

Üsküdar Kayıkçıları (XVIII. Yüzyıl)

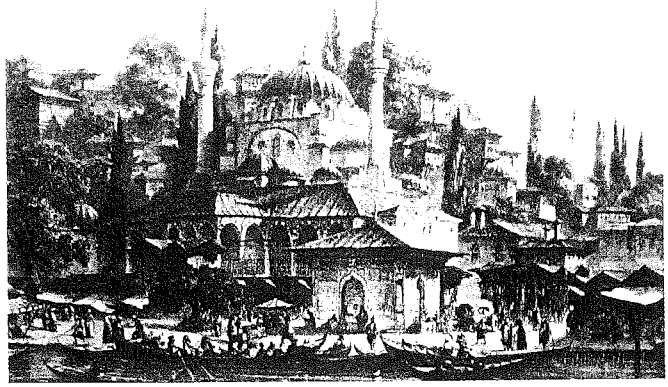
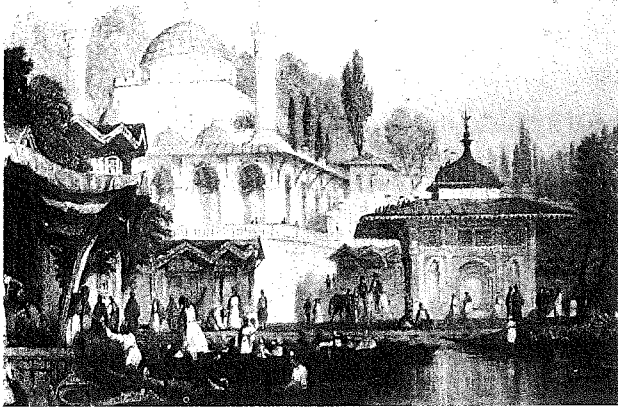
DR. MURAT ULUSKAN

Marmara Üniversitesi

Marmara Denizi, Haliç ve Boğaziçi kıyılarına yayılmış olan İstanbul'un semtleri arasında ulaşımı sağlamak önemli bir taşımacılık sorunuydu. Kayığın ve kayıkçıların İstanbul'un sosyal hayatında önemli bir yer işgal etmelerinin nedeni de, bu sorunun çözümüne sağladıkları katkıyla vazgeçilmez hale gelmeleriydi. Üsküdar kayıkçıları da, şehrin üç ana yerleşim merkezinden biri olan Üsküdar'ın ve dolayısıyla da Anadolu'nun İstanbul ile olan bağlantısını ifa ettikleri yolcu ve yük taşımacılığı ile sağlayarak yerine getirirlerdi.

Osmanlı sosyal hayatında önemli bir yere sahip olan kayıkçı esnafı, idarî ve hukukî yapıları çerçevesinde devletle olan münasebetlerinde belli nizamla bağlıydı ve kendi içlerinde hiyerarşik bir düzene sahipti. Bu düzenin sıralamasında kethüda, kethüda vekili, ihtiyarlar, sıradan kayıkçılar, şakirdler ve aylakçılar yer almakta, en üst kademede ise kayıkçılar kethüdası ve başkethüda bulunmaktaydı¹. Esnafın denetlenmesini sağlayan sistem ise her bir esnafın kefilinin olması zorunluluğuydu. Osmanlı esnafının tüm gruplarından kefil alınmakta, esnaf arasındaki bütün problemler öncelikle kendi aralarında çözümlenmeye çalışılıp, mümkün olmadığı durumda kadiya veya Divân-ı hümayuna müracaat olunmaktaydı.²

İskele kethüdaları, kayıkçı esnafının hiyerarşik düzenleri içerisinde mensup oldukları iskelelerden ve kayıkçılarla ilgili tüm idarî, hukukî ve sosyal düzenlemelerin uygulanmasından öncelikle sorumluydu. Kethüdalık nizamı doğrultusunda tüm kethüdalar birbirlerine kefil di ve içlerinden birinin tayin ve azli, başkethüda, diğer iskele kethüdaları ve bostancıbaşının onayıyla gerçekleşirdi. Bu şekilde, kayıkçı esnafı içerisinde bir otokontrol mekanizması oluşturularak kefilsiz ve birbirlerinin onayı olmadan kimsenin kethüdalığa getirilmesine ve azledilmesine izin verilmezdi.³ Ancak XVIII. yüzyıl ortalarında bu düzen bozulmaya başlamış, İstanbul iskelelerinde şefaati, rica ve türlü yollarla kethüda veya



Üsküdar sahili ve Üsküdar kayıkçıları

kethüda vekili olanlar, kayıkçı zümresi içerisine çok sayıda uygunsuz kişileri dâhil ederek pek çok problemin doğmasına neden olmuşlardı. Bu yüzden başkethüda ve iskele kethüdaları, kethüdalık nizamlarının eskiden olduğu gibi devamı ve bu tür tayinlerin önlenmesi talebiyle devletten emir talebinde bulunmuşlardı.⁴

Kayıkçıların genel olarak yolcu taşımada uymak zorunda oldukları kurallar ise şöyle belirlenmişti:⁵

1. Hava şartlarına uygun kayıklar ve güvenli şekilde yolcu taşınması
2. Yolcudan fazla ücret talep olunmaması
3. Yolcuların herhangi bir şekilde rahatsız edilmemeleri
4. Yolcuların karışık oturtulmamaları
5. Kayığa haddinden fazla yolcu alınmaması
6. Yolcu alımında nöbet usulüne uyulması

Kayıkçıların en çok ihlal ettikleri kuralların başında, tespit olunandan daha fazla ücret talebi ve fazla yolcu alımı geliyordu. Ancak bu durum büyük oranda devletin ve toplumun içinde bulunduğu ekonomik buhranlarla ilgiliydi. Ekonomik sıkıntı ve fiyat artışlarından en çok etkilenen esnaf gruplarından biri olan kayıkçılar için fazla ücret alımı, çeşitli dönemlerde enflasyon artışına paralel olarak kayıkçı ücretlerinin artırılmaması ve dolayısıyla geçimlerinin zorlaşmasından da kaynaklanıyordu. Yolcularla kayıkçıları karşı karşıya getiren ve sık sık tartışmalara ve şikâyetlere neden olan bu konuyla ilgili örneklerle XVI. yüzyıldan itibaren rastlamak mümkündür.⁶

XVIII. yüzyıl öncesinde *pereme* sonrasında ise *piyade* denilen kayıklar uzun, dar ve hafif olup bir, iki, üç, dört çifte gibi kürek sayılarının arttığı ölçüde büyüyen oldukça zarif yapıları kayıklardı. Deniz yüzeyinde çok az yer kapladıklarından çok hızlı gidebiliyorlardı. Rüzgârın fazla kuvvetli olmadığı güzel havalarda yelkenli olarak da kullanılan bu kayıkların zarif yapıları, fırtınalı havalarda dalgalara karşı mukavemetlerini azalttığından pek çok kazaya da neden oluyordu. Yelken kullanımı ise sağladığı kolaylık ile kayıkçılar için cazip olsa da, kaza ris-

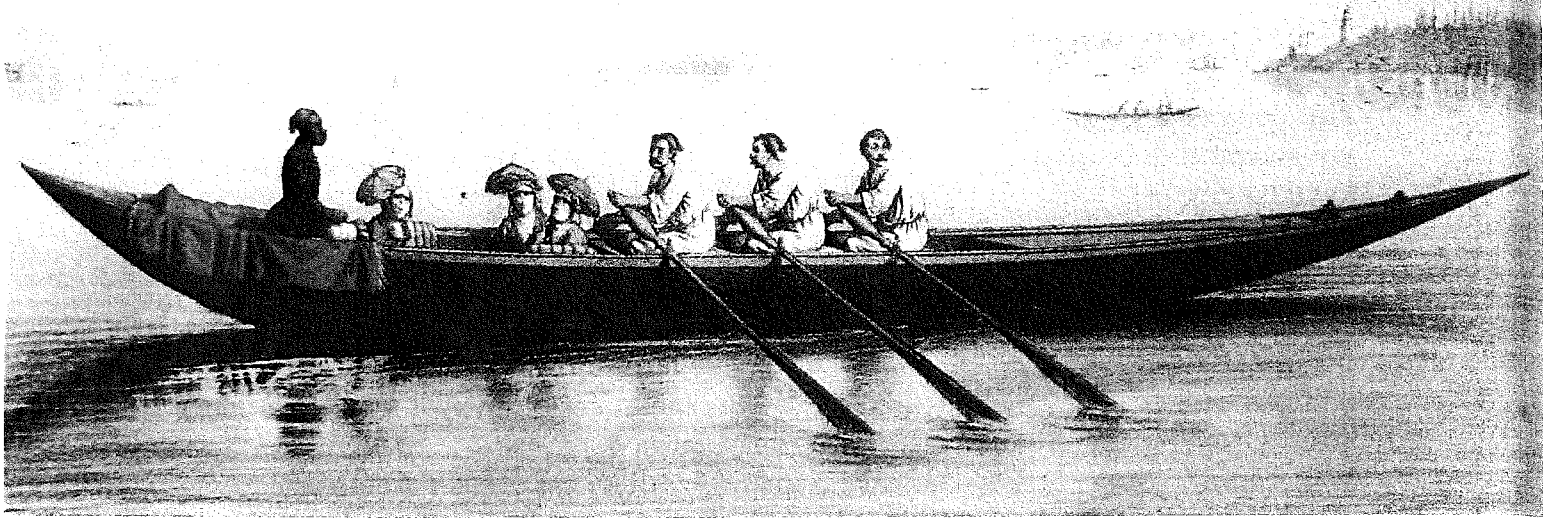
kini daha da artırarak kayıkların birbirleriyle çarpışmalarına ve devrilmelerine yol açıyordu. Bu durumda yüzme bilmeyenlere nadiren yardım edilirdi, çünkü kayıklar çok hafif olduklarından onları sudan çıkarmaya çalışan kayık da devrilme tehlikesiyle karşılaşırды.⁷ Meydana gelen ölümlere ve kayıkçı nizamlarında belirtilen yasaklamalara rağmen XIX. yüzyıl ortalarında dahi yelken kullanımının önüne geçilemedi.⁸

Boğazın kuvvetli akıntısı olumsuz hava koşullarıyla birleştiğinde kayıkçılık mesleğinin icrası zorlaşmakta ve ölümle sonuçlanan kazalar meydana gelmekteydi. Özellikle şiddetli lodos ve fırtınalı havalarda deniz kabarır, İstanbul-Üsküdar arasındaki geçişleri engelleyerek büyük zorlukların yaşanmasına neden olurdu. Örneğin 5 Ocak 1786 tarihinde yoğun kar yağışı ve fırtına yüzünden acil işi olup da karşı yakaya geçmek isteyenler yirmi beş kuruş ödeyerek “ateş kayığı” denilen sekiz kürekli bir kayık vasıtasıyla büyük güçlüklerle İstanbul tarafına gidebilmişlerdi. Aynı şekilde 15 Aralık 1788 günü esen şiddetli lodos nedeniyle de Üsküdar’la olan ulaşım üç gün kesilmişti.⁹

Kayıkçıların meslekî becerileriyle ilgili olarak İstanbul’u ziyaret eden yabancı seyyahların eserlerinde görülen ortak nokta, kayıkçıların oldukça maharetli ve kayıklarının da çok hızlı olduğudur. Boğaz akıntılarını iyi bilen kayıkçılar, Haliç’ten Üsküdar’a giderken düz bir hat izlemeyip Karaköy kıyılarını takiben Dolmabahçe’ye kadar gider, oradan da akıntının avantajıyla kolayca Üsküdar’a ulaşırlardı. Ayrıntılara dikkat eden seyyahlar, Türk kayıkçılarının sabırlı, dayanıklı, cesur, terbiyeli ve temiz insanlar olduklarını eserlerinde vurgulamışlardır.¹⁰

Üsküdar iskelelerinde nöbet usulü yalnızca mavna ve ateş kayığı tabir olunan büyük kayıklara mahsustu. Piyade tabir olunan kayıklarda eskiden beri nöbet uygulanmayıp insanlar kendi rızalarıyla diledikleri kayığa binebiliyorlardı. Kayıkçıların iskeleye gelen müşterilerin eline veya yakasına yapışarak kendi kayıklarına bindirmeye çalışmaları ise kesinlikle yasaktı.¹¹

Üsküdar kayık ve kayıkçıları yolcu taşıma işi dışında da kullanılırdı ki, bunlardan biri asker nakliyatıydı. Üsküdar kayıkçıları kethüdasına hitaben yazılan emirlerle, asker ve at nakli için kullanılan at ve ateş kayıklarından kâfi miktarda tahsis edilmesi istenirdi.¹² Eminönü İskeleyi’nde ise devamlı olarak devlete ait iki at kayığı beklerdi. Bu kayıklar, on iki neferin sorumluluğunda gece gündüz nöbet tutarak yangın durumunda karşı tarafa at naklede, padişah göç ve gezintilerinde has ahıra ait atları, dârussaâde ağası ve arz ağaları atlarını lâzım olan yerlere geçirirlerdi. Ücretsiz olarak bu işi yapan kayıkçılara, karşılığında bir gelir sağlamaları düşüncesiyle 1727 yılında bir imtiyaz sağlanmıştı. Buna göre, her sabah Eminönü’nden Üsküdar’a giden yolcuları ve atlarını ilk taşıma sırası kendilerinin olacaktı. Baş nöbet ya da sabah nöbeti denilen bu hak sayesinde devlete yaptıkları hizmetin karşılığında gelir elde eden bu kayıkçılar, Üsküdar’dan da yolcu ve at alarak dönerlerdi.¹³ 1775 yılında Üsküdar mavnacılarının, söz konusu at kayıklarını Üsküdar’a gelişlerinde bekleterek dönüşlerini ertelemeleri, bu kayıkçıların Eminönü’ndeki asıl vazifelerinin aksamasına neden olmuştu. Bunun üzerine Üsküdar kadısı, bostancıbaşı, Üsküdar kayıkçı ustaları ve mav-



Boğaz'da gezinti yapmak isteyenleri taşıyan kayıkçılar

nacılar kethüdasına hitaben yazılan emirle, bu kayıkçıların başka gelirleri olmadığından merhamet gösterilmesi ve dönüşlerinin ertelenmeyip herkesten önce yolcu ve hayvan aldırılarak gönderilmesi istenmişti.¹⁴

Üsküdar İskeleleri Kayık ve Kayıkçı Sayıları

Osmanlı Devleti'nde esnafla ilgili düzenlemelerin yapılması ve ihtilâfların halli için sayım yapılması yoluna gidilmekte ve ihtiyaç duyuldukça bu sayımlar tekrarlanmaktaydı. Esnafın devlete karşı olan mükellefiyetlerinin yerine getirilmesi ve devamlı olarak kontrollerinin sağlanabilmesi ancak bu sayımlarla mümkündü. Sayımların kimler tarafından, nasıl ve nerelerde yapıldığı ise sayım kayıtlarında belirtilirdi.¹⁵

Esnaf grupları içerisinde sayımları en zor olanlar kayıkçılar ve hamallardı. Sürekli hareket halinde olduklarından diğer esnaftan ayrı olarak sayımlarının bir anda yapılması gerekiyordu. Kürekçi bedelinin tespiti, kayıkçı sayısındaki aşırı artışın önlenmesi ve iç güvenliğin sağlanması amacıyla yapılan bu sayımlardan şu ana kadar bulunabilenler 1677, 1728, 1751-52, 1792-94 ve 1802 yıllarına aitti. Bazılarında, kayıkçıların askerî veya reaya oldukları, memleketleri, sosyal statüleri, kefilleri, kayık sayısı ve cinsi gibi ayrıntılı bilgiler yer alırken, bazılarında ise oldukça sınırlı bilgiler bulunurdu.¹⁶

1677 sayımı, ayrıntılı bir sayım olmakla birlikte içerisinde Üsküdar kayıkçıları yer almaz. Kayıkçılar arasında askerî-reaya ayırımının yapıldığı bu sayımın asıl amacı, donanma için gerekli kürekçi bedellerinin teminidir.¹⁷ Tersane ocaklığı denilen vergi türleri¹⁸ içerisinde bu ocaklığa bağlı iskelelerden her sene alınan kürekçi bedelleri, önceleri aynı olarak alınan bir vergi türü olmakla birlikte daha sonra bedelinin alındığı görülmektedir.¹⁹

1728 sayımı, XVIII. yüzyıl İstanbul'una ait ilk ayrıntılı sayım olma özelliğini taşımaktadır. İskelelerdeki kayık cinsleri ve sayısını, müslim ve gayrimüslim kayıkçıları ve aylakçı sayısı gibi bilgileri içeren bu sayımda Üsküdar iskeleleri de

ÜSKÜDAR KAYIKÇILARI
(XVIII. YÜZYIL)

yer almıştır. Aşağıdaki tabloda görüldüğü üzere Büyük İskele, Salacak ve Kuzguncuk İskelelerini kapsayan sayıma göre, Üsküdar'da ana iskele konumundaki Büyük İskele'de kayık çeşitleri olarak at kayığı²⁰, ateş kayığı²¹, nöbet kayığı ve piyadeler bulunmakta olup toplam kayık sayısı 298'dir. Aynı sayıdaki kayıkçıların yanında 404 de aylakçının²² çalıştığı bu iskelede bir kişi hariç tüm kayıkçılar müslümandır. Salacak İskelesi'nde 16 piyade ve 16 kayıkçı olup 5 de aylakçı çalışmaktadır. Kuzguncuk İskelesi ise tamamı gayrimüslim 19 kayıkçı ve 6 aylakçının çalıştığı 19 piyadeye sahiptir. Toplamda ise üç iskelenin kayık sayısı 333 olup, aylakçılarla birlikte kayıkçı sayısı da 748 kişiye ulaşmaktadır.²³

1728 Sayımı

Aralık 1751-Ocak 1752 tarihleri arasında yapılan sayım²⁴, İstanbul genelini kapsamakla birlikte içerisinde Üsküdar iskeleleri yer almamaktadır. Ancak birkaç yıl öncesinde, 1748 yılında sadece Üsküdar iskelelerini kapsayan bir sayımda ise oldukça net bilgiler bulunmaktadır. Buna göre, Büyük İskele'deki kayık sayısı 224 olup yirmi yıl öncesine göre bir düşüş söz konusudur. Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere bunun en büyük sebebi nöbet kayığı sayısındaki kayda değer azalmadır. Önceki sayımda belirtilmeyen Balaban İskelesi'nde 63, Salacak'ta 14 ve Kuzguncuk'ta da 22 kayık kayıtlı durumdadır. Toplam 323 kayığın bulunduğu Üsküdar iskelelerindeki kayıkçı sayısı ise artmıştır. Aylakçı sayısının ayrıca belirtilmediği bu sayım neticesinde Üsküdar'daki kayıkçı sayısının 832'ye yükseldiği anlaşılmaktadır. Yahudi ve Rum 40 kayıkçıdan müteşekkil Kuzguncuk İskelesi dışındaki tüm kayıkçılar ise müslümandır.²⁵

İskele Adı	Kayık Cinsi	Kayık Sayısı	Kayıkçı		Aylakçı
			Müslim	G.müslim	
Büyük İskele	At Kayığı	39	39		404
	Ateş Kayığı	15	15		
	Nöbet Kayığı	111	111		
	Küçük Piyade	133	132	1	
Salacak İskelesi	Piyade	16	16		5
Kuzguncuk İskelesi	Piyade	19	-	19	6 (g.m)
	Toplam		313	20	
			333		415
		333	748		

1748 Sayımı

1792 sayımı, diğer sayımlardan farklı olarak iskelelerdeki kayık sayıları ve çeşitleri hakkında bilgi vermez. Dolayısıyla bu sayımda Üsküdar iskelelerindeki kayıkçıların sadece isimleri, kökenleri, sayıları ve kefilleri yer almaktadır. Buna göre, Büyük İskele ve Mumhane İskelesi'nde 10'u gayrimüslim olmak üzere 395 kayıkçı bulunmaktadır. Balaban ve yanındaki Kavak İskelesi'nde 45, Salacak ve

İhsaniye iskelelerinde 24, Ayazma İskelesi'nde 81 müslüman kayıkçı kayıtlı olup Kuzguncuk İskelesinde de tamamı gayrimüslim 25 kayıkçı hizmet etmektedir. Aylakçıların ne kadarının kaydedildiğinin belli olmadığı bu sayımda Üsküdar iskelelerindeki toplam kayıkçı sayısının 570 olduğu görülmektedir.²⁶

İskele Adı	Kayık Cinsi	Kayık Sayısı	Kayıkçı	
			Müslim	G.müslim
Büyük İskele	At Kayığı	24	114	
	Ateş Kayığı	14	64	
	Nöbet Kayığı	20	80	
	Dört Çifte	26	84	
Balaban İskelesi	Küçük Piyade	140	273	
	Nöbet Kayığı	16	48	
	Piyade	47	106	
Salacak İskelesi	Piyade	14	23	
Kuzguncuk İskelesi	Piyade	22	-	40
	Toplam		792	40
		323	832	

1792 Sayımı

1802 sayımı ise İstanbul iskelelerindeki kayıkçı esnafıyla ilgili en teferruatlı sayım olma özelliğine sahiptir. Üsküdar iskeleleriyle ilgili verilere bakıldığında, Büyük İskele'ye bağlı kayık sayısının 1728 ve 1748 sayımlarına nazaran oldukça düşük bir rakamda 81 olarak kaydedildiği görülmektedir. Yaklaşık elli yıl önce 224 kayığın kayıtlı bulunduğu bu iskeledeki kayık sayısının bu denli az oluşunun nedenleri üzerinde durulduğunda, Büyük İskele'deki en kalabalık kayık grubunu teşkil eden piyadelerin 1802 sayımında yer almadığı anlaşılmaktadır. Aylakçıların ayrıca belirtilmediği bu iskeledeki kayıkçı sayısı ise 358'dir. Aşağıdaki tabloda görüleceği üzere Balaban İskelesi'nde 12, Kuzguncuk İskelesi'nde 58 olmak üzere toplam 70 gayrimüslim kayıkçı bulunmaktadır. İstanbul gümrüğü önündeki 13 Üsküdar at mavnasında görevli 49 kayıkçının da dâhil edildiği

İskele Adı	Kayık Cinsi	Kayık Sayısı	Kayıkçı	
			Müslim	G.müslim
Büyük İskele ve Mumhane İskelesi	-	-	385	10
Balaban ve Kavak İskelesi	-	-	45	-
Salacak ve İhsaniye İskelesi	-	-	24	-
Ayazma İskelesi	-	-	81	-
Kuzguncuk İskelesi	-	-	-	25
	Toplam	-	535	35
			570	

ÜSKÜDAR KAYIKÇILARI
(XVIII. YÜZYIL)

bu sayımdaki müslüman kayıkçı sayısı 738'dir. Toplamda ise Üsküdar iskelelerinde 287 kayık 808 de kayıkçı kaydedilmiştir.²⁷

1802 Sayımı

Netice itibariyle, Üsküdar kayık ve kayıkçı sayılarıyla ilgili olarak şu an elimizde 1728, 1748, 1792 ve 1802 yıllarına ait olmak üzere dört adet sayım bulunmaktadır. Bunlar içerisinde 1792 sayımı, muhtemelen aylakçı sınıfının bazı iskelelerde tam olarak kaydedilmemesi ve Tophaneyeri İskelesi'nin eksik olması nedeniyle on yıl sonra yapılan sayıma göre farklılık göstermektedir. XVIII. yüzyılın ilk yarısında yirmi yıl arayla yapılan 1728 ve 1748 sayımları ise bazı ufak farklılıklara rağmen sonuçları itibariyle büyük benzerlik taşır. Bu sonuçlara göre, söz konusu dönemde Üsküdar iskelelerinde ortalama 300 civarında kayığın 800 civarında da kayıkçının görev yaptığını söylemek mümkündür. 1802 sayımı için de, aradan elli dört yıl geçmiş olmasına ve bazı yeni iskelelerin de buna ek-

İskele Adı	Kayık Cinsi	Kayık Sayısı	Kayıkçı	
			Müslim	G.müslim
Büyük İskele	At Mavnaları	26	107	-
	Ateş Kayığı	11	21	-
	Nöbet Kayığı	6	17	-
	Dört Çifte	21	112	-
	Kalyoncu	17	101	-
Balaban İskelesi	Piyade	44	83	12
Salacak ve İhsaniye İskelesi	Piyade	16	23	-
Kuzguncuk İskelesi		36	-	58
Mumhane İskelesi		33	62	-
Tophaneyeri İskelesi		38	110	-
Ayazma İskelesi		26	53	-
İst. Gümrüğü önü	At Mavnaları	13	49	-
	Toplam		738	70
		287	808	

lenmesine rağmen, yukarıdaki verilere bakarak benzer bir sonuç çıkartılabilir. Ancak, 1748 yılında Büyük İskele'de 140 piyade ve bunları kullanan 273 kayıkçı kayıtlı bulunduğu halde, 1802 sayımında bu iskelede hiçbir piyade kaydına rastlanmaması ve toplam kayık sayısının da öncekilere göre düşük oluşu dikkat çekici bir husustur. Piyadeler, kürek sayılarına göre yolcu taşımada en çok kullanılan kayık çeşididir ve Üsküdar'ın ana iskelesi konumundaki Büyük İskele'de bulunmamaları pek mantıklı değildir. Eğer önceki sayımlara kıyasla onların da bu sayıma dâhil edildiği düşünülürse, 1802 yılında Üsküdar iskelelerindeki kayık ve kayıkçı sayısının hesaplanandan daha fazla olduğu tahmininde bulunulabilir.

Kayıkçıların Kökenleri

1792 sayımı, kayık ve kayıkçı sayıları hakkında sağlıklı bilgiler vermese de kayıkçıların köken ve memleket durumlarıyla ilgili orijinal bilgiler sunmaktadır. Kadıköy'den Anadolu Kavağı'na, Rumeli Kavağı'ndan Beşiktaş'a kadar olan yerleşim yerlerinde mevcut esnaf ve kefillerini içeren bu sayım içerisinde, Üsküdar iskelelerindeki kayıkçıların isimleri, kefilleri ve sayılarının yanı sıra kökenleri hakkında da bilgiler yer almaktadır.²⁸ Buna göre;

Büyük İskele ve Mumhane İskelesi'nde 10'u gayrimüslim 385'i müslüman olmak üzere 395 kayıkçı kayıtlıydı. Bunlar içerisinde çoğunluk itibarıyla 109 Çerkeş, 70 Abana, 62 Üsküdar, 11 Çankırı, 8 İnebolu ve 67 Bostancı kökenli kayıkçı bulunup, geriye kalanları da Safranbolu, Şile, Sinop, Kastamonu, Tosya, Ankara, Bozok, Kayseri gibi daha çok Anadolu kökenli kayıkçılar oluşturuyordu.

Balaban ve Kavak İskelesi'nde 45 müslüman kayıkçı kayıtlıydı. Bunların 31'i Üsküdar, 3'ü Tosya, 1'i de Bostancı kökenliydi.

Salacak ve İhsaniye İskelesi'nde 24 müslüman kayıkçı kayıtlı olup 22'si Üsküdarlıydı. Kalan ikisi de Kütahya ve Karınabadlıydı.

Ayazma İskelesi'nde 81 müslüman kayıkçı kayıtlıydı. Bunların 11'i Üsküdar, 10'u Abana, 8'i İnebolu, 6'sı Safranbolu, 6'sı Boyabat, 44'ü Bostancı ve 1'i de Cebeci kökenliydi.

Kuzguncuk İskelesi'nde bulunan 25 gayrimüslim kayıkçının 18'i ise yahudi kökenliydi.

Üsküdar Kayıkçı Nizamları

XVIII. yüzyıl ortalarından itibaren artmaya başlayan şikâyetler üzerine, diğer İstanbul iskelelerinde olduğu gibi Üsküdar iskelelerindeki kayıkçılar için de birtakım düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir. 1761 yılında Üsküdar kayıkçıları için çıkartılan nizam²⁹, Üsküdar'daki Büyük İskele, Balaban, Tophaneyeri, Mumhane, Kuzguncuk, Kavak, Salacak ve Ayazma iskelelerini kapsamakta olup şu hususlardan müteşekkildi:

1. Yukarıda zikredilen iskelelere, kethüdaları marifetiyle birer mutemet adam tayin edilmesi.
2. Üsküdar'daki kayıkanelere dışarıdan yabancı kayık çekilmemesi.
3. İçlerinden biri ölmedikçe yeni kayıkçı tayini yapılmaması.
4. Kayıkçıların, Büyük İskele başında palamar³⁰ bağladıkları taşı geçerek kadın ve erkekleri yakalarına yapışmak suretiyle kayıklarına binmeleri için zorlamamaları.
5. İçlerinden nizama aykırı hareket edenlerin kethüda ve ihtiyarları marifetiyle meslekten çıkartılması ve bu tür davranışlar sergileyenleri himaye edip koruyan-

ların da aynı şekilde meslekten çıkartılarak iskelelere sokulmaması.

Üsküdar kayıkçıları, bu düzenlemede getirilen tüm şartlara razı olduklarına dair birbirlerine kefil olmuşlar ve hepsine birden de kethüdalarının kefil tutulduğu mühürlü bir defter hazırlanarak nizama bağlanmıştı.

Yapılan bu düzenlemeye rağmen, halkın şikâyetleri devam etti. Üsküdar iskelelerindeki kayıkçılar eskiden beri halkı İstanbul'a birer paraya götürürken, bir süredir iskelelerde uygunsuz ve kim oldukları belli olmayan bazı kayıkçıların ortaya çıkarak insanları zorla kayığa bindirdikleri ve yine zorla ikişer para aldıkları şikâyet konusu oldu. Bu gibi zorbalıkların giderek artarak aşikâr hale geldiğini belirten Üsküdar halkının 1768 yılında sundukları arzuhal üzerine, eski kayıtlara bakılarak Üsküdar İskelelerine bağlı kayıkçıların nizamı çıkartıldı ve yapılan şikâyetler üzerine yeni bir düzenleme getirildi³¹. Buna göre ilk olarak, 1761 nizamının büyük oranda tekrarından ibaret eski düzenlemede belirlenen hususlar ortaya konuldu ki bunlar;

1. Üsküdar'da Büyük İskele, Balaban, Tophane, Mumhane, Kuzguncuk, Kavak, Salacak ve Ayazma iskeleleri kethüdaları ve ihtiyarları marifetiyle birer itimat edilir kethüda vekili tayin edilmesi.
2. İçlerine tanımadık ve kefilsiz kayıkçı sokulmaması.
3. Kayıkanelere dışarıdan yabancı kayık çekilmemesi.
4. İçlerinden biri ölmedikçe yeni kayıkçı tayin edilmemesi.
5. Kadın ve erkeklerin yakalarına yapışıp kayıklarına zorla bindirmemeleri.
6. Piyade kayıklarına nöbet olmayıp, halkın kendi rızalarıyla diledikleri kayığa binebilmeleri.
7. Geçici kayıkların müşteri almasının engellenmemesi.
8. İçlerinden nizama aykırı hareket edenlerin himaye edilmeyip meslekten çıkartılması idi.

Daha önce yapılan bu düzenlemenin kaydı çıkarıldıktan sonra, kayıkçıların şikâyet konusu nizama aykırı uygulamaları da şu şekilde sıralandı:

1. Müşterilerin yakalarına yapışıp zorla kayıklarına bindirerek haddinden fazla yolcu taşımaları.
2. Kışın ve bazı fırtınalı günlerde "yaz yelkeni" tabir olunan yelkeni takmaları ve bunun da kaza ve boğulmalara neden olması.
3. Üsküdar'dan İstanbul Bahçekapısı'na yolcu ücreti adam başı birer para iken ikişer üçer para talep etmeleri.
4. Kayıklarını kasten kuma yan getirerek içeriye su aldirmaları.
5. İskeleye yanaşırken "deniz fırtına idi" diyerek yolculardan dörder beşer para istemeleri ve vermeyenlerden kötü söz ve davranışlarla zorla almaları.
5. Balaban ve Kavak iskelelerinde *yosma* kıyafetinde bıyıklı ve bıyksız bir takım kayıkçıların, nisa taifesini "yelkensiz giderim" diyerek kayıklarına aldıkları, denize açıldıktan sonra ise yelkenlerini kaldırarak korkuttukları ve bu yolla beşer

onar paralarını aldıkları, ayrıca feracelerinden tutarak zorla kayıklarına bindirdikleri, iki üç saat oturttukları ve giderken edep dışı hareketlere başvurdıkları.

Söz konusu şikâyetlerin giderilmesi amacıyla alınan kararlar ise şunlardı:

1. Bundan sonra iki çifte piyadeye altı kişi, üçer çifteye on kişi, dörder çifteye on iki kişi, Balaban İskeleyi nöbet kayığına yirmi kişi, Büyük İskeleye büyük ateş kayığına kırk kişi ve yine Büyük İskeleye nöbet piyadesine yirmi kişi alınıp fazla yolcu alınmaması.
2. Eskisi gibi adam başına birer paradan fazla talep edilmemesi ve kethüdaların da buna nezaret ederek bu miktarlardan fazla yolcu taşıtmaması ve para aldırması.
3. Müşterilerin yakalarına yapışıp zorla kayığa bindirilmemesi, kanunlara aykırı bir şekilde halka kötü sözler söylenmemesi, ırz ve namuslarına kastedilerek eziyet edilmemesi.
4. Galata ve Kasımpaşa gibi mahallerden kimliği belirsiz kayıkçıların getirilerek kayıkhanelere yabancı kayık çekilmemesi.
5. Eskisi gibi nöbetin ancak ateş kayığına ve nöbet piyadesine mahsus olması, ikişer, üçer ve dörder çifteye nöbetin olmaması.
6. Balaban ve Kavak iskelelerine birer itimat edilir kethüda vekilinin tayin edilmesi ve kayıkçılardan *yosma* kıyafetinde bıyıklı ve bıyıksız olanların Büyük İskeleye gönderilmesi. Balaban ve Kavak iskelelerinde olan kayıkçıların kıyafetlerinin düzgün, sakallı, kefilli, itimat edilir emin kimseler olması ve nisa taifesine edep dışı hareketlerle eziyet edilmemesi.
7. İçlerinden nizama aykırı harekete cesaret edenlerin himaye edilmeyip zabıtlarına haber verilerek haklarından gelinmesi, Üsküdar zabıtlarının bu hususa daima dikkat ve nezaret edecekleri, eğer bu kişileri himaye ederlerse mukabilinde onların da mesul tutularak cezalandırılacakları.

Yolcu Taşıma Ücretleri

Kayıkların büyüklükleri ve kürek sayılarına göre tespit olunan yolcu taşıma ücretleri hakkında XVI. yüzyıl ortalarından itibaren bilgi sahibi olunabilmektedir.³² Ancak daha önce bahsedildiği üzere, belirlenen ücretlerin ekonomik yapıyla bağlantılı olarak her zaman uygulanmadığı ve yolculardan fazla ücret talep edildiği de bir gerçektir. 1776 tarihli belgeye göre, Üsküdar kayıkçı esnafının yolcu taşıma ücretleri eskiden beri şu şekilde uygulanmaktaydı. Sabahtan akşama kadar kiralanan bir çifteye kırk, iki çifteye seksen, üç çifteye yüz yirmi akçe ödenirdi. Yarım gün çalıştıkları takdirde ise ücretleri bu hesaba göre mukayese edilerek verilirirdi.³³ 1779 yılında ise bu taşıma ücretlerine yüzde yüz oranında zam yapıldı. Buna göre sabahtan akşama kadar kiralanan bir çifteye seksen akçe, iki çifteye yüz altmış akçe, üç çifteye iki yüz kırk akçe ve yarım günlük hizmet karşılığının da buna göre hesaplanarak ödenmesi, pazar ve piyade kayıkları dolmuş olarak

kullanıldığı takdirde ise adam başı bir para alınıp fazla alınmaması kararlaştırıldı. Ayrıca bu nizamı aykırı hareket eden müslümanların kalebent, gayrimüslimlerin ise kürek cezasına çarptırılacağı, hangi iskelede bu emrin aksine hareket edilirse kethüdasının da gereği gibi cezalandırılacağı belirtildi.³⁴

Tüm caydırıcı önlemlere rağmen XVIII. yüzyıl sonlarında yolcu taşıma ve ücretlerle ilgili problemlerin devam ettiği görülmektedir. İskele kethüdalarının müsamahaları nedeniyle kayıkçı zümresi içerisine dâhil olan kefilsiz bazı kayıkçıların iskeleyle gelen yolcuları zorla kayığa bindirme, kötü söz ve davranışlarda bulunma ve adam başı beşer altışar para gibi yüksek ücret talepleri nizamın bozulmasına neden olmaktaydı. 1793 tarihli hüküm, bu dönemde Üsküdar kayıkçılarıyla ilgili 1768 yılında getirilen düzenlemenin geçerliliğini koruduğunu, ancak yolcu taşıma ücretlerinde artış olduğunu göstermektedir.³⁵ Dolu kayıktan adam başı ikişer paradan fazla ücret talep edilmemesinin istendiği bu hükme göre, kürek sayılarına göre kayıkların taşıma haddi ve karşılığında belirlenen ücretler şu şekildeydi:

Bir Çifte	—	Beş kişi	—	10 para
İki Çifte	—	Sekiz kişi	—	16 para
Üç Çifte	—	On kişi	—	20 para
Dört Çifte	—	On beş kişi	—	30 para

Bu veriler 1768 yılıyla kıyaslandığında, iki ve dört çifteye alınan yolcu sayısının arttığı ve adam başı alınan bir para yolcu taşıma ücretinin de iki kat yükselmiş olduğu anlaşılmaktadır.

Kayık Yanaştırma ve Yer Problemleri

İstanbul dâhilinde yolcu ve yük taşımada kullanılan tüm kayıkların yanaşacakları iskeleleri olup, bunların dışında herhangi bir yere yolcu ve yük indirilmesi ya da alınması yasaktı. Kayıkların yanaşacakları yerlerin paylaşımı, kayıkçı esnafının kendi aralarındaki problemlerin başında yer alıyordu. Özellikle birbirine yakın iskelelerde bu sorun sık sık gündeme geliyordu ki, Üsküdar kayıkçılarının Eminönü'nde Bahçekapı³⁶ denilen bölgede diğer iskele kayıkçılarıyla yaşadıkları problemler uzun yıllar devam etmişti. Hem Üsküdar hem de Eminönü'nde yerleri olan Üsküdar kayıkçıları ile Eminönü kayıkçıları arasındaki bu problemin en önemli nedeni de, boğazdaki en işlek hat olan Eminönü-Üsküdar hattındaki rekabetten ve yer darlığından kaynaklanıyordu.³⁷ Üsküdar iskelelerinden Büyük iskele ve Balaban iskelesi kayıkçıları, at kayıkları haricindeki kayıklarını, eskiden beri Eminönü'nde Mudanya kayıklarının bulunduğu yer ile İstanbul Ağası İskelesi arasına yanaştırıyordu.³⁸ 1721 yılında Bahçekapısı kayıkçıları, eskiden beri kendilerinin kullandığı İstanbul Ağası İskelesi'ne Üsküdar kayıkçılarının da yanaştıklarından şikâyetle mağduriyetlerinin giderilmesi için ferman talebinde bulunmuşlardı. İstanbul Kadısı'na havale olunan bu şikâyet sonucu yapılan tahki-

katta, İstanbul Ağası İskeleyi'nin aslında Anbar-ı âmire İskeleyi olduğu ancak odun kayıkları gelmediğinde eskiden beri Bahçekapısı kayıkçıları tarafından kullanıldığı ve ayrıca Üsküdar kayıkçılarının da bu iskeleyi önceden kullandıklarına dair bir bilginin bulunmadığı anlaşıldı.³⁹

Üsküdar kayıkçılarıyla sorun yaşayan bir diğer zümre ise Haremeyn-i şerifeyn nezaretindeki Şehzade Sultan Mehmed Han vakfına bağlı Maltepe, Kartal ve Pendik reayalarıydı. Bunlar, bostanlarında yetiştirdikleri hıyar, kabak ve patlıcan gibi mahsulleri kayıklarıyla İstanbul Gümrük İskeleyi yakınındaki iskeleye getirip satarlardı. 1742 yılında, Üsküdar kayıkçıları ve kethüdasının bu alım-satım manî olduklarından şikâyet ederek mağduriyetlerinin giderilmesini istediler. Her iki tarafın katılımıyla gerçekleşen mahkeme sonucunda, Üsküdar kayıkçılarına mahsus olan iskeleye ve kayıkların arkasına sebze getiren kayıkların yanaşmaması, önüne küfecilerin sokulmaması ve bu kayıkların Üsküdar Kayıkları İskeleyi ile İstanbul Ağası İskeleyi arasındaki Çöplük İskeleyi'ne yanaşarak mahsullerini bu mahalde satmalarına karar verildi.⁴⁰ Tarafların karşılıklı razı oldukları bu anlaşmaya bakıldığında, Üsküdar kayıkçılarının kendilerine zarar veren bu tür bir ticarî faaliyete müdahale etmekte pek de haksız olmadıkları anlaşılmaktadır.

Üsküdar kayıkçılarının kayık yanaştırma ve yer problemleri sonraki yıllarda da devam etti. 1760 yılında, yanaşacak iskeleleri ve kefilleri olmayan "başdan karacı" tabir olunan bir kayıkçı zümresi Üsküdar kayıklarına mahsus olan yere kayıklarını çekmeye başladılar. Üsküdar kayıklarının buraya yanaşmalarına engel olunmasından dolayı, insanlar kayıkların üzerinden geçerken düşmekte ve zorluklarla karaya çıkmaktaydılar. Dönüşlerinde ise Üsküdar kayıkçılarını bulamadıklarından mecburen söz konusu "başdan karacı" kayıklarına binmek zorunda kalıyorlardı. Sabit bir yerleri ve kefilleri olmayan bu kayıkçılara binen halkın mallarının kaybolması ve bazı ölümlerin meydana gelmesi şikâyetlere neden oldu. Neticede, bu mahalle söz konusu kayıkların çekilmesinin yasaklanmasına ve Üsküdar kayıklarının yanaşarak yolcu ve yük almalarına manî olunmamasına dair 1759 yılında yenilenen emrin tekrar çıkarılmasına karar verildi.⁴¹

1794 yılında Üsküdar ve Bahçekapısı kayıkçıları arasında kayık yanaştırma hususunda bir ihtilaf daha çıktı ve problemin halli Yeniçeri ağasına havale olundu. Bu seferki sorun Mudanya kayıkları için tahsis edilen yerden kaynaklanıyordu. Üsküdar kayıkçıları bu mahalle sadece kendilerinin yanaştıklarını ileri sürerek Bahçekapısı kayıklarının buraya yanaşmalarına engel oluyorlardı. Bahçekapısı kayıkları ise yangınlarda ihtiyaç duyulan mevkilere buradan kayıklarını gönderdiklerini belirterek itirazlarını dile getiriyorlardı. Üsküdar kayıkçılarına, Bahçekapısı kayıkçılarının yaptıkları bu hizmeti kendilerinin yapması teklif edildi, ancak razı olmamaları üzerine başka bir formül bulundu. Her iki tarafın rızalarıyla, bu mevkideki eski tahta köprünün Gümrük tarafı Bahçekapısı kayıkçılarına ve mahzenler tarafı da Üsküdar kayıkçılarına tahsis edilerek problem çözüme kavuşturuldu.⁴² Daha önce bahsettiğimiz gibi, Üsküdar Büyük İskele ve Balaban İskeleyi kayıkçıları eskiden beri Eminönü Bahçekapı'da Mudanya kayıkları ile İstanbul Ağası İskeleyi arasına yanaşarak yük ve yolcu almaktaydı. Ancak 1810 yı-

lında İstanbul Ağası İskeleyi'nin yeniden yapılması ile buranın kayıkçıları bitişiklerindeki Üsküdar kayıkçılarına mahsus yeri işgal ettiler. Kayıklarını yanaştıracak yer bulamayan Üsküdar kayıkçılarının şikâyeti ve halkın mağduriyeti üzerine Sekbanbaşı Ağa, İstanbul Ağası ve iki taraftan mutemet adamların katılımıyla bir toplantı yapıldı. Sonuçta, Üsküdar kayıkçılarının eskiden beri yanaştıkları mahallin yine kendilerine tahsis edildiğine ve buna kimsenin müdahale etmeyeceğine dair kefiller alınarak sorun halledildi.⁴³ Netice itibarıyla, İstanbul ulaşımında kayık ve kayıkçıların önemli bir yer teşkil ettiği ve şehrin sosyal hayatının vazgeçilmez unsurları olduğu görülmektedir. Bunların içerisinde Üsküdar kayıkçıları da varlıkları ve hizmetleriyle İstanbul'un deniz ulaşımına ayrı bir kolaylık ve renk getirmişlerdir.

DİPNOTLAR

¹ Geniş bilgi için bk. Nejdettin Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Ankara 2001, s. 6-19.

² Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Esnafında Oto-kontrol Müessesesi", *Ahilik ve Esnaf*, İstanbul 1986, s. 57-58, 66-68; Mehmet Genç, "Osmanlı Esnafı ve Devlet", *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2002, s. 296.

³ Cengiz Orhonlu, "Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayıkçılık İşletmeciliği", *İÜEF Tarih Dergisi*, XVI/21 (Mart 1966), 111-115.

⁴ 6 Şubat 1746 / 14 Muharrem 1159 tarihli emir, 21-30 Nisan 1757 / Evâil-i Şaban 1170 (BOA, *İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 4, s. 170, h. 524), 22 Haziran-1 Temmuz 1782 / Evâsıt-ı Receb 1196 (*İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 10, s. 166, h. 584) ve 31 Ekim-9 Kasım 1798 / Evâhir-i Cemaziyülevvel 1213 (*İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 13, s. 175, h. 654) tarihlerinde yenilendi.

⁵ N. Ertuğ, *a.g.e.*, s. 44.

⁶ Fazla yolcu alımı ve taşıma ücretleriyle ilgili XVI. yüzyıla ait örnekler için bk. 14 Aralık 1564 / 10 Cemaziyülevvel 972 tarihinde Üsküdar kadısına ve 1 Temmuz 1587 / 25 Receb 995 tarihinde ise İstanbul kadısına yazılan hükümler (Ahmed Refik, *Onuncu Asr-ı Hicrî'de İstanbul Hayatı (1495-1591)*, İstanbul 1988, s. 69, 75-76).

⁷ Olivier, *Türkiye Seyahatnamesi (1790 Yıllarında Türkiye ve İstanbul)* (çev. Oğuz Gökman), Ankara 1977, s. 26; D'ohsonn, *XVIII. Yüzyıl Türkiyesinde Örf ve Adetler* (çev. Zerhan Yüksel), İstanbul ty., s. 123-124.

⁸ Yelken kullanımının yasaklanması ve cezaî müeyyideleriyle ilgili 1838 tarihli emir için bk. BOA, Cevdet-Belediye, nr. 415.

⁹ Üsküdar'da ikamet eden Taylesânizâde Hâfız Abdullah Efendi, 1784-1789 yıllarına hasrettiği eserinde Üsküdar'da yaşanan tabiat olaylarından da bahsetmektedir (Feridun Emecen, "Üsküdarlı Bir Osmanlı Tarihçisi ve Tarihinde Üsküdar İle İlgili Bilgiler", *Üsküdar Sempozyumu IV (3-5 Kasım 2006)*, İstanbul 2007, II, 115).

¹⁰ N. Ertuğ, *a.g.e.*, s. 83-86, 94-96.

¹¹ 1765 yılında Salacak İskeleyi kayıkçılarının kendi aralarında nöbet ihdas etmeleri üzerine 16 Haziran 1765 / 26 Zilhicce 1178 tarihinde çıkan emir için bk. Necdet Öztürk, "Üsküdar'ın Sosyo-Ekonomik Tarihine Katkıları (466 No'lu Şer'iye Siciline Göre)", *Üsküdar Sempozyumu IV (3-5 Kasım 2006) Bildiriler*, İstanbul 2007, II, 150-151. Aynı hükmün bir diğer sureti için de bk. BOA, *İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 7, s. 213, h. 647.

¹² Örnekler için bk. BOA, Cevdet-Askeriye, nr. 42552 (20 Ağustos 1771 / 9 Cemaziyülevvel 1185); Cevdet-Askeriye, nr. 37367 (24 Eylül 1783 / 26 Şevval 1197); Cevdet-Askeriye, nr. 9428 (21 Temmuz 1797 / 26 Muharrem 1212).

¹³ 15-24 Aralık 1727 / Evâil-i Cemaziyülevvel 1140 tarihinde verilen bu imtiyaz, 27 Şubat-7 Mart 1752 / Evâsıt-ı Rebiyülâhır 1165 tarihinde yenilendi (BOA, *İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 3, s. 146, h. 555).

¹⁴ BOA, *İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 8, s. 323, h. 1059 (27 Eylül-6 Ekim 1775 / Evâil-i Şaban 1189).

¹⁵ Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Esnaf Sayımları", *Osmanlı Öncesi ile Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemlerinde Esnaf ve Ekonomi Semineri (9-10 Mayıs 2002) Bildiriler*, İstanbul 2003, II, 405-410.

¹⁶ N. Ertuğ, *a.g.e.*, s. 110–112.

¹⁷ İstanbul, Eyüp, Hasköy, Tophane, Kasımpaşa ve buralara bağlı on yedi iskele her sene donanma-yı hümayunda hizmet etmek üzere 110 kürekçiye vermek zorundaydılar (BOA, KK, nr. 7425, s. 11).

¹⁸ Ocaklık kürekçi, Osmanlı Devleti'nde tatbik edilmekte olan örfi tekâlif (avâriz) karşılığında toplanan bir vergi çeşidi idi (İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s. 187, 199–202).

¹⁹ Örnekler için bk. BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 7066 (13 Temmuz 1735 / 23 Rebiyülevvel 1148); Cevdet-Bahriye, nr. 5308 (4 Haziran 1740 / 9 Rebiyülevvel 1153).

²⁰ At Kayığı, eski salapuryanın (küçük mavna) içerileri döşemelisi olup baş ve kıç tarafları rampalıdır. Rampalar hayvanların kaymamaları için çıtalı olup, iki baş ve iki kıç tarafında dört küreği vardır (İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1988, s. 457).

²¹ Yangın olduğu zaman tulumbacıların yangın tulumbalarını İstanbul'dan Üsküdar'a karşılıklı nakletmek için kullanılan üç veya dört çifte kayıklara ateş kayığı deniliyordu. Bu kayıklar aynı zamanda Eminönü'nden Boğaziçi'ne yük ve insan taşınmasında da kullanılırdı (Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul 1983, I, 109).

²² Aylakçılar, kayık sahibi olmayan ve iş çıktıkça başkasının kayığında çalışan meslekten kayıkçılardı (N. Ertuğ, *a.g.e.*, s. 19).

²³ İstanbul Müftülüğü Şer'i Siciller Arşivi, İstanbul Kadılığı Sicilleri, nr. 24, 108a-110b.

²⁴ Bu sayım, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde üç ayrı deftere bölünmüş durumdadır. 6 Aralık 1751 / 17 Muharrem 1165 tarihinde İstanbul iskeleleri (BOA, KK, nr. 7438), 20 Aralık 1751 / 1 Safer 1165 tarihinde bazı Haliç iskeleleri (BOA, D.BŞM, nr. 3183) ve 3 Ocak 1752 / 15 Safer 1165 tarihinde de Haliç ve Boğaz iskelelerinin (D.BŞM, nr. 3182) sayımı yapılmıştır.

²⁵ BOA, MAD, nr. 10347, s. 20; BOA, Cevdet-Belediye, nr. 3411 (18 Temmuz 1748 / 22 Receb 1161). Belgenin sonunda yapılan toplamada, kayık sayısı 277, kayıkçı sayısı 744 müslim ve 40 gayrimüslim olmak üzere 784 olarak gösterilmiştir.

²⁶ BOA, Bâb-ı Âsafî Divân Kalemî (A.DVN), nr. 899, s. 6–10, 47, 50, 61.

²⁷ N. Ertuğ, *a.g.e.*, s. 133–134, 140; Mehmet Mazak, "1802 Tarihli Üsküdar İskeleleri ve Üsküdar Kayıkçıları'nın Demografik Yapısı", *II. Üsküdar Sempozyumu (12–14 Mart 2004) Bildiriler*, İstanbul 2005, I, 63–68.

²⁸ A.DVN, nr. 899, s. 6–10, 47, 50, 61; N. Ertuğ, *a.g.e.*, s. 68.

²⁹ BOA, Cevdet-Belediye, nr. 4406 (1 Temmuz 1761 / 28 Zilkade 1174); BOA, *İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 6, s. 14, h. 40 (4–13 Temmuz 1761 / Evâil-i Zilhicce 1174).

³⁰ Palamar, bir gemiyi iskele, rıhtım veya şamandıra gibi bir yere bağlamakta kullanılan zincirlere denir. Bunlar birbirlerinden verildikleri yerlere göre ayırt edilir. Baş palamarı, kıç palamarı, omuzluk palamarı gibi (Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, İstanbul 1962, s. 314).

³¹ BOA, *İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 8, s. 81, h. 253 (2–11 Ocak 1768 / Evâsıt-ı Şaban 1181).

³² XVI. ve XVII. yüzyıla ait yolcu taşıma ücretleri hakkında bk. N. Ertuğ, *a.g.e.*, s. 150–173.

³³ BOA, *İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 8, s. 381, h. 1270 (20–29 Nisan 1776 / Evâil-i Rebiyülevvel 1190).

³⁴ BOA, *İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 9, s. 359, h. 1323 (17–26 Mayıs 1779 / Evâil-i Cemaziyülevvel 1193).

³⁵ BOA, *İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 12, s. 72, h. 214 (9–18 Ağustos 1793 / Evâil-i Muharrem 1208).

³⁶ Şehrin sekizinci kapısına çok yakın olduğu için buraya Bahçe Kapısı adı verilmişti. Geceleri şehrin kapıları kapandıktan sonra, geç kalanlar kapanmayan bu kapıdan içeri alınırdı (Sarkis Sarraf Hovhannesyan, *Payitaht İstanbul'un Tarihçesi*, İstanbul 2006³, s. 15).

³⁷ N. Ertuğ, *a.g.e.*, s. 38.

³⁸ BOA, Cevdet-İktisat, nr. 618 (23 Eylül–2 Ekim 1721 / Evâil-i Zilhicce 1133). Üsküdar kayıkçıları, Eminönü'nde yanaştıkları yer ile ilgili bu belgenin zayı olmasına üzerine 1759 yılında tekrar emir talebinde bulunmuşlardı. BOA, Cevdet-İktisat, nr. 618 (21 Eylül 1759 / 28 Muharrem 1173) ve BOA, *İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 5, s. 136, h. 424.

³⁹ BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 1615 (13 Haziran 1721 / 17 Şaban 1133).

⁴⁰ BOA, Cevdet-Belediye, nr. 2511 (29 Temmuz 1742 / 26 Cemaziyülevvel 1155); BOA, Cevdet-İktisat, nr. 618.

⁴¹ BOA, *İstanbul Ahkâm Defteri*, nr. 5, s. 294, h. 887 (30 Kasım–8 Aralık 1760 / Evâhir-i Rebiyülâhır 1174).

⁴² BOA, Cevdet-Belediye, nr. 887 (11 Ekim 1794 / 16 Rebiyülevvel 1209).

⁴³ BOA, Cevdet-Belediye, nr. 6428 (7 Mart 1810 / Selh-i Muharrem 1225).