

# İMPARATORLUĞUN LİMAN KENTİ: İSTANBUL VE DENİZ TİCARET AĞI

İDRİS BOSTAN\*

Akdeniz ile Karadeniz'i birbirine bağlayan su yolu üzerinde bulunması ve Avrupa'yı Asya'ya bağlayan karayolunun kesişme noktası üzerinde olması sebebiyle İstanbul, tarihin en eski dönemlerinden itibaren önemli bir liman ve yük aktarma merkezi hâline gelmişti. Haliç, Boğaziçi ve Marmara Denizi şehrin genel görünümünde ve sakinlerinin günlük yaşamında önemli bir yer tutuyordu ve limanı imparatorluk donanmasının uluslararası deniz gücünün ana üssünü teşkil ettiği gibi şehrin ekonomik ve sosyal hayatını da biçimlendiriyordu.

Tarihî bir gerçek olarak Boğaz'ın iki kıyısına sahip olan devletler kısa sürede Karadeniz'i hâkimiyeti altına almayı başarmıştı ve bu durumlarını sürdürdükçe kendi konumlarını ve refahlarını devam ettirdikleri dikkate alındığında Osmanlıların da İstanbul'un fethinin hemen akabinde bir taraftan Karadeniz'e yönelirken diğer taraftan Çanakkale önündeki adaları birer birer hâkimiyet altına alması, hem İstanbul'un güvenliğini sağlamayı hem de gelişen yeni başkentten ekonomik ihtiyaçlarını karşılamayı hedefliyordu.<sup>1</sup>

İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olduktan kısa bir süre sonra yeniden canlandı ve Anadolu'dan Balkanlar'a, Karadeniz'den Akdeniz'e uzanan bölgede büyük bir ticaret merkezi oldu. Yıldırım Bayezid'in 1395'te Anadoluhisarı'nı, Fatih Sultan Mehmed'in de 1452'de Rumelihisarı'nı yaptırması İstanbul'a giden deniz yollarının kontrolünü sağlamaya yönelikti ve bunun gereği olarak bu hisarlar, yüzlerce yıl ticaret gemileri için uğrak yeri olmuştu. Fatih'in Rumelihisarı'nın inşaatı tamamlandıktan sonra yayımladığı bir ultiमतomla Karadeniz'den geçecek gemilerin taşıdığı yük ve insanların kontrol edilmesini istemesi, abluka altına aldığı İstanbul'a

deniz yoluyla gelecek desteğin önünü kesmeye yönelikti. Nitekim Kasım 1452'de Fatih'in kararını dikkate almayan bir Venedik gemisinin bu davranışı pahalıya mal olmuş, gemi, Rumelihisarı'ndan atılan bir topla batırılmıştı. Bu karar, Osmanlıların İstanbul şehrine yönelik askerî tedbirlerinin ilk örneği olmuştu.<sup>2</sup>

## Bir Deniz Üssü Olarak İstanbul Limanı

Osmanlılar zamanında daha önce Bizans'ın da kullandığı Haliç ve Langa limanları, sivil ve askerî denizcilik için önemli birer merkezdi. Özellikle rüzgârlara karşı korunaklı olan Haliç'in hem askerî deniz üssü hem de deniz ticareti için taşımacılığın önemli merkezi hâline gelmesiyle birlikte şehrin yapısını etkileyecek değişiklikler olmaya başladı. Kasımpaşa, Galata ve Eminönü korunaklı limanlar olarak bu dönemde öne çıktılar. İstanbul'a gelen gemiler genellikle önce Haliç önüne demirliyor, yükleme ve boşaltma için doğrudan kıyıya yanaşabildiği gibi, küçük tekneler kullanılarak da mallar taşınabiliyordu. Haliç girişinin iki yanındaki kıyı bölgeleri esas olarak liman faaliyetlerine hizmet veriyordu.

Haliç kıyıları ahşap evler, yalılar ve basit atölyelerle dolu olmasına rağmen bölgeye asıl damgasını vuran Tersane-i Âmire idi. Denizde duran donanma gemileri, kızaklarda inşa edilmekte olan tekneler ve gözlerde bakım hâlindekiler hep birlikte muazzam bir görüntü sergiliyorlardı.<sup>3</sup>

Osmanlılar fetihten sonra bir müddet için Bizans'tan kalan Kadırga Limanı'nı donanma üssü olarak kullanmış olsalar da Fatih'in Haliç'teki Bizans/Ceneviz Tersanesi'ni geliştirdiği bir gerçektir. Bilhassa Yavuz Sultan Selim'in

\* İstanbul Üniversitesi

<sup>1</sup> Halil İnalcık, İstanbul'un önemini hem Karadeniz ve hem de Akdeniz'e hakim olmayı gerektirecek bir su yolu üzerinde olmaya bağlamaktadır ("The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans", *Arkheion Pontou*, Atina 1979, s. 74).

<sup>2</sup> İdris Bostan, "Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran, İstanbul 2009, c. 1, s. 85-95.

<sup>3</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 2002, s. 7-14.

tahta çıktıktan kısa bir süre sonra verdiği bir emirle Gelibolu ve İstanbul'da yüz gözlü tersaneler yapılmasını istemesiyle birlikte 1513-1514 kışında Kasımpaşa Deresi'nin aktığı koyda tersane inşasına başlandı. Bu yapı kısa bir süre sonra dikkate değer bir kurum hâline geldi. Tersane'nin ilk yıllarında hem inşaat faaliyetinin hem yeni gemi yapımının hızla sürdürüldüğü bilinmektedir. Tersane'deki gemi yapım gözlerinin sayısı XVI. yüzyılda 200 kadardı. Burada gözler yanında kapudan paşanın da içinde bulunduğu yönetim binası olarak kullanılan divanhane, mahzenler, atölyeler ve zindan bulunuyordu. Tersane'de meydana gelen çalışmaların yoğunluğu Galata'daki hayatı ve liman semtlerindeki faaliyetleri yakından ilgilendiriyordu. Donanmanın büyük bir sefer için hazırlanması hâlinde inşa edilen gemilerin sayısı çoğalmakta, bu ise Tersane'de çalışan sanatkâr ve işçi sayısını artırdığı gibi, malzemelerin hem çeşit hem de miktar bakımından çoğalmasına yol açmaktaydı. Sadece Kocaeli bölgesinden temin edilen kerestenin sağlanması ve İstanbul'a getirilmesi bile büyük organizasyonlar gerektiriyordu. Keresteler geldiği zaman, bu işin uzmanları olan marangozlar tarafından incelenip gözden geçirildikten sonra "mahzen-i çüb" denilen depolarda koruma altına alınıyor ve kurutuluyordu. Gemiler yapılırken bu keresteler kullanılacakları yerlere göre hazırlanıyor ve gemi mimarlarıyla marangozlara teslim ediliyordu. Bütün bu faaliyetler bölgeye ciddi bir hareketlilik getiriyordu. Bu sebeple Tersane'deki yeni gemi yapımı faaliyetlerinin güncel ihtiyaçlara ve Osmanlı Devleti'nin o sıradaki askerî hedeflerine göre belirlenmesi kaçınılmazdı. Tersane bölgesinde yaşanan yangınlar ise büyük zararlara sebebiyet veriyor ve her şeyin yeniden yapımını gerektiriyordu. Bu yüzden tersane bölgesinin ve orada kızığa alınmış gemilerin korunması ile görevli vardiyaların, bekçilerin sayısı sık sık artıyordu. Mesela 1539'da meydana gelen büyük bir yangın, Tersane'nin bazı kısımlarını ve ünlü zindanı tahrip ettiğinden yeniden yapımı gerekmişti. Nihayet 1547'de Sokullu Mehmed Paşa'nın kaptanıderyalığı sırasında Tersane'nin kara kısmı duvarlarla çevrilerek hem dışarıdan görülmesi engellendi hem de Tersane daha korunaklı hâle getirildi. Tersane çalışanlarının oturduğu semtlere ve Tersane'nin basit çaplı ihtiyaçlarını karşılayacak iş kollarına ait dükkânlara bu duvarlardaki altı kapıdan ulaşıyordu. Tersane çalışanlarının sayısı XVI. yüzyılın ortasında 2.500 civarında idi ve ihtiyaç hâlinde dışarıdan vasıflı sanatkâr temin ediliyordu.<sup>4</sup>



1- İstanbul, İstanbul limanı ve Tersane-i Âmire (Piri Reis)

İnebahtı Deniz Savaşı'nda (1571) donanmanın âdeti imha olması sebebiyle yeniden yapımı gerekince mevcut tersane bu ihtiyacı karşılayamadığı için tersane gözlerinin sayısı da artırılmıştı. 1573'te İstanbul'a gelen Fresne-Canaye, bu sırada Tersane'de yaklaşık iki yüz gemi inşa tezgâhı yani göz bulunduğunu belirtmekte<sup>5</sup> ise de, Carlier de Pinon, seyahatnamesinde 1579'da Tersane'de 135 göz saydığını belirtir.<sup>6</sup> Onu teyit eden başka kaynaklar da bulunmaktadır. Evliya Çelebi'nin verdiği bilgilere göre XVI. yüzyılın ortalarında Tersane'de baruthane kulesi, yetmiş kapudan mahzeni, yedi kurşunlu mahzen, kürekhane, yeni divanhane, zindan, cirit meydanı kasrı,

<sup>5</sup> Philippe du Fresne-Canaye, *Fresne-Canaye Seyahatnamesi*, 1573, çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul 2009, s. 74.

<sup>6</sup> W. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev. Erol Özbek, İstanbul 1998, s. 47.

<sup>4</sup> İdris Bostan, "İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersâne-i Âmire'nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım", *Türk Denizcilik Tarihi*, c. 1, s. 121-131.





2- Tersane-i Âmire (Melling)

Şahkulu Kapısı ve Meyyit İskelesi bulunuyordu. XVI. yüzyılın sonlarında Tersane’de savaş gemilerinden çok, saray mensupları ve üst düzey devlet adamları için nakliye gemilerinin yapılması, sivil ticaret için ilginin arttığını düşündürmektedir. Bu gemiler sahiplerinin hesabına İskenderiye’ye gidiyor, yük ve yolcu taşıyordu.<sup>7</sup>

XVII. yüzyılın ortalarına doğru tersane gözlerinin sayısı 157’ye kadar çıkmıştı. Girit seferinin hazırlıkları ve sefer süresince tersane gözlerinin onarıldığı ve sayılarının artırıldığı, buna karşılık sefer hazırlıklarının azalmasıyla birlikte kullanılmayan gözlerin harap olduğu anlaşılmaktadır.<sup>8</sup> Girit seferinin Osmanlı donanmasına ve özellikle İstanbul Limanı’na sağladığı en önemli değişim gemi teknolojisinde yaşandı. Kürekle hareket eden ve alçak bir yapısı olan kadirgalara karşı yüksek bordalı,

birden çok ambarlı ve yelkenli gemilerin yapımına başlanması Tersane’deki faaliyetlerin çeşitliliğini de artırdı.<sup>9</sup> Mesela 1715’te 47 m uzunluğunda, 130 top bulunan üç ambarlı bir kalyondaki bu özellik o zaman için emsalleri arasında eşi olmadığını göstermektedir.<sup>10</sup> Özellikle XVIII. yüzyıldan itibaren yelken imalathaneleri, iplikhane, lengerhane gibi tesisler Tersane bünyesine kazandırıldı. Kalyonların yapımı için kadirga kızakları uygun olmadığı için yeni alanlar açıldı.<sup>11</sup> Darağacı ve maçuna sistemleri Tersane’de uygulanmaya başlandı.<sup>12</sup> Zaman zaman Tersane’de meydana gelen yangınların önemli tahribata yol açtığı ve yeni tamirlerle ve ilavelerle

<sup>9</sup> İdris Bostan, “Kadirgadan Kalyona”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2008, s. 183-206.

<sup>10</sup> Bostan, *Kadirgadan Kalyona*, s. 199.

<sup>11</sup> Yusuf A. Aydın, *Sultanın Kalyonları*, İstanbul 2011, s. 147-215.

<sup>12</sup> Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, London 2008, s. 47-50.

<sup>7</sup> Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 7.

<sup>8</sup> Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 49.





Tersane'nin yapısının kısmen değiştiği gözlenmektedir. 1797-1800 arasında ilk kuru havuzun inşası ve XIX. yüzyılda iki havuzun daha yapılmasıyla kalyonların daha uzun ömürlü olmaları için yeni tekniklere göre havuzlama usulü uygulanmasına geçilmiş oldu.<sup>13</sup>

Klasik dönem yönetim yapısı içerisinde Tersane ve donanmanın en üst yöneticisi kaptanıderya idi. Onunla birlikte Tersane kethüdası da kaptan ve mürettebatı yönetmek ve disiplini sağlamak suretiyle Tersane yönetiminde etkili idi. Asıl Tersane işlerini ve gemi yapım faaliyetlerini yürüten, sorumlulukları dağıtan ise Tersane emini idi. Emri altında pek çok idari görevli bulunuyordu. Liman reisi Tersane'den, liman nazırı limandaki düzenden sorumluydu.<sup>14</sup>

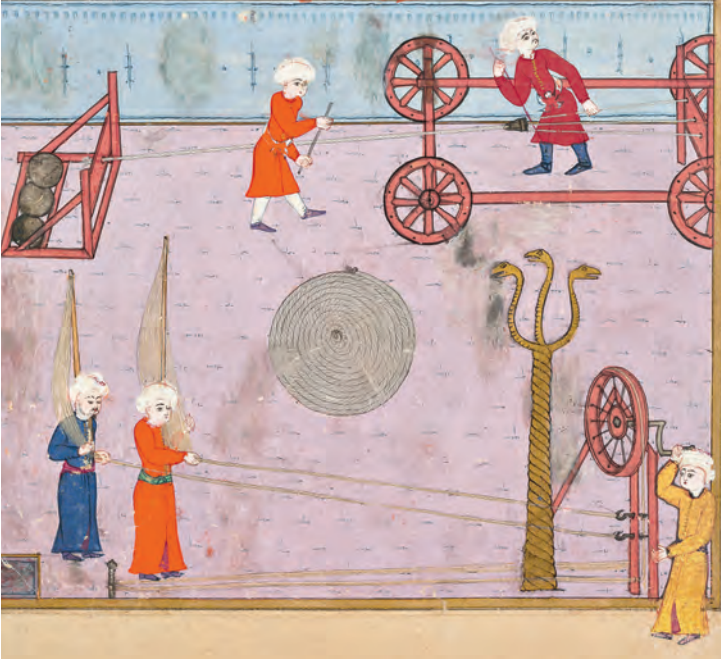
<sup>13</sup> İdris Bostan, "Tersane'de Büyük Havuz İnşası 1794-1800", *Beylikten İmparatorluğa*, s. 221-247; Zorlu, *Innovation and Empire*, s. 57-62.

<sup>14</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, İstanbul 2007, s. 69-83.

Gemi inşası için lüzumlu malzemeler esas itibariyle üretildikleri yerlerden, çoğunlukla vergi karşılığı veya ihtiyacın fazla olması hâlinde satın almak suretiyle temin ediliyordu. Her türlü kereste cinsi Kocaeli ve Bolu civarından, halat Samsun ve Ege bölgesinden, demir ve çivi Samakovcuk ve Bulgaristan'daki Samakov'dan, kurşun Bosna, Sırbistan ve Üsküp'ten, zift Midilli, Avlonya ve Gelibolu'dan, katran Arnavutluk ve Eflak'tan, kalyon döneminde yelken bezi çoğunlukla Gelibolu, Eğriboz ve Mısır'dan temin ediliyordu. Zaman zaman bu malzemelere fazla veya acil ihtiyaç duyulması durumunda yabancı tüccardan da temin edilebiliyordu. Bu sebeple imparatorluğun malzeme temini ile ilgili bir sıkıntısı olmuyordu ve kendine yeten bir yapısı vardı.<sup>15</sup> Tersane yönetimi aynı zamanda bütün bu malzemelerin depolanması ve işlenmesini sağlayan küçük işletmeler

<sup>15</sup> Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 101-178.





3- Gemi halatı yapımı (İntizâmî)

ve esnaf için bir işveren konumundaydı ve genel liman faaliyetleri hususunda önemli rol oynuyordu. Bununla beraber sivil deniz ticaretinin Tersane ile doğrudan ilişkisinin olmadığını belirtmek gerekir.

### İstanbul Liman Ticareti ve Taşımacılık

Osmanlı İmparatorluğu döneminde kara yollarının pahalılığı sebebiyle bilhassa zahire nakliyatı, deniz yolları ve nehirlerden istifade edilerek gerçekleştirilmiştir. İmparatorluğun en önemli üretim bölgeleri, büyük hububat pazarları Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz'in etrafında Tuna, Dicle, Fırat ve Nil gibi büyük nehirlerle küçük suların civarında yerleşmiş olarak görülmektedir. Deniz yolunun sağladığı kolay ve ucuz imkânlarla karşılık özellikle İstanbul merkezli deniz ticaretinin birtakım engel ve tehlikeleri olduğu unutulmamalıdır. O zamanki tekneler için deniz, her zaman seyrüsefere uygun değildi. Yalnız ticaret gemileri değil donanma gemileri bile kış günlerinde limanlara çekilmek ve "derya mevsimini" beklemek zorundaydı. Bu dönem "rûz-ı Hızır'dan rûz-ı Kasım'a kadar" sürüyordu. Bu zaman diliminde İstanbul'un ihtiyacı olan zahirenin bulunduğu iskelelerden vakit kaybedilmeden İstanbul Limanı'na getirilmesi devletin takip ettiği en önemli konulardan biriydi. Bu mevsimin dışında denize açılan gemileri zaman zaman büyük tehlikeler bekliyordu. Bazı gemiler fırtınaya yakalanarak karaya vurup parçalanıyor, bazıları dalgalar arasında batıyor, kimisi de korsanlara yakalanıyordu. Taşımacılıkta genellikle yelkenli gemilerden kalyon, barça ve pulaka türü gemiler kullanılıyor, bunlar da rüzgârsız

havalarda hareketsiz kalıyor ve bir limana yanaşarak rüzgâr çıkmasını bekliyordu. Bu gecikmeler İstanbul'un iâşe ihtiyacının karşılanmasında zaman zaman gecikmelere sebebiyet veriyordu. Nitekim Ağustos 1584'te Mısır'dan İstanbul'a gelen gemiler, rüzgârsızlık yüzünden yollarda kalınca kaptanıderyadan bu gemileri kadırgalarla çektirmesi veya yüklerini kadırgalara aktararak İstanbul'a ulaştırması istenmiştir.

Limanın günlük faaliyetleri ile donanma ve ticaret faaliyetlerinin birlikte yürümesi bazı güçlükler doğuruyordu. Şüphesiz tarihte de bir metropol olan İstanbul'un limanı çok canlıydı ve çeşit çeşit gemi ve tekneler için en uygun imkânlarla sahipti. Bir taraftan Tersane'de donanmaya ait gemiler, diğer taraftan Haliç kıyılarına bağlanmış ticaret gemileri rengârenk bayraklarıyla birbirini tamamlıyordu. Seyyah Lubenau, limana bir günde 800 gemi girip çıktığını belirtmektedir.<sup>16</sup> Bu sayının çok fazla olduğunu düşünmemek gerekir. Çünkü Karadeniz ve Akdeniz'de ticaret yapan Osmanlı teknelerinin büyüklü küçüklü sayısı çok daha fazla idi. Evliya Çelebi'ye göre, Akdeniz ticareti yapan gemiler 600 kalyon ve 2.000 karamürsel ve şaykadan oluşuyordu. Akdeniz'e sefer yapan bu ticaret filosunda 3.000 kaptan ve 27.000 tayfa bulunuyordu. Karadeniz gemiciler loncasına kayıtlı olan denizcilerin sayısı da 9.000 kadardı.<sup>17</sup> XVI. yüzyıl sonlarında Tersane-i Âmire'de saray mensupları için inşa edilmiş 20 büyük kalyon, İstanbul ile İskenderiye arasında sefer yapıyordu.<sup>18</sup>

Osmanlı Devleti, Akdeniz'de egemenlik tesis ettikçe kendisine dost olan yabancı devletlere ahidnamelerde belirlenen şartlar çerçevesinde, kendi sularında ticaret yapma hakkı tanıyordu. Buna rağmen Akdeniz'deki deniz ulaşımı Müslüman ve Hristiyan korsanların tehdidi altında idi. Müslüman korsanlar çoğunlukla Avrupalı devletlerin gemilerine, Hristiyan korsanlar da Osmanlı gemilerine saldırı düzenliyordu. Hatta Hristiyan korsanların Ege Denizi'ne kadar girdikleri oluyordu. Bu yüzden Osmanlı ticaret gemilerinin konvoy hâlinde gitmeleri tercih ediliyordu. Bu sebeple devlet Rodos, Sakız, Midilli beyleri gibi bazı derya beylerini küçük filolarıyla deniz güvenliğini sağlamakla görevlendiriyordu. Yeterli silahlarla donatılmış olan

<sup>16</sup> Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 55.

<sup>17</sup> Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, haz. Orhan Şaik Gökyay, İstanbul 1996, c. 1, s. 237-241; Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan, Ankara 1990, c. 1, s. 171; c. 2, s. 88-95.

<sup>18</sup> Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 61.

kalyon tipindeki daha büyük gemiler ise, kendi başlarına da denize açılabilirdi. Avrupalı devletlere ait gemiler de kendi tedbirlerini almak üzere konvoylar hâlinde yola çıkıyordu. Mesela Venedik XVI. yüzyıldan beri konvoylar hâlinde hareket ediyordu. Fransa ise daha çok Kuzey Afrikalı korsanlarla anlaşmaya çalışıyordu.

Karadeniz'in XVIII. yüzyılın sonlarına kadar dış ticarete kapalı olması sebebiyle, Akdeniz'den İstanbul'a gelecek yabancı gemiler, Çanakkale Boğazi'ndeki Boğaz hisarlarından geçerken "selamiyye akçesi" adı verilen geçiş ücretini ödedikten sonra İstanbul önlerine geliyordu. Küçük gemiler (160 tona kadar) Galata kıyılarındaki gümrük önüne yanaşabildiği hâlde büyük gemiler Galata önlerinde demirliyordu. Büyük gemilerdeki yükler genellikle Haliç'te dolaşan kürekli ve yelkenli küçük teknelerle taşınıyordu.<sup>19</sup>

Yabancı tüccarlar, getirdikleri malların gümrüklerini ya Eminönü'ndeki gümrükte veya Galata'daki Kurşunlu Mahzen'de ödüyorlardı ve bu gümrük, resmî ahitnamelerde belirtilen kadardı. Gümrük dışında ayrıca bir de liman resmi ödeniyordu. Yabancı tüccarla iş yapılırken devreye giren İstanbullu Yahudilerin rolü de önemliydi.<sup>20</sup>

Haliç'in iki yakasında gelişen ticaret limanının kuzey kıyısında Karaköy ve Tophane tarafında Avrupalıların uğradığı iskeleler bulunuyor, güney tarafında ise daha çok Osmanlı tüccar gemilerinin yanaştığı Bahçekapı'dan Balat'a kadar uzanan iskeleler yer alıyordu.

İstanbul'a getirilen malların türlerine göre gemiler yüklerini farklı yerlere indiriyordu. Şehrin en önemli ihtiyacı olan hububat ve diğer erzakın indirildiği yer, Eminönü ile Unkapanı arasındaki kıyı şeridi idi. Özellikle kereste Odunkapı'daki, hububat ise Unkapanı'daki ambarlara konuyordu. Ancak zaman zaman büyük tüccarlara ait özel ambarlar da faaliyet gösteriyordu. XVII. yüzyılda İstanbul nüfusunun daha da artmasıyla birlikte yeni erzak depolarına ihtiyaç doğmuştu. III. Ahmed Tersane'de birkaç zahire ambarı yaptırdı ve III. Mustafa da bunlara üç yeni ambar ilave ettirdi. Bunların bir kısmı III. Selim devrinde yaptırılan kuru havuz sırasında yıkıldığı için Üsküdar-Paşa Limanı'nda iki tahıl ambarı inşa edildi. Piyasada satılan kereste genel olarak açıkta depolanıyordu. 1727'de bütün gemi sahiplerine bir ferman gönderilerek İstanbul'un inşaat kerestesi ihtiyacını karşılamakla sorumlu tutuldukları bildirildi.

Bütün bu malların denetimleri ilgili esnafın

yöneticileri tarafından yapıyordu. Bunlar da ya kıyı şeridinde veya yakındaki hanlardan birinde oluyordu. Avrupa'dan gelen ithal mallar Galata'da indiriliyor ve alıcı tüccarın mahzenlerine taşınıyordu. Bütün bu malları taşıma işlerini çok sayıda ve çeşitli özellikte hamallar yapıyordu. XVIII. yüzyıl başlarında 1726'da yapılan bir sayıma göre, İstanbul iskelelerinde deftere kayıtlı hamal sayısı 1.500, Kadıköy, Üsküdar ve Boğaziçi iskelelerindeki hamallar ise 300 kadardı. İstanbul suriçindeki hamallarla birlikte tamamı 2.500'e yaklaşıyordu. 1822'de ise bu sayı 3.000'e ulaşmıştı.<sup>21</sup>

### İstanbul Limanı'na Gelen Mallar

İstanbul Limanı'na giren mallar ve miktarları hakkında düzenli bilgiler bulunmamakla beraber ne tür malların taşındığı konusunda bazı veriler bulunmaktadır. İstanbul'un nüfusu XVI. yüzyıl başlarından itibaren arttığı için gıda maddelerine oldukça fazla oranda ihtiyaç duyuluyordu. İç ticaret için öncelikle yakın yerlerden, Marmara, Batı Anadolu ve Güney Karadeniz sahillerindeki limanlardan, daha çok hububat, meyve, sebze, tuz, yağ, pirinç gibi yiyecek maddeleri getiriliyordu. Özellikle şehrin ihtiyaç duyduğu en önemli gıda maddesi olan ekmeğin gerekli hububat, zaten ihracı yasak mallar arasında idi. XVI-XVIII. yüzyıllarda yüzlerce küçük ve orta büyüklükte gemi, bir kısmı devlet emrinde, çoğu devlet denetimi altında kendi hesabına Karadeniz'den tahıl getiriyordu. Karadeniz'de hububatın temin edildiği bölge Tuna havzası ile Rumeli ve Anadolu sahillerinin hinterlandı idi.

XVIII. yüzyılda Karadeniz'de ticaret yapan Osmanlı deniz tüccarını iki grupta incelemek mümkündür. Birinci grup, İstanbul'un ihtiyacı olan buğdayı taşıyan ve devletle sözleşmeli olarak çalışan kapan tüccarı, diğeri ise serbest çalışan müteşebbis tüccardı. Özellikle Tuna ve havalisindeki iskelelerden Unkapanı'na zahire taşımak için devletle birtakım şartlar dâhilinde sözleşme yapan bu gemilere "kapan-ı dakik sefâyini" veya "kapanın defterli sefâyini" deniliyordu. Nitekim 1755'te devletle gemi sahipleri arasında yapılan bir sözleşmede 56 tüccar 120 gemisini bu işe tahsis etmek suretiyle bu tür taşımacılığı üstlenmişti. Bu gemilerin tonajları ortalama 7.000 İstanbul kilesi, yani yaklaşık 175 tondur. Bu gemiler diğerklerinden farklı ve imtiyazlı kabul ediliyor ve iskelelerde diğerkemilerden önce yük alabiliyorlardı. Yine bu gemilerin kapan tarafından tasdikli bir listesi İstanbul Boğazi'ndeki gümrük görevlisi

<sup>19</sup> Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 57-59.

<sup>20</sup> Mantran, *İstanbul*, s. 199-200.

<sup>21</sup> Nejdet Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Hammalları*, İstanbul 2008, s. 219-227, 231-244.





4- İstanbul limanı (Matrakçı Nasuh)

olan Anadolu kavağında görevli Kavak ustasına verilerek dönüşlerinde beklemeleri için kolaylık sağlanıyordu. Ayrıca kapan gemisi olduklarını gösteren bir işaret taşımalarına izin veriliyordu. Devlet, Karadeniz iskeleleri ile İstanbul arasında hububat taşıyan ticaret filosunu oluştururken tekel usulüne gitmemiş ve imtiyaz sistemini tercih etmişti. Benzer bir uygulama Rodosçuk/Tekirdağı ile İstanbul Limanı arasında gerçekleşiyordu. İstanbul'un kileri sayılan Rodosçuk'tan İstanbul'a hububat taşımak üzere ortalama 1.000 İstanbul kilesi tonajlı yetmiş iki kayık her gün 12.000 kile hububat taşımayı taahhüt etmişlerdi. Benzer anlaşmanın, diğer Marmara iskeleleri için yapılmış olması sebebiyle Marmara iskeleleriyle İstanbul arasındaki hububat taşımacılığının özel teşebbüse bırakıldığı anlaşılmaktadır.<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Lütfi Güçer, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İfaresi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İFM*, 1949-50, sy. 11, s. 397-416; İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri

Serbest çalışan tüccar da benzer muameleye tâbiydi. İstanbul Boğazı'ndan gemileriyle geçebilmek için bazı şartları yerine getirmeleri gerekiyordu. Yük alacakları iskeleyi, sahip oldukları geminin tonajını, taşıyacakları hububatın cins ve miktarını belirtir ve yüklerini doğruca İstanbul'a getireceklerini taahhüt ettikleri gibi kefil de gösterirlerdi. Bu evraklarını hazırladıktan sonra, kapan naibine giderler, o da durumu İstanbul kadısına arz ederdi. İstanbul kadısı müracaatı onayladıktan sonra Divan-ı hümayuna gönderir, buradan geminin yük alacağı iskelelerin kadı veya diğer görevlilerine hitaben bir ferman hazırlanırdı. Hububatın yüklendiği iskelede, alınan yükün cins ve miktarı fermanın arkasına kaydedilir ve tasdik edilirdi. Gemi İstanbul'a dönerken İstanbul Boğazı'ndan geçişi sırasında hisarların hizasına

ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Beşlikten İmparatorluğa*, s. 325-330.





geldiklerinde durdurulup incelenir ve kayıtlar mutabık ise bir görevli bindirilerek geminin Unkapanı'ndan başka bir yere gitmesi engellenirdi.<sup>23</sup>

XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Rusya'nın Karadeniz'in kuzey sahillerini ele geçirmesiyle bu bölgede ticaret yapma düşüncesinin serbest Osmanlı tüccarları tarafından benimsendiği görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz ticareti ile uğraşan ve Rusya ile ticaret yapmak isteyen gemi sahipleri bir başka devletin topraklarına gideceklerinden İstanbul Boğazı'ndan geçmek için izin almak ve antlaşmalarda belirtilen şartlara uymak zorundaydılar. "İzn-i sefine" denilen bu belgeler 1780-1846 yılları arasında Müslüman ve gayrimüslim Osmanlı tebaasına ait 4.176 geminin İstanbul Boğazı'ndan geçtiğini göstermektedir. 1800'lere kadar bu bölgeyle ticaret yapan

<sup>23</sup> İdris Bostan, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'ndan Geçişin Tabii Olduğu Kurallar", *Beylikten İmparatorluğa*, s. 355-366.

gayrimüslim tüccar oranı %80'in üzerindeyken, XIX. yüzyılın ortalarına doğru %5'e inmişti. Buna mukabil Müslüman tüccar oranı %95'e çıkmıştı.

Osmanlı tüccarı, Rusya ile ticareti sırasında ihracı yasak mallar dışında kuru yemiş, kuru üzüm, hurma, sirke, limon, limon suyu, portakal, taze meyve ve zeytin gibi gıda maddeleri götürüyor ve dönüşte İstanbul için esas itibarıyla zahire getiriyordu. Rusya'dan deniz yoluyla getirilen mallar şayet İstanbul'da kapan tarafından satın alınmazsa tüccarın mağdur olmaması için müstemin tüccara satılmasına müsaade edilirdi.

Osmanlı ticaret gemilerinin İstanbul ile Doğu Akdeniz limanları arasında sıkça sefer yaptıkları bilinmektedir. Mesela İstanbul'dan büyük yük gemilerine aktarılan kereste İskenderiye'ye taşınıyor ve aynı gemiler dönüşte Mısır'ın şeker, mercimek, pirinç, yağ ve keten gibi ihtiyaç maddelerini getiriyordu. O dönemde Doğu Akdeniz'in en önemli limanı olan İskenderiye ile bağlantı, İstanbul'un ekonomik hayatında önemli bir rol oynuyordu. XVI. yüzyıldan itibaren Osmanlı ticaret donanmasının en büyük gemileri olan "sultana"lar bu yol üzerinde her sene Ağustos-Eylül arasında üç-dört gemi yükü keresteyi İskenderiye'ye taşıyordu. Mısır'a gidecek gemiler çoğunlukla Rodos'ta toplanır ve Rodos sancakbeyinin emrindeki savaş gemilerinden oluşan filonun koruması altında konvoy hâlinde İskenderiye'ye yola çıkardı. Böylece Maltalı ve diğer Hristiyan korsanların saldırılarından kaçmış oluyorlardı. Osmanlı korsanları daha çok Batı Akdeniz bölgesinde etkili oldukları hâlde, Hristiyan korsanlar Doğu Akdeniz'e geliyor ve Osmanlı gemilerine zarar veriyordu. Osmanlı gemileri Hristiyan devlet bandıralı bütün korsanlar için gözde bir ganimetti. Genellikle küçük teknelerin esir edilmesine rağmen bazen İstanbul'dan gelen büyük yük kalyonları da tutuluyordu. 1615'te İspanyollar İskenderiye'den gelen 13 Türk yük gemisini ele geçirdi. 1782'de İskenderiye-İstanbul arasında işleyen 82 gemiden 70'i Osmanlı, 12'si çeşitli Avrupa ülkelerinin bandırasını taşıyordu.<sup>24</sup>

Şüphesiz bu güzergâhta sadece Osmanlı ticaret gemileri dolaşmıyordu. XVI. yüzyılda Venedik, Dubrovnik ve Fransa dışında XVII. yüzyıldan itibaren Hollanda ve İngiltere ticaret gemileri de Osmanlı denizlerine gelerek ticaret yapmaya başladılar. XVIII. yüzyılda İstanbul Limanı'na gidip gelen Avrupalı tüccar gemileri giderek artmıştı. Çeşitli ülkelerden

<sup>24</sup> Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 58-62.





5- İstanbul limanı (Gouffier)

gelen gemiler kendi yörelerinin mallarını ağırlıklı kendi tüccarlarının hesabına İstanbul'a getiriyordu. Yünlü ve ipekli cinsi çeşitli dokumalar ithal edildiği için Fransız, İngiliz ve Hollanda ticarethaneleri canlı bir rekabet hâlindeydiler. Fransa'dan ayrıca boya maddeleri, Venedik'ten cam, kâğıt ve ecza, İngiltere'den kurşun, kalay ve saat geliyordu. Bunların dışında kıymetli mücevher taşı benzeri lüks mallar ithal ediliyordu. Uzakdoğu'dan gelen mallar, giderek artan bir miktarda Marsilya, Ceneviz, Venedik ve Livorno üzerinden İstanbul'a taşınıyordu. İstanbul'a yük getiren gemilerin en büyük güçlüğü dönüşte götürececek yük bulamıyor olmalarıydı. Çünkü İstanbul yalnızca idari ve askerî bir şehir olup mamul mal ya hiç yoktu veya çok azdı. İstanbul'un ihraç ettiği mallar buradan transit

geçen mallardı. Bunun sebebi Karadeniz'in yabancı devlet gemilerine kapalı olmasıydı. Osmanlı gemileri İstanbul'a Karadeniz kıyılarının mahsulünü getiriyor veya İran'dan gelen mallar İstanbul'a ulaştığında burada Avrupa gemilerine aktarılıyordu. Bu durumda İstanbul, Karadeniz bir tarafa bırakılacak olursa o zamanki şartlarda büyük ticaret yollarının dışında kalan bir limandı. Buna karşılık İzmir daha fazla tüccar çekiyordu ve bu yüzden XVI. yüzyıl ve sonrasında İzmir ve İskenderiye deniz ticareti için ihracat ve ithalat merkezi konumundaydı.

İstanbul'da ihraç mallarının azlığı sebebiyle fazla depo bulunmasına da ihtiyaç olmuyordu. Genellikle tüccarların evlerinin alt katı depo olarak kullanılıyordu. Ancak bir yangın durumunda bu depo evlerin daha iyi





korunabilmesi için taştan yapıldığı anlaşılmaktadır. Çeşitli zamanlarda çıkan yangınların İstanbul'un liman bölgelerine zarar verdiği bilinmektedir. İthal edilen mallar da esas itibarıyla az yer kaplayan, değeri yüksek mallardı. XVI. yüzyılın ortalarında Veziriazam Rüstem Paşa'nın yaptırdığı Kurşunlu Han aynı zamanda bir ambar görevi görüyordu.<sup>25</sup>

İstanbul'da şehir içi ulaşımında yüzlerce yıl en önemli taşıma araçları hamallar ve yük hayvanları idi. Ancak biraz uzak yerlere yük taşımakta bunlar büyük zorluk çekiyordu ve bu yüzden karayolu yerine daha rahat ve çoğu defa daha hızlı bir ulaşım aracı olarak kayık veya pereme kullanılıyordu. Bu sebeple peremeciler

teşkilatı XIX. yüzyıl ortalarına kadar çok kalabalıktı. 1680'de ortalama 1.500, 1840'larda 24.000 kürekçi üyesi bulunuyordu. Kayıkçı sayısındaki bu fazlalık, ihtiyaç hâlinde zaman zaman kayıkçıların donanma hizmetine alınmalarına sebep oluyordu.<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 63-68.

<sup>26</sup> Nejdet Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Ankara 2001.