

**Bir Ağa, Bir Tüccar ve Bir Kadın:  
XIX. Yüzyıl'da Tirebolu'da Tekne İnşa Etmek  
An Ağa, A Merchant and A Woman:  
Shipbuilding at XIXth Century Tirebolu**

**M. Emre Kılıçaslan\***

**Özet**

Osmanlı Devleti sahillerinde gemi inşa edilen tezgâhlar ve inşa işinde çalışan zanaatkarlar olduğunu sefer zamanlarında Tersâne-i Amire'nin buralardan yardım aldığı dönemlerden biliyoruz. Fakat sefer zamanları haricinde taşrada sürdürülen inşa faaliyetiyle ilgili bilgilerimiz kısıtlıdır. Bu makale, XIX. yüzyılın üçüncü çeyreğinde Hadice isimli bir kadının Tirebolu'daki arazisinde gemi inşa edenlerle yaptığı mücadeleye odaklanıyor. Taraflar arasındaki mücadelenin ayrıntıları: taşra-merkez münasebeti, Tanzimat sonrası hukuksal uygulamaların değişimi ve taşraya yansımaları, farklı toplum kesiminden gelen insanlar arasındaki ilişkiler ve Osmanlı sivil gemi inşa sektörü hakkında bilgiler vermektedir. Bu bilgilerin incelenmesiyle ortaya serilen detaylar yeni sorular sorulmasını sağlayacak nitelik arz ediyor. Osmanlı toprak hukukunda sahil arazilerin yeri, dünya deniz nakliyatındaki artışın küçük kıyı kentlerinin denizcilik faaliyetlerine yansımaları, XIX. yüzyılda Osmanlı denizcilik düzenlemelerinin taşraya yansımaları vb. bu sorulardan sadece bir kısmını oluşturmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Denizcilik, Gemi inşa, Liman Odası, Tirebolu, Toprak Hukuku.

**Abstract**

We know that there were shipbuilding yards and ship craftsmen at the shores of Ottoman Empire since Imperial Arsenal get help from those yards at times of great military campaigns. But our knowledge about their ongoing shipbuilding process out of military purposes is limited. This article focuses on the struggle of a Tirebolu habitant named

---

\* Yrd. Doç. Dr., Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, e-mail: memrekilicaslan@gmail.com

Hadice against shipbuilders and owners of the boats being built on a seashore land of hers. Details of the struggle among them provide information about centre and province relations, *Tanzimat's* legal system changes and it's reflections to provincial area, relations between different social classes and civilian shipbuilding sector. Analyzing of these information enables us to ask new questions. Place of seashore lands at Ottoman land law, effect of increasing global maritime navigation on naval activities of small coastal towns, XIXth century Ottoman maritime regulations and its reflections to countryside etc are only a small numbers of such questions.

**Keywords:** Maritime, Shipbuilding, Port Administration, Tirebolu, Land Law.

Tirebolu'da, limanın batısında Seliyaz olarak isimlendirilen bir plaj bulunmaktadır. 1940'lı yılları gören Tirebolu sakinleri; kentten bağımsız, kapalı bir yapı arz eden kumsalı, buradan denize giren çocuklarla ve sahilinde inşa edilen teknelerle yâd ediyorlar<sup>1</sup>. Seliyaz ismi, denizin sınırında başlayan kumluk ve kumluğun bittiği yerde başlayıp beride kalan arazilerle sınır oluşturan ağaçlara dek uzanan otuz dönümlük araziye ifade eder. Seliyaz, kumluk bölümün iki yanında yükselen kayalıklar sayesinde denizin etkilerinden nispeten korunaklı bir mevkidir. Bu yazıda anlatılan hikâyenin keşişme mekâmı olan arazinin XIX. yüzyılda Tirebolu'dan Hâce Hadice Hatun isimli hanımefendinin mülkiyetinde olduğu anlaşılıyor.

1968 yılında açılan sahil yolu, arazinin kumluk ve toprak bölümlerini birbirinden ayırarak günümüzdeki şekline dönüştürdü. Seliyaz özelindeki etkisi bir yana, Karadeniz Bölgesi'nin yol ağıyla donatılması bölgede bulunan küçük deniz nakliyat ağını<sup>2</sup> yok ettiği gibi gemi inşa sektörünün de daralmasına sebep oldu<sup>3</sup>. XX. yüzyılda karayolu ağı gelişene dek hem yolcuların hem de yüklerin küçük iskeleler arasındaki seyri bu ağlar üzerinden gerçekleştirilmiştir.

---

<sup>1</sup> Reyhan Vural, *Tirebolu Çocukluk Hatıraları*, MVT Yay., İstanbul 2010, s. 15-16; Metin Karşı, *Bir Sevdadır Tirebolu*, Arı Sanat Yay., İstanbul 2013, s. 66-67.

<sup>2</sup> “Küçük deniz nakliyat ağı”ndan kasıt, Karadeniz'in kıyı kentleri arasındaki her tür taşımacılık işini yapan envai tekne ve bunların sahipleriyle, işletenlerinin oluşturduğu yerel ağıdır.

<sup>3</sup> Karadeniz'de gemi inşa sektörünün daralmasının yegâne sebebinin Sahil Yolu olduğunu söylemek mümkün değildir. XX. yüzyıla beraber iskele ve limanların gelişerek daha büyük tonajlı gemilerin doğrudan kıyıya yanaşabilmelerinin de sebepler arasında olduğu söylenebilir. Ayrıca büyük merkezlerdeki sivil tersanelerin gelişiminin küçük kentlerdeki nitelikli işgücünü kendisine çekmek suretiyle küçük kentlerdeki atölyelerin kapanmasına sebebiyet verdiği ifade edilebilir. Gemi inşaatında makine kullanımının yaygınlaşması da sektörde çalışan insan sayısının azalmasının bir diğer sebebidir.

Karadeniz'in Trabzon ve Samsun gibi büyük liman kentlerinde biriken yerel mallarla, dışarıdan gelen ithal mallar da bu bölgesel ağlar üzerinden, küçük iskeleler ve büyük limanlar arasında iki taraflı olarak taşınmıştır. Bu ağdaki taşıt sayısı ve trafiği XIX. yüzyılda uluslararası deniz ticaretinin artışına paralel olarak artış göstermiştir. Tirebolu, Karadeniz'in küçük nakliyat ağına taşıt ve personel sağlayan kentlerden biriydi<sup>4</sup>. Tirebolu; yalnızca seyre çıkan, balıkçılık yapan denizciler yetiştirmekle kalmamış aynı zamanda küçük nakliyat ağında hizmet veren ya da balıkçılıkta kullanılan farklı boy ve türlerden teknelerin de inşa edildiği bir kent olmuştur. Seliyaz, XX. yüzyılın ikinci yarısına kadar bu inşa faaliyetinin sürdürüldüğü ve Tirebolu civarında tekne inşasına uygun tek mekândır<sup>5</sup>.

Seliyaz'ın şahıs malı olması araziye tekne inşa etmek ve kışlatmak gibi amaçlarla kullananlarla, arazi sahibi Hadice Hatun arasında alacak-verecek davalarının oluşmasına sebebiyet vermiştir. Bu davaların takibinden elde edilen veriler yöredeki tekne imal sektörü üzerine benzersiz bilgiler sunmaktadır. Bu bilgilerin derlenip toparlanarak sunulması daha önce özel olarak üzerinde durulmamış Osmanlı Dönemi sivil tekne inşa sektörüne dikkat çekmek bakımından önemlidir. Sivil gemi sahipleri ve bunların kaptanları hakkında Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bilgi bulabiliyorsak da<sup>6</sup> inşa süreçleri, inşa edildikleri mekânlar, inşa eden zanaatkârlar hakkındaki bilgilerimiz sınırlıdır. Oysa bunlar arasındaki ilişkinin yapısını ortaya koymak Osmanlı Denizcilik Tarihi'nin ihmal edilen alanlarından birine katkıda bulunacaktır. Ticari amaçla gemi inşa ettirenler kimlerdir? Bu gemileri inşa edenler kimlerdir? İnşa edilen mekânlar kime aittir? Bu üçlü arasındaki ilişkiyi sağlayan ve ortaya çıkan sorunların çözümlenmesinde kim/kimler etkin olmaktadır? Bu ilişkiler içerisinde devletin rolü nasıl tarif edilebilir? Devlet hizmetinde kullanılmayacak tekneler üzerine hukuki kaideler gelişmiş ve yerleşmiş olabilir mi gibi sorular daha da çeşitlendirilebilir.

Seliyaz'ın sahibi Hâce Hadice Hatun'un kimliği ve Tirebolu'da hangi aileye mensup olduğu, tüm çabalara rağmen kesin olarak çözülememiştir. Baba bir kardeşi Emin Yazıcı'yla giriştikleri arazi davasına bakılırsa Yazıcı lâkabıyla anılan sülalelerden birine mensup olduğu tahmin edilebilir<sup>7</sup>. Tirebolu'da

<sup>4</sup> Tirebolulu olup Osmanlı'nın çeşitli kurum ve kuruluşlarında denizcilikle iştigal eden ve Tirebolu'da denizcilikle uğraşan şahıslarla ilgili bkz. Ayhan Yüksel, *Geçmişten Günümüze Tirebolulu Denizciler*, Bengi Yay., İstanbul 2010.

<sup>5</sup> Faruk Sümer, *Tirebolu Tarihi*, Tirebolu Kültür Yardımlaşma Derneği, İstanbul 1992, s. 108; Yüksel, *Tirebolulu Denizciler*, s. 26-27; Vural, *Çocukluk Hatıraları*, s. 15-17; Karşlı, *Tirebolu*, s. 66-67.

<sup>6</sup> Bkz. İlhan Ekinci, "Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 6, Sy. 28, Güz, ss. 81-94, 2013.

<sup>7</sup> BOA. A. MKT. UM. 104-76/2, 29 Şevval 1268 (14 Ağustos 1852). Araştırılan dönemde Tirebolu Nüfus Defterlerine göre yörede Yazıcı lakaplı üç farklı ailenin

Seliyaz'dan başka topraklara sahip olduğuna göre varlıklı bir aileden geldiği söylenebilirse de<sup>8</sup> kendi ifadelerine göre geçim sıkıntısı çekmekte ve Tirebolu gümrüğünde memur olarak çalışan oğlu Şükrü Bey'in maaşından başka geliri bulunmamaktadır<sup>9</sup>. Seliyaz haricinde Tirebolu'nun Çarşubaşı Mahallesi'nde, üzerinde kira geliri getirmeye müsait demirci dükkânlarının bulunduğu bir arsaya daha sahip olduğunu kesin olarak tespit edebiliyoruz<sup>10</sup>. Ne var ki bu arsalar, deniz kıyısı arazilerin kız çocuklarına miras bırakılması şeklindeki dönem teamülüne uygun olarak leb-i deryada konuşlanmış, pek değeri olmayan yerlerdi<sup>11</sup>. Hadice Hatun tüm gücüyle çabalayıp, özellikle Seliyaz'dan gelir elde edebilmek için her imkânı denemiştir.

Meseleye taraf olan diğer unsurlardan biri, II. Mahmud sonrasında nüfuz kaybına uğrasalar da, buldukları bölgelerde halen güçlü ilişkileri bulunan âyân taifesine mensuptur. Sahil yöresi âyânlarının denizcilğe yatırım yaptığı bilinmektedir<sup>12</sup>. Tirebolulu âyân ailesi Kethüdâzâdelerin ilk mümessili Mehmed Emin Ağa'nın<sup>13</sup> da en azından bir gemiye sahip olduğu anlaşılıyor<sup>14</sup>. Bu bâbda

---

varlığı tespit edilmiştir. Bkz. Ayhan Yüksel, *Tirebolu Kazası Nikâb Kayıtları (1861-1906)*, Kitabevi Yay., İstanbul 2008, s. 149, 545, 548; Ayhan Yüksel, *Tirebolu Kazası Nüfus Defteri: Tirebolu, Espiye, Yağlıdere, Güce Nüfus Kayıtları (1835-1847)*, Arı Sanat Matb., İstanbul 2013, s. 18, 20, 58, 232, 328, 331.

<sup>8</sup> BOA. A. MKT. UM. 104-76/1, 29 Şevval 1268 (14 Ağustos 1852).

<sup>9</sup> BOA. A. DVN. 120-33/1 22 Cemaziyelevvel 1273 (18 Ocak 1857). Oğlunun, Gümrük'teki memuriyetinden haksızlıkla azledildiğini belirttiği bu arzuhaldeki "tek geçim kaynağı" ifadesine şüpheyle yaklaşmamak mümkün değildir. Kendisine hatırı sayılır kira getirisi sağlayan arsası hiç yokmuş gibi yazan Hadice Hatun'un diğer arzuhallerinde de sürekli bir geçim sıkıntısından söz edilmekte ve Devlet'ten merhamet talep edilmektedir.

<sup>10</sup> MAD. d. 13430, s. 1, 22 Rebiyülevvel 1281 (25 Ağustos 1864), 3. hüküm.

<sup>11</sup> Deniz kıyılarındaki arazilerin turizmin gelişmesiyle değer kazanması sonrası yaşanan çatışmalara dair pek çok anlatıya rastlanabileceği gibi eksenine bu konuyu alan bir de film çekilmiştir: Harun Özakıncı (Yön.), *Hadigari Cumbur*, 2009. Filmin anlatıcı karakteri Duygu (*Duygu Uruk*) çatışmayı şöyle özetler: "Bodrum'un çoğunluğu anadan babadan mal mülk sahibi... Cumhuriyet'in da bu küçük evi, Çarşı'da küçük de bir dükkânı var. Zamanında adet böyleymiş; dağın başı, mal bölünmesin diye erkek çocuğa bırakılmış. Geçim kaynağı o zaman: mandalincilik, zeytincilik bir de balıkçılıkmış. Deniz kenarı da bataklık, işe yaramaz diye kız çocuğuna bırakılmış. Turizm patlayınca bizim Cumhuriyet altında kalmış, ablasıyla evlenen Ethem denize sıfır araziye oteli yapmış".

<sup>12</sup> Bu hususta bkz. İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Âyanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları*, Sy. 37, Bahar, ss. 15-49, 2013.

<sup>13</sup> Biyografisi için bkz. Feridun Emecen, "Doğu Karadeniz'de Âyânlık: Tirebolulu Kethüdâzâde Mehmed Emin Ağa", *Belleten*, C. LXV, Sy. 242, Ankara-2001, ss. 193-215

<sup>14</sup> BOA. A. DVN. 74-41 1 Rebiyülevvel 1268 (25 Aralık 1851). Mehmed Emin Ağa'nın mirasçuları ve ortaklarına verilen Sened-i Bahri.

Kethüdâzâde Mehmed Emin Ağa'nın oğlu Abdulhalim Ağa<sup>15</sup> da tekneler inşa ettirerek denizcilğe yatırım yapmıştır. Abdulhalim Ağa, babasının aksine, teknesini inşa ettirmek için Sinop yerine kendi memleketini seçmiştir. Tersane-i Âmire'nin taşralarda gemi inşasında, işin takibini yöre ileri gelenlerinden birine tevdi edip, bir nevi müteahhitlik yaptırması gibi âyân da denizcilik işlerinden anlayan bir kaptanı bu işle görevlendirirdi. Abdulhalim Ağa'nın tahminen 1847 yılında kurduduğu teknenin yapım işlerinin takibi için yöreden Emir Osmanoğlu Ömer isimli kaptanla anlaştığını görüyoruz. Ne var ki, inşası Hadice Hatun'un mülkü olan Seliyaz'da süren bu tekne için 1851 yılında henüz bir yer kirası ödenmediği belgelere yansıyan şikâyetlerden anlaşılmaktadır. Hak aramak hususunda cevval, arzuhal yazmak konusunda cömert bir hanımefendi olduğu anlaşılan Hâce Hadice Hatun, yetkililer tarafından *arâzî-yi bâliye* olarak anılan, kendisinin ısrarla *çiftlik* kelimesiyle karşıladığı<sup>16</sup> mülkündeki bu inşaat için talep ettiği kiranın hâlen ödenmediğini 1851 yılı Aralık ayında yazdığı arzuhalle Sadaret'e iletmiştir.

Bu tarz araziler üzerinde yapılan teknelerden, beldede oluşan gelenekler uyarınca iki şekilden birisine göre kira alınıyordu. İnşa edilecek tekne kurdurulmadan önce tekne sahibiyle arazi sahibi anlaşıyorlardı. Eğer anlaşma senelik kira üzerinden düzenlenmişse inşaatın sürdüğü her sene için, önceden kararlaştırılmış ücret mülk sahibine ödeniyordu. Diğer türlü anlaşmada ise tekne tamamlanıp suya indirildiğinde, yine önceden kararlaştırılmış olan bir ücretin topluca ödenmesi söz konusuydu. Fiyatlar, teknenin tonajına bakılarak ve yöre gelenekleri temel alınarak belirlenmişti. Maktuen alınan bedel ya 500 ya da 1.000 guruştı. Senelik kira ise 300, 500 ya da 750 guruştan hesap ediliyordu<sup>17</sup>. Bu dönem için fiyatlar teâmülen belliyse de kira bedellerinin hangi boyutlardaki teknelere uygulanacağını henüz kayıtlara yansımamış olduğu anlaşılıyor. Tarifelere herhangi bir itiraz gelmediği için tonaj-kira oranlarının belirlenmesinde ne gibi kıstaslar kullanıldığı konusunda da bir açıklık bulunmuyor. Ancak kira bedellerinin, Hadice Hatun'un yörede teâmül hâline gelmiş oranları belirtmesi neticesinde İstanbul'daki Liman Odası tarafından onaylandığını biliyoruz<sup>18</sup>. XIX. yüzyılda deniz üzerinden yolculuk yapanların

<sup>15</sup> Biyografisi için bkz. Ayhan Yüksel, *Tirebolu'dan Simalar, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Değerlerimiz*, Arı Sanat Yay., İstanbul 2005, s. 9-10.

<sup>16</sup> Yarısı kumluk bir sahil olan arazinin niteliği ve bu hususta Osmanlı Toprak Rejimi'ndeki tanım karmaşalarına makalenin sonunda değinilecektir. Hadice Hatun'un "*arsa-yı bâliye*" ve "*çiftlik*" terimlerini kullanırken dikkatli olduğu, sahip olduğu ve kente yakın konumda (Çarşıbaşı Mahallesi) bulunan arsası için "*arsa-yı hâliye*" ifadesini kullanmasından anlaşılmaktadır. MAD. d. 13430, s. 1, 22 Rebiyülevvel 1281 (25 Ağustos 1864), 3. hüküm.

<sup>17</sup> BOA. A. MKT. DV. 45-88, 15 Muharrem 1268 (9 Aralık 1851) Lef 2.

<sup>18</sup> BOA. A. MKT. DV. 45-88, 15 Muharrem 1268 (9 Aralık 1851) Lef 1.

mürur tezkireleri ve pasaportlarını kontrol etmek<sup>19</sup>, inşa edilen ya da el değiştiren gemilere sened-i bahri vermek<sup>20</sup> gibi işlerinin yanında 22 Mayıs 1850 tarihli bir fermanla deniz ticaretiyle ilgili davalara bakma görevi Kurşunlu Mahzen’de bir ofisi bulunan Liman Odası’na verilmişti<sup>21</sup>. Yukarıda bahsedildiği gibi, Tirebolu Limanı’nda gümrük memuru olarak çalışan oğlu Şükrü Bey’in merkezdeki Liman Odası’nın işleyişiyle ilgili annesine yol gösterici olduğu tahmin edilebilir.

Tirebolu’da ve muhtemelen Osmanlı’nın diğer sahil yörelerinde, zengin ve dolayısıyla güçlü kesimi, ağalar ve denizciler teşkil ediyordu<sup>22</sup>. Kethüdâzâde Abdulhalim Ağa, her ne kadar babasının ölümünden sonra ailesinin eski nüfuzu kalmamış olsa da<sup>23</sup>, hem ağa hem de tekne sahibiydi. Elinde bulundurduğu bu güç sayesinde defaten gönderilen emirleri sürüncemede bırakarak ödemeleri geciktirebilmiştir. Önceki şikâyetler devam ederken Kethüdâzâde, 1854 yılında, Seliyaz’a birkaç tekne daha kurdurmuş fakat Hadice Hatun tarafından kiranın yalnızca bir bölümü tahsil edilebilmiştir<sup>24</sup>. Geciken kiralara dair talepler birer yıl arayla, 1856 ve 1857’de, tekrarlandığına göre, Abdulhalim Ağa’nın borcunun tamamını henüz ödemiş olduğunu anlıyoruz<sup>25</sup>. Bu tarihten sonra Abdulhalim Ağa’yla ilgili bir talebin Osmanlı Arşivi’ne yansımamış olması konusunda çeşitli tahminler yürütülebilir. Hemşehriler alacak verecek konusunda iki tarafı da memnun edecek bir sulha ulaşmış olabilirler. Abdulhalim Ağa’nın bir başka husustan dolayı başı sıkışık olduğu için Hadice Hatun’un taleplerinden bir süre için vazgeçtiğini ve sürenin uzamasının ardından konunun peşini bıraktığını varsayabiliriz. Zira Abdulhalim Ağa bu yıllarda, Zaim Mustafa Ağa’nın kahvesini yaktırmak dolayısıyla tazminata mahkûm olmuştu<sup>26</sup>. Ya da Hadice Hatun’un enerji ve dikkatini, Seliyaz’da 1849 yılında tekne kurduran ve üzerinden yıllar geçmesine rağmen hiçbir ödeme yapmayan, tüccardan Trabzonlu Mesud Efendi’ye<sup>27</sup> yöneltmiş olması da ihtimal dâhilindedir. Eldeki verilerden çıkarabildiğimiz, Hadice Hatun’un Abdulhalim Ağa’dan alacaklarının en azından

<sup>19</sup> Musa Çadırcı, “Tanzimat Döneminde Çıkarılan Men’i Mürûr ve Pasaport Nizâm-nâmeleri”, Belgeler, No: 19, Ankara 1993, s. 172-173; Nalan Turna, *19. Yy.’den 20. Yy.’ye Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri Mürur Tezkiireleri*, Kaknüs Yay., İstanbul 2013, s. 74, 79-80.

<sup>20</sup> İkinci, “Sened-i Bahri”, s. 86.

<sup>21</sup> M. Macit Kenanoğlu, “Nizâmiye Mahkemeleri”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, c. 33, s. 185, [ss. 185-188]; H. A. Ubcini, *Osmanlı’da Modernleşme Sancısı*, Timaş Yay., İstanbul 1998, s. 133.

<sup>22</sup> Sümer, *Tirebolu*, s. 106.

<sup>23</sup> Yüksel, *Tirebolu’dan Simalar*, s. 9.

<sup>24</sup> BOA. A. MKT. UM. 167-95, 26 Muharrem 1271 (19 Ekim 1854).

<sup>25</sup> BOA. A. MKT. UM 262-10, 2 Rebiyülahir 1273 (30 Kasım 1856); BOA. A. MKT. UM 190-16, 3 Rebiyülahir 1274 (30 Kasım 1856).

<sup>26</sup> Yüksel, *Tirebolu’dan Simalar*, s. 9-10.

<sup>27</sup> BOA. MVL. 549-31 / 1, 17 Cemaziyelevvel 1276 (12 Aralık 1859).

bir bölümünü tahsil ettiği ve 1857'den itibaren bu kişiyle hukûkî bir çatışma yaşamadığıdır.

Seliyaz'da tekne inşa ettirerek kira ödemek hususunda güçlük çıkaran bir diğer kişi, yukarıda değindiğimiz üzere, Trabzonlu Mesud Efendi'dir. Bu zat, ticaretle işigal eden aynı zamanda Trabzon Emtia Gümrüğü kitabesinde memurluk yapmış<sup>28</sup>, Trabzon'un ileri gelen şahsiyetlerindendir<sup>29</sup>, 1854 yılında İstabl-ı Âmire pâyesi almıştır<sup>30</sup>. Tirebolulu Hadice Hatun hakkını, Kethüdâzâde Abdulhalim Ağa'ya göre daha nüfûzlu bir şahsiyet olan Mesud Efendi'den almak için hareket etmekten geri durmayarak art arda arzuhaller gönderdi. Hadice Hatun'la Mesud Efendi arasındaki anlaşmazlığın seyrini iki döneme ayırmak gerekir. İlk dönem, konunun çözümü hususunda pek de gayretkeş olmadığı anlaşılan Mehmed Cemaleddin Paşa'nın valiliğine denk geliyor. Bu dönemde davanın sonuçlandırılmasındaki gecikmenin bir diğer sebebi de Hadice Hatun'un konuyu Meclis-i Vâlâ'ya taşıması ve merkezde etraflıca tartışılarak, her ayrıntıya vâkîf olunmak için uğraş verilmesidir. Ayrıca Mesud Efendi'nin bilgi kirliliği yaratması ve konuyu farklı mecralara taşıyarak lehine karar çıkarma uğraşı da etkilidir. İkinci dönemi Trabzon valisi Mehmed Cemaleddin Paşa'nın azledilerek<sup>31</sup> yerine Mehmed Emin Paşa'nın getirilip görevinin başına geçmesiyle başlatabiliriz<sup>32</sup>. Bu dönemde hem Meclis-i Vâlâ'nın ihtiyaç duyduğu detayları öğrendiğini hem de yeni valinin yönetiminde yerel idarecilerin merkezin taleplerini daha çabuk karşıladıklarını müşahede ediyoruz.

Mesud Efendi'nin anlatımına göre Hadice Hatun'la davalık olmalarına sebebiyet veren geminin inşasına 1264 [1847-1848] yılında başlanmıştır. 1861 yılı itibarıyla geminin tüm hissesi kendisine ait olmakla birlikte ilk etapta Tirebolulu Etmekçi Hâfız Reis isimli bir kaptanla ortaklığı bulunmaktaymış fakat Hâfız Reis'in ölümü üzerine onun hisselerini de kendi üzerine almış. Mesud Efendi ortaklıklarının başlangıcında, Hâfız Reis'in gemiyi kendi evinin önünde kurduracağını söylediğini ve inşaata Seliyaz'da başladığını bilmediğini söylüyorsa<sup>33</sup> da sonrasında bununla çelişen ifadeleri de bulunuyor. 1862 yılında Trabzon'un yeni valisi Es-seyyid Mehmed Emin Paşa'ya yaptığı açıklamaya göre, Hâfız Reis'in gemiyi Seliyaz'da kurdurduğunu belirtiyor. Hatta Hâfız Reis ve Hadice Hatun'un vekili Tirebolu müftüsü<sup>34</sup> arasında 25 gurus yer kirası

<sup>28</sup> BOA. MVL. 652-16 / 1, 17 Safer 1280 (3 Ağustos 1863).

<sup>29</sup> BOA. A. MKT. UM. 436-17, 29 Rebiyülevvel 1277 (15 Ekim 1866).

<sup>30</sup> BOA. İ. DH. 301-19039, 24 Şaban 1270 (22 Mayıs 1854).

<sup>31</sup> BOA. A. MKT. UM. 538-61, 5 Şaban 1278 (5 Şubat 1862).

<sup>32</sup> BOA. A. MKT. UM. 566-87, 23 Zilkade 1278 (22 Mayıs 1862).

<sup>33</sup> BOA. MVL. 614-66, 4 Safer 1278 (11 Ağustos 1861), Lef 7.

<sup>34</sup> 1842 yılında müftülük görevinde bulunduğunu tespit ettiğimiz Hüseyin oğlu Es-seyyid Mehmed Efendi olması kuvvetle muhtemeldir. Bkz. Yüksel, *Tirebolu Nüfus Defteri*, s. 33.

alınacağı şeklinde bir anlaşma yapıp senet düzenlendiğini de ekliyor<sup>35</sup>. Hem Hadice Hatun'un talebi olan senelik 750 guruşla aradaki büyük fark hem de bu senedin herhangi bir merciye sunulmamış olması dolayısıyla böyle bir anlaşmanın varlığına şüpheyle yaklaşmak gerekir.

Hadice Hatun, Mesud Efendi'yle olan sorununu da Liman Odası'na taşıyarak, senelik 750 guruş kira alabileceğine dair bir ilam elde etmiştir. Liman Odası ilamıyla 10 yıllık birikmiş alacağını tahsil etmek isteyen Hadice Hatun Mesud Efendi'nin itirazıyla karşılaşmıştır. Mesud Efendi konuyu Trabzon Ticaret Meclisi'ne götürerek buradan bir karar çıkarmış ve bu kararı itirazına dayanak yapmıştır. Ticaret Meclisi'nden çıkan karara göre gemi suya indirildiğinde arsa sahibine 400 guruşluk bir ödeme yapılması yeterli olacaktır<sup>36</sup>. Ticaret Meclisi bu kararı Tirebolu, Giresun ve civarında tekne inşa ettiren tüccarlar ve reislerle yaptığı görüşmeler neticesinde aldığı belirtir. Sorulan kişiler, mülk arazide yeni tekne inşa edildiğinde senelik bir ücretin bahis konusu olmadığını, tekne bitip suya indirildiğinde 300-400 guruş civarı bir ücret verildiğini iddia etmişlerdi. Buna örnek olarak da Kethüdâzâde Abdulhalim Ağa'nın 12.000 kilelik teknesi için verdiği 400 guruş gösterildi. Ayrıca Ticaret Meclisi, Seliyaz'ın ziraata, dolayısıyla kazanca uygun olmadığını da belirtir. Dahası Mesud Efendi'nin teknesinin yapımı on yıldır devam ettiği için senelik kira alınması kendisini büyük zarara uğratacaktır<sup>37</sup>. 1847'de kurulan Ticaret Meclisleri eşit sayıda yerli ve yabancı tüccardan oluşan bir heyet nezdinde ticari davaların görüldüğü bir kurumdu<sup>38</sup>. Kendisi de bir tüccar olan Mesud Efendi'nin Trabzon'da bulunan Ticaret Meclisi'ne tesir ettiği bir gerçektir ve bu gerçek Hadice Hatun tarafından da ifade edilmiştir. Aynı zamanda Ticaret Meclisi'nin kararına dayanak yaptığı temeller çok sağlam görünmemektedir. Hadice Hatun'un ifadelerine göre, örnek olarak sunulan Abdulhalim Ağa'nın gemisi belirtildiği gibi 12.000 kilelik değil 6-7.000 kileliktir ve yedi ayda inşa edilerek denize indirilmiştir. Bu sebeple de 400 guruş kira tahsil edilmiştir. Kendisinin Liman Odası kararına ve Sadaret emirlerine dayanarak Mesud Efendi'den tahsilât yapma çabaları da bir sonuç vermemiş, bu amaçla Trabzon'a gönderdiği oğlu Şükrü Efendi, Ticaret Meclisi kararı gösterilerek sulha davet edilmesi üzerine Trabzon'u terk etmiştir<sup>39</sup>. Bu noktada Hadice Hatun'un Trabzon yerel güçleriyle Mesud Efendi'yi bir ittifak halinde tasavvur ettiği ve merkeze de böylece tasvir ettiğini görüyoruz. İlginç olan Meclis-i Vâlâ'nın da bu görüşe rağbet etmesidir. Meclis-i Vâlâ'ya göre Trabzonlu idarecilerin ve Ticaret Meclisi üyelerinin Hadice Hatun'u arazinin sahibi olarak kabul etmelerine

<sup>35</sup> BOA. MVL. 641-5, 25 Safer 1279 (22 Ağustos 1862).

<sup>36</sup> BOA. MVL. 594-31, 17 Cemaziyelevvel 1276 (12 Aralık 1859).

<sup>37</sup> BOA. MVL. 608-78, 28 Ramazan 1277 (9 Nisan 1861), Lef 11.

<sup>38</sup> Ekrem Buğra Ekinci, "Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri", *Ankara Barosu Dergisi*, Sy. 2001/1, s. 65-66.

<sup>39</sup> BOA. MVL. 608-78, 28 Ramazan 1277 (9 Nisan 1861), Lef 1.



rağmen ödemede zorluk çıkarmaları Hadice Hatun'un iddialarını kanıtlar niteliktedir. Sadaret aracılığıyla bu görüşler Trabzon valiliğine iletilmiş ve Hadice Hatun'un hakkının bir an önce kendisine ödenmesi tembih edilmiştir. Ayrıca bu vesileyle şahıs arazisinde tekne inşa edecekler için de bir tarife belirlenmiştir<sup>40</sup>.

**Tablo 1:** Meclis-i Vâlâ'nın 1 Muharrem 1276 [31 Temmuz 1859] tarihli kararına göre, bu tarihten sonra şahıs arazisinde inşa edilecek tekneler için ödenecek yıllık arsa kirası.

Tekne Tonajı	Senelik arsa kirası
1.000 ilâ 4.000 kile	250 guruş
4.000 ilâ 8.000 kile	500 guruş
8.000 kileden fazla	750 guruş

Taraflar arasındaki mesele Osmanlı Devleti yürütme ve yargısının en tepesinde olduğunu ifade edebileceğimiz iki kurum, Sadaret makamı ve Meclis-i Vâlâ, tarafından karara bağlandıysa da haksızlığa uğradığını düşünen Mesud Efendi itirazlarını sürdürmüştür. İtirazını iki temele dayandırır. Birincisi, Liman Odası'nın ilk başta verdiği kararın merkez-taşra ayrımı gözetmemesidir. Mesud Efendi, İstanbul'a yakın yerlerde, Seliyaz'la benzer özelliklere sahip arsalar için bu fiyatlar geçerli olsalar bile taşra kiralariyle başkent kiralari arasında fark olması gerekir, der. İkinci itirazı arsanın niteliği ve mülk edinilmesi üzerinedir. Mülk edinmek konusu çetrefillidir. Mesud Efendi, belki de itiraz gerekçelerini zenginleştirmek için kullandığı ifadelerde, kumluk sahillerin mülk edinilmesine dair bazı şüphelerini dile getirir. Seliyaz'ı tanımlarken *leb-i deryâda vâk'î kumluk ve bir nev'i istî mâle yaramaz ve emsâline nazaran mülkiyet kabul etmez ve şâyed etse de satılacak olsa kimse tarafından izhâr-ı rağbet ve talâbet olunmaz bir yer olduğunu* söyler. Mesud Efendi'nin anlatmak istediğini kesin olarak çözümlenmek kolay değildir. Eğer "*mülkiyet kabul etmez*" derken kast ettiği; burada kâr elde edilecek bir iş yapılamayacağı ve dolayısıyla, buraya sahip olmanın faydasızlığı ise cümle gayet sıradan bir hâl alarak, klasik Osmanlı zihniyetini temsil eder. Yani toprağın değerini, ondan elde edilecek tarımsal ürünle ölçer ki zaten bunu ifade etmektedir. Mesud Efendi'ye göre inşa halindeki gemisinin kapladığı alan verimli bir toprak olsa bile, o kadar yer satıldığında ancak 150 ilâ 400 guruşa alıcı bulacaktır. Ancak Seliyaz verimli bir tarımsal arazi değildir. O halde nasıl bir yerdir? Mesud Efendi'nin Seliyaz'ın niteliğine dair düşüncesi arazinin iskele vasfı göstermesidir<sup>41</sup>. Şüphesiz ki bu niteleme resmî anlamda doğru değildir. Zira Seliyaz ticari mal indirilip yüklenen, Tirebolu Gümrük Müdürlüğü tarafından denetlenen bir mahal değildir. Ekilmeyen, biçilmeyen, niteliği tam

<sup>40</sup> BOA. MVL. 614-66, 4 Safer 1278 (11 Ağustos 1861), Lef 1.

<sup>41</sup> "*kendi iskele olmayıb da alınır satılır bir mezra'a bulunsâ*" BOA. MVL. 614-66, 4 Safer 1278 (11 Ağustos 1861), Lef 7.

olarak tespit edilemeyen bu arazinin bir tanımının yapılması gerekmektedir. Ancak Osmanlı Hukuku'nun kıyı arazilere dair bir kanun ya da nizamnamesinin bulunmaması<sup>42</sup> bu tanımları yapmayı güçleştirir. Mesud Efendi de bu güçlük içerisinde “iskele” demeyi uygun bulmuştur. Arazinin iskele olması demek, bir yerde *menâfi-yi umûmî*'a hizmet etmesi anlamına da geleceği için mülk edinilmesinin imkânsızlığını da ortaya koyar. Fakat Mesud Efendi bunun üzerinde durmamıştır. O, gemisinin bu “değersiz alanda” kapladığı yerden talep edilen senelik kiranın yüksekliğinin mantıksızlığını izah etme çabasıdır.

Sadaret, kararında ısrarcı olmakla beraber, Mesud Efendi'nin iddialarını da dikkate alarak 1861 yılının Ağustos ayında Trabzon valiliğinden tekrar görüş istedi. Liman Odası'nın belirlediği ücretle yerel gelenekler arasında gerçekten de bir fark var mıydı, Mesud Efendi ve Trabzon Ticaret Meclisi'nin iddiaları uyarınca, yörede senelik kira âdeti yerine bir kereye mahsus 150 ilâ 400 guruş arasında *nüzfîl akçesi* mi alınıyordu vb. sorularının cevapları maddi kanıtlarıyla beraber talep ediliyordu. Zira mesele uzadıkça uzamış, iki taraf da mağdur duruma düşmüştü<sup>43</sup>. Talep edilen maddi kanıtlar gönderilmemiş olacak ki merkez, kararını daha sert bir dille yinelemiş ve “*artık hatıra ve gönüle bakılma*”dan gerekenin yapılmasını dikte etmiştir. Üstelik Sadaret bu son şukkasında Hadice Hatun'un bir diğer talebini de dikkate alarak, 1862 yılı itibarıyla toplam 10.500 guruşa ulaşan kira borcu yanında Hadice Hatun'un masrafları olan 3.600 guruşun ödenmesini de emretmiştir<sup>44</sup>. Hadice Hatun sırf bu iş için kendisinin üç, oğlu Şükrü'nün de bir kez Trabzon'a gittiğini, vapur ücreti, ev kirası gibi giderlerinin olduğunu iddia etmiş ve bunların da tahsil edilerek kendisine verilmesini istemişti. Bu talepleri de böylece kabul görmüş oluyordu<sup>45</sup>.

Sadaret'ten kira borçlarının masraflarıyla beraber Hadice Hatun'a ödenmesine dair yazılan son şukkanın tarihiyle yukarıda sözü edilen vali değişikliğinin tarihi örtüşmektedir. 1862 Mayıs sonlarında görevinin başına geçen Mehmed Emin Paşa yazışmaları toplayıp okuduktan ve konunun detaylarına hâkim olduktan sonra Mesud Efendi'yi huzuruna çağırarak konuyu bir de onun ağzından dinlemiştir. Zaten uzunca bir süredir devam eden anlaşmazlığı bitirmek isteyen vali şöyle bir orta yolda buluşulmasını tavsiye eder: (1) kira 500 guruş kabul edilerek 14 senelik kira bedeli Hadice Hatun'a ödenecek, (2) Mesud Efendi geminin inşasını tamamlayıp denize indirebilsin diye sonraki sene için kira alınmayacak ve (3) gemi yine tamamlanamazsa sonraki seneler için 750 guruş kira alınmaya devam edilecek. Bu plan Hadice Hatun tarafından kabul edildiyse de Mesud Efendi çeşitli şartlar ileri sürerek

<sup>42</sup> İlhan Kutay, “Sahillerin Hukuki Statüsü”, *Ankara Barosu Dergisi*, Sy 6, 1968 s. 974, 975, ayr. bkz. Halil Cin, “Osmanlı Devletinde Kıyıların Hukuki Rejimi”, *Seha L. Meray'a Armağan*, C. I, s. 85.

<sup>43</sup> BOA. A. MKT. MHM. 232-75, 19 Safer 1278 (26 Ağustos 1861).

<sup>44</sup> BOA. A. MKT. DV. 217-41, 3 Şaban 1278 (3 Şubat 1862).

<sup>45</sup> BOA. MVL. 614-66, 4 Safer 1278 (11 Ağustos 1861), Lef 9.

anlaşmanın gerçekleşmesini engellemiştir. Neticede Mehmed Emin Paşa, Mesud Efendi'den on beş gün içerisinde İstanbul'a gitme sözü olarak meseleyi merkeze havale etmiştir<sup>46</sup>. Hadice Hatun'la Mesud Efendi arasındaki sorun İstanbul'da şifahi görüşmeler neticesinde çözülmüş olsa gerektir ki bu tarihten sonra ikili arasındaki tartışmaya dair herhangi bir yazışmayla karşılaşılmamaktadır.

Osmanlı evrakında Hadice Hatun ismiyle son karşılaşmamız yine Seliyaz ve kira meselesi dolayısıyla gerçekleşiyor. Hadice Hatun, arazisinde tekne inşa eden ve kışlatanlardan, her 1.000 kile için 100 guruş kira almak hususunda Tirebolu Kaymakamlığı'na başvurmuştur<sup>47</sup>. Bu dönemde kurulan ve selefi sayılabilecek müesseselere göre daha fazla uzmanlaşmış olduğu anlaşılan Şura-yı Devlet<sup>48</sup> konuya daha derinlikli yaklaşmış ve sistematik çözümlerler yapmıştır. Şura-yı Devlet böyle bir durumda, yörede nasıl bir yol izlenerek ne oranda kira alınması gerekeceğine dair yerel kurumlara müracaat etti. Ancak Vilayet İdare Meclisi, Ticaret Mahkemesi ve Tirebolu Kaymakamlığı'nın bu husustaki tartışmaları sürerken Hadice Hatun kendi belirlediği bir fiyat tarifesini açıkladı.

**Tablo 2:** Hadice Hatun'un 1870 yılı ortalarında talep ettiği yeni kira oranı

Tekne Tonajı	Senelik arsa kirası
1.000 ila 2.000 kile	250 guruş
2.000 ila 4.000 kile	500 guruş
4.000 ila 8.000 kile	1.000 guruş

Hadice Hatun, kendi fiyat tarifesini dilediğince belirleme çabası üzerine, Seliyaz'da tekne inşa eden ustabaşılara beraber Vilayet İdare Meclisi'ne davet edilmiş ve taraflar dinlenilmiştir. Ustalar, Hadice Hatun'a daha önceden yaptıkları ödemelere dair senetleri Meclis'e ibraz ederek, o zamana kadar inşa etmiş oldukları 2.000 ila 5.000 kilelik tekneler için 170-180 guruş kira ödediklerini göstermişler, inşası devam eden tekneler için de bunun üzerinde ödeme yapmayacaklarını belirtmişlerdir. İdare Meclisi, taraflar arasında bir orta yol bulmak amacıyla bundan böyle kurulacak teknelerin her 1.000 kilesi için 50 guruş kira verilmesi tavsiyesinde bulunmuştur. Ayrıca arazinin niteliği, zirai

<sup>46</sup> BOA. MVL 641-5, 25 Safer 1279 (22 Ağustos 1862). Mesud Efendi İstanbul'a bizzat gitmekten kaçınmak için devam eden ev tamiratını bahane göstererek oğlunu göndermeyi teklif etmişse de Hadice Hatun'un itirazı ve valinin ısrarı üzerine kabul etmek durumunda kalmıştır.

<sup>47</sup> Böyle bir durumda Trabzonlu Mesud Efendi'nin yaptırdığı boyutta bir tekne için 1.800-1.900 guruş gibi bir senelik kira alınması söz konusu olacaktır.

<sup>48</sup> Şura-yı Devlet'in kuruluşu ve organizasyonu için bkz. Halim Kılıç, *Osmanlı Devleti'nde Bir İdari Modernleşme Kurumu Olarak Şura-yı Devlet (1868-1876)*, Dan. Doç. Dr. Cenk Reyhan, Gazi Üniv. Sosyal Bilimler Ens., (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2012. s. 43-54.

bakımdan verimsizliği, şahıs mülkü olmaya elverişsizliği konusunda da görüş bildirmiştir. Her biri tavsiye niteliğinde olan bu ifadelerin yanında İdare Meclisi'nden çıkan, arazinin kumluk bölümüne dair karar dikkat çekicidir. Buna göre Hadice Hatun'un bu bölgeye çekilen kayık ve gemilerden ücret talep etme hakkı yoktur<sup>49</sup>. Bu karara katılan Şura-yı Devlet, kumluk arazinin gel-gitler ve dalgalar vasıtasıyla ortaya çıkan bir arazi olduğunu, aynı şekilde deniz tarafından yeniden istila edilebileceğini ifade ederek kumluk bölgenin deniz sayılması gerektiğini belirtmiştir<sup>50</sup>. Dolayısıyla mülk edinilmesi doğru olmayan denizden veya uzantılarından şahısların ücret isteme hakkı yoktur. Böyle bir ücret alınacaksa bile alacak merci belediyedir. Fakat Hadice Hatun'un, devlet kurumları tarafından belirlenen ücreti almaya zorlanması da uygun bulunmamıştır. Bu yüzden yerel kurumlara, yapılacak işlemlerde Hadice Hatun'un rızasının alınması şartı koşulmuştur. Şura-yı Devlet'in tavsiyesi ya arazinin belediye tarafından kiralanarak uygun bir ücretle tekne yaptırana kiralanması ya da belirlenen ücretin bir miktar daha artırılarak ikna edilmesi şeklindedir<sup>51</sup>. Burada iki temel endişe mevcuttur. Bir yerde Hadice Hatun'un mülkiyetten doğan haklarına tecavüz etmekten imtina edilirken diğer taraftan da kentteki tekne inşa işinin tamamen son bulmasından korkulmaktadır. Zira daha önce de belirtildiği üzere Seliyaz Tirebolu'da tekne inşası için uygun olan tek mekândır.

### Değerlendirme

Yukarıda anlatılan hikâyenin tarihsel değeri üzerine uzun bir tartışma yürütülebilir. Hatta bu tartışma, mikro tarihçilik için bile kapsamı fazlaca dar kalan hikâyenin yeniden kurgulanması amacıyla çekilen zahmetin beyhudeliğine dair şüphelerin dillendirilmesine sebep olabilir. Tarihsel veri içerisinde buna benzer pek çok hikâyenin varlığı su götürmezdir. İnebolu'da bir reisin alacak-verecek davaları, çeşitli yüz kızartıcı suçları ve bu arada zaman zaman devlet mekanizması içerisinde yer edininip bu yerleri tekrar kaybetmesi, Gelibolu'da sürgünde bir paşanın hanımı için yaptırdığı kayığın parasını ödememesinden doğan ilişkiler ve Bartın'da, Amasra'da, Kurucaşile'de daha birçok benzerleri bulunabilir. Bu yüzden benzerler arasından bu hikâyeyi özel ve tek başına anlatılmaya değer kılan bir takım etkenlerden bahsetmek yararlı olacaktır.

Her şeyden önce anlatımızın geçtiği mekân bu hikâyeyi kurgulayıp aktarmak konusunda tarihçiyi ferahlatan bir altyapıya sahiptir. Tirebolu kentinin

<sup>49</sup> BOA. ŞD. 1826-2, 24 Cemaziyelahir 1302 (10 Nisan 1885), Lef 1.

<sup>50</sup> Bir kanuna dönüşmemiş olsa dahi, bu konu çerçevesinde incelenen tartışmalar içerisinde kumluk sahillerin niteliği üzerine yapılan ve tüm ülkedeki bu tarz araziler için genelleme niteliğine dönüşebilecek yegâne değerlendirme Şura-yı Devlet'in bu cümlesindedir.

<sup>51</sup> BOA. ŞD. 1826-2, 24 Cemaziyelahir 1302 (10 Nisan 1885), Lef 6.

tarihi, benzerlerine nazaran çok daha iyi araştırılmıştır<sup>52</sup>. Bir diğer husus, hikâyenin ana karakterlerinden birisinin kadın olmasıdır. Tarihsel anlatı içerisinde kadının görünmezliği sadece bir tercih meselesinden ibaret değil. Tarihi kurguyu inşa ederken kullanılan malzeme içerisinde kadının yeri, toplumda işgal ettiği alana oranla çok dardır. Toplumun daha bütünlüklü bir anlatımına ulaşabilmek için öznesi kadın olan bir hikâyeye yönelme arzusu hikâye seçiminde etkili olmuştur<sup>53</sup>. Tüm bunların ötesinde konunun dokunduğu sınıf ve müesseselerin fazlalığı ve tamamının bir arada tek bir olay etrafında kümelenmesi ve hatta bazı müesseselerin daha önce yeterince üzerinde durulmamış yönleriyle temayüz etmesi araştırmayı bir tercih meselesinden öteye taşıyıp bir zorunluluk haline getirmiştir. Bu dava etrafında deniz nakliyatından maddi kazanç elde etmeye çalışan âyan bakiyesi bir ağa, taşra bürokrasisinde yer edinmiş bir ticaret adamı, Osmanlı geleneğine aykırı usulleri de kullanarak maddi kazancını artırmaya çalışan dul bir kadın ve bunları belli bir düzende yönetmeye çalışan merkez yönetiminin uğraşlarını takip edebiliyoruz. Osmanlı Donanması'na gemi inşası üzerine nispeten daha fazla çalışma yapılmış olmasına rağmen sivil deniz filosunun inşa süreçleri, bu işe katılan unsurlar arasındaki ilişkiler literatürde çok az yer bulabiliyor<sup>54</sup>. Biraz daha keskin ifade etmek gerekirse, bizzat Devlet'in gerçekleştirdiği ya da Devlet desteğinde gerçekleştirilen denizcilik faaliyetleri haricinde sivil Osmanlı denizciliği üzerine yapılan araştırmalar bir elin parmaklarıyla sayılabilecek miktarda kalıyor<sup>55</sup>. Hikâyenin bir diğer mühim noktası ise davanın zamana yayılması ve Osmanlı değişim yüzyılı'nın hızla yenilenen müessese ve uygulamalarının konuya dâhil

---

<sup>52</sup> Bu hususta hem Tirebolu ahali hem de Tirebolu üzerine araştırma yapacak tarihçi ve meraklılar değerli araştırmacı Ayhan Yüksel'e minnettar olmalıdır. Sayın Yüksel, gerek bizzat hazırladığı gerekse hazırlanılmasına vesile olduğu eserlerle kent tarihine büyük katkı yapmıştır. Bu katkının bir kısmı yazımızın dipnotlarında ve kaynakçasında görülebilir.

<sup>53</sup> Burada Hadice Hatun'un XIX. yüzyıl Osmanlı kadını'nı her yönüyle temsil eden bir figür olduğunu iddia etmiyoruz. Ancak Hadice Hatun'un, bu dönemde Osmanlı kadınının toplumdaki yerini tayin etmemize fayda sağlayacak örneklerden biri olduğu fikrindeyiz.

<sup>54</sup> Ana kaynak olarak Galata Şerhi Sicillerini, bir kısım Mühimme ve Atik Şikayet kaydıyla destekleyerek hazırlanmış bir öncü çalışma olarak bkz. Fethi Gedikli, "XV. ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Deniz Taşımacılığına Dair Bazı Hukuki Terimler ve Düzenlemeler", *Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları*, Sy. 1, Bahar, 2006. ss. 41-64; benzer kaynakları kullanan daha yeni tarihli bir diğer çalışma için bkz. Kerim İlker Bulunur, "16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri", *International Journal of History Studies*, Şerafettin Turan'a Armağan, C. 6, Sy. 3, Nisan 2014, ss. 89-102.

<sup>55</sup> Bu nicel fakirliğin sebebini kadın araştırmalarıyla aynı sebebe bağlayabiliriz. İnşaat olsun, nakliyat olsun sivil denizcilik faaliyeti üzerine tarihsel veri çok kısıtlı, dağınık ve kıstırdır. Eldeki kaynakların daha verimli kullanılabileceği yeni bir bakış açısının ya da yepyeni bir kaynak grubunun keşfine dek de böyle devam edecek gibi görünmektedir.

olmasında yatıyor. Bunların rolü genel geçer saydığımız bazı bilgilere muhalefet ediyor. Örneğin bir yargılama makamı olarak Liman Odası Meclisi'nin varlığı, muhtelit Ticaret Meclisleri'nin iki Osmanlı vatandaşı arasındaki davaya bakması, Meclis-i Vâlâ ile Şura-yı Devlet'in aynı konu üzerindeki yaklaşım ve yorum farkları çokça işlenmiş hususlar değil. Sahil arazilerin mülkiyetine dair aktarmaya çalıştığımız ayrıntılar ise üzerinde daha fazla çözümleme yapılmayı hak ediyor.

Belli ki üzerinde tekne inşa edilen arazilerden kira alma geçmişten gelen bir uygulamadır. Ancak oluşan teâmüllerin çerçevesi daha önce bu denli zorlanmadığı ve belki de Tanzimat öncesi dönemde merkezî kontrol ağının gözleri bu tarz bir alışverişi yakalamayacak kadar geniş tutulduğu için devlet mekanizmasının dikkatini çekmemiştir. Hadice Hatun'un taşra teamülünün sınırlarını zorlayacak bir açgözlülükle kira talep etmesi ve bu talebine merkezi yargının organlarından biri olan Liman Odası'ndan dayanak bulması konuyu devlet denetiminin sınırları içerisine çekmiş görünmektedir. Osmanlı'nın herhangi bir kaleminin sivil tersane olarak adlandırabileceğimiz mekânların sahiplerine ödenecek kiraya dair ilk kararı, Liman Odası'nın bu olay özelinde kaleme aldığı ilam olarak görünmektedir<sup>56</sup>. Ancak bu ilam vesilesiyle uygulanan hüküm tüm taşra sahillerini kapsayacak bir nitelik kazanamamıştır<sup>57</sup>. Zira Liman Odası'nın ilamı kaleme alınışı itibariyle genelleme arz eden bir yapıdaysa da kararın tüm sahilleri kapsamasını sağlayacak bir iradede yoksundur<sup>58</sup>. 1850 yılından itibaren bünyesinde kurulan bir meclis vasıtasıyla yargılama yetkisi sağladığından, bahsettiğimiz Liman Odası 1869 yılında Ticaret-i Bahriye Meclisi'yle birleşerek bu yetkisini ilgili meclise devretmiş gözükmektedir<sup>59</sup>. İlgili organ üzerine literatürde herhangi bir çalışmanın yer almaması ve bu tarz bir çalışmanın bizim araştırmamızın boyut ve ihtiyaçlarını aşması dolayısıyla ilamın yapısını ve bağlayıcılığını kesin olarak ortaya koyamıyoruz. Çok genel olarak söyleyebileceğimiz; bilinen muhtelit Ticaret Meclisleri yanında deniz ticaretiyle ilgili davalara bakan bir de muhtelit Liman Odası Meclisi'nin varlığı ve kararlarının yerel Ticaret Meclisleri'nin kararlarına üstün olduğudur. Liman Odası Meclisi, değişen Osmanlı Hukuku ve hukuk müesseselerine bir diğer örnektir ve itinayla araştırılması durumunda, buradaki temel bulguların çok ötesinde bir yapının ortaya çıkacağı muhakkaktır.

Tersane-i Amire bünyesindeki tezgâhlar ve çeşitli zanaatkârların ihtiyacı karşılamakta yetersiz kaldığı olağanüstü dönemlerde, Osmanlı'nın taşradan

<sup>56</sup> BOA. A. MKT. NZD. 363-31, 13 Safer 1278 (20 Ağustos 1861), Lef 2. Bu kararın Liman Odası'nın Müşavir Paşa (Sir Adolphus Slade) tarafından idare edildiği bir dönemde alınmış olması da bir diğer dikkat çeken noktadır.

<sup>57</sup> BOA. A. MKT. NZD. 363-31, 13 Safer 1278 (20 Ağustos 1861), Lef 1.

<sup>58</sup> Bkz. Ek-1.

<sup>59</sup> BOA. İ. DH. 588-40931, 24 Za 1285 (8 Mart 1869), Lef 1,2 ve 3.

yardım aldığı bilinmektedir<sup>60</sup>. Taşradan gelecek bu yardımın organizasyonunda sorumluluk ilgili bölge ileri gelenlerinden (âyânından) birinin müteahhitliğine tevdi ediliyor ve onun gözetiminde tamamlanan geminin ödemeleri yine ilgili şahıs tarafından tutulan muhasebe defterleri uyarınca ödeniyordu<sup>61</sup>. Aktarmaya çalıştığımız hikâyede merkezin uyguladığı bu sistemin minimal ölçekte uyarlanmış bir biçimine rastlamaktayız. Burada, Devlet'in yerini sermaye sahibi (bizim örneğimizde *ağa* ya da *tüccar*); devlet adına geminin yapım işini organize eden âyânın yerini ise *reis* alıyor. Sahil kesiminde yaşayıp belli bir sermayeye sahip olan şahısların sermayelerini değerlendirmek üzere deniz nakliyatına yönelmeleri doğaldır<sup>62</sup>. Bu tarz sermayedarın küçük ya da büyük ticaretle uğraşacağı ve ticari mallarını o veya bu yolla nakletmek zorunda olduğu da tahmin olunabilir. Bir deniz nakliyat vasıtası edinmek, hem kendi mallarını ucuza nakletmek hem de başka tüccarların mallarının nakliyesini yaparak daha fazla kâr elde etmeye imkân sağlayacaktır. Ancak gemi inşa etmek ve geminin seyrüseferini sağlamak farklı bir uzmanlık gerektirmektedir. Anlaşıldığı kadarıyla yerel reislerle sermayedarlar arasında kurulan bir tür ortaklık neticesinde, ilgili reis öncelikle teknenin mükemmelen inşa ve suya indirilmesini sağlıyor, ardından da geminin ortağı olması dolayısıyla operasyonlarını yönetiyordu<sup>63</sup>. Hadice Hatun'la amansız bir mücadele veren Mesud Efendi daha inşa mekânı kararlaştırılmadan, ortak olarak Tirebolulu Hâfız Reis'i seçtiğine göre ortaklığın yapısı geminin inşâ sürecinin başında kararlaştırılmaktaydı. Ne var ki tekne tamamlanmadan Hâfız Reis'in ölümü ortaklığın son bulmasına sebebiyet verdi<sup>64</sup>. Bu ölümle ortaklık son bulurken Mesud Efendi, Hâfız Reis'in hissesini satın

<sup>60</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Babriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Amire*, TTK Bas., Ankara 1992, s. 24-26; Nurcan Yazıcı, "Osmanlı Devleti'nde Tersane-i Amire Mimarlığı ve Mimarları", *Türkler ve Deniz*, Ed. Özlem Kumrular, Kitap Yay., İstanbul 2007, s. 384-386.

<sup>61</sup> Donanma için taşra tersanelerde gemi inşasına dair pek çok arşiv kaydı ve araştırmaya rastlanılabilir. Bunlar arasından Karadeniz Ereğli'deki süreçleri titizlikle takip eden biri için bkz. Sinan Yakay, *Karadeniz Ereğli'de Tersaneciliğin Tarihi ve Tersaneci Ağalar*, Kdz. Ereğli Tic. ve San. Odası Yay., Ereğli 2004.

<sup>62</sup> Gemi sahipliğinin (armatör/donatan) ayrı meslek olarak ortaya çıkması hususunda bkz. Lütfi Güçer, "XVI – XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", *Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, Sy. 1, İstanbul 1987, s. 38; Murat Çizakça, *İslam Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi*, Çev. Şehnaz Layikel, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul-1999, s. 81.

<sup>63</sup> Son dönemlerde ortaklıklardaki paylaşımların görülmesi için *Sened-i Babri*'lerin incelenmesi faydalı olacaktır. Zira bu belgelerde gemilerin hangi oranlara sahip kaç ortakları olduğu kaydedilmektedir. Klasik çağda reis-gemi sahibi ilişkisine dair bkz. Gedikli, "Deniz Taşımacılığına Dair", s. 44-50.

<sup>64</sup> "...sefine-yi mezbûrenin inşasına mübâseret etmiş olan ol taribde kendisinin şeriki bulunan Hâfız Re'is olub [...] mu'abharan re'is-i merkûmun vefâtı ile şirket bozulub..." BOA. MVL. 641-5, 25 Safer 1279 (22 Ağustos 1862).

olarak geminin tamamına sahip oldu<sup>65</sup>. Peki ama Mesud Efendi'nin satın aldığı nedir? Tekne inşa işini yürüten şahıslar ortaklık başlangıcında ortaya sermaye koyarlar mıydı? Eldeki malzemelerle bu sorular üzerine ancak tahminler yürütülebilir<sup>66</sup>. Hâfız Reis'in kurulan ortaklık dolayısıyla bir sermaye koymuş olduğunu ya da en azından kendisine düşen hisse oranında bir sermaye yatırdığını tahmin etmiyoruz. Geminin inşa işine nezaret ederken verdiği emek ve uzmanlığının yatırması gereken sermayenin tamamı ya da bir kısmı yerine geçmiş olması mümkündür. Mesud Efendi de Hâfız Reis'in koyduğu emekten doğan hak edişlerini ve –eğer yatırırsa- sermayesini tereke sahiplerine ödeyerek geminin tamam hissesini elde etmiş olsa gerektir. Eğer Hâfız Reis, ömrü vefa edip de gemiyi tamamlayıp suya indirebilseydi muhtemelen ismi Sened-i Bahri'de geminin belli hissesine sahip *kapudamı* olarak arz-ı endam edecekti. Bu durum sermaye sahibi açısından avantajlı olması dolayısıyla akla yatkın görünmektedir. Ortak sıfatıyla gemiyi işleten reis, ücretli personele göre “iş”i daha fazla sahiplenecek ve nakliyat konusunda daha hassas davranacaktır<sup>67</sup>. Ayrıca deniz nakliyatının doğasından kaynaklanan risk de paylaşılmış olacaktır<sup>68</sup>.

Osmanlı Devleti'nde sahil arazilerin, bilhassa da kumluk sahillerin, resmi vasfı hikâyemizin bir diğer tartışmalı ve muğlak noktasını oluşturmaktadır. Konu daha önce hukukçular ve hukuk tarihçileri tarafından değerlendirilmişse<sup>69</sup> de yapılan değerlendirmeler gerçekte var olmayan bir teorik çerçevenin anakronik öğelerle aktarılmasından ibaret kalmıştır. Sahil arazilere dair teorik temel sağlayacak kanunname, nizamname ve saire Osmanlı kodekslerinde bulunmamaktadır<sup>70</sup>. Kanunun sahillerin vafına dair çerçeveyi çizmemiş olması araştırmacıları bu tarz arazinin Osmanlı toprak yönetim sistemi içerisinde hangi

<sup>65</sup> “...*vukû'*-yü *vefâtıyla hissesi mübâya'aten 'uhde-yi çâkerâneme geçmiştir...*” BOA. MVL. 614-66, 4 Safer 1278 (11 Ağustos 1861), Lef 7.

<sup>66</sup> İki taraf arasında Tersane için gemi inşaatına nezaret eden şahısların tuttuğuna benzer bir muhasebe defteri ve/veya ilgili ortaklığı kayıt altına alan şahsi bir ortaklık senedinin bulunmayışı konuyu tahminler boyutunda irdelemeyi zorunlu kılıyor. Hatta gerek karadan gerekse denizden ticari nakliyat ücretleri üzerine somut ve tatminkâr verilere ulaşmak eldeki verilerle mümkün gözükmemektedir. Bkz. Güçer, “Ticaret Politikası”, s. 31 ve 39.

<sup>67</sup> Gemi sahibi ve kaptan arasındaki ortaklıklarının her bir sefer için ayrı ayrı sözleşmelerle kurulmuş olabileceğine ve kaptanın diğer denizcilerle beraber ücret de almasına dair bkz. Çizakça, *İş Ortaklıkları Tarihi*, s. 79.

<sup>68</sup> A.g.e., s. 108.

<sup>69</sup> Siddık Sami Onar, *İdare Tarihinin Umumi Esasları*, Hak Kitabevi, C.2, s. 1327,1328; Kutay, “Sahillerin Hukuki Statüsü”, s. 974, 975.; Cin, “Kıyıların Hukuki Rejimi”, s. 83-90..

<sup>70</sup> İlgili çalışmaların Mecelle ve 1858 tarihli Arazi Kanunnamesi'ne atıfları bu hususta bir fikir verecektir. Bunlara yapılan göndermeler; denizin doldurulmasından kazanılan arazinin mülk edinebilmesi gibi konuyu net açıklamayan ve belli vasıflara sahip (taşlık, pırnallık) sahil yerlerinin mevat araziden sayılması gerektiğini ifade eden aktarımlardır.



arazi grubu (metruk, mevat vs.) içerisinde girdiğini tespit için çaba göstermeye itmiştir. Böylesi bir çaba bütünüyle gereksiz değilse de ortaya çıkan sonuçların kullanılabilirliği tartışmalıdır. Osmanlı Devleti sahil arazilerin vasfı üzerine genele teşmil edilebilecek bir kanun koymadığından, sahil arazilerle ilgili çıkan ihtilafları çözmek için farklı bölgelerde farklı uygulamalara gidebilmiştir. Yapılması gereken; ihtilaflı konuların çözüm süreçlerini ortaya çıkarıp sahil arazilerin ne gibi koşullarda nasıl algılandığını çözümleyerek, hangi tip araziye hangi muamelenin uygulandığını listelemek ve bu liste üzerinden tasnifini sağlamak gibi görünüyor. Bu bir kez gerçekleştirildiğinde, hazırlanan tasnifin oluşturduğu temel üzerine teorik binanın inşası daha sağlam bir yapı arz edecektir. Bizim örneğimizde kumluk sahilin, 1858 Arazi Kanunnamesi öncesinde mülk edinilebildiği görülmektedir. Böylesi bir temellükün hem nizamla tam olarak uygun görülmediği hem de mülkün mâlikin elinden, kanun ve nizam dairesinde alınamayacağı anlaşılıyor. Aşağı yukarı örtüşen tarihlerde eşdeğer bir arazinin mülk edinilemeyeceği Osmanlı yönetimi tarafından iddia ve ifade edilebilmiştir<sup>71</sup>. Birçok başka olayda da birbirine muhalif yaklaşımlar tespit edilmektedir<sup>72</sup>.

Seliyaz, Hadice Hatun'a muhtemelen Tirebolu'da Çarşubaşı mahallesinde bulunan diğer arsası gibi, annesinden miras kalmıştı. Dikkati çeken, bu vasıfta bir arsanın mülk edinilebilmesine dair bir sorgulamanın ne devlet yetkilileri ne de davalı olduğu şahıslar tarafından uzunca bir süre yapılmamış olmasıdır. Arsanın vasfını sorgulayan ilk şahıs Mesud Efendi'dir. Onun sorgulaması da teorik bir temele dayanmaktan ziyade (zira böyle bir temel yoktur) pratik kaygılardan ileri gelmektedir. Mesud Efendi'nin Seliyaz için –bilinçli ya da bilinçsiz- “iskele” ibaresini kullanması Hadice Hatun'un taleplerini itibarsızlaştırma amacı gütmektedir. Araziyi “iskele” vasfıyla anmak onun kamu yararına hizmet etmesi gerekliliğini, dolayısıyla mülk edinilemezliğini vurgulamak amacı taşımaktadır. Her ne kadar Osmanlı sisteminde kamu yararına istimlak, içerisinde istimlak kelimesi geçmeyen 1855 tarihli bir nizamnameyle ilan edilmiş olsa da menafi-i amme kavramı İslam Devleti'nin kurulduğu dönemden itibaren mevcuttur<sup>73</sup>. Buradan hareketle Mesud Efendi'nin iskele vasıflandırmasıyla arazinin menafi-i ammeye hizmet etmek yerine şahıs mülkü olmasını sorgulamaya gittiğini öne sürebiliriz. Hadice Hatun'un, 1870'te arazinin mülk edinebilirliğini sorgulayan Şura-yı Devlet tavsiyelerine değin bu hususta herhangi bir kaygı taşımadığını müşahede

<sup>71</sup> Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet; Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yay., İstanbul 2015, s. 303-309.

<sup>72</sup> BOA. MVL. 681-53, 7 Rebiyülahir 1281 (9 Eylül 1864); BOA. DH. MKT. 1561-119, 2 Rebiyülahir 1306 (6 Aralık 1888); BOA. ŞD. 2581-29, 14 Safer 1310 (7 Eylül 1892); BOA. DH. MKT. 231-21, 23 Şevval 1311 (29 Nisan 1894); BOA. DH. MKT. 2507-115, 21 Rebiyülahir 1319 (7 Ağustos 1901).

<sup>73</sup> Murat Şen, “İslam ve Osmanlı Hukukunda Kamulaştırma Müessesesi”, *Atatürk Üniversitesi Erzurum Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 2, Sy. 1, 1998, s. 173-176.

ediyoruz. Şura-yı Devlet Seliyaz'ın kamu yararına kullanılması gereken bir arazi olduğunu, Mesud Efendi'ye göre daha kesin ve bilinçli olarak ifade ederken bir şekilde mülk edinilmiş arsanın istimlâk edilemeyeceği gerçeğini de göz ardı etmiyordu<sup>74</sup>. Kanunlardaki eksik ve boşlukların genel geçer vasfı olmayan uygulamalarla kapatılmasının bir örneği olarak değerlendirildiğinde, uygulama tasnifine dair önerinin önemi daha net olarak görülecektir.

Arsayla ilgili göze çarpan bir diğer sorun da gerek satılık gerek kiralık olarak arsanın değerine dair yapılan tartışmada açığa çıkıyor. Hem Hadice Hatun'un hem de Mesud Efendi'nin ifadelerinden anlaşıldığı kadarıyla Osmanlı'da arsa değeri, üzerinde gerçekleştirilecek tarımsal üretimden elde edilecek gelirle doğru orantılıydı. Bu yüzden Hadice Hatun ısrarlı ve istikrarlı bir şekilde arsasının çiftlik olduğu vurgusunu yaparken Mesud Efendi Seliyaz'ın verimsizliğini ümitsiz bir çabayla yineliyordu. XIX. yüzyılın ortasında Osmanlı topraklarını ziyaret eden Henry Christmast gittiği pazardaki deneyimlerinden hareketle Osmanlı'da bir malın fiyatlandırılmasında; alıcının talip olduğu mala ne kadar ihtiyacı olduğunun ve ne kadar para verebileceğinin temel alındığını belirtir<sup>75</sup>. Hadice Hatun söylemde Osmanlı'da arsa değerlendirme sistemini kabulleniyor görünüyorsa da eylemde Seliyaz üzerinden elde edemeyeceği zirai getiriyi talep ediyor. Zira “*çiftlik*” olarak anmaya azami dikkat gösterdiği arazisinin kira değerini savunurken toprağın zirai verimliliği üzerine herhangi bir tartışmaya girmekten kaçınır. Bu da onun; Tirebolu'da tekne inşası için başka uygun yer bulunmamasından doğan ihtiyacı ve nispeten zengin ağa ve tüccarın daha fazla para verme ihtimalinden hareket ederek kirayı fiyatlandırdığını gösterir. Hadice Hatun'un bu davranışına; devrin teamüllerine aykırı bir fırsatçılık olarak ya da değişen ekonomik koşullara ağa, tüccar ve bürokrasiden daha hızlı uyum sağlamak olarak bakılabilir. Bu değerlendirme tamamen okuyucunun yorumuna bırakılmıştır.

<sup>74</sup> Her ne kadar 1855 tarihli nizamname kamu yararını tarif ediyor olsa da istimlâke dair açık bir ifade bulunmuyordu. İstimlâk ya da temellük-i cebrinin kesin ifadelerle kullanıldığı metinler ancak Mecelle'nin 1216. ve Menâfi-yi Umûmiye için İstimlâk Kararnamesi'nin ilânından sonra görülebilecektir. Bkz. Şen, “Kamulaştırma Müessesesi”, s. 179.

<sup>75</sup> [50] “[Avrupa’da] her ticari malın her yer için ve her koşul altında geçerli olan tam bir değeri vardır. Bu fiyattan fazlasını talep eden kimse, sistemin yürütülebilmesi için dayandığı kurallara ters davranmış olur. [...] Bu teori Türk perakende satıcıları arasından bilinmez. Onların sistemi çok daha basittir; bir satıcı için ‘bir şeyin değeri, kaçta satılabilirse o kadardır’ [...] Alıcysanız satıcı, satması gereken şeyi ihtiyacınıza göre ölçüp değerini düşünür. Ne kadar istediğini sorarsanız; o ilke önce ne kadar kârla satarsa işine geleceğini, sonra da talep ettiğiniz şeyin sizin için değerini hesaplar [...] Gerçek bir Türk sizi asla dolandırmaz; yaldız size altın diye [51] satmaz, hile karıştırılmış malları yutturmaya çalışmaz; [...] fakat fiyat konusunda ucuzcu olmalısınız, çünkü malını olabildiğince pahalıya satmaya çalışır.” Henry Christmast, *İstanbul ve Ege Yollarında: İzmir, Efes, Bergama, Salihli, Alaşehir, Denizli, Akhisar 1851*, Çev. Mustafa Özbaş, Kitap Yay., İstanbul 2012, s. 50-51.

## EKLER

**Ek 1:** Dersaadet Liman Odası Meclisi tarafından Hadice Hatun'a, Seliyaz'da tekne inşa edenlerden alınacak kira hususunda verilen ilamın sureti.

### A. MKT. NZD. 363-31/2 Fi 13 Safer 1278 [20 Ağustos 1861]

Fi Gurre-yi Muharrem sene 76 [31 Temmuz 1859] tarihiyle Liman Meclisi'nden olunan î'lâm sûretidir

Sâhibe-yi 'arzu'hâl Hadice Hanım Trabzon Eyâleti dâhilinden kâ'in Tirebolu kazâsında vâk'î leb-i deryâda mutasarrife olduğu çiftlik arâzîsi üzerine inşâ olunan ve el-hâlet-i hazîhi yapılmakta bulunan tüccâr sefâini ashâbından ücret-i arzıyye verilmekte muhâlefet olduğundan bi'l-mubâhase icrâ-yı îcâbı husûsunu istid'â etmekden nâşî sâdır olan fermân-ı sâmilere imtisâlen keyfiyet lede'l-rü'ye mahal-i mezkûrda sefîne inşâ edenler tarafından yabdıracağı sefinenin vüs'at ve cesâmetine göre senevî veyâhûd mâhiye mukâvele ve bazarluk vechile ücret-i arzıyye îtâsı mesbûkü'l-emsâl ise de bu husûsun maktû'u hükmünde bir sûrete rabtı gerek ashâb-ı sefâin ve gerek 'arsa sâhibinin hakkında suhûlet ve menfa'ati müceb olacağından ba'dezîn mahal-i mezkûrda inşâ olunacak sefâin ashâbı tarafından bin kileden dört bin kileliğe kadar iki yüz elli ve dört bin kilelikden sekiz bin kileliğe kadar beş yüz ve sekiz binden yukarısına senevî yedi yüz elli gurus ücret-i arzıyye verilmesi beyne't-tüccâr kararlaştırılmış ve bu sûrete sâhibe istid'â dahî izhâr-ı muvâfakat eylemiş olduğundan ber-vech-i muharrer 'arsa-yı mezkûre üzerinde inşâ olunacak sefâinden usûl-i müttehize-i sâlifü'l-beyâna tatbiken ücret-i senevîye ahzı lâzım geleceğinden îcâb-ı hâlin icrâsı husûsunun Trabzon vâlisi devletlu paşa hazretlerine hitâben bâ-emirnâme-yi sâmi-yi hazret-i vekâletpenâhî emr ü iş'ârı iktizâ edeceği muhat-ı 'ilm-i sâmilere buyruldukda ol bâbda emr ü fermân hazret-i menlehü'l-emrindir.

**KAYNAKÇA****Arşiv Belgeleri**

- BOA. DH. MKT. 231-21  
BOA. DH. MKT. 1561-119  
BOA. DH. MKT. 2507-115  
BOA. İ. DH. 301-19039  
BOA. İ. DH. 588-40931  
BOA. A. MKT. DV. 45-88  
BOA. A. DVN. 74-41  
BOA. A. DVN. 120-33  
BOA. A. MKT. DV. 217-41  
BOA. A. MKT. MHM. 232-75  
BOA. A. MKT. NZD. 363-31  
BOA. A. MKT. UM. 104-76  
BOA. A. MKT. UM. 167-95  
BOA. A. MKT. UM 262-10  
BOA. A. MKT. UM. 436-17  
BOA. A. MKT. UM. 538-61  
BOA. A. MKT. UM. 566-87  
BOA. MAD. d. 13430  
BOA. MVL. 549-31  
BOA. MVL. 652-16  
BOA. MVL. 594-31  
BOA. MVL. 608-78  
BOA. MVL. 614-66  
BOA. MVL. 641-5  
BOA. MVL. 681-53  
BOA. ŞD. 1826-2  
BOA. ŞD. 2581-29

### Araştırma Eserler

- BOSTAN, İdris, *Osmanlı Babriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, TTK Bas., Ankara 1992.
- BULUNUR, Kerim İlker, “16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri”, *International Journal of History Studies*, Şerafettin Turan’a Armağan, C. 6, S. 3, Nisan 2014, ss. 89-102.
- CHRISTMAS Henry, *İstanbul ve Ege Yollarında: İzmir, Efes, Bergama, Salıhlı, Alaşehir, Denizli, Akhisar 1851*, Çev. Mustafa Özbaş, Kitap Yay., İstanbul 2012.
- CİN, Halil, “Osmanlı Devletinde Kıyıların Hukuki Rejimi”, *Seha L. Meray’a Armağan*, Ankara Üniversitesi, SBF Yay., C. I, ss. 79-106, Ankara 1981.
- ÇADIRCI, Musa, “Tanzimat Döneminde Çıkarılan Men’i Mürür ve Pasaport Nizâmnameleri”, *Belgeler*, No: 19, ss. 169-181, Ankara 1993.
- ÇİZAKÇA, Murat, *İslam Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi*, Çev. Şehnaz Layıkel, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul-1999.
- EKİNCİ, Ekrem Buğra, “Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri”, *Ankara Barosu Dergisi*, Sy. 2001/1. ss. 59-72.
- EKİNCİ, İlhan, “Karadeniz’de Âyanlar ve Denizcilik”, *Karadeniz Araştırmaları*, Sy. 37, Bahar, ss. 15-49, 2013.
- EKİNCİ, İlhan, “Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 6, Sy. 28, Güz, ss. 81-94, 2013.
- EMECEN, Feridun, “Doğu Karadeniz’de Âyanlık: Tirebolulu Kethüdazâde Mehmed Emin Ağa”, *Belleken*, C. LXV, Sy. 242, ss. 193-215, Ankara-2001.
- GEDİKLİ, Fethi, “XV. ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Deniz Taşımacılığına Dair Bazı Hukuki Terimler ve Düzenlemeler”, *Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları*, Sy. 1, Bahar, ss. 41-64, 2006.
- GÜÇER, Lütfi, “XVI – XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası”, *Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, Sy. 1, ss. 1- 128, İstanbul 1987.
- KENANOĞLU, M. Macit, “Nizâmiye Mahkemeleri”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, c. 33, ss. 185-188.
- KILIÇ, Halim, *Osmanlı Devleti’nde Bir İdari Modernleşme Kurumu Olarak Şura-yı Devlet (1868-1876)*, Dan. Doç. Dr. Cenk Reyhan, Gazi Üniv. Sosyal Bilimler Ens., Ankara 2012. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)
- KUTAY, İlhan, “Sahillerin Hukuki Statüsü”, *Ankara Barosu Dergisi*, Sy. 6, ss. 974-978, Ankara 1968.
- ÖZAKINCI, Harun (Yön.), *Hadigari Cumhuriyet*, 2009.
- SÜMER, Faruk, *Tirebolu Tarihi*, Tirebolu Kültür Yardımlaşma Derneği, İstanbul 1992.
- ŞEN, Murat, “İslam ve Osmanlı Hukukunda Kamulaştırma Müessesesi”, *Atatürk Üniversitesi Erzurum Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 2, Sy. 1, ss. 171-186, 1998
- TURNA, Nalan, *19. Yy.’den 20. Yy.’ye Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri Mürur Tezkiireleri*, Kaknüs Yay., İstanbul 2013.
- UYGUN, Süleyman, *Osmanlı Sularında Rekabet; Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yay., İstanbul 2015.
- UBICINI, H. A., *Osmanlı’da Modernleşme Sancısı*, Çev. Cemal Aydın, Timaş Yay., İstanbul 1998

- VURAL, Reyhan, *Tirebolu Çocukluk Hatıraları*, Mvt Yay., İstanbul 2010, s. 15-16;
- KARSLI, Metin, *Bir Sevdadır Tirebolu*, Arı Sanat Yay., İstanbul 2013.
- YAKAY, Sinan, *Karadeniz Ereğli’de Tersaneciliğin Tarihi ve Tersaneci Ağalar*, Kdz. Ereğli Tic. ve San. Odası Yay., Ereğli 2004.
- YAZICI, Nurcan, “Osmanlı Devleti’nde Tersane-i Amire Mimarlığı ve Mimarları”, *Türkler ve Deniz*, Ed. Özlem Kumrular, Kitap Yay., ss. 381-403, İstanbul 2007.
- YÜKSEL, Ayhan, *Tirebolu’dan Simalar, Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Değerlerimiz*, Arı Sanat Yay., İstanbul 2005.
- YÜKSEL, Ayhan, *Tirebolu Kazası Nikâh Kayıtları (1861-1906)*, Kitabevi Yay., İstanbul 2008
- YÜKSEL, Ayhan, *Geçmişten Günümüze Tirebolulu Denizciler*, Bengi Yay., İstanbul 2010.
- YÜKSEL, Ayhan, *Tirebolu Kazası Nüfus Defteri: Tirebolu, Espiye, Yağhdere, Güce Nüfus Kayıtları (1835-1847)*, Arı Sanat Matb., İstanbul 2013.