fazla olduğu zamanlar iki nehir arasında bağlantıyı sağlıyordu(15). Bu tarihlerde Fırat üzerinde gemi inşa edilmesinin masraflı olduğu mülâhaza edilerek vazgeçilmesi hususunda bir temayül de belirmişti(16). Zira önceki iddianın aksine, burada nehir gemisi inşa ederek emtiayı nakletmenin daha ucuza malolacağı anlaşılmıştı. Birecik, çivi ve kereste gibi inşaata lüzumlu olan maddelere yakın bulunuyordu. Özellikle ormanlık bölgeye yakınlığını da belirtmeliyiz(17). Fırat nehrinin bu verde genişlemiş olması gemi inşasına uygun bir zemin oluşturuyordu. İnşa edilen gemilerin yağmur ve güneşten muhafazasına dikkat ediliyordu. Gerektiğinde asker ve malzeme ile yüklenerek Bağdad'a gönderiliyordu(18). Gemiler kullanılmadıkları zaman bile hazır durumda bekletilmekte ve devamlı olarak bakım altında bulundurulmakta idiler. Meselâ, 1565 yılında 300 kadar geminin Birecik'te bulunduğunu vesikalardan öğrenebiliyoruz(19). 1734 yılında Birecik'te 20 fırkate ile 400 nehir gemisi inşasına teşebbüs edilmişti(20). İnşa edilen gemilerin kullanılmaları için reis, dümenci, kürekçi vb. için gerekli masraf eskiden beri Haleb vilâyeti hazinesinden ödeniyordu(21). Gemi inşası ile meşgul olacak mimar, marangoz gibi teknik elemanlar İstanbul'dan gönderiliyordu(22). Fırat nehrinde suların yazın azalması ve tuğyan zamanında ise su seviyesinin normalin çok üstüne çıkması, Birecik'te de gemi yapımını tehlikeli bir duruma sokuyordu. Böyle zamanlarda, gemi keresteleri Birecik'ten nehir yoluyla Basra'ya gönderiliyordu. Bu nakil işinde, o zaman çok kıymetil olan kerestelerin yerlerine sâlimen varması için her

(14) **MD**, nu. 3, s. 263, hüküm 764.
(15) **MD**, nu. 3, s. 290.
(16) Bu gemilerle gönderilen kerestenin lüzumlu miktarının kullanılması, artan miktarın muhafazası için tenbihte bulunulmuştu (**MD**, nu. 3, s. 453).
(17) 14 ağustos 1565 tarihli, 300 kıta gemi inşasına dair olan hükümde bu husus belirtilmiştir. Bu hükümde, ayrıca, her gemide ne kadar insan ve zahire olması gerektiği de öğrenilmek istenmişti (**MAD**, nu. 2775, s. 113).
(18) **MD**, nu. 5, ss. 302, 315, 324.
(19) **MAD**, nu. 2775, s. 224: 25 eylül 1565.
(20) İ.H. Uzunçarşılı, **Merkez ve Bahriye teşkilâtı**, Ankara 1948, s. 405.
(21) **MD**, nu. 2, s. 245. Masrafların tutulması için bir kâtib görevlendirilmişti (**MAD**, nu. 2775, s. 116)
(22) Bkz. s. 121.

mahallin kadısına ve idare âmirine sıkı hükümler gönderiliyordu(23). Birecik'ten Bağdad'a kadar Fırat'ı takip eden yol üzerinde olan kale dizdarlarına bu keresteleri birbirlerine devir ve teslim ederek varması lâzım gelen yere emniyetle ulaşması sağlanıyordu(24).

A. Nehir Gemisi Yapımında Kullanılan Malzemeler

Basra ve Birecik'te yapılan gemilerin kereste ve diğer levazımı Maraş, Behisni, Antep, Kâhta, Güvercinlik, Andırın, Kars-ı Zülkadriye (kadirli), Hısn-ı Mansur bölgelerinden temin ediliyordu(25). 1565 tarihli bir **mühimme** kaydına göre, Birecik'te inşa edilen gemilerin malzemesi Azaz, Kilis sancaklarından geliyordu. Ayni hükme göre inşa edilecek gemi sayısı 500 idi(26). Haleb vilâyetine bağlı olan yerlerde lüzumlu keresteyi kesen ve nakleden kimselerin emek ve masrafları vilâyetin bu işle ilgilisi (emin, kâtip) tarafından ödeniyordu(27). Basra'da yapılan gemilerin masraf ve malzemesi de Birecik'ten geliyordu(28). Keresteler ormanlardan kesildikten sonra at, deve, eşek, öküz ve katır vasıtasıyla Birecik'e nakledildiyor, ancak buraya nakledilmeden önce bir mimar nezaretinde arzu edilen boyda kesiliyordu(29). Gemilerde kullanılan keresteler kullanıldıkları yerlere göre isimler alıyordu; bunlardan bizim tesbit edebildiğimiz şunlardır: bakrıta, bellût tahtası, verdinar tahtası, verdinar, kızak fülenk, elvâh-ı varil, gönder, çubuk-ı çam, tomruk-ı çınar, doldurma, çatal, döşek, pıraçol(30). Haleb beylerbeğisine yazılan 15 aralık 1571 tarihli bir hükümde inşa edilecek 5 kalitenin noksan kerestesinin tamamlanması için şu miktar verilmiştir: 100 aded döşek, 53 aded bakrıta, 239 bellût tahtası, 50 verdinar, 10 kızak, 50 fülenk, 2000 elvah-ı varil, 250 gönder, 2 kantar halebî yenseri (çivi) lâzım olduğu kaydedilmekte, ek olarak eskiden beri 500 tahta, 200 çam çubuğu, 50 çınar tomruğu, 600 doldurma, 200 döşek, 200 pıraçol, 200 çatal tahtasının tamirat ve diğer işler için gerektiği bildirilmişti(31). 1730'da Basra'da yapılacak fırkateler için Maraş dağlarından 20100 kereste kesilip Birecik'te depo edilmişti. Buradan, Fırat'ın suyu çoğaldığı zaman gemilerle Rıdvaniye

(23) **MD**, nu. 3, s. 834.
(24) **MD**, nu. 16, s. 152, hüküm 301.
(25) **MD**, nu. 12, s. 195; **MD**, nu. 3, s. 417; 14 haziran 1560; **MAD**, nu. 2775, ss. 224-225: 25 eylül 1565.
(26) **MD**, nu. 5, s. 164; 17 ekim 1565.
(27) **MD**, nu. 7, s. 477: 7 zilhicce 975.
(28) **MD**, nu. 5, s. 271, hüküm 696.
(29) **MD**, nu. 12, s. 195, hüküm 413: 10 zilkade 978.
(30) **MD**, nu. 10, s. 170, hüküm 241: 28 receb 978.
(31) **MD**, nu. 10, s. 270, hüküm 421.

iskelesine nakledilirdi(32). Bundan anlaşılıyor ki Basra'ya giden keresteler Basra körfezindeki Bahreyn'de Hürmüz boğazında ve Hind denizinde cerayan eden Osmanlı-Portekiz mücadelesinde kullanılmak üzere oradaki tersaneye gönderilmekte idi. Esasen, Basra'daki tersaneye lâzım gemi kerestesi daima zikredilen yerlerden ulaştırılmakta idi(33). Mısır İskenderiye'sindeki ve Süveyş'teki tersanelere gerekli gemi kerestesi de bu bölgelerden sağlanmakta idi(34). Gönderilen keresteler Özer'den(33a) kesilerek Payas'a indiriliyor, oradan da gemilerle İskenderiye'ye nakledilyordu(35). 1701'de arap aşiretlerinin eline geçmiş olan Basra ve Korna kalelerinin fethi için Birecik'te büyük bir filo inşası, burada büyük bir kereste sarfiyatını gerektirmişti. 1701'de Fırat nehrinin Mahiye civarında bir kol peyda ederek suyunun azalması dolayısiyle Fırat kollarından Ziyab'ın kontrol altına alınması için orada bendler inşa faaliyeti ayni şeklide büyük bir kereste sarfiyatına sebep olmuştu. Bütün bu malzemeler yukarıda kaydettiğimiz Maraş, Behısnı, Antep, Kâhta, Güvercinlik, Andırın, Kars-ı Zülkadriye, Hısn Mansur'dan sağlandı(36). Sedler için lüzumlu kereteler Rıdvaniye iskelesine nakledildi (bu iskele XVII. yüzyıl ortalarından itibaren önem kazanmıştır)(37). Basra'da gemi inşaatı zamanlarında kerestelerin nakli böyle bir seyir takip etmişti. Nehir suları yükseldiği zamanlar Maraş dağlarından kesilen keresteler Birecik'e, oradan nehir gemileri ile Rıdvaniye iskelesine gönderilmekte idi. Nakil sırasında, çok kıymetli olan bu kerestelerin muhafazasına Rakka beylerbeyi tayin edilmekte idi(38). Nakledilen keresteler sadece gemi inşaatı ile ilgili olmamıştı. Kalelerin onarımı ve inşası için ayni yoldan büyük çapta kereste nakledilegelmişti(39). Bunlara, ticarî ve diğer gayelerle yapılan nakliyatı da eklemeliyiz. 1568 yılında Meşhed-i şerîfin tamiri için 100 aded 9,5 Haleb zırâ uzunluğundaki çam kerestesinin gönderilmesi ayni yoldan istenmişti(40). Gemilerin yapımında kullanılan ana maddelerden bir diğeri de demirdi. Demir, Kiği madenlerinden çı-

(32) **MD**, nu. 136, ss. 53-54.
(33) **MD**, nu. 64, hüküm 350: 28 eylül 1588.
(33a) Daha sonraları bu isim araplaştırılarak Üzeyr ve Âzîr olmuştur.
(34) **MD**, nu. 7, s. 557, hüküm 1573.
(35) **MD**, nu. 7, s. 609, hüküm 1710: 7 temmuz 1568.
(36) C. Orhonlu, «Mustafa II», İslâm Ansiklopedisi; Fındıklılı Mehmed Ağa, **Nusret-nâme**, «İcmâl-i sefer-i nehr-i Ziyab» faslı, Veliyüddin Efendi ktp., nu. 2369, ss. 277b, 278a vd. XVIII. yüzyıl sonlarında Tuna donanması için gerekli kereste ve neccâr Eflâk'tan sağlanıyordu (**Cevdet-Bahriye**, nu. 7750).
(37) **A-NŞT (1114)**.
(38) **MD**, nu. 136, ss. 53-54: 5 eylül 1730.
(39) **MD**, nu. 21, s. 254, hüküm 610.
(40) **MD**, nu. 7, s. 864, hüküm 2368.

karılmakta, Haleb'e getirilerek işlenmekte idi. Haleb'e getirilen demirden imal edilen çivi istenen yerlere sevkedilmekte idi. Ham demiri çivi ve diğer gerekli alet hâline getirme faaliyeti sadece Haleb'de değil, Balis nahiyesinde de yapılmakta idi(41). **Haleb ensarı** diye ifade edilen Haleb çivileri imparatorluk içinde en çok makbul olmaktaydı. 1568'de İskenderiye'de yapılmakta olan gemiler için lâzım gelen 160 kantar çivinin 140 kantarı Balis'ten sağlanmıştı(42). Fırat nehri için inşa edilmiş olan ve kullanılmakta olan gemilerden bir kısmının çivisiz yapıldığını bir inşa özelliği olarak belirtmeliyiz. Gemi inşasında önemli bir yeri olan ziftin temini ve nakledilmesi de bir nizama bağlanmıştı. Birecik'te inşa edilen gemiler için zift hemen hemen daima Rodos ve İstanköy'den 50 kantar zift istenmişti. Taleb edilen bu miktar Antalya'dan Haleb valisinin adamlarına teslim edilmekte, onlar aracılığıyla da yerlerine ulaşmakta idi(43).

B. Teknik Elemanlar

Nehir gemilerinin yapımında kullanılan mimar, neccâr, yontucu, kalafatçı ,demirci gibi teknik elemanlar dışarıdan celbediliyordu(43a). 1571-72'de Birecik'te inşa edilecek 250 adet asker gemisi ile 150 adet zahire gemisinin yapımı için 1 hassa neccâr, 1 mimar, 3 neccâr, 3 kürek yontucu, 2 kalafatçı, 1 demirci gönderilmesi bu tarihi taşıyan bir hükümde belirtilmişti. Bu kimselerin aylıkları Galata emini tarafından verilecekti(44). Birecik'te tersanede inşa edilen gemilerin mimar, neccâr vb. ihtiyaçları ile gemileri kullanacak olan reisler hemen hemen daima İstanbul'dan gönderilmekte idi(45). 1699'da Birecik'te yapılmakta olan filonun şayka kaptanları (reisleri), leventler, marangoz, amele ve diğer teknisyenler İstanbul'dan İskenderiye'ye bir gemi ile gönderilmişlerdi(46). Bu elemanlar ,bazı hallerde, Kaptan Paşa eyâletine dahil olan Rodos ve İstanköy'den sağlanıyorlardı. 1560'da Birecik'te yapılacak gemilere kalafatçı ve diğer elemanlar anılan adalardan istenmişti(47). Gemileri kullanacak dümenci ve kürekçi vb. elemanlar imparatorluğun deniz üslerinin bulunduğu bölgelerden getiriliyordu(48). 1745 yılında Birecik'teki

(41) **MD**, nu. 7, s. 609, hüküm 1710.

(42) **MD**, nu. 7, s. 609.

(43) **MD**, nu. 3, s. 259, hüküm 751. İskenderiye tersanesi ihtiyacı da Rodos'tan, Lapseki'den temin ediliyordu (**MD**, nu. 7, s. 604, hüküm 1699).

(43a) Teşkilâtlı bir tersânede lüzumlu elemanlar için bkz. Uzunçarşılı, **Merkez ve Bahriye**, ss. 425-431.

(44) **MAD**, nu. 2775, s. 179.

(45) **MD**, nu. 13, s. 286: 7 mart 1560.

(46) Defterdar Mehmed Paşa, **Zübdetü'l-Vekayi**, Nuruosmaniye ktp., nu. 3305, ss. 348a, 453b-454. Bir kısmı da cıvardan temin edilmişti (**MAD**, nu. 5433, ss. 6-7).

(47) **MD**, nu. 3, s. 259.

(48) **MD**, nu. 134, ss. 109, 162.

124 adetlik inşaatın idaresine bir çavuş-başı memur edilmişti. İnşaatın genel kontrolunu ve sarfiyatın idare eden bu kişi **mubaşir** olarak anılmakta idi. Emrinde çalışan işçilerin ücretleri, Birecik kadısı ve sefine memurlarının da bulunduğu bir heyet tarafından tesbit ediliyor ve ödeniyordu(49). Kereste kesimi ve kesilmiş kerestenin muhtelif ölçü ve şekillerde biçilmesi için kullanılan elemanlar Birecik ve cıvarından temin ediliyordu(50).

İnşa edilen gemileri idare edecek kaptanlar (reisler) İstanbul'dan veya Kaptan Paşa eyaletinden gönderilmekte idi. Bu gemilerde kullanılan kürekçileri, elimizdeki kayıtlara göre, iki kısımda mütalâa etmemiz gerekir. İlk kısımdaki kürekçiler ücretli idi ve yalnız Fırat üzerindeki nakliyat gemilerinde kullanılmakta idi. Haleb eyâletinden ücretle tutulmakta olup nakledilecek malzemeyi Bağdad eyâletindeki Felluce kanalına kadar nakledlerlerdi. Orada, gemileri, yine ücretle tutulmuş başka kürekçilere teslim ediyorlardı(51). Birecik'te yapılan zahire gemilerine Diyarbekir eyaletinden temin edilen kürekçi ve dümenci, Fırat nehrinde Palu'dan Birecik'e kadar olan nehir sahilindeki kasaba ve köyler halkından sağlanmakta idi. Bu kürekçi ve dümencilerin ücretleri Haleb muhassılı tarafından veriliyordu(52). Bu arada ilerde hahsedeceğimiz, kelekler için de ayrı şekillerde insan temin edildiğini kaydetmeliyiz. Kelekler in idaresi ile mükellef kimseye **tarrah** ünvanı verilirdi(53). Diğer kısım kürekçilere gelince, bunlar Basra'da arap aşiretlerine ve portekizlilere (XVI. yüzyılda) karşı mücadele için yapılan gemilere yerleştirilen kürekçilerdi. Ücretli değillerdi, «katle müstahak olmayan» mücrimler arasından seçilip gönderilmekte idiler. Bunları, Diyarbekir ve Haleb eyaletlerindeki mücrimler arasından seçmelerinin sebebi, Basra'daki gemilerde kullanılacak kürekçi tedarikinin orada mümkün olmamasından idi(54). Gerektiği kadar kürekçi isteği, Basra beylerbeyi tarafından İstanbul'a arzedilmekte, İstanbul'dan da ilgili eyâletlerin beylerbeyi ve kadılarına istenen sayı bildirilip Basra'ya gönderilmeleri emredildiği gibi, Basra beylerbeyinden istenen miktar kürekçinin Haleb veya Diyarbakır eyâletlerinden temin edilmesi hakkında ayrıca bir hüküm de gönderiliyordu (55).

---

(49) Bu belgenin tarihi 19 rebiülahır 1159'dur. Buna rağmen IV. Mehmed devri vesikaları arasına girmiştir. (**Alî Emîrî-IV Mehmed**, nu. 3367).

(50) Bkz. ss. 119-121.

(51) **MD**, nu. 21, s. 254, hüküm 609: 16 nisan 1573.

(52) **MD**, nu. 134, s. 109: evail-i şevval 1139.

(53) **A-DVN**, 1139-11-15.

(54) **MD**, nu. 5, s. 317, hüküm 825: 23 cemaziyülahır 973; **MD**, nu. 5, s. 319, ühküm 832: 23 cemaziyülahır 973(?).

(55) **MD**, nu. 19, ss. 139-140, hüküm 293: 26 haziran 1572.

C. Fırat-Dicle Nehirlerinde Kullanılan Gemiler ve Cinsleri

Nehir üzerinde işleyen gemilerin cinsleri hakkında fazlaca bilgimiz yoktur. Eldekileri de vesikalardaki dağınık kayıtları toplamak suretiyle elde ediyoruz. Gemi türleri, belgelerde geçtiği üzere, **kayık, şayka, grab, fırkate**'dir(56). Bunlardan başka, bir **üstü açık** kaydı geçmektedir. Bunun mahiyetini pek bilemiyoruz. Sir Anthony Sherley, Fırat üzerinde bir mavna ile seyahat ettiğini kaydetmektedir(57). Bunun üstü açık olması muhtemeldir .1699 yılında Birecik'te inşa edilen gemiler arasında **açuk-ı Tuna** şeklinde bir gemi ismi geçmektedir(58). J.S. Buckingham, Fırat nehrinde işleyen gemilerden birinin tavsifini yaparken(59), bir su kabağının içi oyulmuş ve uzunluğuna kesilmiş yarısını andıran, 40 ayak uzunluğunda, 10 ayak genişliğinde olduğunu, yüksekliğinin geminin kıçında 2 ayak, pruvasında 15 ayak olduğunu belirtir. Geminin kaburgasının, yanlarında dik olarak yükseldiğini, kıç bodoslamasının (omurgasının) olmadığını, altının düz, birbirlerine geçen kalasların çivilenmesinden meydana geldiğini kaydetmektedir. Bundan dolayı kumsala kolayca çekilebilirdi. Her biri 2 ton kadar eşya, 3-4 merkeb, 8-10 yolcu alabilirdi. Buckingham'ın bulunduğu bu gemide mürettebat 4 adam ve 2 çocuktan ibaretti. Gemi arkasında bulunan uzun bir kürek, dümen görevi yapıyordu. Küçük kürekler duruma göre, her iki tarafta da kullanılabilirdi(60). XVII. asır sonlarıyla XVIII. asır süresince, **kalite, sandal, piyade kayığı, açuk-ı Tuna, fırkate** kullanılıyordu. Bunlar, aşağı yukarı, denizlerdekilere tekabül etmekteydi. **Fırkate**(61), Fırat nehri için muhtelif ebadda olmak üzere yapılıyordu. Eni normalde 4,5 zırâ, ancak boyu en az 21, en fazla 27 zırâ uzunluğunda idi. **Piyade kayığı**(62) ise 13 zırâ uzun-

(56) Silahdar Mehmed Ağa, **Nusret-nâme**, s. 182b Defterdar Mehmed Paşa, **ayni eser**, s. 453b.

(57) Sherley, **ayni eser**, s. 138.

(58) Bundan Tuna nehrindeki üstü açık gemisinin örnek alındığı anlaşılmaktadır (**MAD**, nu. 5433, s. 2). Tuna nehri üzerindeki gemi cinsleri ve kadroları için bkz. Uzunçarşılı, **Merkez ve Bahriye**, ss. 403-404.

(59) **Travels in Mesopotamia including a journey from Aleppo to Baghdad**, London 1827, I, ss. 46-48.

(60) Bucknigham, ayni **eser**, göst. yer.

(61) Boyutları 4, 5x27, 4 5x26, 4, 5x25, 4, 5x23, 5, 4, 5x21 zırâ olarak sıralanıyordu (**MAD**, nu. 5433, s. 2). **Fırkate** türk denizcilerinin kullandığı bir gemi tipidir. Bunun kelime olarak menşei İtalyancada olup fregata ve frigate şekillerinde yazılmaktadır. İlk defa 14. asırda İtalya'da meydana çıkmış olup XVI. yüzıylda Akdeniz havzasında yaygın durumdaydı (bkz. Kahane-Tietze, **The Lingua Franca**..., ss. 230-33).

(62) **MAD**, nu. 5433, s. 2. Kelime grekçe menşeli olup İtalya'daki cumhuriyetlerin Bizans ile temasları sırasında yeniden ortaya çıkmıştır. Denizcilik teri-

luğunda bulunuyordu. Bu nehir için inşa edilen **filika** da 9 zırâ uzunluğundaydı(63). Tuna nehrinde inşa edilmekte olan açık isimli gemi cinsinin de Fırat üzerinde kullanıldığı yukarıda kaydedilmişti. 1699 yılında inşa edilen üstü açıklar Tuna nehrindekilerin tipinde olduğu için buna **Tuna açuğu** ismi verilmişti. Uzunluğu 18 zırâ idi(64).

Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde kullanılan keleklere gelince, ancak akış istikametinde gidebilen bu vasıtalar Fırat'tan çok Dicle üzerinde kullanılmıştır. Bunun sebebi Dicle'de suyun fazla derin olmamasıdır. Ancak gemi işletmeye Fırat kadar uygun değildi(65). Bununla beraber Fırat üzerinde de **kelek** nakliyatı yapılageldiğine değinmemiz lâzımdır. Fırat nehrinde Birecik, Dicle'de Musul kelek nakliyatının başlangıç noktalarıydılar. Kelekler, kurulmaları ve kullanılmaları portatif olduğundan zamanla Fırat üzerinde de başlıca vasıta olarak yer tutmağa başlamıştır. Kelekler zahire ve eşya nakliyatında kullanılmışlardır. Birecik'ten başlayacak bir nakliyat için önceden etrafa kelek tulumları sipariş edilmişti(66). Dicle üzerinde şişirilmiş tulumların kesilmiş ağaç direkleriyle desteklenmesinden meydana getirilen kelekçilik çok eski tarihtenberi yapılmakta idi. Bu bölgelerde uzun ağaçlar az olduğu için kamışların yan yana örülmesi veya bağlanmasından meydana getirilen kürek kullanılıyordu(67). Koyun veya keçi derisi göğüs tarafından biraz yarılıp itina ile yüzülür, daha sonra dikilerek ayakları bağlanır, sonra da üflenerek şişirilen tulumlardan 40'tan 60'a kadarı ağaç dalları ile bir iskelet altına dört-beş sıra halinde bağlanır, sol tarafta 8, arkada 18 tulum eninde olan keleğin üzeri yapraklı dal, hasır veya halı yayılmak suretiyle örtülürdü. Akıntıyla ilerlediğinden küreklere iş düşmezdi(68). Tulumlardan meydana getirilmiş olan kelekler arzu edilen menzile vardıktan sonra, **mekkâri develeri** ile tekrar nehrin yukarı istikametinde nakliya-

---

mi olarak türkçede, farsça, **yaya** manasına gelen piyade kelimesinin tesirine uğramıştır (Kahane-Tietze, **The Lingua**..., s. 348).

(63) **MAD**, nu. 5433, s. 2. Kelimenin etimolojisi için bkz. Kahane-Tietze, **The Lingua**..., ss. 211-213.

(64) **MAD**, nu. 5433, s. 2.

(65) Fırat ve Dicle nehirlerinin en fazla ve en az su seviyelerine sahip oldukları zamanları gösteren tablolar için bkz. M.G. Ionides, **The Régime of rivers Euphrates and Tigris**, London 1937, ss. 2, 40, 42, 45, 56, 57, 59, 70, 82, 95; 100; 114, 131, 132, 142, 152, 155, 180, 194, 199.

(66) **MD**, nu. 135, s. 477. Ayrıca bkz. J. Hornell, «The Coracles of the Tigris and Euphrates», **Mariner's Mirror**, 24 (1938), ss. 156-158.

(67) Buckingham, **ayni eser**, II, ss. 81-84.

(68) H. von Moltke, **Türkiye'de durum ve olaylar**..., ss. 183-84. Kelek için bkz. Âli Bey, **Seyahat Jurnalı, İstanbul'dan Bağdad'a ve Hindistan'a**, İstanbul 1314, ss. 28-31.

tın başlangıç noktasına taşınırdı. 1726-27'de Osmanlı ordusunun ihtiyacı olan Bağdad'a zahire nakleden kelekler orada sökülerek 2000 aded kira devesi ile Diyarbekir'e geri gönderilmişti(69). Birecik'te her yıl binlerce tulumdan yapılan kelekler, kafileler halinde tüccar emtiası taşımaktaydı(70). Keleklerin merkezi Diyarbekir ve Musul idi. Kelekçilik bir meslek kuruluşu olarak bir şeyh tarafından yönetilmekte idi(71). Bu ulaşım aracı günümüzde dahi Türkiye ve Irak topraklarında kullanılmaktadır (71a).

II. NEHİR NAKLİYATININ İŞLEME TARZI

Nehirlerde işleyen gemiler, askerî maksat güdülerek inşa edilen gemiler ile, özel olarak tüccar emtiası ve zahire nakli için inşa edilmiş ve hususî ellerde olan reaya gemilerden ibaretti(72). İhtiyaç duyulduğunda, duruma göre gemi inşa edilirdi. Yapılan gemi miktarı 5-6'dan başlayarak 150-200'e kadar yükselirdi. Çok sayıda inşa edilmeleri muharebe zamanlarına tesadüf etmektedir. Yaz mevsimlerinde nakliyat yapılmazdı, çünkü anılan nehirlerin suları azalmakta idi. Nakliyat yaz aylarında yapılsa bile çok az eşya yüklenirdi(73). Nakliyatı engelleyen diğer bir husus da ilkbaharda fazla yağmurlar yüzünden meydana gelen feyezan hali idi. Yağmur yüzünden nehir arkları taş, toprak ve kumlarla dolmakta, bu durum da nakliyatı güçleştirmekte idi. Bu mahzuru ortadan kaldırmak için yılda bir defa nehrin en çok yığıntı yapmış olduğu yerlerde temizlik yapılarak yataklar düzeltilmekte idi. Bazı kimseler bu işle görevlendirilmişlerdi. Bağdad nahiyelerindeki arkların temizlenmesi için her yıl 900 kişi kırkar gün çalışmak zorunda idi(74).

Söz konusu nehirlerin sahillerinde yaşayan bazı arap aşiretleri de nakliyatı engelleyen sebeplerden birini oluşturuyordu. Bunlar, bölgelerinden akan nehirler üzerindeki gemi kafilelerini yağmalamakta idiler. Bir kısmı da karışıklık çıkararak, nakliyatın işlemesi için gereken emniyeti ortadan kaldırıyordu. Gemi kafilelerinin yağmalanmalarına karşı

(69) **A-DVN**-1138.

(70) Evliya Çelebi, **Seyahatnâme**, III, s 147.

(71) «Maktu-ı meşîhat-ı esnaf-ı kelekçiyan der Diyarbekir der uhde-i Seyyid Ahmed veled-i Seyyid Mehmed an ref-i Elhac Ömer tevcih şüde fermûde an vâcib dâde fî 11 Receb sene 1172 berây-ı cülûs-ı cedîd fî 11 receb sene 1188, senevî 5000 akça» (**Cevdet-Nafıa**, nu. 2571).

(71a) Irak'taki durum için bkz. Hornell **ayni eser**, ss. 153-56.

(72) **MAD**, nu. 4117, s. 61.

(73) **MAD**, nu. 2775, s. 224: 29 safer 973.

(74) **MAD**, nu. 4117, s. 57.

nehrin her iki yakasında o bölgelerdeki idare âmirlerine bu hususa dikkat etmeleri ve koruma kuvveti çıkarmaları için talimat verilmekteydi. Bir örnek verelim: 1724 yılının aralık ayında Birecik'ten Rıdvaniye'ye nakledilecek **barut-ı siyah** ve diğer cebehanenin muhafazası için her gemi içine münasip miktarda tüfekçi konduğu gibi, nehrin sağ tarafının Haleb beylerbeyisi Ali Paşa tarafından tayin edilmiş olan süvariler, sol tarafının da aşiret beyleri tarafından muhafaza edilmesi için emirler verilmişti(75). Bağdad cıvarında Fırat ile Dicle, İsa nehri vasıtası ile birleşmekte idi(76). Suların gidiş gelişe uygun olduğu zamanlar bu nakliyat 15-16 gün sürmekte idi(77). Silahdar Mehmed Ağa önceden zikredilmiş olan Rıdvaniye iskelesinin Bağdad'a uzaklığının 6 saat çektiğini kaydetmektedir(78). Nakliyatın istenen zamanda yapılabilmesi için suların normal seviyeye yükseldiği zamanlar bekleniyordu(79).

Anılan nehirden geçen malzemeyi yağmalayan Hamdu'l-Abbas isimli arap aşireti, nakliyatı en çok engelleyen aşiretlerden biriydi. Deyr'den iki konak aşağı Şâb (veya Şâr) köyü cıvarında kendine tâbi Cahş ve Ukayrat aşiretleri hücum ettiği gibi, Cezire tarafından da Cubûr aşireti nehrin her iki tarafından gelen 38 aded kereste gemisi üzerine saldırmıştı. Hücum gününün akşamına doğru Cezîre tarafından gelen leventler ve gemi mürettebatı ile döğüştükten sonra kafileden 8 aded gemi ve keresteleri elden çıkmıştı. Kalan 30 gemi harab ve perişan birbirlerinden habersiz bir halde Ane'den yukarıda bulunan Salihiye'ye, oradan Arasa adlı yere gelinceye kadar her iki taraftan başka arap aşiretleri saldırarak kalan gemileri de zabt etmek istemişlerdi. Bu mücadele sonunda da 6 aded gemi, ve üzerlerinde keresteleriyle birlikte 4 gemi ele

(75) Bu malzeme İran'da yeni zaptedilmiş olan Hemedan kalesine nakledilyordu (**MD**, nu. 132, s. 174).

(76) Bu nehrin ismi Îsâ kanalı idi. Kanal, Abbasî halifelerinden Mansur'un amcası olduğu söylenen Îsâ b. Ali tarafından inşa ettirilmişti. Fakat o devirde ayni kişinin yeğeni olan kimsenin Îsâ b. Musa adını taşıması, bu kanalın gerçek bânisi hakkında kesin bir şey söylenmesine engel olmaktadır. VIII. yüzyıl sonları ile IX. yüzyıl başlarında inşa edildiği tahmin edilen bu kanal, nehir ismini de taşımaktadır. İsâ nehri veya kanalı, Serat (Serât) ve Kerkâya arasında cereyan etmekte olup, Dicle ile Fırat nehirlerini birleştirmektedir. Adı geçen kanal, ilkin Sasanî hükümdarı tarafından açılmıştı. Bunun vasıtasıyla Şam'dan akka'ya kervan kafileleriyle nakledilmiş olan emtia, buradan gemilerle Bağdad'a getirilmekte idi (G. Le Strange, **Baghdad during the Abbasid Caliphate**, London 1924, ss. 71-73).

(77) Silahdar Mehmed Ağa, **ayni eser**, s. 272b.

(78) 967 şabanının gurresinde Birecik'ten hareket eden 60 kadar gemi ayni ayın 27'sinde Bağdad'a varmıştı (**MD**, nu. 3, s. 453, hüküm 1355).

(79) **MD**, nu. 136, ss. 53-54.

geçirmişlerdi. Maraş beylerbeyisinin tayin etmiş olduğu 99 kişi bu mücadelede maktul düşmüştü. Kereste ve eşyayı geri almaya suçluları cezalandırmaya Rakka beylerbeyi Ali Paşa memur edilmişti(80).

Anlattığımız bu olay, adı geçen nehirler üzerinde nakliyatın ne zor şartlar altında yapıldığını göstermektedir. Bundan dolayı kereste ve diğer malzeme nakliyatında, gemilerin bu gibi durumlara düşmemesi için, gemilere muhafız kuvvet konmakta, nehrin her iki kıyısının gemilerinin geçiş sırasında muhafazasına dikkat edilmekte idi. Nakliyat muharebe zamanlarında olduğu zaman, alınan tedbirler ona göre süratli ve cezrî olmaktaydı. İran ile yapılan muharebeler dolayısıyla bu hususta elimizde birçok örnek vardır. 3000'den fazla gemi ile peksimet keleklerinin Birecik'ten Ridvaniye'ye sevkedilmesi için Fırat nehrinin her iki tarafı kuşatılarak tedbir alınmıştı; bunun için cıvar yerlerden asker celbedildiği gibi Döğerlü, Bazigi (?), Berazi aşiretleri de memur edilmişlerdi(81). Yukarıda da değinildiği gibi, muharebe ve benzeri olağanüstü zamanlarda, İran ile muharebe anlarında, gemi kafilelerinin nehirden ve karadan korunmasına Antep sancağı voyvodası Mehmed'ten başka Halep beylerbeyi Cezîre tarafından muhafazaya memur edilmişti(82).

A. Ticarî Nakliyat

Tâcirler mallarını Halep'ten Birecik'e kervanlarla göndermekte, oradan da gemilerle Bağdad'a sevketmekteydiler. Birecik emini mallardan gümrük resmi almakta idi. Diyarbekir emini ise ayni şekilde gümrük almaktan mahrumdu(83). Doğudan Kızıldeniz yoluyla Süveyş'e, oradan Kahire ve İskenderiye'ye getirilerek Akdeniz'e, karada Basra'dan nehir yolu veya kervan vasıtasıyla Haleb'e nakledilen emtia, oralardan imparatorluğun diğer kısımlarına intikal ettiriliyordu(84). Bu ticaret yolları ortaçağdaki rolüne Osmanlılar zamanında da devam etti(85). Akdeniz limanlarından İskenderiye ile İskenderun arasındaki Trablus doğu mallarının Avrupa'ya intikal ettirildiği diğer büyük bir merkez idi. Burası, Hindistan'dan nehir ve kervan yolları ile gelen ipek, baharat ve diğer maddelerin Akdeniz limanlarına ihraç merkezlerine sahip idi(86). Trablus-Şam ile Haleb arasında Avrupalı tüccarlar daima gidip gelmek-

(80) **MD**, nu. 129, s. 316: evâhir-i ramazan 1132 (temmuz 1720).
(81) **MD**, nu. 134, s. 113: evâhir-i şevval 1139.
(82) **MD**, nu. 134, s. 192: evâil-i zilhicce 1139 (temmuz 1727).
(83) **MAD**, nu. 7534, s. 1058.
(84) İnalcık, **ayni makale**, s. 663.
(85) Heyd, **Histoire de Commerce du Levant**..., II, s. 61.
(86) **MD**, nu. 19, ss. 161-62.

te idiler(87). Halep ve Şam arasında bulunan yerlerde dolaşan Ebû Rîş oğlu, tâcirler için bazen tehlike arzediyordu(88).

Basra ise Hind ticâretinin Osmanlı ülkelerine nakledildiği bir limandı. Fırat üzerindeki nakliyatın da diğer ucunu teşkil ediyordu. Basra ile Hindistan arasında birçok tâcir gemileri işliyordu. 5 mayıs 1566 yılına ait bir hükümde(89), bu trafiğin oldukça serbest işlediği, Portekizllierin müdahale edemedikleri açık olarak anlatılmaktadır(89a). Bu ticarette Basra'nın iskelesi olan Bender, Hindistan, Yemen ve İran'dan gelen emtianın ve tüccarın buluştuğu bir yer olarak tanımlanmaktadır (90). Basra ve Erzurum arasındaki ticaret yolu Luristan arazisinden geçmekteydi(91). Dicle nehri üzerinde ve Diyarbekir'den itibaren kelekler vasıtasıyla çeşitli emtia nakledilmekte idi(92). Diyarbekir'den Musul'a, oradan Bağdad'a kadar keleklerle yapılan çeşitli emtia nakliyatı, kanun dışı hareketlerle zaman zaman engellenebiliyordu(93).

B.Zahîre Nakliyatı

Osmanlı imparatorluğunda her kazada üretilen hububatın o kaza içinde sarfedilmesi, prensip olarak kabul edilmişti. Fakat cıvar alanlarda yetiştirilen hububatın kâfi gelmediği bölgelere ve şehirlere (İstanbul, Edirne, Mekke ve Medine gibi), hububata daima ihtiyacı olan adalalara, stratejik durumları dolayısıyla daima tüketici durumda olan hudud boylarına, uzun kış aylarının da etkisiyle, imparatorluğun diğer üretici bölgelerinden hükümetin müsaadesiyle hububat nakli gerekiyordu-(94). XVI. asır sonlarında İran ile yapılan muharebeler, ordu ihtiyacı ve huduttaki kaleler için nehir yolu ile geniş ölçüde hububat naklini gerektiriyordu. Sınırdaki kalelerin ihtiyacı olan hububat esasen her yıl gönderilmekte idi. Bağdad, Basra ve cıvarındaki köyler daima hububat tüketen merkezlerdendi. İsmi geçen yerlerde buğday, arpa gibi zahîre ih-

(87) 1574 yılında bu tâcirler Haleb'e gelirken Hısnü'l-Ekrad'da 20-30 bin altın değerinde olan metâ ve nakidleri gasbedilmişti (**MD**, nu. 14, s. 135).

(88) 1575-79 yıllarında bazı tâcirlerin malları yağmalanmıştı (**MD**, nu. 3, s. 38).

(89) **MD**, nu. 6, s. 517, hüküm 1127.

(89a) Ayrca bkz. F.C. Lane, «The Mediterranean Spice Trade, further evidence of its revival in the sixteenth century», **American Historical Review**, XLV (1940), ss. 581-590.

(90) **MD**, nu. 7, s. 369.

(91) **MD**, nu. 22, hüküm 46.

(92) Andrew, **ayni eser**, s. 102.

(93) **MD**, nu. 126, s. 122.

(94) L. Güçer, «XVI. Yüzyıl sonlarında Osmanlı imparatorluğu dahilinde hububat ticaretinin tabi olduğu kayıtlar», **İktisat Fakültesi Mecmuası**, 13(1954), ss. 4-5.

tiyacını yetiştirmek güç olduğu için, Rakka, Diyarbekir ve Musul taraflarından satın alınarak nehir yolu ile bu yerlere ulaştırılıyordu(96). Birecik, Fırat nehrinden gönderilen zahîre nakliyatının başlangıç noktası idi. Hububat gönderen yerler Haleb eyaleti ile Birecik, ve havalisi, Nusaybin, Diyarbekir eyalet dahilinde bulunan ziraat bölgeleri idi(96). Bu nakil işinden önce, taleb edilen zahîre miktarının nereye ve ne miktarda gönderileceği hususunda bir ihtiyaç listesi defter halinde İstanbul'a gönderilir, oradan da üretim merkezlerine, gönderecekleri yer ve miktar belirtilerek ayrı ayrı hükümler yollanırdı(97). İşte bu gibi talimat ile, Dicle üzerinde de Hısn Keyfa kazasından kelekler ile Bağdad'a zahîre nakledilyordu(98). Her tüketici bölgeye, nereden zahîre gönderileceği evvelce belirlenmiş ve herhangi bir istek durumunda, bu husus aksamadan tatbik edilmekte idi. Diyarbekir eyaleti Basra ve cıvarının hububatını temin eden bir anbardı(99). Basra eyaletindeki kalelerin zahîre ve mühimmat durumunun yeter olmasına, hattâ fazla olmasına, İran'a karşı ihtiyatlı olmak bakımından, dikkat edilirdi(100). Bağdad ve Basra eyaletlerinden birisi zahîre sıkıntısı çekerse, zahîresi fazla olan, yeni nakliyat yapılıncaya kadar, sıkıntı çeken eyalete fazlasını göndermekte idi. 1568'de Basra'daki buğday sıkıntısı, üretim merkezlerine yapılmış olan sipariş gelinceye kadar Bağdad'dan gönderilen buğdayla muvakkaten giderilmişti(101). Zahîre naklinden evvel, bunları nakledecek vasıtaların hazırlanması emrediliyordu. Bu hazırlık, bazen, oldukça büyük sayıda gemi inşaatına sebep oluyordu. Meselâ, 1565 yılında 300 kadar gemi tamir olunduktan başka Canbolat-oğlu'na gönderilen diğer bir hükümle de 150 kıta zahîre gemisi, 250 kıta asker nakli için gemi inşa ettirmesi emredilmişti(102).

Sıcak bir yer olmasından dolayı Basra'da zahîrenin üç aydan fazla korunması mümkün olmuyordu. Bu büyük zahîre stokları yapılmasına engel teşkil ediyordu. Buğday ve arpa stoku yapılmayan yerlerde pirinç

(95) Silahdar Mehmed Ağa, **ayni eser,** s. 272a.

(96) **MD,** nu 5, s. 383; **MD,** nu 7, s. 454 **MAD,** nu. 2775, ss. 18, 24, 28, 171, 274. Bu sistem XIX. yüzyılda da ayni şekilde işlemiştir (bkz. **Cevdet-Dahiliye,** nu. 263, vesika tarihi 6 ekim 1805 (8 cemaziyülahir 1217).

(97) **MAD,** nu 2775, s. 24.

(98) **MD,** nu. 7, s. 117.

(99) **MD,** nu. 5, s. 329.

(100) **MD,** nu. 7, ss. 253, 479.

(101) **MD,** nu. 7, ss. 117, 834.

(102) **MAD,** nu. 2775, s. 324. Önceden 100 gemi inşası, ağustos 1565'de 50 zahire, 250 asker gemisi daha yapılması emredilmişti **(MAD,** nu. 2775, s. 171).

Yıl	Gönderen yer	Gideceği yer	Hazır olan	Talebedilen	Arpa	Buğday	Un	Peksimet	Ölçü Birimi	Gemi Adedi	Kelek	Deve
1565	Haleb	Bağdad	2.000	4.000	—	—	—		Mud	?	?	—
1566	Birecik	Basra	—	—	15.000	50.000	—	—	Kile	?	?	—
1567	D.Bekir	Bağdad			36.929	23.472	20.042	—	Kile	?	?	—
	Nusaybin		—	—	4.000	8.000	—	—	Kile	?	?	600
1727	D.Bekir	Bağdad	—	—	100.000	80.000	—	5.000	İst. kile	—	—	—
1731[1])	»	»	—	—	5.355	3.385,5	4.270	1.710		—	40	2.767
[2])	»	»	—	—	2.903	6.677	—	—		—	29	1.400
[3])	»	»	—	—	4.570	6.196	—	—		—	26	841
1733	D.Bekir	Musul	23.475	—	———	———					———	
			D.Bekir		12.828	14.216	—	—			95	
			de hazır		24.166	20.528			?	?	—	
			2.505		—	5.440				?	—	
					2.600	2.016						
					———	———						
					26.765	21.669						

1565 ve 1733 yılları arasında bazı yollara ait zahîre nakliyatı tablosu.

ve hurma stoku yapılması tavsiye ediliyordu(103). Zahîre, üretim bölgelerinden kira develeri ile Birecik'e taşınıyordu. Her deve 20 **kile** zahîre taşımakta idi(104). Nehir gemilerine ise 15 **mud** miktarında zahîre yükleniyordu. Bu nakliyat yaz ayları içinde en düşük dereceye varıyordu. Ayni zamanda suyun azlığı sebebiyle gemilere az zahîre yükleniyordu (105). Keleklerin yükleme haddi ise şu şekilde idi: her bir keleğe 52 **tay** (106) hınta (buğday) ve arpa yüklenebiliyordu(107). Bazı keleklere ise 64 tay yükü yüklenebiliyordu. Bu nakliyatta kullanılan ölçü birimlerine **kile**(108) ve **mud**(109) da eklenmelidir. Adı geçen nehirlerde muhtelif yıllara ait olmakla beraber, yapılmış zahîre nakliyatı hakkında bir fikir verebilecek bazı rakamlara sahip bulunuyoruz. Bu hususla ilgili tutulduğu muhakkak olan zahîre defterleri elimizde olmadığı için dağınık olan kayıtların derlenmesi ile zahîre nakliyatının kapasitesi hakkında bir fikir edinebiliriz(110).

C. Harp Malzemesi Nakliyatı

Bu malzemeden kastedilen, başta devrin en önemli harb malzemesi olan baruttur. Osmanlı ordusunda devrin en tesirli silâhı olan topçuluk büyük bir yer işgal ediyordu. Topçu sınıfının kullandığı malzeme olarak barutun imâl ve nakledilmesine devlet tarafından büyük ihtimam gösterilmekte idi. Her büyük şehirde ve müstahkem mevkide ihtiyacı karşılamak için barut imalât-hânesi (kârhane) vardı(111). Fırat ve Dicle nehir-

---

(103) **MD,** nu. 7, s. 454.

(104) **MD,** nu. 7, s. 117.

(105) **MAD,** nu. 2775, s. 324.

(106) **Tay,** bir hacim ölçüsü idi; bir **tay,** 5 İstanbul kile'si ediyordu (A-DVN: 22/-1/1140).

(107) A-DVN-1139-11-15.

(108) Bir **İstanbulî kile** 20 **okka** (vakiyye: vukiyye)'ya eşitti, 25,636 kg. tutuyordu; XVII. yüzyılda ise 10 okka değerinde idi (bkz. W. Hinz, **İslamische Masse und Gewichte,** Leiden 1955, ss. 41-42). 48 **vukiyye** de 1 kantar'a eşitti (**MD,** nu. 14, hüküm 483). 1570 yılında 1 kantar 24 vukiyye'ye eşitti (**MD,** nu. 14, hüküm 1056).

(109) **Mud** yerine göre değişiklik göstermiştir. Harput'ta 8 mud 1 İstanbulî kileye eşitti. Arapkir'de kullanılan Mud Harput mudundan daha ağır idi (**Tarih vesikaları,** I ,ss. 193, 196. Bu ölçü için bkz. Hinz, **ayni eser,** ss. 45-47.

(110) s. 130'da verdiğimiz tablonun hazırlanmasında şu vesikalardan istifade edilmiştir: **MAD,** nu. 2775, s. 28; **MD,** nu. 5 ,s. 388; **MD,** nu. 7, s. 117; A-DVN-1139-11-15; D-BŞM-1144-1-2, D-MKF-1136-1-0.

(111) Baruthaneler için bkz. M. Erdoğan, «İstanbul baruthaneleri», **İstanbul Enstitüsü Dergisi,** II (İstanbul 1956), ss. 115-138.

lerinin geçtiği yerlerde Erciş(112), Ahlat(113), Bağdad(114) ve Haleb'de barut kârhaneleri bulunuyordu. Bunların içinde en büyüğü Bağdat'taki imalâthanelerdi. Mevcut 16 barut imalâthanesindeki üretim 1575-76 döneminde 5000 kantara kadar çıkmıştı. Barut Halep cıvarındaki Arap aşiretlerinden **Ebû Riş** tedarik edilen develerle Trablus'a naklediyordu (115). Buradaki üretim 1573-74'de 2000 kantar barut, 500 kantar güherçile idi(116). Fazla üretildiği zaman, bunları nakle deve yetmediği için, kalan miktar mahzenlerde depo ediliyordu; zamanla ihtiyaç gösteren yerlere nakledilyordu(117). 1605 yılında Bağdad'da Trablus'a nakledilecek 400 kantar barut için 100 deve lâzım oldu. Bir kantarın ağırlığı tüccar arasında 48 **vukiyye** olduğuna göre(118) taşınan miktar 19,200 vukiyyle tutmaktaydı(119). Bağdad barut imalâthânelerinde kullanılan odun, dışarıdan gemilerle getiriliyordu. Bu nakliyat için özel gemiler inşa ettiriliyordu(120). Odunlar Şehr-i zor'a bağlı olan Bacran(?) sancağından sağlanıyordu(121). Ayni eyalete bağlı bulunan Harıs sancağı da bu odunun ihraç edildiği diğer bir bölge idi. 1566 yılında 200 kelek, ardıç odunu, top yapımında gerekli olan toprak, demir, tel ve kalayı Diyarbekir'den itibaren Dicle üzerinden nakletmişti. Bu gibi nakliyat Diyarbekir ve Şehr-i zor beylerbeylerinin yakından ilgilenmelerini gerektiren hususlardandı(122). 1566 yılında top dökümü, kalıp yapmak için kullanılan toprak Hısn Keyfa'dan Bağdad'a Dicle üzerinden gönderilmişti(123). Bu toprak, 5 adet kelek içine ve ayrıca 2 kantar demir tel, 8 kantar kalay koymak suretiyle nakledilmişti(124). Keza Basra'daki Topha-

---

(112) Burada yılda 200 kantar kükürt işlenmekte idi (**MD**, nu. 23, s. 333).Erciş'te işlenen kükürt, kara kükürt adıyla anılmaktaydı ve malzemesi İran'dan getirilmekte idi (**MD**, nu. 14, s. 470).

(113) Erçiş ve Ahlat baruthâneleri 1571 yılında 2000 kantar kükürt işleyebilecek evsafta idiler (**MD**, nu. 12, s. 62).

(114) Bağdad'ta 16 barut kârhanesi faaliyette bulunuyordu. Trablus'a her yıl 2000 kantar barut sevkediliyordu (**MD**, nu. 23, s. 201).

(115) **MD**, nu. 5, s. 166; **MD** zeyli, nu. 3, s. 44; **MD**, nu. 23, s. 301.

(116) **MD**, nu. 23, s. 305.

(117) Haleb'den emtia getiren ticâret kervanları dönüşlerini barut yüklü yapıyorlardı (**MD**, nu. 16, s. 6).

(118) **MD**, nu. 14, s. 483.

(119) **Ali Emirî-I. Ahmed** ,nu. 408.

(120) **MD**, nu. 22, s. 244.

(121) Bu sancak, odun meselesinden dolayı Bağdad'a ilhak edilmişti (**MD**, nu. 14, s. 581).

(122) **MD**, nu. 5, s. 319.

(123) **MD**, nu. 5, s. 320.

(124) **MD**, nu. 5, s. 317.

nedeki top kalıbı için gerekli toprak, Hısn Keyfa'dan gönderiliyordu (125).

Haleb şehri ve eyaletinde birçok barut imalâthanesi bulunmakta idi. Buna Maraş'takileri de eklememiz gerekir. Kıbrıs seferi sırasında ordunun barut ihtiyacı anılan yerlerdeki imalâthanelerden sağlanmıştı. Bu hususta Trablus limanı, bir mübadele rolü oynamakta idi. Bağdad'tan da bu sefer için barut gönderilmişti. Barutun nakli ya develer ya da nehir yolundan nakledilirdi. 1566 yılında 10 gemi, bakır yüklü olarak man Haleb'den gönderilirdi(126). Barutun nehir yoluyla nakli, bu maddenin sudan etkilenerek bozulmasına sebep olabileceği ihtimalinden, genellikle karadan develer ile yapılırdı.

Basra ve Bağdad tarafına lâzım olan savaş malzemelerinden bakır, nehir yolundan nakledilirdi. 1566 yılında 10 gemi, bakır yüklü olarak Birecik'ten ayrılmıştı(127). Bağdad ve Basra tarafına Bakır ve kurşun daima Haleb'den develerle Birecik'e, oradan da nehir gemileriyle gönderilmekte idi(128).

III. NEHİR FİLOSUNUN İÇ SİYASETLE İLGİLİ OLARAK KULLANILMASI

Osmanlı imparatorluğunun 1534 yılında aldığı Bağdad ve 1546'da hakim olduğu Basra cıvarlarında bulunan arap aşiretleri devlet içinde daimî bir huzursuzluk teşkil etmişlerdi. Vesikalarda «Cezayir Arabları» olarak isimlendirilen bu aşiretler hakkında fazla bilgimiz yoktur. Çoğunluğu şiî mezhebine bağlı olan Cezayir araplarının varlıklarını ve yayıldıkları alanları, bu konuda derli toplu kaynak olmadığından, ancak meydana getirdikleri isyanlarından çıkarabiliyoruz. Fırat ve Dicle nehirleri ve birleşmelerinden oluşan Şat nehrine dökülen nehirciklerin meydana getirdikleri yüzlerce adacıkta oturmakta idiler. **Cezîre** kelimesinin çoğul şekli olan **Cezâyir** bu bölgenin ismi olduğu kadar, üzerlerinde oturan insanlar için de bir sıfat olmuştur. Cezâyir Basra eyaletinin sınırları içine girmekteydi. Eyalet içinde çıkan karışıklıklar daima bu bölgeden kaynaklanmıştı. Burada oturan arap aşiretleri bazen Basra'yı kuşatacak kadar ileri gitmişlerdi(129). Bu gibi hallerde Bağdad'dan yardım göndermek gereği dahi duyulmuştu. Hattâ, söz konusu arapların çıkardığı isyanları bastırmak, oraları sükûnete kavuşturmak için yapılan harekât bir sefer mahiyetini almakta idi. XVI. asırda bu gibi hareketleri

(125) **MD**, nu. 5, s. 320.
(126) **MD**, nu. 12, s. 70.
(127) **MAD**, nu. 2775, s. 324.
(128) **MD**, nu 14, ss. 538, 552.
(129) **MD**, nu. 9, s. 8; **MD**, nu. 6, hüküm 1187.

görmek mümkündür. Böyle bir hareket icrasında Bağdad beylerbeyi, Musul beylerbeyinin desteğine sahip oluyordu(130). Zira, Cezâyir araplarının sınır bölgelerinde olduğu dikkate alınırsa, İran'ın müdahalesine meydan vermeden, çıkarılan karışıklığı bastırmak gerektiği anlaşılır (131). Cezâyir denilen bölge 200 kadar küçük nehir ayağının çevrelediği ve araziyi adacıklar halinde ayırdığı yer olup içinde bulunan köy ve kalelerin etrafı su ile çevriliydi. Karadan zapt etmek imkânsız olduğundan uzun süre dayanabiliyorlardı. Oralara ancak küçük gemilerle nüfuz etmek mümkündü. 1565 yılında çıkan karışıklık için Birecik'ten 500, Bağdad'dan 200 adet nehir gemisi içinde top vb. mühimmat, ayni zamanda cenkci olduğu halde gönderilerek bölgenin yatıştırılması mümkün olabilmişti(132).

Emniyeti aksatan diğer bir husus da, Fırat nehri kenarında dolaşıp gerek nehir ve gerekse kara trafiğini sekteye uğratan arap aşiretleri idi. Bunlara karşı muhafaza emniyet kuvveti olarak daima 10 kıta kadar gemi bulunmakta idi(133). XVI. yüzyılda, bugünkü Suriye ve Irak hudutlarının birleştiği yerlerde faaliyette bulunan aşiretlere karşı Alyan (veya Ulyan, Uleyyan) oğlu nehirden ve karadan gidip gelenlerin emniyetini temin için görevli kılınmıştı(134).

IV. ŞAT KAPTANLIĞI

XVII. yüzyıl sonlarında Osmanlı imparatorluğunun batıda 16 yıl süren muharebelerle meşgul olması doğudaki topraklarını ve sınırlar bölgesini ihmal etmesine sebep olmuştu. Bu yüzden imparatorluğun bazı kısımları yabancı devletler tarafından da teşvik edilen mahallî hanedanlar tarafından da idare edilmeye başlanmıştı. Basra ve havalisi Muntafık isimli arap aşiretinin reisi Mani tarafından 1694 yılında zaptedilmişti. Bu zat Dicle'nin doğusunda İran nüfuzuna dahil bataklık bir bölge olan Huveyze hâkimi Ferecullah ile mücadele halinde idi(135). Bu bölgeyi tekrar Osmanlı hakimiyetine almak için Bağdad valisi Daltaban Mustafa Paşa idaresinde olmak üzere 1700 yılında bir sefer düzenlendi (136). Bu seferde nehir filosundan büyük ölçüde istifa edildi(137). Bu

(130) **MD**, nu. 7, s. 124.
(131) **MD**, nu. 14, s. 542.
(132) **MD**, nu. 5, s. 150.
(133) Defterdar Mehmed Paşa, **ayni eser**, ss. 285b, 350a, 361a.
(134) **MD**, nu. 22, s. 219.
(135) C. Orhonlu, «Mustafa II» maddesi, **İslâm Ansiklopedisi**, s. 698.
(136) Bu sefer için yapılan hazırlıklar için bkz. **MD**, nu. 111, ss. 337, 359-362 vd.
(137) 1700 yılında 60 şaykadan oluşan bir filo inşa edildi (Defterdar Mehmed Paşa, **ayni eser**, ss. 453b - 454a).

önemli meseleyi halletmek için Rakka'da bile nehir gemileri yaptırıldı (138). Sefer başarı ile sonuçlandıktan sonra Fırat nehri üzerinde icra edilen bir harekâtta da nehir filosunun büyük yardım ve desteği görüldü. 1701 yılında, 30 yıldan beri nehir yataklarına dikkat edilmediği için, Fırat nehrinde Mahiyye kasabasına 4 saat mesafede ve batı tarafında Ziyab ismi ile anılan bir kol meydana geldi. Bu kol Haske (?) nahiyesi harkı üzerinde büyük bir şiddetle akmakta idi. Akıntının şiddetli olması yüzünden ve Bağdad valilerinin bend ve sed işleriyle ilgilenmeleri yüzünden Fırat'ın suyu azalmakta, Ziyab'ın suyu çoğalmakta idi. Suların kapladığı yerlerde çöküntüler meydana gelerek, büyükçe bir göl oluşmuştu. Tüccar gemileri Fırat üzerinde işleyememe durumuna düşmüşlerdi. Öte yandan bu su diğer taraftan mecrasına dönerek akmakta, nehrin artık akmadığı yerlerdeki topraklar ziraat bakımından büyük zararlara uğramakta idi(139). Bu sakıncayı ortadan kaldırmak için Bağdad valisi Daltaban Mustafa Paşa tarafından bir sefer tertib edildi. Nehri her taraftan eski yerine akıtmak için gerekecek inşaatta kullanılmak üzere mimar, marangoz ve inşaat malzemesi getirildiği gibi, çalıştırılmak üzere 40.000'den fazla insan toplanmıştı. Etrafta oturan halktan da yararlanılmıştı. Sonunda, nehir 30 ocak 1702'de mecrasına sevkedildi. Bu faaliyet sırasında Şat kaptanı olan şahsın büyük yararlılığı görüldü(140). Bu tarihlerde Fırat üzerindeki gemilere kaptan tayin edildiğini ve ünvanının **Şat kaptanı** olduğunu öğreniyoruz. Bu makama ilk atama tarihini kesin olarak belirleyemiyoruz; fakat arap aşiretlerini tenkil hareketleri sırasında ortaya çıktığı biliniyor. Elimizde en eski kayıt aralık 1699' a aittir(141). 1699 yılında Birecik'te başlayan inşaat sonunda 25 kalite ve sandal, 5 piyade kayığı, 8 açuk-ı Tuna, 60 adet çeşitli boylarda fırkate yapıldı. Toplam 98 adetti ve Osman Ağa-zâde Abdurrahman Paşa adında bir kişinin nezaretinde yapılmıştı(142). İnşaat 300 iş gününde tamamlanmıştı. Gereken malzeme uzak yerlerden geldiğinden inşaat ve işçi ücretleri verilen tahsisatı aşmıştı(144). Daltaban Mustafa Paşa emrinde ilk tayin edilen kimse, Şat kaptanı olmak üzere harekete katı-

(138) **MD**, nu. 111, s. 374.
(139) Silahdar Mehmed Ağa, **ayni eser**, ss. 277b-288a; **Tarih-i Sefer-i Nehr-i Ziyab**, Esad Efendi Ktp., nu. 2034/4.
(140) Silahdar Mehmed Ağa, **ayni eser**, ss. 289a-b.
(141) **MAD**, nu 5433, s. 2.
(142) Tayini 1699 yılma rastlamaktadır (**MAD**, nu. 5433, s. 2; **MD**, nu. 111, s. 239).
(143) Bu zatın defterine göre, bir fırkate 1771 esedî kuruşa mal olmuştu. Halbuki İstanbul tersanesinde 1255 kuruşa çıkıyordu (**MAD**, nu. 5433, 14/1, 22).
(144) **MAD**, nu, 5473, s. 18.

lan Aşçı Mehmed Paşa'dır(145). Aşçı Mehmed Paşa bu mevkie, Tuna kaptanlığından getirilmişti(145a). Tayindeki en önemli sebep, nehir filosunun sevk ve idaresinde geniş bilgisinden istifade idi(146).

Aşçı Mehmed Paşa bir süre sonra Basra beylerbeyliğini idareye memur edilmişti. Hind tüccarları getirdikleri malları İran limanlarına nakletmekte idiler. Aşçı Mehmed Paşa idareyi ele alınca, az zamanda yenideden eski düzeni kurdu, Hind emtiasının yeniden Basra limanına gelmesini sağladı. Ticareti canlandırmak hususunda gayret gösteren Mehmed Paşa, Bahreyn'i de yeniden Osmanlı idaresine almayı tasarlamıştı(147). Bu son tasarı hakkında fazla bilgimiz yoktur(148). Şat kaptanlığının merkezi Basra idi. Kaptanlığa tayin edilecek şahıslar Bağdad valilerince tasvip edilecekti. XVIII. yüzyılda bu mevkie şu kişiler atanmıştı: 11 haziran 1755'te İbrahim Paşa, 26 haziran 1759'da Ahmed Paşa, 17 haziran 1760'ta Ahmed Paşa'nın oğlu Mustafa Paşa. Bunlardan sonuncusu görevinde başarılı olmadığından azledilmiş, yerine Aşçı-zâde Mehmed Paşa'nın torunu Salih 28 Ocak 1764 tarihinde atanmıştı(149).

V. BUHARLI GEMİ İŞLETİLMESİ

Reisleri George Baldwin olan bazı İngiliz tâcirleri daha 1784 yılında Akdeniz ve Süveyş berzahı yoluyla Hindistan'a varacak olan bir yolun imkânını görmüşlerdi. Ancak tasarı, İngilizler tarafından 1830 yılına kadar ciddiye alınmadı. Bu tarihte, doğu ticâretinden azamî derecede istifade için, Hindistan'a en kısa zamanda varacak yolu tesbit için bir komite oluşturuldu. Palmerston, Süveyş'te bir kanal projesine oranın ikinci bir boğazlar meselesi teşkil edeceği endişesiyle muhalefet ederek,

(145) 92370 kuruş tahsisata karşılık, her türlü masraflar gemileri idare edenlerin ücretleri ile birlikte 106586,5 kuruşa varmıştı. Bu işe mübaşir tayin olunan Abdurrahman Ağa'ya 14216,5 kuruş ödenmesi için 10 kasım 1117'de ferman verilmişti (**MAD,** nu. 5473, ss. 21-22).

(145a) Onun seleflerinden Ali Paşanın idaresindeki Tuna donanması veya ince donanma, II. Viyana seferi ardından Avusturyalılara karşı daima galebe çalmıştı (G. Marsigli, **Osmanlı imparatorluğunun zuhur ve terakkisinden inhitatı zamanına kadar askerî vaziyeti** (çev. Nazmi), Ankara 1934, ss. 271 vd.

(146) **MD,** nu 111, s. 342.

(147) A-HŞT (1114).

(148) Ancak, evahir-i cemaziyü'l-evvel 1114 tarihli bir **MD** kaydından Şat kaptanı (Aşçı) Mehmed (Paşa)'in tenkid edildiğini görüyoruz. Bu kayda göre, büyük masraflarla inşa edilmiş donanmanın atâlet ve ihmal sebebiyle iş görmediği bildirilerek bu hususta daha aktif olması gerektiği kendisine hatırlatılmıştı (**MD,** nu. 112, s. 358).

(149) **İstanbul Başbakanlık Arşivi, Tahvil defteri,** nu. 16, s. 240.

onun yerine Süveyş berzahını kateden bir demiryolu yapımına taraftar olmuştu. Palmerston, Dicle ve Fırat yolu ile yapılacak bir nakliyat şebekesi plânına yatkındı. 1833'ten sonra bu proje kuvvet kazanmaya başladı(150). Palmerston bu vesile ile Osmanlı devleti ile daha sıkı münasebet kurarak, Rusya'ya karşı imparatorluktaki menfaatlarını kolaylıkla müdafaa etmek imkânına sahip olacağını umuyordu. Zira Osmanlı devleti İngiltere'nin refahında önemli bir faktör teşkil ediyordu(151). 1830 haziranından 1831 haziranına kadar Chesney, Fırat nehri yolu ile Basra körfezini inceledi. Bu incelemelerinin sonucunda Fırat nehri üzerinde buharlı gemi işleyebileceğini iddia etti. 1834'te Chesney, İskenderun limanından buharlı iki gemiyi nakle grişti. Deve sırtında taşınan gemi parçaları Birecik'te monte edildi. İki gemiye her iki nehrin adları verildi(152). İngiliz hükümeti Bâb-ı âlî'den bu hususta izin verildiğine dair önceden ferman istemişti. İngiliz elçisi, 28 ağustos 1835 tarihli bir mektupla, belirtilen gemilerin seyri sırasında nehrin her iki yakasında oturan aşiretlere hitaben buyuruldu yazılmasını ve kendileri bu hususta haberdar edilerek ikaz edilmelerini istirham etti(153). Bunun için gereken araba ve insan yardımı yapmasına dair Birecik mütesellimine emir verildi(154). Fırat nehri üzerinde aşağı ve yukarı yönlerde olmak üzere gemi işleyebileceğini isbat için Chesney deneme seferine ayni yılda başladı(155). Basra ile Birecik arasında bu nehir için inşa edilmiş olan gemilerle yapılacak nakliyat, Birecik ile İskenderun arasında inşa edilecek demir yolu ile Akdeniz'e ulaştırılacaktı(156). Kesin araştırma 1835 yılında başladı. Sonraki üç yıl içinde Basra Körfezi'nin sahilinde bulunan Buşir limanına doğru yavaş yavaş ilerlemeye başladı. Tigris (Dicle) adlı gemi Ane'nin küzeyinde battı(157). Chesney 1837'de Buşir'e vardı. Ayni şekilde Dicle nehri üzerinde de keşif seyahatı yapıldı. Buna girişen,

(150) F.E. Bailey, **British policy and the Turkish reform movement, A study in Anglo-Turkish relation, 1826-1853,** Cambridge-Harvard U.P. 1942, ss. 65-67.

(151) Bailey, **ayni eser,** s. 67.

(152) Z. Saleh, **Mesopotamia (Iraq), 1600-1914,** Baghdad 1957, ss. 150-155.

(153) İstanbul Başbakanlık Arşivi, **Hatt-ı Hümâyunlar,** nu. 22357 A.

(154) İstanbul Başbakanlk Arşivi, **Hatt-ı Hümayunlar,** nu. 20477: 26 şevval 1251 (16 şubat 1836).

(155) Andrew, **ayni eser,** ss. 35, 42-43.

(156) 1841 yılı baharında Fırat üzerinde iki İngiliz buharlı gemisi tecrübe seferine başlayarak Balis'e kadar gelebilmisti. Gemiler, o sırada Mehmed Ali Paşa ile Osmanlılar arasındaki muharebe dolayısıyla yılın büyük bir kısmını orada geçirmek zorunda kalmışlardı (Andrew, **ayni eser,** ss. 44-45).

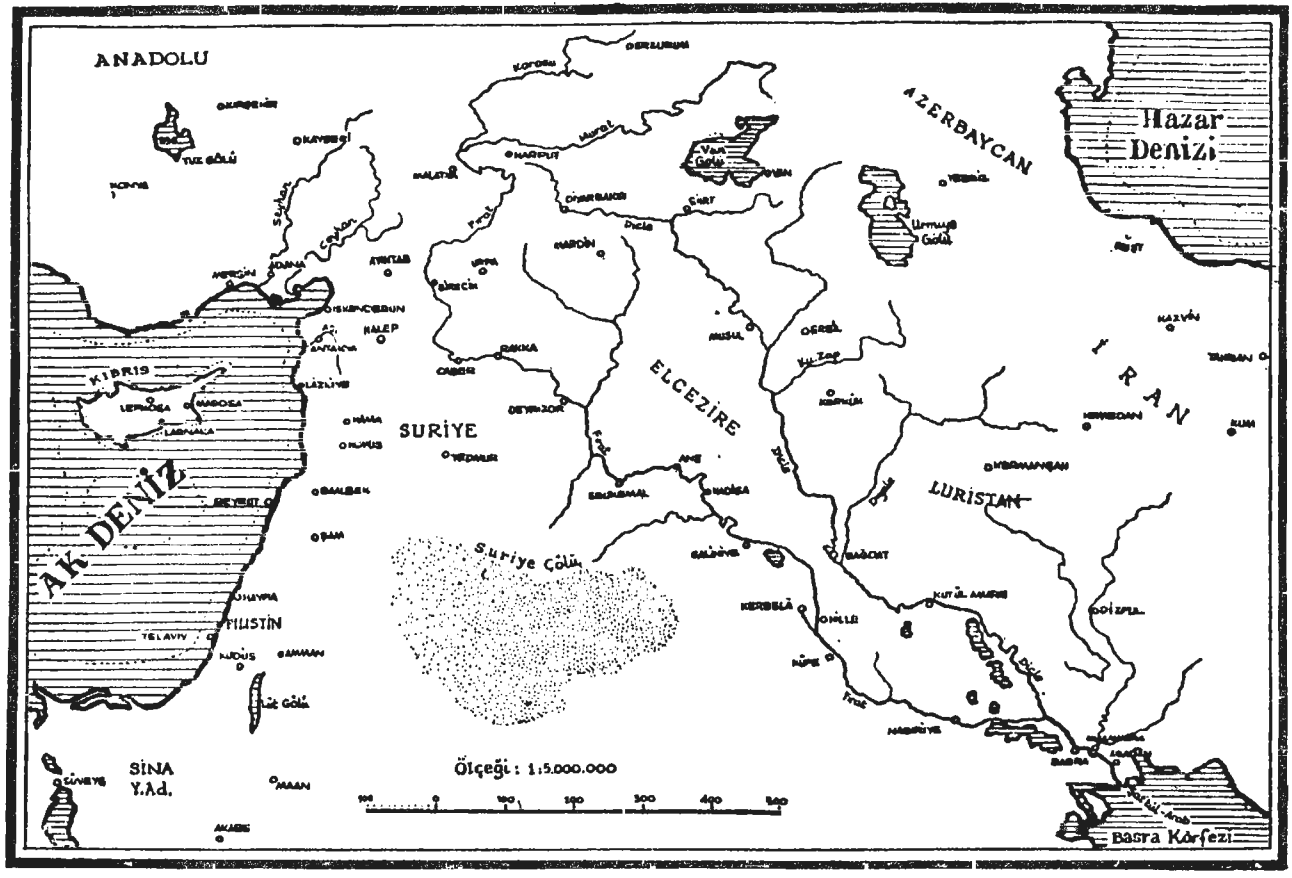
(15)7 Moltke, 1838 nisanında Birecik'i ziyaret ettiğinde, Chesney'in nehrin sağ tarafında inşa ettirdiği evlerin kalıntılarına tesadüf etmişti. O yörenin sakinleri bu teşebbüsten bahsetmişlerdi (**ayni eser,** s. 176).

Euphrates (Fırat) isimli geminin kaptanı H.B. Lynch idi. Bu kişi araştırmalarını bitirdikten sonra (1837-39) Bağdad'a Dicle üzerinden nakliyat yapan bir şirket kurdu. 1840 yılının ortalarında Lynch, Fırat nehri üzerinde işletilmiş olan Fırat ve diğer gemiyi Hindistan kumpanyasından satın almıştı. Chesney ve Lynch'in araştırmalarına, 1847'den 1863'e kadar Hindistan bahriyesine bağlı Felix Jones tarafından devam edildi. Bu zat, 1855 yılında Buşir'de oturmaya memur edilince, bu işe 1862 yılına kadar devam etti(158).

Buharlı iki gemi ticarî amaçlarla işletilmeye başlanmıştı. 1861 yılında İngiliz yetkililer, Fırat ve Dicle buharlı gemi nakliyat şirketlerini kurdular. Bu tarihle birlikte yeni gemiler eskilerin yerini aldı. Bunlar yeni açılmış Süveyş kanalı yolu ile gelenlerdi. 1834'te verilen ilk fermanda sadece Fırat ismi zikredilmişti. Dicle'nin de Fırat ile birlikte geçmesi 2 nisan 1846 tarihinde olmuştur. Bu, o tarihte Sadrazamdan Bağdad valisine yazılan bir emir-nâmede gerçekleştirilmişti(159).

Bütün bu faaliyetler, Fırat nehri yoluyla Hindistan'a en kısa şekilde varmanın mümkün olduğunu göstermek için yapılmışken, sonuç, umulduğu gibi çıkmamıştı. Bunda İngilizlerin Irak'a olan ilgilerinin stratejik olmasının da rolü bulunmaktaydı. Ekonomik ilgileri, orada hiç bir zaman üste çıkmadı. Bu sonucu, 1857'de ortaya atılan Fırat demiryolu projesinin akıbetinde de görmekteyiz.

(158) Saleh, **ayni eser**, ss. 155-156.
(159) Saleh, **ayni eser**, ss. 159-161.
(160) Saleh, **ayni eser**. s. 163.



Dicle ve Fırat nehirleri ve üzerlerindeki önemli merkezleri gösteren harita.

VIII

KERVAN VE KERVAN YOLLARI*

Kervan, görünüşte İran menşeli, sonradan araplaşmış bir kelime olup ingilizcede **caravan**, fransızcada **caravane**, almancada **karawane** şeklini almıştır. İlk şekliyle **kârbân**, denetleme işi anlamında olup, belki de Pehlevî döneminde gelişim göstermiştir. Pehlevî şekli **kârpânde** olabilir; bu durumda 'ordu' veya 'savaş' anlamına gelen **kâr** ile buna **gezgin** tüccar gurubunu ifade eden **-van** sonekinin gelmesinden oluşan bir isimdir; erzak, eşya veya hayvan konvoylarına da **kârbân** denilmiştir. Yine de bu, kökü belli olmayan bir kelimenin yaygın bir türeme şekli olabilir. Daha yaygın bir anlamda görülmesi erken İslâm devrine aittir(1).

Ticaret yolları kervan teşkilâtlanmasından önce var olmuşsa da, kervan yolları ticaret yollarının dağılımını, yönünü göstermektedir. Çeşitli yolculuklar kervan-benzeri konvoylar ile yapılmıştır. İslâm öncesi dönemde araplar uzun süre **'ir** kelimesini kullanmışlardır; daha sonra da **kervan** karşılığı olarak **kafile** kelimesi daha çok yer almıştır. **Kafile** kelimesi VII. yüzyıl başında tüccar toplama anlamında kullanılmıştı(2). Türkçede kervan manâsındaki **arkış** kelimesi VIII. yüzyıldan itibaren devreye girmiştir(3).

Kervanlar at, katır, eşek ve develerden meydana gelirdi. Deve kervanları düz arazi ve çöllerde iş görürdü; dağlık bölgelerde ise katır, eşek ve daha seyrek olarak atlar kullanılırdı. Öte yandan bazı yörelerde kervanın yapısı oldukça değişikti: Hindistan'da kervanlar 100-200 arabadan meydana gelir, her bir arabayı 10-12 öküz çekerdi ve büyük hububat yükleri taşırlardı(4).

I. TARİHÎ GELİŞİM

Deve kervanlarının çok yaygın oluşu onun daha fazla yük taşıma-

---

* **Encyclopaedia of Islam** (2. bs.)'da «Karwan» maddesi olarak yayınlanan bu yazı tarafımdan türkçeye çevrilmiş, doğrudan doğruya Afrika'yı ilgilendiren küçük bir bölümü buraya alınmamıştır (S.Ö.).

(1) M. Muin, **A Persian Dictionary**, III, 2817. Kervanlar V. (11.) yüzyıl şâirleri Firdevsî ve Farukî'nin eserlerinde tasvir edilmektedir.

(2) Krş. İbn Hişam, **Sîra**, Kahire 1936, I, ss. 253, 312.

(3) Clauson, **Etymological Dictionary**, ss. 216-17.

(4) J.B. Tavernier, **The Six Voyages**..., London 1678, II, pp. 28 vd.: P. Mundy, **Travels**..., II, xxxvii, 45, 249, 250, 281, 283.

sındandı(5). Bir devenin taşıyabileceği yük miktarı iklime göre değişirdi: Hindistan gibi sıcak ülkelerde bir deve 600-650 lb. taşıyabilirdi. Tebriz ile İstanbul arasında işletilenler ve soğuğa alışkın olanlar 1000 lb. götürebilirlerdi(6). Batı Asya kervan ticareti tarihinde en eski yol 'ipek yolu' adıyla bilinenidir. Çin ile Orta Asya'yı bağlayan bu yol Fergana'ya uzanır, oradan da güney ve batı Asya'ya ulaşırdı; yüzlerce deveden oluşan büyük kervanlarla uzak ülkelerin ürünlerini taşırdı. İsâmın ortaçağında Bağdad, doğu ve batıya açılan yolların hareket noktası idi; esas güzergâhlar şunlardı: 1) Bağdad'tan Dicle boyunca kuzeye Musul-Hatra-Harran veya Sincar-Nisib-Rakka-Münbiç-Halep-Hama-Humus-Baalbek-Şam-Remle-Kahire-İskenderiye ve oradan deniz yoluyla Kuzey Afrika'ya; 2) Bağdad'tan Fırat'ın batı yakası boyunca giden, onu Hit'te geçen ve orada Şam'a uzanan ve çölü aşan en kısa yol; 3) Bağdad'tan doğuya Hemedan'a, oradan da Rey-Nişapur-Merv-Buhara ve Semerkand ve Çin'e açılan Fergana'daki ipek yolunun batı ucu. Öte yandan bir yol Harezm'deki Kiev'den Volga ağzına ve oradan Baltık memleketlerine uzanırken diğer bir yol da Hazer Denizi'nin kuzeyini aşıp Karadeniz'in kuzey limanlarına ulaşıyordu.

Bir kervanın düzeni ve yol alış biçimi, 1838 yılında Diyarbekir'den Mevsil'e giden ve 600 deve, 400 katırlık bir kervanın tasvri ile anlatılabilir. İplerle on veya yirmilik guruplar halinde bağlanmış develer ardarda sıralanmış olarak giderlerdi; sahipleri küçük eşeklere veya atlara binmiş olarak önde yol alırlar, hizmetkârlar yürürlerdi. Önlerinde eşek olmayan develer yürümezdi. Kervan, geceyi geçireceği bölgeye geldiğinde kervanın öncüsü ileri fırlar, duraklama yerini gösterirdi. Yükler indirilir ve denkler bir dikdörtgen oluşturacak biçimde düzenlenirdi ki bunun için de herbir yolcu kendi uyku yerini hazırlardı. Bu arada develer ve katırlar tamamen boşaltılır ve otlağa salınırdı; atlar ise bağlanırdı. Karanlık çöktüğünde develer toplanır ve çevrili kısımda bir hizada bağlanırlardı(7).

İlk devirlerden itibaren ticarî seyahatlar belirli dönemlerde yapılmıştır, ve pek çok şehir sürekli işleyen yolların uçlarında gelişmiştir; özelikle Mekke varlığını tamamen kervan ticâretine borçludur. Bir kervan yılda bir kez belli bir yönde yola çıkmak üzere organize olurdu: böyle bir kervan 2500 deve, hattâ at ve katırdan meydana gelirdi. Bu dönemde 1000 develik bir kervan orta büyüklükte sayılırdı. Bağdad ile Ha-

(5) Devenin ehlileştirilmesi hakkında bkz. **Encyclopaedia of Islam,** «Badw» mad.
(6) Tavernier, I, ss. 49-50.
(7) Bkz. **Lettres du Maréchal de Moltke sur l'Orient,** Paris 1872, ss. 229-30.

lep arasında işleyen 450 deve ve 100 katır ve eşekten oluşan bir kervan ise küçük addedilirdi. Bir kervandaki develer binek hayvanı olarak kullanılabilirdi, ama genellikle yük hayvanı idiler. Bir günde geçilen mesafe iklime göre değişirdi. Normal şartlarda kervanlar hergün 6, 8, 10 veya 12 saat yol alırlardı; günlük seyahatlar iki aşamada olurdu: sabah 3 veya 4'ten 10'a, öğleden sonra ise 2 veya 3'ten 8'e kadar gidilirdi. Bir deve üç, dört, hattâ beş at yüküne eşit yük taşıdığına göre deve ile ulaşım çok daha ucuza geliyordu. Akdeniz bölgelerinde kervan seyahatları deniz ulaşmı ile sıkıca bağlantılı idi; kış aylarında denizde ulaşım zorlaşınca kuzey Sahra kenarındaki Sicilmasa'dan yola çıkan üç kervan Kayravan, Trablus ve Barka yoluyla Kahire'ye giderlerdi. Bu kervanlar, yaz aylarında da işlerdi; Tunus ile Kahire arasındaki mesafeyi iki veya üç ayda geçerlerdi. Uzun mesafelerde işleyen kervanlar **mevsim** kervanları, Hindistandakiler ise **muson** kervanları olarak bilinirdi(8).

Kervanlar Anadolu'da, Balkanlar'da ve Azerbaycan'da yaz aylarında işlerdi ve İzmir'e şubat ve harizan arası varırlardı(9). Anadolu ve Balkanlar çöl bölgelerin dışında kalırlardı - kervanlar Mısır'a ve kuzey Afrika'nın diğer ülkelerine eylül-ekimde, hattâ nisan-mayıs ve haziranda ulaşırlardı. Yaz aylarında Bağdad ve Halep arasındaki çölü geçmek hemen hemen imkânsızdı. 1640 yılı cıvarında Hürmüz dışındaki kervan trafiği aralık ve mart ayları arasında işlerdi. Kuzey-batı Afrika'da Cezayir'de Oran'ın güneyine kasım ayında ulaşan kervanlar bu yüzyılda dahi çok önemli sayılmışlardır(10).

II. KERVAN YOLLARI VE KERVAN TİCÂRETİNİN GELİŞMESİ

Kervan yollarında kervanların gece konakladıkları belli noktalar bulunmaktaydı; ve sahra bölgelerde ise 15 km.de bir su sarnıçları mevcuttu. Bu duraklama noktalarına misafirhâne'ler olarak bakılırdı ve genellikle hayır severler tarafından vakıf kuruluşları olarak teşkilâtlandırılırlardı. Bunların genel yapıları **ribat** düzeninde idi. Bu tür ribatların kurulması IV (X.) yüzyıla aittir ve doruk noktasına Büyük Selçuklular devrinde ulaşmıştır. VI. (XII.) yüzyılda meydana getirilen pek çok eserde **ribat** kervansaray ile eşanlamlı kullanılmıştır; ve Moğol istilâsı sonucu olarak orta Asya'ya yayılmıştır. Kervansaray en gelişmiş şekline, özellikle VII. (XIII.) yüzyılda Selçuklu Anadolu'sunda ulaşmıştır. Ker-

(8) S.D. Goitein, **Studies in Islamic History and Institutions**, Leiden 1968, s. 303.
(9) Tavernier, I, ss. 46-47.
(10) F. Braudel, **The Mediterranean**... (ing. çev., London 1972), ss. 259-60.

vansaraylar ve **hanlar** milletlerarası ticâret geliştikçe kuzey-güney ve doğu-batı boyunca 30-40 km. de bir inşa edilmiştir. Sağlam duvarları ve burçları **kervansaraylara emniyet** verirdi; imkânları arasında **yatacak** yer, mutfak, ambar, hamam, mescit, hattâ hastalar için şifâhane vardı (11). Bu devirde merkezî yöneticiler her bir kervana **emîr-i kârbânsâlâr** adında bir memur atamışlardı; bu kişinin emrinde bir **râhbâr** veya **tutkavul** komutasında muhafızlar bulunurdu.

Kervanın amacı ne olursa olsun -ister ticarî ister hac için olsun- yolculuk bedeli dönem dönem değişmişti. 30,000-40,000 develik bir hac kervanı Kahire'den Mekke'ye kırk günde gidebiliyordu ve yolda kendilerine asker **muhafızlarla yardımcı olunuyordu. XV.** ve **XVI.** yüzyıllarda **Portekizliler Güney Afrika yolunu bulmuş olmalarına rağmen, sahrayı geçerek** yapılan ticâret bir hayli gelişmişti. Bu arada geleneksel yolların da değişikliğe uğradığı görüldü(12). XVII. yüzyılda İran ile İzmir arasındaki yol 100 gün sürmesine rağmen revaçta idi: Mevsil ve Hemedan üzerinden İsfahan'a yolculuk 58 gün alıyordu; Birecik, Diyarbakır ve Tebriz yoluyla Halep'ten İran'a giden yol 42, İsfahan'a ise 66 gün alırdı. Ancak XVII. yüzyıl ortalarına doğru İngiliz, Hollandalı ticâret kumpanyalarının denizden faaliyetleri sonucu, İran, Hindistan ve Osmanlı imparatorluğu arasındaki kervan ticâreti değerini kaybetti. Kara yoluna kalan tek değerli mal ipek idi. Baharat ticâreti sürdü, fakat eski baharat yolları terkedildi(13).

Ulaşım sistemindeki bazı değişikliklerle birlikte kervanların yapıları değişti ve hayvan sayıları azaldı. Gerçi tek bir kervanda işletilen hayvan sayısı azalmıştı, ancak her yıl teşkilâtlanan kervan sayısı artabilmişti - ticarî kervanlar Bağdad ile Basra arasında yılda dört kez yolculuk ederlerdi. Küçük kervanlar Suriye ile güney Irak arasında düzenli olarak işlerdi: Şam ile Bağdad arasında yılda üç kervan işlerdi. Bağdad kervanı Şam'a yılda bir, Halep'e yılda iki defa giderdi. Bu durum değişmeden XVIII. yüzyıl sonuna kadar devam etti. Anadolu'daki kervanlar ise daha küçük boyutlu idi; çünkü arazi engebeliydi, kuzey Irak'ta olduğu gibi deve yerine eşek kullanılırdı.

III. KERVAN TEŞKİLÂTI

Kervanda emniyet en büyük husus idi. Kervanlar genellikle, bazen ücretli askerlerden oluşan silâhlı muhafızlarla beraber idiler ve her ko-

(11) O. Turan, «Selçuk Kervansarayları», **Belleten,** x/39 (Ankara 1946), ss. 477-95.
(12) Braudel, I, ss. 181-82.
(13) N. Steensgard, **Carracs, Caravans and Companies,** Odense 1973, ss. 174, 192.

naklama yerinde yeni yolcu alabilirlerdi. Geceleri soygunculara karşı sürekli dikkatli olunur ve nöbetçiler zaman zaman birbirlerini **haberdar** ederler ve davul çalarlardı(14). Bütün kervanın teşkilâtından sorumlu olan öncüye **kervan-başı** (İran ve Hindistan'da **kervan-keş** veya **kârbânsâlâr** denilirdi) ve bir veya iki yardımcısı bulunurdu. 15-20 develik bir gurup kendi öncüsünün emrinde, onlar da esas kervan-başı emrinde olurlardı. Esas kervan-başı gidilecek yolu, konaklanacak yerleri belirler ve kervana katılmış gurupların düzeninden ve genel emniyetinden sorumlu bulunurdu. Bir kervanın gidişi yavaş, ama emniyetli idi; zira ıssız yerlerde ilgili hükümet tarafından özel olarak ek muhafızlarla korunurdu. XVII. yüzyıl ortalarında kervan-başı bazen tüccarlar tarafından seçilirdi. Bir tâcir eğer altı deveye sahipse hayvanlardan altıda biri, eğer üç deveye sahipse üçte biri gerekli eşyayı taşırdı. Kervandaki her bir at veya deve için sahibi, kervan-başına belli bir ücret öderdi; böylece kervanın büyük çapta olduğu zamanlarda kervan-başı çok para kazanırdı; kazancının bir kısmını muhafızlara öder, bir kısmını da yol boyunca ortaya çıkan ihtiyaçlar için harcardı. Gümrük vergilerinin alındığı yerlerde her bir deve yükü için dört kuruş, her bir at yükü için iki kuruş ödenirdi(15).

IV. XV. ve XIX. YÜZYILLAR ARASINDA KERVAN TİCÂRETİ

Osmanlı imparatorluğunda şümullü bir kervan ağı ulaşım ve münakalenin bütün ihtiyaçlarına cevap veriyordu. XV. yüzyılın sonuna doğru Anadolu'yu boylu boyunca geçen en önemli kervan yolu Bursa ile Tebriz arasında idi: bu yol bir kuzey ve bir güney kolu (Kastamonu-Bolu; Ankara-Çorum) ile başlıyor ve sonra Amasya, Tokat, Erzincan, Erzurum ve Aras vadisini geçiyordu. Bu daha ziyade bir ipek yolu idi(16). 1610 (1019) tarihli bir belge, Bağdad'tan Halep'e seyahat eden bir kervanın yapısı hakkında şu bilgiyi vermektedir: 120 tüccarın 942,5 **yük** - bir yük hayvanın iki tarafına sarkıtılan iki denktir - tutarında bir eşyası vardı(17).

Şehirlerarası işleyen daha küçük kervanlar da vardı; **makkârî** (kiralık) denilen bu kervanlar ücret karşılığı tüccar ve yolcuları naklederdi.

(14) Mundy, **Travels**..., II, ss. 41-42; Thévenot, part III, s. 19.

(15) Tavernier, I, ss. 7-10, 45-46; **Travels of Mirza Abu Taeb Khan in Asia, Africa and Europe during the years 1799, 1800, 1801, 1802 and 1803,** London 1814, I, ss. 112-13.

(16) H. İnalcık, «Bursa XV. Asır Sanayi...», **Belleten,** xxıv/93 (Ankara, 1960), ss. 45-96.

(17) **MAD, nu. 7499.**

Sultan IV. Murad devrinde İstanbul'da bu işle uğraşan 3000 kişi bulunmaktaydı(18). Kervanda bulunan kimselerin çoğu yabancı ülkelerde ticâret yapan tüccar idi; öte yandan yolcular, emniyet gerekçesiyle, kervana dahil olurlardı: XVII. yüzyıl sonlarında Arap kabileleri ve haydutlar yüzünden yolcuların küçük guruplar halinde dolaşmaları mümkün değildi(19). Osmanlı imparatorluğunun Avrupa yakasındaki topraklarında da kervanlar işliyordu - Yugoslavya, Bulgaristan, Arnavutluk ve başka yerlerde çok sayıda han ayaktadır(20). **Belgrad kervanı** olarak bilinen kervan İstanbul ile Belgrad arasında muntazam çalışırdı; ve **XIX.** yüzyıla kadar işlemişti(21).

Anadolu'da işleyen katır kervanlar kendilerine has bazı özellikler taşırlardı. Hayvanların hepsinin önünde giden ve daha az yük taşıyan hayvana **peşek,** ondan sonra gelene **cindâr** ve ondan sonrakine **pişdâr** denirdi. Bütün hayvanlar boyunlarında bir saat uzak mesafeden duyulabilen çan taşırlardı. Taşınılan yükü teslim etmek veya bunları başka hayvanlara aktarmak için hanlarda duraklanırdı. Deveciler ve katırcılar bir lonca meydana getirmişlerdi(22).

Haydutlara karşı korunabilmek için İran'da kervanlar gece yolculuk ederlerken Osmanlı imparatorluğunda gündüz yol alırlardı. Kervanın öncüsü yıldızlara bakarak saatı belirlerdi. Onun arkasından **bayrakdâr** gelirdi ki elinde bir asaya dolanmış alem taşırdı ve tehlike anında onu kervan muhafızları olan tüfenkçileri uyarmak için sallardı. Bağdad-Halep kervanında kahveciler, bir müezzin, öncünün emirlerini ileten bir çavuş ve çeşitli meslek sahipleri - kunduracılar, berberler, nalbantlar ve marangozlar - bulunmaktaydı. Arkada bulunan guruba **hanile** denirdi (23).

Peter Mundy'ye göre(24) 1630 yılında Surat'tan Hindistan'da Agra'ya giden bir kervan 250-300 araba ve 1800 kadar kişi ihtiva etmişti; yol

(18) Evliya Çelebi, **Seyahatnâme,** I, s. 520; H. Ongan, **Ankara'nın 1 Numaralı Şeriye Sicili,** Ankara 1958, s. 64; Şam ve Bağdad arasındaki makkarîler için bkz. M. Dıyâ, **Rehnümâ-yı Baghdad,** Damascus 1314, ss. 4-5.

(19) **MD,** nu. 115, ss. 285, 306; C. Le Bruyn, **Travels,** London 1718, II, s. 329.

(20) Krş. H. Kreşevljakovic, **Hanovi i Karavansaraji u Bosni i Hercegovini,** Sarajevo 1957.

(21) **Cevdet-İktisat,** nu. 2029; S. Dimitriyevic, **Les Caravans de Dubrovnik dans la Serbie du sud au XVIIe Siècle,** Bergrade 1958.

(22) C. C. Güzelbey, «Gaziantep'te kervancılık», **Gaziantep Kültür Dergisi,** v/79 (Gaziantep 1962), ss. 79-80, 94.

(23) J.B.L.J. Rousseau, **Voyage de Bagdad à Alep (1808),** Paris 1899; Tavernier, I. ss. 47, 60 ...

(24) Mundy, **Travels...,** II, s. 45.

aldıkça da bu rakam artmıştı, çünkü açlıkla karşı karşıya olan bölgelerde yaşayanlar açlıktan kurtulmak için kervana katılmışlardı, Hindistan' da han yoktu, fakat şehirlerde **saray** denilen halka açık binalar vardı. Yine ayni seyyaha göre(25) mevsimin son kervanı 268 deve ve 109 araba ihtiva etmişti.

V. HAC KERVANLARI

Kutsal şehirlere giden kervanlar, **emirü'l-hac** kontrolunda bulunurlardı(26). Aşiret reislerine ait topraklardan geçerken ücret ödemek normal bir uygulama idi(27). Osmanlılar zamanında hac kervanının erzak temini ,sulanması ve korunması büyük bir işti (Kahire kervanı iki bölümden meydana gelirdi; kuzey Afrika'dan 10,000 kişi, gidişte en geride bulunur, dönüşte ise ilk sırayı alırdı(28).

VI. KERVANIN ORTADAN KALKMASI

Kervan ticareti XIX. yüzyılda ulaşım teknolojisinde ortaya çıkan büyük değişiklikler sonucu geriledi. Bazı bölgelerde kervan seyahatları buharlı gemilerin işlemesiyle son buldu. 1869'da Süveyş kanalının açılması gerilemeyi çabuklaştırdı; ancak kervanlar Birinci Dünya Savaşı'na kadar sürdü. Daha sonra da motorlu ulaşım araçları devenin yerini aldı. Büyük Sahra yolu XIX. yüzyıl ortalarında pek kullanılmamışsa da, Şam, bu ticaretin sürdüğü merkez olmakta devam etti - binlerce veya yüzlerce deve yoktu, ama küçük çaptakiler mahallî ihtiyaçları karşılıyordu(29). Bazı bölgelerde de, meselâ 1859'dan sonra Anadolu'da, demiryolu inşaatı kervan ticâretine sert darbe indirdi. Ama yine de 1918 gibi yakın tarihte Kutsal Şehirlere giden beş büyük yol kullanılıyordu: Bağdad ve cıvarından, Suriye'den, Basra köfezinden, Arabistan boyunca Umman bölgesinden ve Mısır'dan ulaşıyorlardı. Kervanın çöküşünü hızlandıran diğer üç faktör şöylece sıralanabilir: 1) hükümetler ve mahallî yöneticiler tarafından hayvan talebi, 2) haydutların saldırıları, 3) köprü eksikliği ve yağmurdan sonraki bozuk yol şartları.

---

(25) Mundy, **Travels...**, II, s. xxxvii.

(26) Evliya Çelebi, **Seyahatnâme**, X, ss. 424-25, 435 ve tür. yer.

(27) Tavernier, I, ss. 62-63.

(28) Hac kervanının tasviri için bkz. H. Maundrell, **A Journey from Aleppo to Jerusalem in 1697**, Beirut 1963, ss. 171-73; F. Hasselquist, **Voyages and Travels in the Levant in the Years 1749, 1750, 1751, 1752**, London 1776, ss. 77-83; E.W. Lane, **The Manners and Customs...**, böl. 24-25; J.L. Burckhard, **Travels in Arabia**, London 1829, ss. 247-48.

(29) C.P. Grant, **The Syrian Desert: Caravans, Travel and Exploration**, London 1937, ss. 156-57.



Malayta-Elâzığ yolu üzerinde, Fırat Nehri kenarında bulunan Osmanlı dönemine ait Kömürhanı (çekim Prof. R.H. Ünal, 20 kasım 1973).

Acı Çeşmeönü - İbrahim Efendi Konağı kaldırımı, 33.
Açu, 13.
Açuk-ı Tuna, 123, 135.
Adana, 4, 13. 16, 19, 25, 29, 37, 66.
Adana mimarı, 25.
Adapazarı 74.
Ağaç kürek 33.
Ahır-kapı, 87, 90, 98.
Ahlat, 132.
Ahmed Vefik Paşa ,28.
Ahyolu, 13, 19, 74.
Ak ırmağı, 109.
Akalın, Ş., 81.
Akdağ, M., 4, 74.
Akhisar, 81.
Akkaya, E., 91.
Akköprü, 75.
Akpınar köyü, 80.
Aksaray kolluğu - Cebehâne kolluğu yolu, 42.
Aksaray yangını, 55.
Aktepe, M., 9, 98.
Akyazı, 74.
Alaşehir, 13, 19.
Alât-ı demur, 45.
Alay kasrı - Kuyumcular kaldırımı, 37.
Alî Bey, 124.
Ali Kethüda camii, 91.
Altun ve boya, 45.
Altun-suyu köprüsü, 75.
Amasya, 25, 65, 74, 144.
Anadolu hisarı, 83, 91, 92.
Anapa, 13.
Andırın 119, 120.
Andreasyan, H.D., 4.
Andrew, W.D., 117, 137.
Ane, 126, 137.
Ankara, 6, 144.
Antalya, 44.
Antakya, 45.
Antep, 13, 118, 120, 127.
Arabacı, 8, 66.
Arapkir, 73.
Aras vadisi, 144.
Arasa, 126.
Arda, 106.
Arkış, 140.
Arnavud Belgradı, 33, 34, 63, 73.
Arnavudköy, 83.
Arnavutluk, 34.
Arşın, 49.
At, 119, 140, 141.
At gemileri, 104.
At iskelesi, 111, 114.
Avârız-ı divaniye, 27, 28, 73, 75, 109, 110.
Avlonya, 33, 34, 64.
Avusturya, 9.
Aya-kapısı, 98.
Ayasofya, 33, 83.
Ayasofya camii - Yerebatan yolu, 32.
Ayasofya evkafı, 24.
Ayasofya-i kebir, 63.
Ayastafanos, 86.
Aylakçı, 100, 101.
Aynalı kavak, 87.
Ayvalık, 13, 15.
Ayvalık mimar-başısı, 17.
Ayvansarayî, 90, 91, 98.
Ayverdi, E.H. 83.
Azak, 13.
Azap-kapı, 83, 87, 92.
Azaz, 119.

Baalbek, 141.
Bab-ı Âlî - Sultan Mehmed türbesi kaldırımı, 43.
Bab-ı Hümâyûn - Soğuk çeşme kaldırımı, 37.
Babinger, F., 104.
Bacran(?), 132.
Bad-ı havâ, 81.
Badanacı, 8, 22, 66.
Baer, G., 15.
Bağdad, 117-119, 122, 125, 126, 128-130, 132-136, 138, 141-146.
Bağra (Yağra) köprüsü 63, 64.
Bağras, 43.

Bahçe-kapısı, 87, 89, 98.
Bahreyn, 120, 136.
Bahşayiş köyü, 30.
Bailey, 137.
Bakır, 133.
Bakırköy ,47, 48.
Bakrıta, 119.
Balat, 98.
Balat kapısı - Salma Tomruk kumluğu yolu, 43.
Baldwin, G., 136.
Balık-pazarı, 83, 87, 92.
Balıkesir, 8, 13, 14, 20, 21.
Balıkesir mimarı, 20.
Balis, 121, 137.
Balta limanı, 83.
Bandırma, 87.
Barka, 142.
Barkan, Ö.L., 1, 3, 7, 12, 24, 35, 74, 106.
Bartınî, İ. Hamdi, 98.
Barut, 126, 131, 133.
Basra, 117-120, 122, 127-130, 133, 136 137, 143, 146.
Baş mimar, 9-13, 15, 18, 22, 37-39, 67.
Başmakçı köyü, 110.
Bayezid, 83.
Bayburt, 6.
Baysun, C., 94.
Bayramiç, 13.
Beğlerbeği sahilsarayı yolu, 54, 55, 57.
Behisni, 119, 120.
Belen-Karamort hanı yolu, 45.
Belgrad, 13, 14, 63, 71.
Belgrad kalesi, 10, 15.
Belgrad kervanı, 145.
Bellut tahtası ,119.
Bender, 125.
Benefşelik çayırı, 30.
Bennâ, 10, 13, 16, 24.
Bergama, 13, 17.
Beşiktaş, 56, 83 87, 88, 92.
Beyaz taş, 46.
Beygir hammalı, 8, 66.
Beykoz, 83, 91, 97.
Beyoğlu, 56.
Beyşehir, 72.
Bıçakçı, 8.
Bıçkıcı, 7, 8, 19, 22, 33, 66.
Biga, 29, 75.
Bigados 20.
Bilâ berat mimarlık, 17.
Bilâ tâyin mimar, 18.
Bilecik, 13, 17.
Bilecik mimarı, 17.
Bina eminleri, 11.
Birecik, 117-124, 126-127, 129-131, 133, 135, 137, 143.
Boğaziçi, 46, 48, 82-84, 90, 93-98, 100-103.
Bolu, 5, 75, 81, **144.**
Bor, 6.
Bosna, 9, 11, 37.
Boyalık köyü, 110.
Bozok, 4.
Braudel, F., 5, 142.
Buckingham, J.S., 123, 124.
Buhara, 141.
Burchard, J.C., 146.
Burgucu, 7, 8, 22, 33, 66.
Bursa, 3, 6, 8, 9, 11-15, 17, 37, 144.
Bursa mimar-başısı 17.
Buşir, 137, 138.
Büyükdere, 91.
Büyükdere çayırı - İspanya sefa-rethânesi yolu, 43.

Camcı, 7, 8, 66.
Câmi meremmetcisi, 24.
Câmi-i atik mahallesi (Tekirdağ), 21.
Cebeci kolluğu önü - Soğuk çeşme kapısı yolu, 39, 42.
Cedid kaldırım, 36.
Cerehor, 75.
Cevdet Paşa, 40, 103.
Ceyhan, 29.
Cezayir, 133, 134.
Cezire, 126.
Chesney, 137, 138.
Çıkrıkçı, 66.
Cibali, 87, 88.
Cihanbeyli, 29.
Cihannüma, 54.
Cindar, 145.
Clauson, 140.
Cunba, 54, 58.
Cürm-i cinâyet, 81.

Çakıd hanı - Kızoluk hanı yolu, **50.**
Çarka(Uzun)köprü, **74.**
Çatal, 119.
Çatalca - **Halkalı kaldırımı, 30.**

Çatladı-kapı, 87, 98.
Çatladı kapı - Nakilbend yolu, 32.
Çeki, 46, 48.
Çengel-köy, 102.
Çilingir, 22.
Çin, 141.
Çivi, 119, 121.
Çivileme, 46, 50, 51.
Çorum, 144.
Çubuk-ı çam, 119.
Çukurova, 45.
Çukurcu, 8.
Çulpan, C., 70, 77.
Çürük taş, 46.

Darende, 29.
Davud paşa, 98.
Defterdar Mehmed Paşa, 121, 134.
Değirmenci, 8, 22, 66.
Deliçay, 71.
Deli Duruz köprüsü, 74.
Demir, 120, 126, 132
Demirci (haddâd), 7, 8, 10, 18, 22, 29, 66.
Demirci mimarlığı, 22.
Demürcü köyü, 115.
Derbend âdeti, 105, 107, 114.
Derbend köyü, 28.
Derbendci, 28, 50, 70, 74, 105.
Derbendcilik, 27.
Derikor, 72.
Derzi köprüsü, 72.
Destereci, 8, 22, 33, 66.
Deve, 119, 125, 130-132, 140-142 144.
Deveci, 145.
Develi köprüsü, 71.
Dikili kaya köyü, 80.
Dikilitaş - Çapa çeşmesi yolu, 42.
Dil iskelesi, 106, 110, 114.
Dilsiz köprüsü, 74.
Dimetoka, 107.
Dimitriyevic, S., 145.
Dinçer, Ç., 59.
Dirina, 106.
Diyarbakır, 3, 122, 125, 128-130, 132, 141, 143.
Dobruca mimarlığı 14.
Doğramacı, 22, 45.
Dolabcı, 22.
Doldurma, 119.
Dolmabahçe - Beşiktaş yolu, 48.
Dolmuş, 93.
Döşek, 119.
Dragman boğazı, 31.
Duman köprüsü, 73.
Duvarcı (bennâ), 7, 8, 33, 49, 50, 66.
Dülger, 8, 9, 17, 18, 20, 29, 66.
Dümenci, 118, 121, 122
Dürbünlü pusula, 56.
Düzce(pazarı), 5.

Ebniye meclisi, 57.
Ebniye nizamnâmesi, 54.
Ebniye-i hassa müdürlüğü, 41, 43, 54, 57.
Edhem, H., 89.
Edincik, 87.
Edirne, 3, 6, 10-14, 16, 18, 61, 78, 128.
Edirne mimar-başısı 15.
Eğin, 44.
Ehl-i hiref, 13-15, 18.
Elazığ, 29.
Elvah-ı varil, 119.
Eminönü, 83, 84.
Emirdağ, 29.
Emir-i kârbânsâlar, 143.
Emirü'l-hac, 146.
Erbil, 75
Erciş, 132.
Erdek, 87.
Erdoğan, M., 7, 9-11, 16-18, 20, 21, 30, 38, 67, 71, 78, 79, 81, 131.
Ereğli, 24.
Ergenç, Ö. 6.
Ergene, 60 107, 111.
Ergene suyu, 106.
Ergin, O.N., 6, 9, 11, 26, 29, 31, 37, 41, 53, 54, 58, 59, 79.
Ermenak, 27.
Erzincan, 144.
Erzurum, 128, 144.
Esnâf-ı mimâran, 7.
Esnâf-ı neccâran, 7.
Ester Ali köyü, 28.
Eşek, 119, 140-142.
Eşya-yı camcı, 45.
Eşya-yı çilingir, 45.
Eşya-yı döğmeci, 45.
Evkaf mimarlığı, 25.
Evliya Çelebi, 5, 8, 15, 32, 97, 111, 116, 117, 125, 145, 146.

Eyice, S., 70.
Eyüp, 46 ,49, 83, 85, 87, 92, 99.
Eyüp - Bahçe kapısı yolu, 48.

Fatih imâreti, 24.
Fatsa köyü, 44.
Felluce kanalı, 122.
Fener, 87, 92, 98.
Fener-kapısı, 83.
Fergana, 141.
Ferrâş, 9.
Fındıklı, 83, 92.
Fırkate, 123, 135.
Filibe, 13, 70, 114.
Filibe mimarı, 20.
Filika, 124.
Firecik, 108-110.
Flori ırmağı, 109.
Furtına (Yutiprot) köyü, 113.
Furuncu (fırıncı), 8, 22, 66.

Galata, 56,, 83, 84, 87, 89, 92, 108.
Galata Boğazı, 84.
Gâlib, M., 40.
Gebze, 106, 110, 114, 115.
Gebze - Atı hanı yolu, 50.
Gelibolu, 31.
Gemi mimarı, 2.
Gemici, 28, 70, 74, 106-108, 112, 113.
Gemiciler köyü, 106, 109, 110, 115.
Gemicilik, 27, 105-107, 110, 112
Gemlik, 13, 14, 17, 55.
Gemlik mimarlığı, 23.
Genç, M., 24.
Gergefci-taht revancı, 9.
Giurescu, C.C., 116.
Goitein, S.D., 142.
Gökbilgin, M.T., 78, 107, 108.
Gökyay, O.Ş., 10.
Gönder, 119.
Gördes, 13.
Gördes mimarlığı, 23.
Grab, 123.
Grant, C.P., 146.
Gravière, J. de la, 116.
Güçer, L., 128.
Gümrük emini, 85.
Gümülcine, 13.
Gümülcine mimarı, 19.
Günay, Ö., 97.
Gündüzlü, 31, 63, 64.
Gürün nahiyesi, 29.
Güvercinlik, 119, 120.
Güzelbey, C., 20, 145.

Haberdar, 144.
Hac kervanı, 146.
Hacılar köyü, 73.
Hâkçı, 8.
Haleb, 3, 13, 22, 31, 37, 63, 64, 117-122, 127-130, 132-134, 141-144.
Haleb ensarı, 121.
Haliç, 83, 84, 96-98.
Halkalı palangası, 31.
Hama, 6, 141.
Hamam meremmetcisi, 24.
Hamamcı, 8, 22.
Hamedan mimarlığı, 13, 143.
Hamle, 145.
Hammal, 8, 24, 66.
Han mevkii, 32.
Hâne, 6.
Harıs, 132.
Harran, 141.
Hasan Paşa hanı karakolhânesi - Aksaray karakolhânesi, 43.
Hasbahçe, 100.
Haske(?), 135.
Hasköy, 83, 87, 91, 92.
Hassa baş-mimarlığı, 10, 13, 17, 18, 19, 41.
Hassa mimar ağa, 18.
Hassa mimarları, 9-11.
Hassa mimarları ocağı, 9.
Hassa mimarlık, 14.
Hasselquist ,F., 146.
Hatab kapusu, 94.
Hatuniye imareti, 80.
Hayrabolu, 14.
Hazer denizi, 141.
Hemedan, 141.
Hemedan kalesi, 126.
Hendesehâne, 26.
Hersek - Kız derbendi kaldırımı, 67.
Heyet-i fenniye, 26 .
Hısn Keyfa, 129, 132, 133.
Hısn-ı Mansur, 119, 120.
Hısnü'l-Ekrad, 128.
Hind-Basra ticareti, 117.

Hindistan, 127, 128, 136, 138, 140, 141, 143, 144.
Horasancı, 8, 13, 22, 66.
Hoşalay, 73.
Hotin, 13.
Hotin kalesi, 7.
Humus, 141.
Hurdacı, 8, 22, 66.
Huveyze, 134.
Hüddam-ı râh-ı âb, 78.
Hürmüz, 142.
Hürmüz boğazı, 120.

Ilgın, 75.
Irgatlar, 8, 24.
Islah-ı turuk komisyonu, 57.
Işıksal, T., 116.
Ivraca, 107.

İbn Hişam, 140.
İbrahim Beğ köprüsü, 64.
İçel, 27.
İhtisab ağalığı, 40, 88.
İhtisab nezâreti, 40-42, 48, 54.
İltizam, 23, 64, 113.
İnalcık, H., 105, 117, 127, 144.
İnce donanma, 105.
İnce-karasu, 108, 111.
İncir köyü, 91.
İnecik, 14.
İnegöl, 14.
İnşaat esnafı, 7-9, 15-17, 20-22.
İpek yolu, 141, 144.
İpsala, 109.
İran, 128, 129, 132, 134, 143-145.
İsa nehri (kanalı), 118, 126.
İsafi kazası, 73.
İsfahan, 143.
İskele kethüdası, 85-88.
İskemleci, 9.
İskenderiye, 120, 121, 127, 141.
İskenderun, 117, 127, 137.
İstanbul, 3-9, 11-12, 16, 8, 22, 30-32, 34, 36-39, 47, 48, 52, 53-56, 58, 62, 65, 73, 78-82, 118, 122, 135, 141.
İstanbul - Edirne yolu, 30.
İstanbul - Halkalı yolu, 30.
İstanköy, 121.
İstinye, 83, 92, 102.
İzmir, 3, 4, 54, 142, 143.
İzmir mimarlığı, 19.
İzmit, 13, 96.
İzmit mimarlığı, 23.
İznik, 13.
İznik mimarlığı, 22.

Jirécek, CJ., 29.
Jones, F., 138.

Kadıköy, 83, 93.
Kafesçi, 8, 49, 66.
Kafile, 140.
Kâğıthane, 83, 92.
Kâğıthane su-yolları, 80.
Kağızman, 29.
Kahane, H.R., 89, 94, 98, 123, 124.
Kahire, 12, 14, 127, 141-143, 146.
Kahire mimarbaşısı, 15.
Kâhta, 119, 120.
Kalafatcı, 121.
Kalay, 132.
Kaldırım köyü, 29.
Kaldırım mahallesi, 29.
Kaldırım mezrası, 29.
Kaldırım muhtarlığı, 29.
Kaldırım müdürlüğü, 41, 53.
Kaldırım tertibatı, 54, 56.
Kaldırım yaylağı, 29.
Kaldırım yazıcılığı, 34, 38-40, 41, 42.
Kaldırımbaşı köyü, 29.
Kaldırımcı, 7, 8, 22, 28-29, 32-40, 44, 45, 49-56, 58, 60, 65, 66 68-70.
Kaldırımcı esnafı, 32, 34, 35, 37, 38.
Kaldırımcılar kethüdası, 32-36, 38-41, 63, 65.
Kaldırımcılar nâzırı, 35, 62.
Kalemkâr, 8.
Kalite, 123, 135.
Kalos dromos, 29.
Kandra, 72.
Kanlıca, 90, 103.
Kapan-ı dakik, 87, 94, 98.
Kaptan Paşa eyaleti, 121, 122.
Kapuludere köprüsü, 73.
Kara-Ferye ,108, 111.
Kara Halil köyü, 80.
Kara kulluk, 75.
Kara kükürt, 132.
Karaman, 4.
Karaköy, 87.

Karamürsel, 67, 87, 96.
Kârbân, 140.
Kârpande, 140.
Kars, 29.
Kars-ı Zülkadriye, **119, 120.**
Kasımpaşa, 56, 83, 87, **92.**
Kastamonu ,65, 73, 144.
Katır, 119, 140-142.
Kaufmanth, N., 96.
Kavak, 87.
Kayalar köyü, 73.
Kayık, 84, 86, 88, 90-94, **103, 123.**
Kayıkı, 84-88, 91, 93, 94, 103.
Kayıkçı esnafı, 85.
Kayıkhâne, 89, 90.
Kelek, 117, 122, 124, 125, **127-132.**
Kelekçilik, 124, 125.
Kemah, 4.
Kemer - Vefa meydanı yolu, **39.**
Kerbiççi, 8, 22, 66.
Keresteci, 8, 22, 66.
Kerkük, **75.**
Kervan, 140-145.
Kervan-başı, 144, 146.
Kervan kafilesi, 126.
Kervan-keş, 144.
Kervansaray, 142, 143.
Keserci, 22, 23, 66.
Keseriye, 22.
Keşif defteri, 37-40.
Kırgöz köprüsü, **77.**
Kırkçeşme suyolu, 34, **62.**
Kırkdört kapısı - Fodla fırını yolu, 39.
Kırkdört kapısı - Bozdoğan kemeri yolu, 39.
Kırşehir, 75.
Kızak fülenk, 119.
Kızıldeniz, 127.
Kızılırmak köprüleri, 75.
Kiği, 120.
Kik, 103.
Kile, 131.
Kili, 13.
Kilidci, 22.
Kilidci-çilingir, 45.
Kilis, 119.
Kireç ve horasan, 45.
Kireç yakıcı, 33.
Kireççi, 8, 9, 22, 66.
Kiremitci, 22.
Koca Mustafa Paşa Karakolhânesi - Aksaray sahili yolu, **48.**
Kocaeli, 67, 72, 74.
Kocan mahallesi (Eğin), **44.**
Koçhisar ,13, 19.
Koçu, R.E., 100.
Konurapa, 75.
Konya, 3-6, 27, 29.
Korna, 120.
Koyun iskelesi, 89.
Kömürcüyan, E.C., 100.
Kömürhanı, 147.
Köprü ağası, 75.
Köprü (cisr) mimarı, 2.
Köprü nâzırı, 75.
Köprücü, 28, 70-76.
Köprücü-başı, 75, 105.
Köprücülük, 27, 70, 72-75.
Köstendil, 71.
Kreşevlakovic, H., 9, 19, 37, 78, 145.
Kudüs, 13, **25.**
Kudüs mimarlığı, 25.
Kuleli, 47.
Kumkapı, 87, 98.
Kumkapı yolluğu - Yedikule kapısı yolu, 42.
Kurat, A.N., 106.
Kurşun, 45, 133.
Kurşuncu, 50.
Kuruçeşme, 83, 92.
Kuşkara köyü, 73.
Kutucu, 66.
Küfe, 33.
Küfegi taşı, 48.
Kürekçi, 75, 118, 121, 122.
Kürekçi akçası, 86, 87.
Kürekçi-kapısı, 87.
Küskü, 51.

Lâğımcı, 7-10, 30, 33, 49, 50, 86, 110.
Lane, E.W., 146.
Lane, F.C., 128.
Lapseki ,121.
Larende, 27.
Levent ,121.
Lökünçü(?), 8.
Luristan, 128.
Lütfi(Tarih-i), 40, 103.
Lynch, H.B., 183.

Mahiye, 120, 135.
Mahlût kaldırm, 36.
Mahramlı köyü, 110.
Makaracı, 22.
Malkara, 14.
Mamuriye kalesi, 27.
Manastır, 25.
Manisa, 13, 23, 37.
Manisa mimarbaşısı, 13.
Marangoz(neccâr), 7, 8, 66, 118, 121.
Maraş, 4, 118, 119, 120, 127, 133.
Marsigli, G., 136.
Maundnell, H., 146.
Mavna, 84, 94, 96, 98.
Mavnacı, 85, 86, 88.
Medine, 128.
Mekkârî develeri, 124.
Mekkârî kervanı, 144.
Mekke, 128, 141, 143.
Menemen, 13.
Menzilci, 105.
Meremmetci, 7, 25.
Meriç nehri, 106-109, 112.
Meriç, R.M., 79, 81.
Merkepçi, 33.
Merv, 141.
Mesâmir-i mütenevvia, 45.
Meşhed-i şerif, 120.
Mevlevihâne kapısı yolu, 53.
Mevsil, 141, 143.
Mevsim kervanları, 142.
Meyâne yazıcısı, 39.
Mıhlama, 46, 51.
Mısır, 13.
Mısır mimar-başısı, 15.
Mihaliç, 13.
Mihaliç mimarı, 20.
Milan köprüsü, 75.
Mimar ağa, 18, 39.
Mimar-başı, 7, 10-12, 14-17, 21, 22, 26, 32, 37, 39, 41, 65, 67, 81.
Mimar esnafı, 8, 67.
Mimar halifesi, 11, 38, 39, 40, 41, 53.
Mimarlar ocağı, 10.
Mimar vekilliği, 16.
Miroğlu, İ., 6.
Mismarcı, 8, 22, 66.
Moltke, H. von ,101, 124, 137.
Mora seferi, 9.
Moravik kalesi, 71.
Morova suyu, 106, 107.
Motraye, A. de la, 4.
Muaccele, 23, 24.
Mubaşir, 122.
Mud, 131.
Mudanya, 13, 14, 84-86, 89.
Mudanya Boğazı, 84.
Mudurnu suyu, 73.
Muhammin, 58.
Muhtesib çardağı, 84, 92.
Muin, M., 140.
Mujic, M., 78.
Mukataa, 22-24, 64, 111.
Mundy, P., 140, 144-146.
Murad Paşa mahallesi, 53, 54.
Murad suyu, 106.
Murad-ı Atik vakfı, 109.
Muson kervanları, 142.
Musul, 124, 125, 128-130, 134, 141.
Mutemedan, 49.
Mültezim, 24, 64, 109, 119.
Münbiç, 141.

Nakkaş, 7, 8, 49.
Nalband, 66.
Nalbur, 22, 66.
Nalıncı, 22.
Neccâr, 7-11, 13-15, 17-20, 22, 24, 30, 33, 49, 50, 120.
Nehir gemisi, 117-120, 131.
Niğbolu kalesi, 27.
Niğbolu sancağı, 27, 28, 114.
Niğde, 6.
Nirven, S.N., 82.
Nisib, 141.
Niş kalesi, 31.
Nişapur, 141.
Novasın köyü, 78.
Novosil köyü, 80.
Nusaybin, 129, 130
Nukud-ı mevkufe, 44.

Ocağ-ı ahenger, 33.
Ocaklık su-yolcusu, 30.
Ogistin nehri, 106, 108.
Ok meydanı, 92.
Olivier, 96, 100-102.
Ongan, H., 145.

Or, 13.
Oran, 142.
Ordu esnafı, 9.
Orhonlu, C., 4, 8, 27, 60, 70, 76, 105, 107, 116, 120, 134.
Orman köyü 74.
Ortaköy, 56, 83, 89, 92, 93.
Osmancık, 13, 17.
Oymacı, 8.

Öküz, 119, 140.
Önder, M., 78.
Ösek, 106.
Özer (Üzeyr), 120.
Özi, 10, 13.

Palmerston, 136, 137.
Palu, 122.
Pardoe, 93, 101.
Paşabahçe, 89.
Paşaeli, 79.
Payas. 120.
Payas kalesi, 71.
Pazar kayığı, 90, 91.
Pazar peremesi, 90.
Pereme, 84, 86-91, 93, 95, 96.
Peremeci, 24, 84-88, 90, 91, 93.
Peremeciler kethüdası, 85, 86, 91, 93, 95-97.
Peşek, 145.
Pıraçol, 119.
Pişdar, 145.
Piyade kayığı, 123, 135.
Prangı geçidi, 107, 108, 112.
Prangı köyü, 107.

Rahbâr, 143.
Raiyyet, 5, 6, 105.
Rakka, 4, 120, 127, 129, 135.
Ramazan-oğlu Pirî Paşa evkafı, 25.
Redhouse, J.W., 28.
Refik, A., 7, 10, 11, 13, 31, 35, 36, 37, 53, 54, 66, 81, 95, 96.
Reis, 118, 121, 122.
Remle, 141.
Rençber, 8, 49.
Resm-i arusâne, 81.
Rey, 141.
Rıdvaniye, 120, 126, 127.
Ribat, 142.
Rodos, 121.
Ross, E.D., 117.
Rub, 98.
Rumeli hisarı, 83, 90.

Saka, 24.
Sakarya nehri, 106.
Sakarya suyu köprüsü, 73, 74.
Salâhiye medresesi, 25.
Salapurya, 94, 96.
Salapuryacı, 88.
Saleh, Z., 137, 138.
Salhâne iskelesi, 89.
Salı-pazarı, 96.
Salihiye, 126.
Saltanat kayığı, 101, 102.
Samatya, 87, 98.
Sandal, 123.
Sandıkçı, 8, 22, 66.
Saray Bosna, 3, 9.
Saray Bosna mimarlığı, 19.
Sarayburnu, 94, 96.
Saray-ı Atik, 49.
Sarıyer, 91.
Sart, 71.
Saruhan, 22, 23, 107.
Saruhan mimarlığı, 22.
Saruhanlı köyü, 110.
Savak-başı, 21.
Seddülbahir, 13.
Sedefci, 66.
Selânik, 78, 80.
Selen, H.S., 2.
Semendre, 106.
Semerkand, 141.
Seng-i beyaz, 46.
Seng-i küfegi, 45.
Seng-i mermer, 45.
Seng-i ot, 45.
Sepet tutucu, 33.
Ser-köprücüyan, 75.
Ser-mimaran-ı hassa, 19.
Serfiçe, 112.
Serg-i Osmanî, 56.
Shaw, S., 19.
Sherley, A., 117, 123.
Sırık hammalı, 8.
Sıvacı, 7, 8, 18, 22, 49, 66.

Silahdar Mehmed Ağa, 116, 120, 123, 126, 129, 135.
Silici, 8.
Silistre, 13, 14, 72.
Silivri, 20, 24, 34, 62.
Sincar, 141.
Sirem, 71.
Sivas, 4.
Sivrice, 29.
Sofya, 3, 13, 15, 31, 114.
Sofya Mimarlığı, 18.
Sofular Mehmedi Köyü, 107.
Soğukçeşme kapısı - Cebehâne kolluğu köşesi - Aksaray kolluğu yolu, 42.
Sohum, 13.
Steensgard, N., 143.
Strange, G. Le, 126.
Su dolapları çarkcısı, 9.
Su, K., 8.
Sultan Mehmed evkafı, 25, 87.
Su kamışı, 82.
Su mimarı, 2.
Su-yolcu, 24, 30, 33, 44, 78-82.
Su-yolcu ağası, 79.
Su-yolcu nazırlığı, 35, 60, 63, 79, 81.
Su-yolu, 35, 80, 81, 105.
Su-yolu köyü, 78.
Su-yolu mimarı, 81.
Surbger, 24.
Sülemiş köyü, 107, 109, 110.
Sülüklüçeşme sokağı, 53.
Sütlüce, 92.
Süveyş, 120, 127, 136, 136, 137, 146

Şâb (Şâr), 126.
Şahnişin, 54.
Şam, 3, 13, 37, 126, 128, 141, 143, 145.
Şarköy - Tekirdağ yolu, 31.
Şat kaptanlığı, 135, 136.
Şattülarab 127 ,133
Şayka 121. 123
Şehir mimarları, 1-26.
Şehremini, 26. 41.
Şehsuvaroğlu, H., 96.
Şehzadebaşı - Saraçhâne kolluğu önü yolu, 39.
Şehzadebaşı - Haffaflar yolu, 39.
Şemseddin Sami, 28.
Şose kaldırımları, 54.
Sütlüce, 83.

Tabutcu, 9.
Taeschner, F., 116.
Tahtapuş, 54.
Talaş dökücü, 8.
Tarik-i âm kaldırımları, 31.
Tarrah, 122.
Tasvir, 10.
Taş döşeyici, 32.
Taş kırıcı, 7, 9, 30, 50.
Taş yontucu, 7, 24, 30.
Taşçı, 7-9, 13, 17, 20, 22, 23, 38, 49, 63, 66.
Taksimönü - Dörtyolağzı yolu 48.
Tavernier J.B., 140-142, 144-146.
Tay, 131.
Tebriz, 141, 143, 144.
Tekâlif-i örfiye, 27, 28, 73-75, 80, 110.
Tekirdağ, 4, 13, 14, 21, 31.
Tekirdağ mimarı, 21, 22.
Terbi', 21, 32, 37, 38, 45, 46, 48.
Tetümme köyü, 73.
Tırhala, 13, 17.
Tırhala - Yanya yolu, 9, 30.
Tırnova, 44.
Tietze, A., 89, 94, 123, 124.
Tiflis, 13.
Tire, 13, 19.
Tire mimarı, 19.
Tomruk-ı çınar, 119.
Tokat, 3, 6, 144.
Top gemileri, 104.
Tophane, 56, 83, 86, 87.
Topkapı, 83, 92.
Topkapı dışı posta yolu, 56.
Tournefort, 4.
Trablus(-Şam), 6, 117, 127, 132, 142.
Trabzon, 3, 18, 80.
Tuğla dökücü, 8.
Tuğlacı, 22.
Tuğla ve kiremit, 45.
Tulum, M., 104.
Tuna, 106, 116, 120, 124, 136.
Tuna açuğu, 124.
Tunca, 106.
Turan, O., 143.
Turan, Ş., 9, 11, 37, 41.
Turgutlu, 13, 23.
Turgutlu mimarlığı, 22.
Turuk ve ebniye nizamnâmesi, 57, 58.
Tutkavul, 143.

Tutu Hatun mahallesi (Tekirdağ). 21.
Tümerkan, S., 53, 57, 58.

Ulak, 5.
Uluçay, Ç., 13.
Ulukışla - Çiftehan-Gülekboğazı - Çakıd hanıyolu, 50.
Umman, 146.
Un-kapanı, 83, 92.
Urfa, 4, 13, 18.
Usûl-ı cedid, 53, 55.
Uşnedan köyü, 73.
Uzunçarşılı, İ.H., 10, 101, 118, 123.

Ünal, R.H., 77.
Ünver, A.Ş., 79, 81.
Üsküdar, 47, 83-85, 87-89, 93, 97, 114.
Üsküdar Boğazı, 84.
Üsküp, 3, 12.
Üstü açık, 123.
Üzeyr livası, 64.

Vakf-ı sagir köyü, 110.
Vakıf mimarları, 24.
Vakıf mütevellileri, 31, 79 .
Van, 13.
Vaniköy, 47.
Varadin, 106.
Van mimarlığı, 12.
Varyoz, 33.
Verdinar tahtası, 119.
Vezneciler hamamı - Süleymaniye timarhânesi yolu, 39 .
Vidin, 13, 114.
Vidin kalesi, 10, 15.
Vidin mimarlığı, 24.
Volga ,141.
Vukiyye, 132.

Yağkapam, 92, 94.
Yalakabad, 67.
Yalova, 81.
Yarık Burgaz, 30.
Yaş iskele - Hisar deresi köprüleri, 71.
Yatak döşeyen, 24.
Yaya kaldırımı, 36, 37, 54.
Yedikule - Eğrikapı yolu, 43.
Yeni-il, 29.
Yeni-kapı, 87, 98.
Yemen, 128.
Yemiş, 83, 92.
Yenice boğazı (Antalya), 44.
Yenice-i Belgrad köyü, 80.
Yenice-i Karasu, 106.
Yenihisar, 92.
Yeniköy, 103.
Yenişehir, 14.
Yıldırım Bayazid vakfı, 109.
Yol hasekisi, 39.
Yovasin köyü, 71.
Yusuf Efendi sebili - Hoca paşa caddesi yolu, 39.
Yusuf Paşa çeşmesi - Yedikule kapısı yolu, 48.
Yutiprot (Furtına) köyü, 107.
Yuvan, 63.
Yük, 144.

White, C., 85, 101, 102.
Witmann, W., 83.

Zâbit, 17, 20
Zahire gemileri, 122.
Zane köprüsü, 74.
Zane köyü, 74.
Zeyrek yokuşu - Küçük pazar yolu, 42.
Zift, 121.
Zihne, 13.
Zinhar yolu, 27.
Zirâ', 36, 37, 38.
Ziyab, 120, 135.
Ziyaretçay, 71.