

## OSMANLI TÜRKLERİ DEVRİNDE İSTANBUL'DA KAYIKÇILIK VE KAYIK İŞLETMECİLİĞİ

*Cengiz Orhonlu*

İstanbul iki kıt'anın birleştiği bir şehirdir. Şehir bu bakımdan sahil boyunca yayılmış ve bu yayılış uzun bir gelişme süresinde vukua gelmiştir. Bu sahillerin büyük bir kısmı XV.,XVI. ve hatta XVII. yüz yıllar meskûn olmayıp, iskân edilmeleri ve mahallelerin teşekkülü daha sonra olmuştur.

Fâtih devrinde İstanbul surları dışında Eyüp, Hasköy, Kasım-paşa, Galata, Tophane, Fındıklı, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavudköy, Rumeli-hisarı, Balta-lımanı, Üsküdar'ın meskûn olduğu ve 1477yıllarında bu semtlerde 185.000-195.000 arasında insan oturduğu tahmin edilmektedir<sup>1</sup>. XVI. yüz yılda, Kânunî devrinin sonlarında, bu nüfusun 350.000 ile 400.000 arasında olduğu tahmin edilebilir<sup>2</sup>. XVI. yüz yılda Bâyezid, Emin-önü, Galata, Un-kapanı, Fâtih, Topkapı ve Ayasofya civarı v.s. gibi şehrin merkezi ad-dilen yerlerin dışında, Kadıköy küçük bir iskân mahalline sâhib olup Üsküdar bir kaza şeklinde idare edilmekte idi. Boğaz-ıçî'n-de ise Beykoz, Anadolu-hisarı, Beşiktaş, Kuruçeşme, Ortaköy, İstinye; Haliç'de Eyüp, Yemiş, Kâğıdhane, Sütlüce, Hasköy, Fener kapısı, Azap-kapı, Kasım-Paşa, Balık - pazarı İstanbul'un iskân mıntikalarına dâhil yerlendendi.

Marmara denizi, Haliç ve Boğaz-ıçî sahillerine yayılmış olan İstanbul'un semtleri arasında irtibatı temin etmek önemli bir trafik

<sup>1</sup> Ekrem Hakkı Ayverdi, *Fatih devri sonlarında İstanbul mahalleleri*, İstanbul 1958, s. 82.

<sup>2</sup> İstanbul'a âit nüfus ve vergi defterlerinin olmayışı bu hususda indî tahminler yapılmasına yol açmıştır. XVIII. yüzyıl sonları ile XIX. yüzyıl başlarında bu nüfus 400.000 olarak tahmin edilmiştir (William Wittman, *Travels in Turkey, Asia Minor, Syria...*, London 1803, s. 15). Halbuki 1829 da İstanbul, Eyüp, Üsküdar, Galata'nın nüfusu 359,089 kişiden ibaretti (Lûtfî, *Tarih, İstanbul 1290*, c. II, s. 62).

problemi idi. Her zaman ve mekân içinde olduğu gibi, muhtelif kimselerin dostluk ve iş ziyaretleri yapmak, şehrin merkezi demek olan resmî dairelere gidebilmek hususunda, sahillerde özellikle karşı sahillerde oturan insanlar için, kayık'dan başka vasıta yoktu. Bunlara meskûn yerlerdeki insanların yiyecek ve diğer ihtiyaç maddelerinin nakli hususu eklenmelidir. Bu bakımdan İstanbul'da denizden yapılan nakliyatı, yolcu nakli ile zahire ve diğer eşya nakli gibi iki kısım halinde mütalâa etmek icab eder. Bu yazıda İstanbul semtleri arasında ki yolcu nakli ve bunun çeşitli mes'eleleri Şirket-i Hayriye devrine kadar olmak üzere incelenecektir:

### 1. Belli başlı trafik hatları

İstanbul iskeleleri arasında işleyen deniz vasıtaları kayık, pereme ve mavnadır. Bunlardan başka bir cinse vesikalarda tesadüf edilmemektedir. Peremeler XVI. yüz yılda ve XVII. yüz yıl başlarında hâkim vasıta olarak dikkati çekmektedir. Kayık, XVII. yüz yıl ikinci yarısından itibaren İstanbul sahillerine hâkim olmuştur. Bunların yolcu nakledeni olduğu gibi zahire ve eşya nakledenine de kayık denirdi. Mavna daha ziyade eşya ve zahire nakliyatı için kullanılmaktadır. İstanbul iskeleleri arasında daima irtibat ve nakliyat olmakla beraber en önemli trafik hatları şunlardır:

A. Mudanya boğazı: yolcu ve zahire nakli için İstanbul'un en uzun deniz yollarından biridir. Bu hatta işliyen peremeler hem İstanbul ve hem de Mudanya iskelelerine mensup idi. 1578 de işliyen peremelerin 10 tanesi İstanbul'a, 7 tanesi Mudanya'ya mensub idi. Bu 17 peremeden fazlasına müsaade olunmamaktadır. Zira bu yolun kaldıracağı mikdar bu kadardı<sup>3</sup>.

B. Üsküdar boğazı: 1565 yıllarında İstanbul'dan Üsküdar'a işliyen 2 hassa pereme vardı. Bundan, o tarihlerde Üsküdar'ın o kadar kalabalık olmadığı tahmin edilebilir<sup>4</sup>. Fakat bazı şahısların da özel olarak pereme işlettikleri muhakkaktır.

C. Galata boğazı: bugünkü Eminönü ile Galata iskelesi arasında olup İstanbul'un en işlek hatlarındanıdır.

<sup>3</sup> MD, nu. 35, s. 55, hüküm nu. 129 "5 Cemaziyülevvel 986 (10 Temmuz 1578)".

<sup>4</sup> MAD, nu. 2775, s. 443, 18 Rebiülevvel 973 (15 Ekim 1565). Bu peremelerden birinin tamir ve kalafatlanması için 15 Ocak 1565 de Galata Hare-i hassa eminine hüküm: MAD, nu. 2775, s. 757.

<sup>5</sup> *The Travels of Monsieur de Thevenot into the Levant*, London 1687, s. 27.

D. Muhtesib çardağı - Haliç.

E. Muhtesib çardağı - Boğaz-ıç.

Yukarıda kaydedilmiş olanlar ana hatlar olup bunların yanında bir çok ikinci derecede hat daha vardır. 1 numaralı tablodaki târife XVI. yüz yıl sonlarında olmak üzere bu hususu ortaya koymaktadır.

### 2. Peremeci ve kayıkçıların hukuki nizamı

Her kayık ve pereme bir iskeleye bağlı olup, bağlı olduğu iskeleye ait yük ve yolcu taşıma mecburiyetindedir. Bağlı olmadığı iskeleden yolcu ve yük alan vasıtalar o iskelenin hasılatının dolayısı ile gümrük mahsulünün düşmesine sebep olacağı için, bu esas bir kaide olarak sıkı bir şekilde takib edilmekte idi. Belediye ile ilgili her türlü nizamın murakabesini yapan kadılar zaman zaman iskelelerin kontrolünü da yapmak zorunda idiler. Başka iskelelerden yük ve yolcu alma hususu Gümrük —emini'nin izni ve bu izni hâvi yazı Gümrük —emini'nin mührü ile mühürlenmekten sonra mümkün olabilmekte idi<sup>6</sup>.

Kayıkçılık ve peremecilik yapacak kimseler meslek ehli olup bir yere kefilli olarak bağlı olması icab etmekte idi<sup>7</sup>. Kefilli olmayan kimselere peremecilik yapma izni verilemezdi. Kefil için, peremecilerin her işlerinden sorumlu olan ve onları murakebe eden peremeciler kethüdasından başka kimse selâhiyet sâhibi değildi<sup>8</sup>. Bir iskelede ki her kayıkçı birbirine kefil olmakta idi. Her iskelede bulunan bir iskele kethüdası da onların hepsine kefil olunca kefalet muamelesi tamamlanmış olmaktadır. Bu hususun titizlikle tatbik edilmesine rağmen muhtelif tarihlerde yapılan kontrol makamında olan sayımlarda kefilsiz kayıkçıların da mevcut olduğu görülmüştür. 1751 yılında İstanbul suru içinde ki 15 iskele de mevcut 1274 kayıkçı olup, kefilsiz oldukları halde faaliyette bulunan 12 kayıkçı

<sup>6</sup> İstanbul-Mudanya arasında işliyen vasıtaların başka istikametlerden yolcu ve eşya almamasına dâir İstanbul ve Üsküdar kadılarına hüküm: MD, nu. 67, s. 198, Hüküm nu. 485.

<sup>7</sup> Kayıkçı esnafının piri geleneğe göre Hazret-i Nuh'tur (Charles White, *Three years in Constantinople or Domestic manners of the Tarks in 1844*, London 1846, c. I, s. 48).

<sup>8</sup> Eyüp kadısına 14 Şa'ban 991 (4 Eylül 1588) tarihli hüküm (MD, nu. 51, s. 20, hüküm nu. 66).

olduğu tesbit edilmiştir<sup>9</sup>; 1802 yılında gene bu mahiyette kefilli kayıkçılar defter halinde tesbit edilmiştir<sup>10</sup>. Kefâlet usulü İstanbul'da normâl adedin üstünde olan kayıkçı kontrolü için belediye nizamı bakımından bir kontrol vasıtası olmuştur. Bu şekilde XVI. yüz yıl sonlarında da hukuken kayıkçı olmaları için kanunen bir sakınca olmadığı anlamında olan "kefilli" kayıkçıların tesbiti, kefilli olmıyanların uzaklaştırmaları mealinde kararlar alınmıştır<sup>11</sup>.

Peremecilik ve mavnacılık yapan kimseler çeşitli içtimai gruplara mensup idi. XVII. yüz yıl başlarında peremecilik yapan kimselerin çoğunluğu arap, mavnacı, azap ve kul taifesi idi. Halbuki mavnacılar "miri" için taş ve diğer malzeme taşımakla görevli olup peremecilik yapamazlardı. Buradaki kul taifesinden kasdedilen, her türlü nakliyeciliği ticarî bir gaye ile meslek edinen kapı-kulu askerlerinin kulları yani köleleridir<sup>12</sup>. Her iskelenin bir kethüdası vardır<sup>13</sup>. İskelelere yanaşacak gemi reislerinin ve kayıkçıların aykırı hareketleri olursa bununla ilgili kaide ve nizamı uygulayacak idare adamı olarak, bu gibi kimselerin iskele kethüdası vasıtası ile muaheze edilmeleri ve tenbih edilmeleri esas idi. Kethüdasız iskelelerde nizamın uygulanması mümkün olmadığından ve bir çok iskeleler de birbirlerine merbut olmadığından kethüdasız olan iskelelere derhal birer kethüda tayin edilmektedir<sup>14</sup>. Bunun dışında meslek erbabının genel bir kethüdası vardı ki pereme ve peremeciler ile ilgili nizamın yönetilmesi onun vasıtası ile mümkün idi. Bu zat Peremeciler kethüdası idi; İstanbul'daki bütün peremecilerin

<sup>9</sup> KK, nu. 7438, s. 15.

<sup>10</sup> "bi'l-cümle iskelelerde mevcud kayıkçıyan táfeleri kethüdası ma'rifetle yegân yegân tahrîr ve kefile rabt olunanları isim ve resimlerle sebt-i defter olunup bilâ kefil olanları zâbitanına teslim ve kayığı olanların kayıkları kethüdası ma'rifetle kefile merbut olan kayıkçılara furuht olınmak..." (Belediye Ktp., M. Cevdet yazmaları, nu. B. 8).

<sup>11</sup> MD, nu. 92, s. 72, hüküm nu. 158; nu. 67 s. 200, hüküm nu. 490; nu. 85, s. 341, hüküm nu. 341. Bu vesikalarda istenen defterler arşivde bulunmamıştır.

<sup>12</sup> MD, nu. 79, s. 161, hüküm nu. 400: 14 Zilhicce 1018 (8 Mart).

<sup>13</sup> "... Mudanya iskelesine tevâbi ile ber vech-i emânet emîn olan Hasan dergâh-ı mu'allôma gelüp Mudanya iskelesinden ve ona tâbi iskelelerden bazı rençberlik eden reisler... 29 Zilka'de 960., (MAD, nu. 233, s. 103).

<sup>14</sup> 3 Cemaziyülevvel 1134 (19 Şubat 1722) de berat ile tevcih edilmiş olan Karamürsel, Kavak iskeleleri kethüdalığı ile Bandırma, Edincik ve Erdek iskeleleri kethüdalıkları tevebi için bk. MAD, nu. 9909, s. 202. Ancak, tayinleri zikredilen bu kethüdalar daha ziyade gemi reislerini murakabe ediyorlardı.

kabesini yapmakla görevli idi. Pereme ve kayıkların inşa şekillerine dikkat etmek, uygunsuz kimselerin kadınlar ile peremelere girerek sefahat yapmalarını önlemek, ayrıca peremecilerin meslek ehli olarak çalışmalarını sağlamak, keza kefilsiz olanlarına müsaade etmemek, peremeciler kethüdasının temel görevleri arasında idi<sup>15</sup>. Üsküdar gibi muayyen bir hatta işliyen pereme ve kayıklara bir kethüda tayin edildiği görülüyor. Üsküdar iskelesine tayin edilen kethüdanın yeniçeri olması buradaki kayıkçı veya peremecilerin asker zümresinden olmasından ileri geldiğini gösterir<sup>16</sup>. Pereme ve kayıklar bazı ahvalda eşya nakliyatı için de kullanılmışlardı. Tophane'de top dökümü için gerekli olan "ak toprak"ın çıkarıldığı Ayastafanos (Yeşilköy) den Tophane iskelesine nakledilmesi zaman zaman peremeler ile yapılmıştır<sup>17</sup>. Devlet kontrolünde iktisadi faaliyette bulunan zümrelerden olan mavnacılar, lağamcı olarak sefer zamanlarında, orduda hizmette bulunmaktadır. Ancak, donanma için kürekçi akçası toplamak peremeciler kethüdasının görevi olup, sefere lağamcı vermek sureti ile iştirak eden mavnacılarından kürekçi akçası istiyemezdi<sup>18</sup>. Hassa kayıkları için don yağtı veren yağ müstahsilleri, mukabilinde avarız akçası v. s. gibi vergi ve mükellefiyetlerden muaf tutulmuşlardı<sup>19</sup>. İstanbul'da, harp donanmasının ihtiyacı sebebi ile yağ sarfiyatının artması yüzünden, bu zamanlarda "miri kadırgalardan" başka gemi ve peremelerin yağlattırılmaması ön görülmekte idi<sup>20</sup>.

Kayıkçılık yapabilmeleri için ellerinde bulunması gerekli senedleri yanmış olan Eyüp, Defterdar, Fener, Hasköy, Aynalı-kavak, Kasım Paşa, Azap-kapı, Balık-pazarı, Karaköy, Tophane, Beşiktaş, Yeni-kapı, Cibali (Cebe-Ali), Kapan-ı dakik, Bahçe-kapısı, Ahır-kapı, Çatladı-kapı, Kum-kapı, Yeni-kapı, Samatya, Üsküdar, Hasköy iskelelerinin kethüdası "meclis-i şer'de" Yazıcı Mustafa ve sâbık

<sup>15</sup> MD, nu. 40, s. 331, hüküm nu. 1015.

<sup>16</sup> "Üsküdar kadısı mektub gönderüp Üsküdar ma'berinde işliyen kayıkçılardan yeniçeri ve gayri üzerlerine kethüda nasb olunan yeniçeriler zümresinden İskender Abdallah'a hükm-i şerif sadaka bugurulmak ricasını arz etmişin buyaraldu, 9 Cemaziyülevvel 978 (KK, nu. 222, s. 52).

<sup>17</sup> "30 pereme ak toprak ihraç ettürüp peremelere tahmil ettürüp Tophane-i Amire'ne irsâl olunmak.. 5 Zilka'de 997 (MD, nu. 67, s. 16, hüküm nu. 28).

<sup>18</sup> MD, nu. 88, s. 13, hüküm nu. 80: 23 Zilka'de 1047.

<sup>19</sup> MD, nu. 88, s. 66, hüküm nu. 167: Gurre-i Receb 1047.

<sup>20</sup> MD, nu. 73, s. 198, hüküm nu. 460: 13 Ramazan 1003.

Bostancı başı tarafından Ali Haseki hâzır olduğu halde toplanmışlardı; kethüdaların hepsi birbirlerine kefil olmuşlardı; aynı zamanda iskelelerinde kefilsiz kimseyi kayıkçı yapmayıp, bir iskele kethüdasının azli lâzım geldiği zaman, Baş kethüda ile diğer iskele kethüdaları marifetleriyle azl ve nasb oluna geldiği hususu teyid edilmişti. Fakat gene bâzı kimseler, buna rağmen hatırlı insanların aracılığı ve "şefaaf"ları ile kendilerini iskele kethüdası olarak tâyin ettirince, eski ve yerleşik nizamın ortadan kalkması ve işletme işlerinin karışması tehlikesi baş gösterdi. Bu sebep ile bir iskele kethüdasının azli ve nasbı hususunun, kayıkçılar baş kethüdası ile diğer iskele kethüdalarının, ve Bostancı başı vasıtası ile olması prensibi kabul edilmişti. Bu kethüdaların aralarında olan nizam "düstürü'l-'amel" olmak üzere tuğralı ferman istedikleri, 14 Muharrem 1059 tarihinde İstanbul kadısı tarafından "sicill-i mahsus" kayd olunmuştur; buna âid hatt-ı humâyun ile Baş kethüdaları ve diğer 23 iskele kethüdalarının ellerine verilen ilâmda açıklanan bu hususlar, 1170 Şa'ban ayı başlarında da teyid edilmiştir.

Bu bize XVIII. yüz yıl sonlarında kayıkçı ve peremecilerin başıboş kalarak aralarına meslekten olmıyan bir çok kimsenin karışarak nizamlarının bozulmuş olduğunu öğretmektedir. 1196 Receb ayı ortalarında bu hususları teyid eden bir ilam İstanbul kadısı tarafından verilmişti. Buna göre hiç bir iskelenin kayıkçı kethüdası diğer bir iskelenin faaliyetine müdahale edemezdi. Bu iskelelerden Galata'da Karaköy iskelesi kethüdalığı, Azap-kapı iskelesi, Üsküdar Yağ-kapanı iskelesi ve Kürekçi-kapısı kayıkthane kethüdalıkları Sultan Ahmed câmi evkafının gelirinin bir cüzünü teşkil ediyordu<sup>21</sup>. Bu bakımdan bu gibi iskeleler kethüdalıklarına tâyin Darü's-sa'ade ağasının onayı ile vuku bulmakta idi. 1826 Eylül (Evahir-ı Safer 1242) ayında Bostancı başı'ya yazılan diğer bir hükümde yukarıda - 1213 de-şikâyet edilen hususların aynı ile vâki olduğu belirtildiğinden İhtisab ağası tarafından kayıkçı ve mavnacı takımının defter edilerek "kavi kafile bağlandıktan sonra" kefillerin isim, şöret ve vilâyeti derc edilerek defteri ihtisab tarafına gönderilmesi istenmişti; dışardan gelenlerden her kim mavnacı, salapuryacı ve kayıkçı olmak isterse ve hangi iskelede çalışacaksa o iskele kethüdası, kayıkçı zümresine katılacak kimseyi kefil

<sup>21</sup> Evahir-ı Cemaziyülevvel 1213=12 Ekim 1708 (*İstanbul Ahkâm defteri*, nu. 3, s. 175).

ile ihtisa bağına götürüp kaydettirdikten sonra İhtisab ağası'ndan Bostancı başı'ya buna dâir ilm ü haber veril mekte idi; iskeleler her ay bir kere Bostancı ocağı yazıcısı tarafından yoklanıp, iskelelerde defterde yazılı olanlardan fazla adam tespit edilirse kim olduğu, ne suretle girdiği tahkik edilmekte idi. Bu kimse İhtisab ağasının haberi olmadan ve kefilsiz olarak kayıkçılık yapmak üzere iskeleye alınmış ise, bulunduğu iskele kethüdası bu gibi şahısların derhal İstanbul'a "tard ve tedib olunması ve üzerlerinde silâh bulunmaması" yapılan yazışma ve tahrir sırasında onlardan bir akça bile alınmaması, alındığı takdirde cüret edenin cezalandırılacağına karar verilmişti. Bostancıbaşı bu işin murakabe ve işlemeden sorumlu addedilmiştir<sup>22</sup>. Kefilsiz olanları zâbitlerine teslim edildiği gibi, kayığı olanların kayıkları kethüdaları vasıtasile kefilli kayıkçılara satılmakta idi. Denizde "limansız kayıkçı bulunmamak" üzere bir kaide olup, iskele kethüdaları iskelelerinden gece gündüz ayrılmamak zorunda idiler. Geç zamanlarda herhangi bir iskeleye gelip kayık kiralamak isteyenler, kethüda vasıtasile karşılanırdı. Vefat eden bir kayıkçının yerini alacak olan yeni kayıkçıyı, iskele kethüdası deftere kayd ettirmek zorundadır<sup>23</sup>.

İcab ettiği zaman iskeleler genel olarak hükümet tarafından tâmir edilirdi<sup>24</sup>. Ancak birçok defa bâzı zengin kimselerin iskele tâmir ettirdiği veya inşa ettiği olağan hallerdendi. Pereme ve kayıklar çalışmadıkları zamanlar iskelelerinde bağlı durmakta idiler; eğer âid oldukları iskele çok işlek olursa civardaki boş aralarda bırakılmakta, bazen bunun için arsa sahibine kira dahi ödenmekte idi. Azap-kapı'sındaki Sokollu Mehmed Paşa câmi önünde olan iskele yakınındaki arsaya, eskiden beri peremeler bırakılmakta, mukabilinde o arsa câmi vakfına âid olduğu için, muayyen bir ücret ödenmekte idi. 1604 yıllarında burada yatan gemiler herhangi bir ücret ödemedikleri gibi, oralarda dâima peremelerini bırakan peremeciler bu sebeble müşkilât çekmekte idiler; peremelerini mecburi olarak iskelenin direklerine bağlamağa başladılar. Ancak, deniz dalgalarından iskele kazıkları ve tahtaları yıkılıp, iskele hemen hemen tamamen harab

<sup>22</sup> *Bugurulda defteri*, nu. 9, s. 22; Evahir-ı Safer 1242; Charles White, *Travels*, c. I. s. 52.

<sup>23</sup> M. Cevdet Yazmaları, nu. B. 8.

<sup>24</sup> İstanbul Hare-ı hassa emini'ne Beşiktaş ve Kuzguncuk iskelelerinin tâmiri için halkın müracaatı üzerine 8 Muharrem 973 tarihli hüküm (MAD, nu 2775 s. 59).

olmuştu. Sokollu Mehmed Paşa câmii mütevellisinin müracaatı üzerine Galata kadısına yazılan 5 Ocak 1604 tarihli hüküm ile, peremelerin eskiden yattıkları arsada kira mukabili bırakılmaları, diğer gemilerin o arsadan def edilmesi şeklinde bir karar verilmiştir<sup>26</sup>. Fakat bu gibi anlaşmazlıklar, nâdir değil, sık sık vukua gelmekte idi; özellikle işlek iskelelerde, idare adamları için, önemli bir mes'ele teşkil ediyorlardı. Üsküdar kayıkçıları ile Bahçe-kapı kayıkçıları, vasıtalarını koyacak yer mes'elesinden dolayı, kavga çıkarmışlardı. Sahilde veya şehrin herhangi bir yerinde yangın çıktığında, kayıkçıların söndürme işine yardıma memur oldukları málumdur. Bu işe doğrudan doğruya memur olan Bahçe-kapı kayıkçıları yangın vukuunda, istenen tarafa kayık vereceklerini, bu bakımdan Üsküdar kayıkçılarından da aynı şeyin istenmesini istemişlerdi. Fakat Üsküdar kayıkçıları bundan el çektikleri gibi, Mudanya kayıkçılarının yattıkları yerlerde, Yeni mağazalar tarafında da 4 piyadeleri işlemekte idi. Bunun için özel bir meclis akdedilerek bu anlaşmazlık için bir hal yolu bulundu<sup>27</sup>. İş gücü fazla olan kalabalık semtlerde eşya ve diğer maddelerin yükleme ve boşaltılması için yolcu iskelesinden ayrı bir iskeleye ihtiyaç duyulmakta idi<sup>28</sup>. İskelelerin yanı sıra kayıkhanelerin kayık işletmesi bakımından önemlerine işaret etmek lâzım gelir. Bahçe-kapısı iskelesi bölgesinde saraya bağlı dört kayıkthane vardı<sup>29</sup>. 1802 yılında padişaha âid filika<sup>30</sup> ve piyadeler<sup>30</sup> tersane iskelesinde bulunmaktadır. Aynı iskelede Tersane emini, Kapitan Paşa ve diğer bâzı devlet memurlarına âid de kayıkhaneler vardır. Sahilde ve sayfiye yerlerinde oturan devlet büyükleri ve

<sup>26</sup> MD, nu. 75, s. 225, hüküm nu. 465.

<sup>27</sup> Evâhır-ı Zilka'de 1224 (*Istanbul ahkâm defteri*, nu. 17, s. 9).

<sup>28</sup> Orta-köy'de iki iskele vardı; bunlar eşya ve sâire nakli için *salhane* iskelesi, yolcular için de *Koyun iskelesi* idi (Evâhır-ı Cemaziyülevvel 1242: *Istanbul ahkâm defteri*, nu. 20, s. 179).

<sup>29</sup> Baş kayıkthane'de 1751'de 49, ikinci kayıkthane'de 67, üçüncü kayıkthane'de 60, dördüncü kayıkthane'de ise 8 kayıkçı kayıtlı idi (KK, nu. 7438, s. 1-5). 1802'de Bahçe-kapı iskelesinde şahıslara âid olduğu intibasını veren 3 kayıkthane vardı (M. Cevdet yazmaları, nu. B. 8). Kayıkthane ocağı için birde bk. Halil Edhem, *Kayıkthane ocağı, Şehhal mecmuası*, nu. 75, s. 46-58.

<sup>30</sup> Türkçedeki çeşitli imlâ şekilleri ve menşesi için bk. Henry-René Kahane, Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant, Turkish Nautical terms of Italian and Greek origin*, Urbana 1958, s. 211-213.]

<sup>31</sup> Bir cins kayık. Aslı grekçedir. Beş çifteye kadar olan kürekli küçük kayık (Henry-René Kahane, Andreas Tietze, *aynı eser*, s. 348).

zenginlerin mükellef kayıkları ve kayıkhaneleri mevcuttu<sup>31</sup>. Bu bakımdan bu vasıtanın İstanbul içtimai hayatında önemli bir rolü vardı. Kayık ve kayıkthane alım satımı ve kirası bazan anlaşmazlığa ve dolayısıyla bir hukuk mevzuatına konu olmakta idi. 1798-99'da Ahır-kapı iskelesinde Emin adlı zatın kayıkhanesinde ayda kırkar para kira veren Ahır-kapı kayıkçıları, beher kayığa ikişer kuruş, ayrıca gene aynı zatın gedik temessükü de istediğini mahkemeye aksettirmişlerdi. Bu mesele kayıkbaşına ellibeş para olmak üzere halledildi<sup>32</sup>.

### 3. Pazar kayığı

Pazar kayıkları çoğunlukla Boğaziçi'nde işliyen şahıslara âid kayıklardır. Pazar kayıkları Haliç'de dahi işletilmiştir. Aynı zamanda eşya taşımaktadırlar. Karşidan karşıya geçmek veya muhtelif yerlere gitmek için bir iskeleye bağlı olmak üzere bulunmuşlardır. Para kazanmak gayesi ile muhtelif kimseler pazar kayığı işlettikleri gibi, hayırsever şahıslar da pazar kayığı veya peremesinden elde edilecek hasılatı câmi, mekteb v. s. gibi hayır eserlerine vakf etmişlerdir. Meselâ Kanlıca'da 1560 (967) da bir câmi inşa ettiren İskender Paşa, câmiine vakf olarak bir pereme vakfetmiştir. Şu şart ile ki, başka bir kimse orada pereme alıp işletemeyecekti<sup>33</sup>. Zamanla bu vakf hükmün tatbik edilmemesi bâzı şahısların kârlı bir iş olan kayık veya pereme işletmeciliğine el atmalarına sebep olmuştur. Rumeli hisarının vakıf olan pazar kayıkları durur iken bâzı kimseler vakfın şartına aykırı olarak bir kaç kayık tedarik edip yolcu ve eşya nakliyeciliğine başlamışlardı. Hatta yaptıkları rekabet öyle dayanılmaz bir hal almıştı ki vakıf pazar kayıklarının teamüle göre yolcu ile dolmasını beklemeden onların müşterilerini bile toplayarak, zamanla vakıf pazar kayıklarını iş göremez bir duruma sokmuşlardı. Bu hususta müteaddid emir ve talimatlar verildiği halde 1631 yıllarında dahi durum değişmemişti. Nihayet

<sup>31</sup> M. Cevdet yazmaları, nu. B. 8.

<sup>32</sup> HH. nr. 13918.

<sup>33</sup> "Sâbika Mısır Beğlerbeğisi olan İskender Paşa mektûb gönderüp Yoros'a tâbî Kanlıcak nâm karyede hâliyâ binâ itdürdüğü câmi'e bir pazar peremesi vakf edüp bir âhar kimesne dahi pereme alıp işletmeye deyü hüküm verilmesini rica etmeğün.. 21 Zilka'de 967" MD, nu. 4, s. 116, hüküm nu. 1180; ayrıca bk. Hüseyin Ayyansaraylı, *Hadikatü'l-cevâmi'*, İstanbul 1281, c. II, s. 180.

mes'elenin tahkik edilmesinden sonra vakıf pazar kayıkları dolmayınca iskelelerine diğer kayıkların yanaştırılmaması ve yolcu alınmaması hakkında verilen hükümün tatbiki istenmişti<sup>34</sup>. Bunun ne dereceye kadar tatbik edilebildiği şimdilik bilinmiyor. Boğaz-ıç sahillerindeki diğer semtlerde de bu şekilde vakıf pazar kayıkları bulunmakta idi. Büyük-dere'deki pazar kayığı Mâliye kalemi halifesi iken 1761-62 de vefat eden Mustafa Efendi, Sarıyer'deki pazar kayığı, oradaki Ali Kethüda câmiî'ne hüviyeti tespit edilemeyen bir kadın tarafından, Beykoz'daki pazar kayığı Bostancı-başlılarından Ahmed Ağa'nın inşa ettirdiği Yalı câmiine, İncir-köyü semtinin vâkıfı malûm olmıyan pazar kayığı, XVIII. yüz yıl sonlarında, Paşa-bahçe câmiine vakf edilmiş<sup>35</sup>, Anadolu-hisarı'nın pazar kayığı ise adı bilinmeyen bir kadın tarafından vakf edilmişti<sup>36</sup>. Yukarıda da söylendiği gibi, o zamanlar denizden seyahat için yegâne nakliye vasıtası olan kayıklar onu işletenler için büyük bir kâr menbaı idi. Bâzi kimseler bu işe sermaye yatırmakta, adamlar ve kölelerini kullanmak sureti ile devrine göre büyük kazanç temin etmekte idiler. Hasköy'de Fatma Hatun adlı bir kadın hukuken sahip olduğu peremelerden ayda 10 akçe kâr temin etmekte idi<sup>37</sup>. Bu kadının doğrudan doğruya bu iş ile meşgul olmadığını da ilâve etmek lâzım gelir. Pereme ve kayıklara normal istiab hacmi üstünde yolcu alarak fazla kazanç peşinde olanlar da vardı. Bu şekilde nizama uymuyarak nakliyecilik yapan kimseler kayıkları ile batmakta bâzen can kaybına sebep olmakta idiler. Pazar kayıkları

<sup>34</sup> "... *vech-i meşrûh üzere muhaddes olan kayıkların zikr olunan vakf pazar kayıklarına ta'addi ve zararı var ise mahkem tenbîh ve te'kid -yliğesün ki pazar kayıkları ta'yin iskelelerden dolup dolmayınca ol makule küçük kayıkları iskelelerine getürmeyüp ve min ba'd büyük gemi yanaşamayup pazar kayığı dolmazdan mukaddem adam almayup muzayaka vermişeler...* 10 Zilka'de 1040 (MD, nu. 85, s. 136, hüküm nu. 308. Rumeli-hisarı pazar kayığı için birde bk. Hüseyin Ayvansarayî *aynı eser*, c. II, s. 128).

<sup>35</sup> Hüseyin Ayvansarayî, *aynı eser*, c. II, s. 142, 143, 152, 155.

<sup>36</sup> Kayığı vakfeden, elde edilecek gelirin bâzı fakir ve kimsesizlerin cenaze masrafı ile evleneceklerin cibazına sarfedilmesini şart koşmuştar (Hüseyin Ayvansarayî, *aynı eser*, c. II, s. 162). Bu pazar kayığını işletenlerden yâni Anadolu hisarı pazar kayığı reisi Hüseyin Beşe'ye âit 1222 (1807-8) tarihli mezar balen Anadolu-hisarı mezarlığında bulunmaktadır (bk. Erol Akkaya, *Kandilli, Küçük-su, Göksu ve Anadolu-hisarı semtlerinin tarihi ve kitâbeleri*, İstanbul 1964, Tarih Semineri ktp., s. 111, kitâbe nu. 54).

<sup>37</sup> MD, nu. 80, s. 499, hüküm nu. 1182.

nın yelken takması yasak idi<sup>38</sup>. Bu hususda ileride daha başka bilgi verilecektir.

#### 4. Ücret mes'elesi

Yolcu ücretlerinin kontrolü belediye işleri ile sorumlu kimseler için dâimi bir mesele olmuştu. Nakliye ücretleri hiç bir zaman sorumlular tarafından ayarlandığı şekilde yürümemiştir. Kayıkçı ve peremeciler, tespit edilmiş olan tarifeden ayrı olarak, başkasını uygulamışlardır. Şehrin idaresinin bu hususda koyduğu ve elimizde olan en eski yolcu ücreti tarifesi 1578 tarihini taşımaktadır<sup>39</sup>. Bu vesikanın tetkikinden bu tarihten önce de bu kabil fiât uygulanmaları yapıldığı ve buna dâir nizamname ve emirnamelerin yayınlandığını anlamaktayız. Bu hususda ilk nizamın ne zaman tesis edildiği şimdilik bilinmemektedir. Diğer nizam daha doğrusu eskisinin teyidi 1588 tarihini taşımaktadır<sup>40</sup>. Bu hususda sonuncu nizam ve emirname 1591-92 tarihidir<sup>41</sup>. İşte bu 1578 ile 1592 yılları arasında çıkarılmış olan fakat bize XVI. yüz yıl ikinci yarısı ve hatta XVII. yüz yıl başları hakkında dahi bir fikir verecek niteliktedir (Tablo II).

Bu tablonun tetkikinden İstanbul'da işliyen vasıtaların genel olarak altı kürekli, dört kürekli, iki kürekli olduğu öğrenilmektedir. Bu vasıtalarla yapılan yolcu nakli dışında, daha ucuz olan ve bu gün dahi yalnız Türkiye'de değil diğer ülkelerde yayılmış olan dolmuş sisteminin mevcut bulunduğu görülmektedir. Vesikalardan bu dolmuş usûlünün ne zaman başladığı hakkında bir bilgi edinemiyoruz. Ancak XVI. yüz yıl ortalarından itibaren başladığı mubalâğalı bir tahmin olmasa gerekir. İl numaralı tabloya dikkat edilirse dolmuş ile gidildiği takdirde en fazla ödenen ücret adam başına yarım akçadır. Fazla kâr peşinde olan bâzi peremeciler daha fazla istiyerek halkın şikâyet etmesine sebep olmuşlardır<sup>42</sup>. Meselâ Üsküdar hattına işliyen kayık ve peremelerden dolmuş ile gidenlerden adam başına yarım akça alınması icab ediyordu. Fakat devletin harp ha-

<sup>38</sup> MD, nu. 35, s. 332, hüküm nu. 846; 2 Ramazan 986.

<sup>39</sup> MD, nu. 35 s. 341, hüküm nu. 869. Bu hüküm zâyi suretinde peremeciler kethüdasına verildi: 5 Safer 987.

<sup>40</sup> MD, nu. 62, s. 72, hüküm nu. 158. Bu vesika Ahmet Refik tarafından yayınlanmıştır (*On altıncı asırda İstanbul hayatı*, İstanbul 1935, s. 75-76).

<sup>41</sup> MD, nu. 67, s. 200, hüküm nu. 490.

<sup>42</sup> Bu hususda halka zarar verilmemesi ve leventlerin, kadınlarla peremelere

linde oluşu bu gibi vasıta işletenleri başıboş bırakmış, onlar da dolmuş ile olduğu halde adam başına ikişer, üçer akça almağa başlamışlardı. Harp hali sona erip sulh avdet ettikten sonra da bir müddet bu durum devam etmiştir. Ancak 25 Şubat 1587 tarihinde İstanbul Muhtesibi Mehmed Çavuş'a gönderilen hükümde dolmuş ile gidiş eskiden olduğu gibi adam başına yarışar akça olarak tespit edilmiştir<sup>43</sup>.

İl numaralı tabloda gösterilen ücretlerin 1578 tarihinden önce tespit edilmesi ve aynı yüz yılın sonlarına kadar tatbik edilmişliği, para kıymetinin 1578 yılına nazaran değerinden çok kaybetmesi sebebiyle pereme ve kayık işletenleri zarara uğrattığından, yolcu ücretlerini artırma yoluna giderek kazançlarından kayba uğramamak yolunu tuttular. Nitekim yolculardan geçiş parası olarak aldıkları ücretten başka para da istemişlerdi<sup>44</sup>. 1584 yılındaki para kıymetinin ayarlanmasına rağmen, yolcu ücretleri 1578 den önce tespit edilmiş esasa göre tatbik edilmekte idi. Bunun tatbikatta müsbet bir sonuç vermiyeceği açıktır.

XVII. ve diğer yüz yılların yolcu ücretlerinin râyîç mes'eleleri hakkında bu şekilde zengin bilgiye sahip değiliz. XIX. yüzyıl başlarında Boğaziçi'nin sonuna kadar gidiş adam başına 30 para idi<sup>45</sup>. 1844 yıllarında da ücret eskisi gibi mesafeye göre değişmektedir. Liman içinden uzak yerler ile yakın olan yerlere gidiş yarım kuruş ile 2 kuruş arasında değişiyordu. Üsküdar 3 kuruş, Kâğıthane 5, Kadıköy ve Ortaköy 3,5 kuruştur. İki çifte kayık ile gidişte bunun iki misli verilmeli idi. İki kürekli bir kayık bütün gün kiralandığında 35-40 kuruş kira bedeli verilmeli idi. Üç çiftenin ücreti üç mislidir. Günlük kazancı 8 kuruş olan bekâr bir kayıkçı iyi kazanıyor diye kâbul edilmeli idi. İki çifte bir kayığın bir aylık kirası 600 kuruştur. Bu kiralık kayığın kürekçilerinden her birine onar kuruş verilir. Bunların dışında daha büyük ve dört çifte olanlar Boğaziçi'nin uzak semtleri ve adalar arasında işler

girmesine mâni olunması hususunda bütün pereme işletenlere bildirmesi için peremeciler kethüdasına emir verilmiştir (MD, nu. 43, s. 331, hüküm nu. 1015).

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

<sup>44</sup> MD, nu. 51, s. 88, hüküm nu. 272.

<sup>45</sup> Miss pardoe, *The City of the sultan and domestic manners of the Turks*, London 1837, c. II, s. 147.

beş veya altı çifte kürekli ise dolmuş usûlü ile Üsküdar ile şehir arasında işlerdi<sup>46</sup>.

Nakil ücretleri, daha doğrusu tarife hususunda yiyecek maddeleri, hayvan ve diğer malzeme nakli için vesika ve kayıtlar fazla bulunmaktadır. Yazının gayesi bu olmadığı için üzerinde durulmamakla beraber bir fikir vermek için rastladığımız bir iki kaydı veriyoruz. 15 Ocak 1563 (27 Rebiülâhır 971) tarihli belgeye göre Büyük Çekmece geçidinde kayık ile geçmek için adam başına birer, iki adama bir akça gemi ücreti alınması bir esas olarak kabul edilmişti<sup>47</sup>. Saray-burnu'ndan Yedi-kule'ye, Üsküdar iskelelerine gelen meyve, odun getiren gemilerin rüsumu İstanbul ihtisabı tarafından alınarak her yıl maktuen bir başka şahsa veriliyordu<sup>48</sup>. 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<sup>49</sup>.

#### 5. Pereme ve kayıkların şekillerine âid nizamlar

Pereme<sup>50</sup> ve diğer cins vasıtaların kabul edilmiş standart nizamları vardı. Bunları kullananların veya sahiplerinin daha fazla yolcu taşımak gayesi ile esas şeklini değiştirdikleri bir müddet sonra farkedilmişti. Değişiklik peremelerin geniş ve daha büyük inşa edilmeleri ve yelken kullanmaları idi. 5 Mart 1579 tarihinde zayi üzerine peremeciler kethüdasına verilen hükümde bu hususa işaret edilmiştir<sup>51</sup>. 1 Temmuz 1587 de verilen diğer bir hükümde

<sup>46</sup> Charles White, *Three years in Constantinople or domestic manners of the Turks in 1844*, London 1846, c. I, s. 52-53.

<sup>47</sup> KK, nu. 218, s. 69.

<sup>48</sup> M. Cevdet yazmaları, nu. B. 2, s. 18.

<sup>49</sup> 15 Haziran 1287 tarihinde Ceride-i askeriye matbaasında basılmış olan "Hatab kapusu ve kapan-ı dakik ve Galata Yağ-kapanı iskelesinde bulunan mavna ve salapuryalar ile zirde muharrer mahall-i ma'lûmeye kereste ma' hınta ve ma'den kömürü ve sair eşyâ nakillerinin ücretleri" başlıklı tarif-nâmeden daha eskita-ribli basılmış olanı bilinmiyor. Bunda nakil işinde kullanılan vasıtalar bin kiloluk mavna, beşyüz kiloluk mavna, sagır mavna ve salapurya diye kayıtlıdır. Nakil ücretleri zamanın rayicine göre kuruş olarak belirtilmiştir. Bu tarif-nâmeyi ilgili notları ile birlikte bana verdiklerinden dolayı sayın hocam Ord. Prof. Câvid Baysun beye teşekkür ederim.

<sup>50</sup> Genel olarak iki kürekli olup kaynaklarda XV. yüzyıldan itibaren görülmektedir. Türkçeye grekçeden geçmiştir (Henry - Renée Kahane, A. Tietze, *Ayrı aser*, s. 553, 559).

<sup>51</sup> MD, nu. 35, s. 341, hüküm nu. 839.

"Boğaz'da işliyen peremelerin min ta'd yassı yapıdır. cıyırte yelken isti'mâl ettirmeyüp" ta'birinden 1579 daki emre rağmen eski asıl şekli bozulmuş peremelerin işlemekte devam ettikleri anlaşılmaktadır<sup>52</sup>. Bu hükümlerin İstanbul kadısı ve İstanbul Muhtesibi olan kimselere, hatta Kapudan-ı derya'ya hitaben yazılmış olmalarına rağmen mâni olunamadığı görülmektedir. Standart ölçüde olmıyan peremelerin İstanbul sahilleri arasında işledikleri XVI. yüz yıl sonlarına kadar bilinmektedir<sup>53</sup>. Daha sonraki zamanlarda peremelerin şekli hakkındaki belediye nizamlarının ne şekilde tatbik edildiği şimdilik bilinmemektedir. Peremeler yukarıda ifade edilenlerden başka, haddinden ziyade ince ve narin yapılması sebebiyle rüzgârlı günlerde, özellikle kış zamanı onlarla yolculuk yapmayı çok tehlikeli bir hale getirmekte idi. Çünkü dalgaların tesiri ile devrilmesi çok kolay olmakta idi. Bu şekilde inşa edilmiş olan peremelere kadın ile erkek karışık bindiklerinden esasen dar olan bu gibi vasıtalarda kadınlar güç durumlara düşmekte idi. Bâzi uygunsuz kimseler de kul, cariye ve ayrıca gümrükden mal kaçırmakta idiler. Peremelerin standart ölçüsü "17 ve 14 enden ensiz" yaptırılmamaları şeklinde idi<sup>54</sup>. Narin ve ince yapılmış peremelere fazla yolcu alınması yüzünden bir çok kaza vuku bulmuş ve bu kazalarda bir kısım yolcuların boğuldukları müşahade edilmişti<sup>55</sup>. XVII. Yüzyılda peremeler o kadar ince ve ensiz yapılmakta idi ki iki kişi yanyana rahat oturamazdı ayakta durmak daha iyi idi<sup>56</sup>. Peremelerin kaç yolcu aldıkları ve azamî alacakları yolcu adedi de tahkik edilmeye şayandır Üsküdar ile İstanbul arasında işliyen peremelerin 12 kişi alabilecek büyüklükte olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bâzi kimseler fazla kazanç hevesi ile bu 12 adedinin üstünde yolcu taşımışlardı. Bunlar genel olarak dolmuş yapan vasıtalar<sup>57</sup>.

Hükümetin rızası olmadan peremelerin satışı yasaklanmıştı. Pereme kendi malı olsa bile, sâhibi, satış hususunda bu nizama

<sup>52</sup> MD, nu. 62, s. 72, hüküm nu. 158; Ahmet Refik, *aynı eser*, s. 75-76.

<sup>53</sup> MD, nu. 67, s. 200, hüküm nu. 490.

<sup>54</sup> MD, nu. 58, s. 202, hüküm nu. 530.

<sup>55</sup> MD, nu. 51, s. 88, hüküm nu. 272.

<sup>56</sup> *The Travels of Monsieur de Thevenot into the Levant*, s. 27.

<sup>57</sup> Üsküdar kadısına 10 Cemaziyülevvel 972 tarihli hüküm: Ahmed Refik, *aynı eser*, s. 69.

uymak zorundadır. 1577 tarihli hüküm bu hususda daha aydınlatıcıdır. İstanbul sahillerinde peremecilik yapan kimseler peremeciler kethüdasının haberi olmadan pereme alım ve satımı ile meşgul olmakta idiler. Ayrıca yeniden pereme inşa ettirdikleri gibi gene kethüdalarının haberi olmadan gizlice, büyüklüğü ve küçüklüğü mâlum olmıyan peremeleri istiyenlere satmakta idiler. Buna ek olarak, Haliç'de yolcu nakleden peremelerin yelken kullandıkları da beyân edilmekte idi. İşte 1577 tarihli hüküm, bütün bu hususların yasaklandığı, pereme alım ve satımının, inşasının peremeciler kethüdasının haberi ve izni olmadan yapılmaması, gizli inşaata engel olunması için çıkarılmıştır<sup>58</sup>. XVII. yüz yıl sonları ile XIX. yüz yıl başlarında yapılmış müşahadeler de kayıkların çok ince, Narin ve ensiz yapıldıkları anlaşılmaktadır (krş. resmi 1). Bunlar bir, iki veya üç çift bazen de dört çift kürekli idiler. Cesametlerine göre 1 ile 2 hatta 3 yelken taşırldı. Fakat sert rüzgâra mukavemet edemezler devrilirdi<sup>59</sup>.

1836 da Boğaziçi'ne işleyen kayıklar daha büyük yapıda olup fazla yolcu taşıyabiliyordu. Küçük bir kamaraları olduğu gibi, iç ve dışında yolcular otururlardı<sup>60</sup>. Bunun dışında şahısların özel mülkleri olan ve çok ince bir şekilde yapılmış kayıklar Boğaziçiçinin süsünü teşkil ederlerdi<sup>61</sup>. Boğaziçi ve Üsküdar sahillerinde işliyen taş, ateş kayıkları, mavna ve piyadelerin ve İzmit, Kara-mürsel ve bâzi yerlerden kömür ve odun ve diğer hamule ile yüklü olarak gelen ufak kayıkların, Haliç'de ne şekilde seyredecekleri ve nasıl yelken açacakları müteaddid defa tenbih yapılmış olup, bu hususda emirnameler dahi neşredilmiştir. Buna rağmen bâzi kimseler Haliç'de müteaddid yelken açarak rast geldikleri ufak kayıklara çarparak batırmakta, bâzen insanların boğulmalarına sebep olmakta idiler. Hiç olmazsa vasıtaların harab ol-

<sup>58</sup> 20 Rebiülahır 983 de İstanbul peremeciler kethüdası Mehmed'e hüküm (Ahmed Refik, *aynı eser*, s. 143).

<sup>59</sup> G. A. Olivier, *aynı eser*, c. I. s. 34.

<sup>60</sup> Miss Pardoe, *The city of the Sultan*, c. II, s. 143, 147.

<sup>61</sup> XIX. yüz yıla âit bir piyade kayığı resmi için bk. Haluk Şebusvar-oğlu, *Fransız deniz müzesinde Türk gemi ve kayıkları*, *Cumhuriyet gazetesi*, iki çifte kayığı için Fausto Zonaro "iki çifte piyade kayığına binen yaşmaklı kadınlar" adlı bir resim yapmıştır (*İstanbul manzaraları sergisi*, İstanbul 1959, s. 46, resim nu. 12). N. Kaufmanth "Haliç'de yelkenli gemiler ve piyade kayığı" (*aynı eser*, resim nu. 74).



ması bu yelken hususunun dikkatle tatbikini, Haliç içinde, gerekli kılmaktaydı. Yukarıda ki satırlarda buna dâir XVI. yüz yıl sonlarına âit bir kayıt zikredilmişti. İşte bu hususun kanun ve nizama bağlanması, daha doğrusu eski nizamın teyidi ve tatbiki için şiddetli kayıtların konması karara bağlandı. İzmit, Kara-mürsel ve diğer taraflardan gelip gidecek ve Boğaziçi'nde seyredecek taş ve ufak yük kayıkları, piyadelerin olduğu Saray-burnu ve Salı-pazarı yakınlarına geldikleri zaman, birer yelkenden madasını derhal toplayıp bir yelken ile limana ve Haliç'e gireceklerdi Fakat mavn ve salapuryalarda diğer istikametlerden tam yelken ile geldikleri zaman onların da birer yelken ile İstanbul liman bölgesi içinde seyretmeleri esas kabul edildi. Bir çok kimse sahillerde olta ile balık tutmakta oldukları için, pereme veya kayıklar sahillere yakın geldiklerinde, hiç bir zaman yelken açmamaları da diğer bir kaide idi<sup>62</sup>.

#### 6. İstanbulda pereme ve kayık sayısı

XVI. yüz yıl sonlarında Haliç, Boğaziçi, Üsküdar ve Marmara sahillerinde olmak üzere 21 iskele olduğu tespit edilmiştir. İlgili vesikalara göre tertip ettiğimiz listede Beykoz'un zikredilmemesi dikkati çekmektedir<sup>63</sup>. Bu yüz yılda pereme işletmesi ile ilgili her türlü mes'ele hakkında bilgi bulunduğu halde gerek vasıta sayısı ve gerekse bu iş ile meşgul olan meslek ehlinin sayısı bilinmemektedir. Halbuki 1591-92 yılında iskeleler arasındaki ücret mes'elesini bir esasa rabt gayesini güdan emirlerin sonunda

<sup>62</sup> Nizama uymayan kimseler 10 gün hapis, ikinci defa tekrerrür ederse 20 gün, üçüncü defa 30 gün, dördüncü defa tekrerrür ederse 3 ay küreğe konup cezalandırılacaktı. Bu hususda 3 Receb 1256 tarihli olup Kaptan Paşa, İhtisab nâzırı ve liman memoruna hüküm yazılmıştır (*Bayuralda defteri*, nu. 3, s. 36).

<sup>63</sup> Beykoz'da XVI. yüz yılda bir Bahçe-i Amire olduğundan, bu yüz yılda ait vesikalarda ismi geçmekte ise de henüz büyük bir iskân mahalli olmadığı anlaşılmaktadır. Zikredilen Bahçe-i Amire 985 (1577) tarihli mevâcib defterinde geçmektedir (MAD, nu. 63377). O tarihte 47 nefer bostancı hizmet ediyordu. Bu devirde 1533 tarihinde inşa edilmiş Aca su çeşmesi, 1562-63 de vefat etmiş bulunan Bihruz Bey'in inşa ettirdiği çeşme, gene aynı zatın yaptırdığı hamam ve yaptıranı biliniyemekte ile Bostancı-başlık yapmış olan Mustafa Ağa'nın inşa ettirdiği Yalıköy câmii, hamamı ve Beykoz câmii Beykoz'unda hatırı sayılır bir semt haline geldiğini göstermektedir (Beykoz semti için bk. Özer Günay, *Beykoz semtinin tarihi ve kitâbeleri*, Edebiyat Fakültesi Tarih semineri ktp).

peremeciler kethüdası vasıtasile her iskelede ne kadar pereme ve peremeci olduğu tespit edilmek için bir defter halinde, yazılması istenmiştir<sup>64</sup>. Bundan evvelde 1578 ve 1588 yıllarında aynı istek tekrar edilmişti. Başbakanlık arşivinde yapılan araştırmada böyle bir deftere rastlanmamıştır<sup>65</sup>. XVII., XVIII. ve hatta XIX. yüz yıllara âit bu şekilde tutulmuş defterler olduğu için XVI. yüz yıl sonlarında tanzim edilmesi istenen defterin tutulduğuna inanmak lâzım gelir. Bu defter veya defterlerin bir gün bulunacağı muhakkaktır. Bu hususda XVII. yüz yıl için daha talihi bir durum vardır. Aynı yüzyılın meşhur seyyahı Evliya Çelebi<sup>66</sup> kontrol etmek imkân vermiyen ve mubalâgalı olduğu hissini veren bâzı rakamlar kaydetmektedir; ona göre İstanbul'da peremeci esnâfi 8.000 kişi olup, bunların sâhip oldukları kayık, pereme adedi 4614 dür. 1680 tarihli ve İstanbul'un kayıkçı ve peremecilerine âit bir defter bu hususda ilk gerçek rakamları vermektedir. Her hususda gayet teferuatlı olan defter Haliç, Boğaziçi ve Marmara sahillerindeki iskeleler ve buralarda çalışan vasıtalar ve kayıkçılar hakkında aydınlatıcıdır (bk. tablo III). Kayık ve pereme işletenler reaya ve asker diye ikiye ayrılmaktadır. Buna göre İstanbul'da 779 reaya, 546 de askerle re âit kayık ve pereme vardır; genel toplam 1444 dir. Asker ve reaya kayıklarından genel toplama göre 119 eksik vardır. Bunları kullananlara gelince 84 hıristiyan, 23 yahudi 46 da köle kayıkçı vardır. Köleler birden fazla kayık sahibi olan kayıkçıların hesabına çalışmakta idiler.642 müslüman kayıkçı olup ayrıca 500 de asker kayıkçı ile toplamı 1142 eder. Asker kayıkçılar topçu, cebeci, yeniçeri gibi zümrelere mensup idiler. Kayıkçılar Donanma-yı humâyûn için 110 nefer kürekçi vermekte idiler. "Her 13 rub' kayığa bir nefer kürekçi" düşmektedir. Her iskelede mevcut "beş çifte kayıktan bir çifte peremeye varınca ve her 13 ve rub' kayık" itibarile tahammüllerine göre 1 nefer kürekçi vermekte idiler<sup>67</sup>. Gene aynı tabloya dikkat edildiği zaman pereme cinsinin sayı bakımından çok az olduğu görülmektedir. 51 olan pereme adedi, artık bu cins vasıtanın bu devirde az kullanıldığını ihşas ettirmektedir. Nitekim daha sonraki yüz yıllara âit defterlerde ismine pek rastlanmayacaktır.

<sup>64</sup> MD, nu. 67, s. 200, hüküm nu. 490.

<sup>65</sup> MD, nu. 35, s. 341, hüküm nu. 869; nu. 162, s. 72, hüküm nu. 158.

<sup>66</sup> *Seyahat-nâme*, İstanbul 1314, c. I, s. 553.

<sup>67</sup> KK, nu. 7425, s. 6.

T A B L O : I \*

	1 6 8 0 <sub>1</sub>		1 8 0 2 <sub>2</sub>			1 8 4 4 <sub>3</sub>	
	kayıkcı	kayık	kayıkcı	aylakçı	kayık	kayıkcı	kayık
Müslüman							
asker	523	546	1401				
esnaf	619		3783				
	1142		5184	843	3284		
Hıristiyan	84	854	924	216	622		
Yahudi	23		464	130	90		
Köle	46						
Yekûn	1295	1400	6572	1189	3996	19000	16000
						5000	3000
						24000	19000

1680 yıllarında İstanbul'da 68 mavna<sup>68</sup> işlediği anlaşılmaktadır.

XVIII. yüzyılda kayık ve kayıkcı sayısında büyük bir artış görülmektedir. Aynı yüzyıl ortalarına doğru yazılmış bir coğrafya eserinde adedlerinin sayılmıyacak kadar çok olduğu kaydedilmiştir<sup>69</sup>. Bu hususta 1751 tarihli bir defter vardır; bu, yalnız "İstanbul ebvâbı" iskelelerinde bulunan kayıkcıları tespit etmekte olup yukarıdaki defter gibi bütün İstanbul kayıkcılarını ve kayık cinslerini v. s. ihtiva etmemektedir. Bu defterde Bahçe-kapısı, Kapan-ı dakik, Cebe-Ali (Cibali), Yeni-kapı, Aya-kapısı, Fener, Balat, Ayvansaray, Samatya, Davud-Paşa, Kum-kapı, Çatladi-kapı, Ahır kapı v.s. gibi 15 iskelede 1274 kayıkcı kayıtlı olup, bu sayının 197 si hristiyan kayıkcılardır<sup>70</sup>. 1680 tarihinde aynı mıntikalara tekabül eden iskelelerdeki kayıkcı adedi ise 445-500 arasındadır. Arada görülen büyük artış nisbeti aynı devirde ki İstanbul nüfusunun artışını göstermektedir. XVIII. yüzyılda türlü sebepler ile İstanbul

<sup>68</sup> Aslen grekçe bir kelime olup, -maguna, mavna, mavuna-türkçeye o dile den geçmiştir (Henry - Renée Kahane-Andreas Tietze, *aynı eser*, s. 541).

<sup>69</sup> İbrahim Hamdi Bartınî, *Atlas*, Es'ad Efendi ktb., nu. 2044, yp. 134 b.

<sup>70</sup> Teker teker sayıldığında bu rakam 1319 çıkmaktadır (KK, nu. 7438, s. 1-15).

<sup>\*</sup> 1) KK. nu. 7425. 2) M. Cevdet yazmaları, nu. B. 8. 3) Charles White, c. I, s. 51.

şehrine büyük bir insan akını başlamıştı bunun sonucunda şehir nüfusu artmış<sup>71</sup> ve şehir banliyosu sayılan yerler birer iskân mahalli olmuş, hatta Boğaziçi semtlerinin bağ ve bahçeleri yavaş yavaş imha edilerek yerlerinde çeşitli inşaatlar sonunda semtler meydana gelmiştir. İstanbul limanı şehir banliyosu ve sahillerinin her yanına mütemediyen gidip gelen sayısız kayıklarla dolmuştu<sup>72</sup>. Bostancı-başlıkların salâhiyet<sup>73</sup> ve önemlerinin bu zamanda daha artmış olmasının görevlerini ilgilendiren mevzuatın genişlemiş olmasından ileri geldiği muhakkaktır. Bostancı-başı defterleri diye bilinen defterler ihtimal ki pâdişâha âid olan Boğaz-ıçhi sahillerindeki has bahçe ve koruların durumunu tesbit sadedinde sahillerin topoğrafik olarak boş veya mevcut binalarını göstermektedir<sup>74</sup>. Gerçekte de İstanbul kayıkcılarına âid bir defter de bu durumu teyid etmektedir. 1802 tarihli olup İstanbul'daki iskeleler ile Boğaz-ıçhi'nde işliyen kayık ve kayıkcıları ve kefillerini kaydeden defter 29 Zilkade 1216 tarihlidir. Bu deftere göre İstanbul'da 6572 kayıkcı olup bunlar 3996 kayık işletmekte veya kullanmaktadır. Bu kayıkcılardan 5184 si müslüman olup, 1401 i muhtelif asker zümrelerine mensup idi; 3783 de esnaf kayıkcı vardır. 924 hristiyan, 464 yahudi kayıkcılık yapmaktadır. Bu defterde "aylakçı"<sup>75</sup> adı altında işsiz güçsüz kayıkcılar vardır ki bunlar da 1189 kişidir. 1680 ile 1802 yılların da rakamlar karşılaştırıldığı zaman 120 kûsûr yıl zarfında kayık ve kayıkcı miktarlarında büyük bir artış olduğu görülmektedir (bk. tablo I). Bu tarihten sonra bu şekilde tertip edilmiş defterlere sahip olmadığımız için, XIX. yüzyıl ortalarına âid miktarları hakkında, bir iki seyahatname kaydı hariç (bk. tablo I) kesin bir fikir ileri sürülemez.

<sup>71</sup> Bu mes'ele hakkında yayımlanmış vesikalar için bk. M. Müir Aktepe, *İstanbul'un nüfus mes'elesine dair bâzı vesikalar*, TD, sayı 13 (İstanbul 1958), s. 1-30.

<sup>72</sup> G. A. Olivier, *aynı eser*, c. I, s. 34.

<sup>73</sup> Özel bir kayık ile de dolaşarak sahilleri kontrol ederlerdi. Suçluları Hasbahçe'nin alt tarafındaki zindana atardı (Eremya Çelebi Kömürciyan, *İstanbul Tarihi, XVII. asır da İstanbul*, çevr. ve tahşiye eden Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1952, s. 56).

<sup>74</sup> Millet ktp., Tarih kısmı nu. 1033 (1791-92 de yazılmıştı), Üniversite Ktp. T. Y. nu. 8830 (1811-1821 senelerinde yazılmıştır), nu. 8865, nu. 8866 (1808-1811 aralarında yazılmıştır). Bu defterler için birde bk. Reşad Ekrem Koçu, *Bostancıbaşı defterleri, İstanbul Enstitüsü Mecmuası*, c. IV (İstanbul 1958), s. 39-90.

<sup>75</sup> Aylakçı için bk. M. D'ohsson, *Tableau général de L'Empire Othoman*, Paris 1820, c. III, ks. 1, s. 432.

### 7. XIX. yüz yılda kayıkeçilik

Bu devirde kullanılan kayıkların arka kısmı geniş olup ön kısmı dardır. Büyük-dere'den İstanbul'a kayık ile gidişte denizdeki akıntıdan istifade ile 1,5 saatte gidilirdi. Aynı yere varmak isteyen bir atlının sahilden atını dört nala sürmesi icab eder. İstanbul'a gidiş-dönüş akıntı sebebi ile 3,5 saat<sup>76</sup> sürer. Zengin kimseler üç çifte ile seyahat ederlerdi<sup>77</sup>. Kayıklardaki kürek adedi, kayık sahibinin içtimali seviyesini gösterirdi (bk. resim 5). Bu husus bir protokol nizamı gibi tespit edilmiş olup Bostancı-başı tarafından takib ve tatbik edilirdi. Sadrazam, Şeyhülislâm ve diğer yüksek rütbeli devlet memurları 10 çifte kayıkla, Anadolu, Rumeli kazaskerleri ile İstanbul, Üsküdar, Galata beldeleri kadıları, hekim-başı ve diğer memurlar 8 çifte kürekli, sancakbeyi ve diğer aşağı rütbede bulunan şahıslar üç çifte kürekli kayık kullanabilirlerdi<sup>78</sup>. Bunun dışında Boğaziçi ve diğer İstanbul sahillerindeki her yalı ve sahilhane de bir veya birden fazla kayık bulunurdu. Bu kayıkların, yukarıda söylendiği gibi kürek sayısı kadar şekli ve inşa tarzı da sahibinin içtimali durumunu göstermekte idi. Devlet büyükleri İstanbul'un en süratli ve zarif kayıklarına sahip idiler. Uzun ve uçları yukarı doğru ay gibi kıvrılmış olan, bu gibi şahıslara âit, kayıklar zikredildiği üzere üç çifteden başlamakta idi. 1836 da II. Mahmud Saltanat kayığında kırmızı bir şemsiye altında olduğu halde denizde dolaşıyordu. Cuma günü namaz için ikisi büyük olmak üzere altı kayıktan ibaret kayık kafilesi ile câmiin bulunduğu semte gidilirdi<sup>79</sup> (bk. resim 5). Saltanat kayığı 1844 yılında 14 çifte kürekli olup, 28 beyazlar giyinmiş bostancı tarafından kullanılmakta idi (krş. resim 3). Bostancıbaşı ise kayığın dümenini kullanırdı. Sadrazam'ın kayığı 12 çifte kürekli idi<sup>80</sup>.

<sup>76</sup> Mis Pardoe dört civarında diyor (c. II, s. 147).

<sup>77</sup> Helmuth von Moltke, *Türkiyedeki durum ve olaylar üzerine mektuplar*, çeviren Hayrullah Örs, Ankara 1960, s. 74-75.

<sup>78</sup> Charles White, c. I, s. 39.

<sup>79</sup> Mis Pardoe, c. II, s. 144, 145; Charles White, c. I, s. 49.

<sup>80</sup> Saltanat kayığı 78 ayak uzunluğunda idi (Charles White, *Three years in Constantinople*, c. I, s. 48). Onun müşahadeleri 1844 yılına âittir. Meşhur ressam Preziosi'nin 1851 tarihli bir resmi olup, resimde 13 çifte olduğu görülmektedir (*İstanbul manzaraları sergisi*, resim nu. 88, s. 50). Olivier (c. I, s. 36) ve Charles White (c. I, s. 3) saltanat kayığının bir tavsifini yapmaktadırlar. Bugün deniz müzesinde IV. Mehmed'e âit bir saltanat kayığı mevcuttur. Saltanat kayıklarının

T A B L O III (KK, 7425)

İskele adı	K A Y I K C I					K A Y I K L A R										
	Askerî Reaya	Zimmî Yahudî	Köle	Toplam	Askerî Reaya Top.	Kayık	Mavna	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	?	?	37	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	—	—	38	18	20	38	33	5	—	18	10	6	—
Kumkapu	16	21	10	—	—	37	17	16	33	5	—	—	—	—	—	—
							—	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 Çeogâl, Bâb-ı Kireç	39	22	6	6	—	61	45	22	67	67	—	—	2	4	2	
Tophane ma'a Fındıklı 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	80	—	—	—	88	72	31	103	23	31	15				
Azab	—	23	—	—	—	23	—	28	28	28						
Kasımpaşa	32	125	9	—	4	157	42	155	197	180	—	2	15			
Karye-ı Kadıköy	5	—	—	—	—	5	5	—	5		—	—	5			
Hasköy	9	79	13	2	6	88	11	89	100	75	13	7	—	—	—	1
Bâb-ı Şuhûd	8	83	1	—	5	41	8	33	41	30	—	11	—	—	—	—
	500	795	84	23	46	1295	546	779	1444	1122	68	51	38	17	17	15

XVIII. yüzyıl sonları ile XIX. yüz yıl başlarında yabancı elçilik kayıkları çifte kürekli idiler<sup>81</sup>. Fakat 1844 sularında yabancı elçilerin 10 çifteye kadar kayık kullanabildikleri anlaşılmaktadır. Elçi kayıkları âit oldukları milletin millî rengine göre boyanırlardı. En büyüğünün eb'adı 50 ile 65 ayak ve en fazla genişliği de 6 ayak kadardı. Büyük bir kayık 10.000 kuruşa malolurdu. Bu kayıkları kullanacak reis ayda, gene 1844 yıllarında, 350 kuruş alırdı. Kiralanan kayıkçıların her biri ise 20 kuruş gündelik alırlardı<sup>82</sup>. Saltanat kayığı "hünkâr baştardası" ismini de taşırdı<sup>83</sup>.

Kayıkçılar arasından tanınmış şahıslarda çıkmıştır. 1839 yılında Osmanlı donanmasını Mısırlılara teslim eden Ahmed Fevzi Paşa gençliğinde Çengel-köyü'nde kayıkçılık yapmıştı<sup>84</sup>. XIX. yüz yıl başlarında Türklerin eskisi gibi denizcilikle uğraşmadıkları anlaşılmaktadır. Yunan ihtilâlinin başlaması ile Osmanlı donanmasının gemici ihtiyacını temin eden bâzı Ege adalarında halkın isyana karışması ile donanma efrad bakımından sıkıntıya düşmüştü. Bunu telâfi için İstanbul'daki gemici kahvelerinden kayıkçı toplamaya teşebbüs edildi. Buna ön ayak olan kendisi de kayıkçılıkta yetişme olan Kaptan-ı Derya Âbdullah Paşa'dır; bu zatın lâkabı da menşeyini gösterir<sup>85</sup>. Fakat bu karardan çabuk vazgeçildi. Zira İstanbul sahilleri arasındaki seyrüseferi aksatmak istenmiyordu<sup>86</sup>.

Osmanlı harp donanması buharlı gemiler ile donatıldığı halde ticaret filosu hala eski usulde idi. Kırım harbinden sonra bazı yabancı şirketler Boğaz-ıçi'nde buharlı gemi işletmek için teşebbüsde bulunmuşlardı. Bu maksatla gemi işletilmeğe başlanmıştı. 1851 yılında bir ecnebi gemisinin Boğaz'da işlemesi hoş görülmemişti. bu gaye ile Hükümet erkânı için tahsis edilen bir gemi Nisan

köşklü olanları "köşklü" diye anılır (A., *Deniz müzesi için hâlâ bir bina yaptırılmıyacak mıyız*, *Cumhuriyet gazetesi*, 20 Ocak 1953).

<sup>81</sup> G. A. Olivier, *Travels in the Ottoman Empire. Egypt and Persia*, London 1801, c. I, s. 35-36; Charles White, c. I, s. 50.

<sup>82</sup> Charles White, c. I, s. 41. 42.

<sup>83</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı devletinin merkez ve Bahriye teşkilâtı*, Ankara 1948, s. 464-465.

<sup>84</sup> Charles White, c.I, s. 61-62, 63, 64.

<sup>85</sup> Walsh, *A Residence at Constantinople*, London 1838.

<sup>86</sup> Walsh, *A Residence at Constantinople*, London 1838. Ali Rıza Seyfi bu parçayı Türkçeye çevirip diğer bir tercüme eserin sonuna eklemiştir (Sir Adolphus Slade, *Türkiye Segahat-nâmesi*, İstanbul 1945, s. 170-171).

ayından itibaren günde bir kere köprüden işliyecek geceyi İstinye'de geçirecek ertesi sabah ters yoldan iskelelere uğrayarak geri dönecekti<sup>87</sup>. İşte bu teşebbüs Boğaz'da gemi işleten bir şirket teşkili fikrini geliştirdi<sup>88</sup>. 1851 yılında Şirket-i Hayriye teşekül etti<sup>89</sup>. Şirket-i Hayriye'nin kurulması ve Boğaziçi'nde vapur seferlerinin başlaması kayıkçılara ve kayıkçılık ile geçinenlere büyük bir darbe vurdu. Gerçi o zamana kadar Yeni köy ile Kanlıca'nın yukarı tarafları İstanbul halkı için dahi meçhul birer semt gibi olmasına rağmen<sup>90</sup>, bu teşebbüs menfaatleri haleldar olanlar tarafından iyi karşılanmamıştı.

Boğaziçi'nde buharlı gemilerin işlemeye başlaması ile kayık ve kayıkçılık ikinci plana düşmüş, fakat sahil halkı için önemin den kaybetmemişti. Zira Boğaziçi hayatının bir özelliğini teşkil ettiği için sahilde bulunan her hane veya yalının bir kaç kayığı bulunurdu. Boğaziçi ve kayıklar derken zamanımızın değerli ve sanatkâr ediblerinden Abdülhak Şinasi Hisar'ı hatırlamamağa imkân var mı? Onun sandalların XIX. yüzyıl sonları ile XX. yüzyıl başlarına ait olan müşahedelerinden, bu vasıtaların İstanbul'un içtimai hayatındaki diğer rollerini de öğrenmekteyiz. Ona göre Kayıklar II. Abdülhamid devrine kadar Boğaziçi'nin yegâne hâkimi olmuştur. Bu hükümdarın devrinden sonra sandallar çoğalmıştır. Gene aynı hükümdarın devri ortalarında alafranga moda geleneği olarak "kik" denen cins vasıtalar yayılmaya başlamıştı. Bir yarış, bir de binek kiki olmak üzere iki cinsi vardı. Yavaş yavaş Boğaziçi iskelelerinde kira sandalları aded bakımından kira kayıklarından fazlalaştı. Yalıların eskimiş kayıkları da yerlerini kikiye bırakmakta idi<sup>91</sup>.

<sup>87</sup> Boğaziçi, Şirket-i Hayriye, Tarihçe, Sal-nâme, İstanbul 1330 s. 2.

<sup>88</sup> Boğaziçi, Şirket-i Hayriye, s. 3.

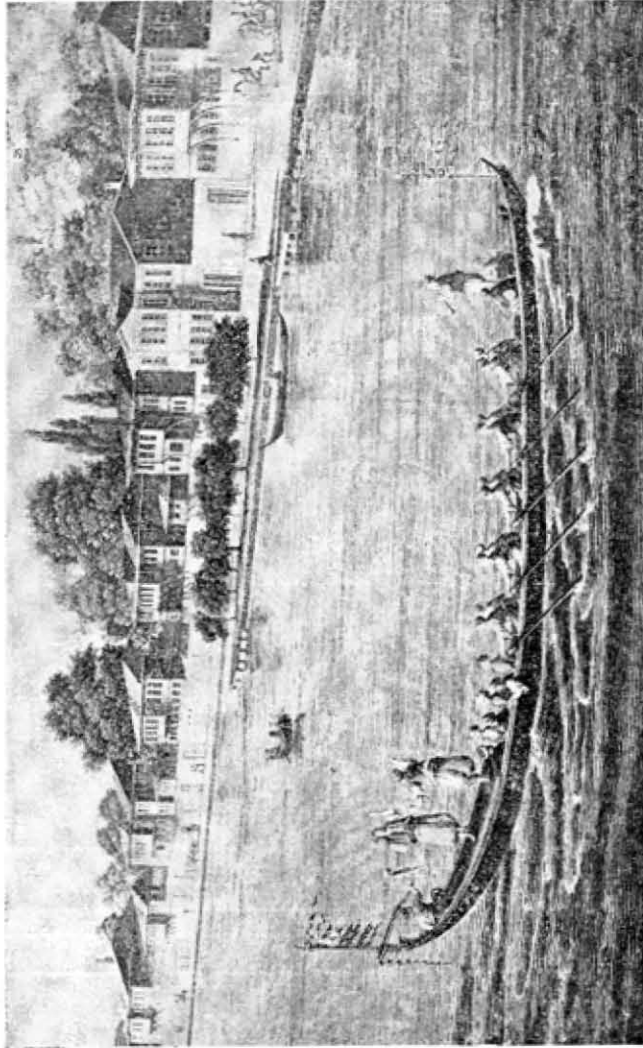
<sup>89</sup> Şirket-i Hayriye'nin bidâyet ve sûret-i tesisi hakkındaki mazbata sûreti (Boğaziçi, Şirket-i Hayriye, s. 5-7); Şirket-i Hayriye'nin teşkili hakkındaki emr-i 'âlî sûreti (s. 7-8), ayrıca bk. Takvîm-i vekaî, sayı 436, Muharrem 1267. Cevdet Paşa, Tezâkir, yayımlayan Ord. Prof. M. Cavid Baysun, Ankara, 1953, c. I, s. 20-21.

<sup>90</sup> Lütüfî, Tarih, c. IX (Şirket-i Hayriye, Tarihçe, s. 4 den naklen).

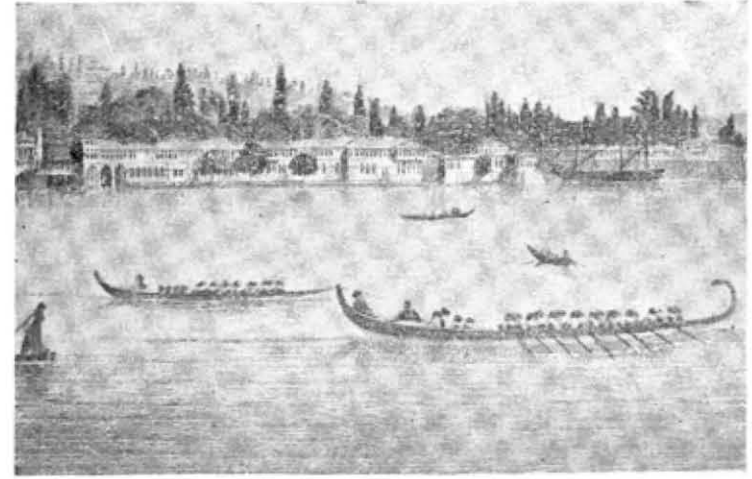
<sup>91</sup> "Kayıklar ve sandallar yanyana", Boğaziçi mehtapları'nda, İstanbul 1956, s. 85-92, "ikinci baskı"; Boğaziçi kayıkları, Boğaziçi yalıları'nda, İstanbul 1954, s. 20-22 "Varlık yayınları".

T A B L O : I I

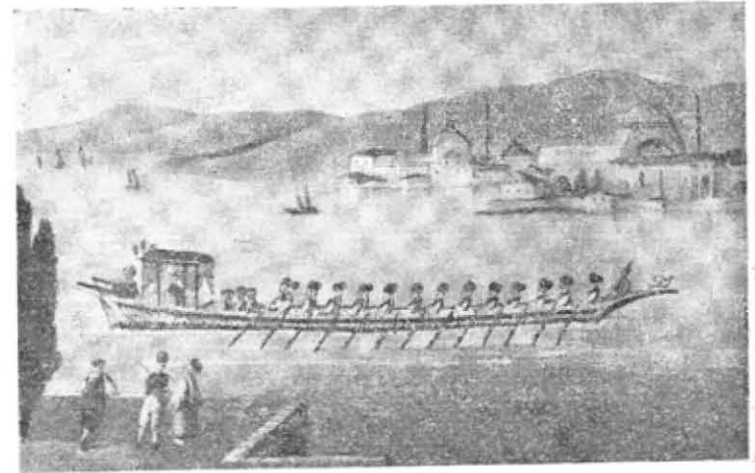
1579-1591 (986-1000)	2 kürekli	4 kürekli	8 kürekli	dolmuş akça	d e n i z	
	akça	akça	akça		şiddetli	sâkin
Muhtesibçar.-Eyüb	3	4	5	yarım	—	—
Yemiş-Kâğıthane	—	—	—	—	15	10
Muhtesibçardağı-Süt- lüce	—	—	—	—	3	—
Unkapanı-Sütlüce	—	—	—	—	3	—
Muhtesibçar.-Hasköy	—	3	4	yarım	—	—
Unkapanı-Hasköy	—	3	4	yarım	—	—
Yemiş-Okmeydanı	—	2	4	—	—	—
Fener-Azab kapusu	—	1	—	bir pul	—	—
Unkapanı-Kasımpaşa	—	1	—	bir pul	—	—
Azapkapusu-Unkapanı	—	—	—	—	—	—
Muhtesibçardağı-Yağ kapanı	iki pul	yarım	—	1 mangır	—	—
Muhtesibçar.-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	25	—	—	—
Balıkpazarı-Üsküdar	6	8	10	yarım	(gidip-gelme)	—
Seyre gidenler (büt- tün gün)	—	20	30	—	—	—
	—	30	40	—	kayıkeya yemek verilirse	—



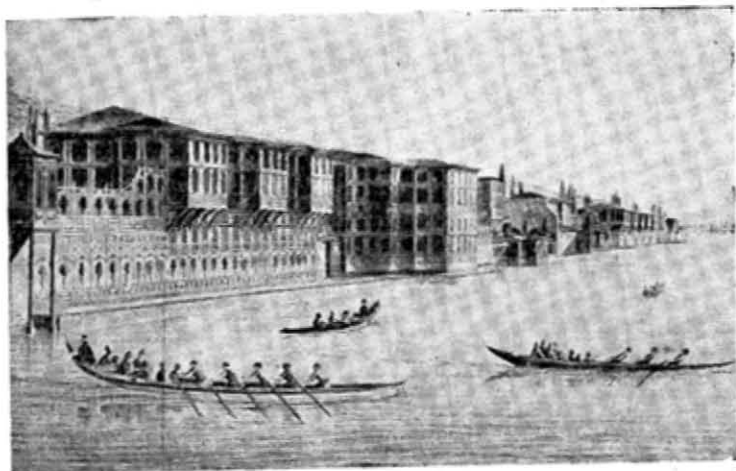
1. Melling, *Voyage pittoresque de Constantinople*, Paris 1819, c. II.



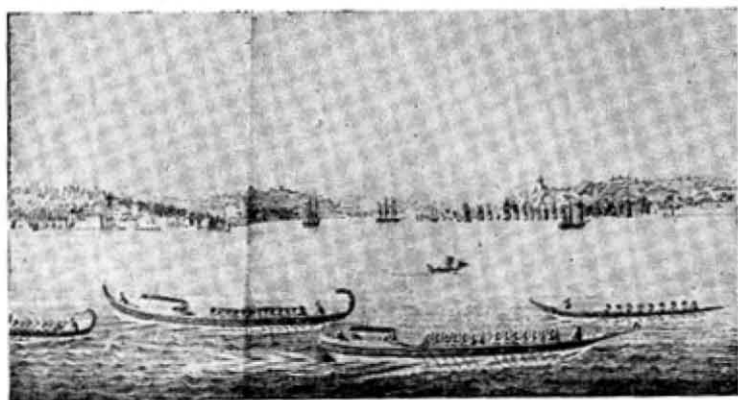
2. Melling, *Voyage pittoresque de Constantinople*, Paris 1819, c. I.



3. Mac Farlane, *Constantinople in 1828*, London 1829, s. 250.



4. Melling, *Voyage pittoresque de Constantinople*, Paris 1819, c. II.



5. Melling, *Voyage pittoresque de Constantinople*, Paris 1819, c. I.