HISTORY STUDIES
INTERNATIONAL JOURNAL OF HISTORY

ISSN: 1309 4173 (Online) 1309 - 4688 (Print)
A Tribute to Prof. Dr. Şerafettin Turan, Volume 6 Issue 3, p. 89-102, April 2014

16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri

Shipping in the Ottoman Empire in the Sixteenth Century: Freight and Charter Contracts

Dr. Kerim İlker Bulunur
Sakarya Üniversitesi – Sakarya

JHS
History Studies
Volume 6
Issue 3
April
2014

Öz: *Bu makale 16. yüzyılda Osmanlı Devleti'ndeki deniz taşımacılığını inceleyerek, Osmanlıların denizcilik alanında 13. ve 15. yüzyıllar arasında bölgede deniz taşımacılığında yoğun bir şekilde faaliyet gösteren denizci İtalyan devletlerinin tecrübelerinden yararlandığını ve onların kullandığı navlun ve iskerce yöntemlerini kullandıkları tespit edilmektedir. Makale ayrıca navlun ve iskerce anlaşmalarının Osmanlı Devleti taraından tarafından nasıl uygulandığını açıklamaktadır.*

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı, Deniz Taşımacılığı, Gemiciler, Tüccarlar, Ticaret, Navlun, İskerçe*

Abstract: *This article examines Ottoman shippping and argues that the Ottomans benefited from their experience with the freight and charter methods of Italian maritime states, who were highly experienced in shipping between the fourteenth and the sixteenth centuries. The article also covers how the Ottoman Empire implemented freight and charter agreements in the sixteenth century.*

Keywords: *Ottoman, Shipping, Sailors, Merchants, Trade, Freight, Charter*

Giriş

Son yıllarda Osmanlı denizcilik tarihi üzerine yapılan çalışmalarda önemli bir artış gözlenmektedir.[1] Alana önemli katkıda bulunan bu çalışmaların ortak noktası Osmanlı denizciliğini devlet merkezli bir bakış açısı ile ele almalarıdır. Deniz savaşları ve kuşatmaları, Akdeniz hâkimiyeti için girişilen mücadeleler ve izlenen politikalar, tersanelerdeki gemi inşa faaliyetleri ele alınan konuların başında gelmektedir. Bu çalışmalar sayesinde alana dair bilgilerimiz geçmiş yıllara oranla önemli ölçüde artmıştır. Devlet merkezli bu ve benzeri konuların yanı sıra sivil denizcilik faaliyetlerinin araştırma konusu yapılması, Osmanlı denizcilik tarihinin başka bir boyutunu açığa çıkaracaktır. Ancak sivil denizcilik faaliyetlerini konu edinen çalışmalar henüz yeterli seviyeye ulaşmamıştır.[2] Bu makalede böyle bir çaba içine girilerek Osmanlı deniz nakliyesinde kullanılan iki yönteme, *navlun* ve *iskerçe* anlaşmaları ile yapılan taşımacılığa değinilecektir. Konuyu bütüncül bir bakış açısıyla ele alabilmek için önce devletin deniz nakliyesinde kullandığı yöntemlere dair genel bir çerçeve çizilecek, daha sonra sivil taşımacılıkta kullanılan yöntemler ele alınacaktır.

[1] Mesela editörlüğünü İdris Bostan, Salih Özbaran, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar'ın yaptığı *Türk Denizcilik Tarihi* isimli iki ciltlik eser bu konuda önemli makaleleri içeren dikkat çekici bir çalışmadır. Bkz. İdris Bostan ve Salih Özbaran (ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*, C. I, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009; Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*, C. II, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009.

[2] Bu konuda önemli çalışmalardan bir tanesi için bkz. Fethi Gedikli, "XV. ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Deniz Taşımacılığına Dair Bazı Hukuki Terimler ve Düzenlemeler", *Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları*, S. 1, İstanbul 2006, s. 41-64.

1. Osmanlı Merkezi İdaresi İçin Deniz Taşımacılığı

Devlet zaman zaman değişik sebeplerle bir ürünün bir yerden başka bir yere nakline gereksinim duyabiliyordu. Bunlar genellikle başkent İstanbul'un ve sarayın iaşesi[3] ile ordu ve donanmanın[4] ihtiyaç duyduğu mallar oluyordu.[5] Taşımaya konu olacak ürün ya donanmaya ait gemilerle ya da tüccar gemileriyle taşınıyordu. Eğer taşıma tüccar gemileriyle yapılırsa, gemi sahibine taşınan malın türüne ve varılacak mesafenin uzaklığına göre belirli bir taşıma ücreti, yani navlun ödeniyordu.

Merkezin ilgili kadılıklara gönderdiği emirlerde talep edilen malın orada bulunan gemilere yükletilerek navlun ile gönderilmesi istenmiş, fakat navlunun ne kadar olacağı çoğu durumda belirtilmemiştir.[6] Bu durumun temel sebebi navlunun belirli ve piyasa değerlerinden oldukça düşük bir fiyatla ödeneceğinin önceden tespit edilmiş olmasıdır.[7] Bunu merkezin ihtiyaç duyduğu malları taşradan isterken gemicilere ödenecek navlunun *narh-ı rûzî* veya *si'r-i câri* üzere ödenmesini emretmesinden anlamaktayız.[8] Gemiciler belirlenen narhın dışına çıkarak fazladan para talep ettiklerinde derhal ilgili kadılıklara fermanlar gönderilerek gemicilerin "*kadîmden alıgeldüklerine muhâlif*" akçe talep etmemeleri ve eskiden beri carî olan navlun fiyatlarının uygulanması emredilmiştir.[9]

Ayrıca merkez, bazı bölgelerden İstanbul'un tüketimi için istediği ürünlerin navlununu yine o bölgenin gelirlerinden karşılanmasını isteyebiliyordu.[10] Bununla taşıma masraflarının merkez hazinesine yük olmasının önüne geçilmiş oluyordu.

JHS
90
History Studies
Volume 6
Issue 3
April
2014

[3] İstanbul ve sarayın iaşesi ile bunun temini hakkında bkz. Rhoads Murphey, "Provisioning Istanbul: The State and Subsistence in the Early Modern Middle East", *Food and Foodways,* S. 2, 1988, s. 217-263; Feridun M. Emecen, "XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İâşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkıyât", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri, 29 Mayıs-1Haziran 1988, Bildiriler*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1989, s. 197-230; Arif Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı (1453-1650)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2004, s. 111-179; Ayrıca Kefe'den İstanbul'a şehrin ihtiyacını karşılamak için önemli miktarda yağ gönderiliyordu. Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe 1475-1600*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000, s. 474.

[4] Tersane-i Amire'nin ihtiyaç duyduğu malların tedariki için bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara 1992, s. 101 vd.

[5] 16. yüzyıla ait mühimme ve ahkam defterlerinde merkezin çeşitli kadılıklara gönderdiği İstanbul ve sarayın iaşesi ile ordu ve donanmanın ihtiyaç duyduğu mallara ait birçok hüküm bulunmaktadır. Bu makalede, bahsedilen bu hükümlerden çerçeveyi çizmeye yarayacak kadarına yer verilecektir.

[6] Merkez, 7 Mayıs 1565'de (6 Şevval 972) Kefe beyine gönderdiği emirde Kefe vilayetinde kesilen gemi tahtalarının rencber gemilerine navlun ile yükletilerek acilen gönderilmesini istiyordu. Bkz. *6 Numaralı Mühime Defteri*, Özet-Transkripsiyon ve İndeks II, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara 1995, s. 153/1103.

[7] Mesela 1590'dan önce Mısır'dan kilâr-ı âmire için İstanbul'a taşınan pirincin 120 okkasına 20 akçe navlun istenirken, 1594'te tüccara ait aynı miktardaki pirinçten 60 akçe talep edilmiştir. Bkz. Lütfi Güçer, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1964, s. 33.

[8] Yalakabad kadısına gönderilen 9 Aralık 1559 (9 Rebiülevvel 967) tarihli bir hükümde İstanbul'da tüketilmek üzere kaza dahilinde bulunan un, buğday ve tahıl cinsinden ürünlerin gemilere "*si'r-i câri ne ise ol mikdâr navlun ile*" yüklenerek gönderilmesi emrediliyordu. Bkz. *3 Numaralı Mühime Defteri*, Özet ve Transkripsiyon, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara 1993, s. 740-741/1660.

[9] Ahyolu, Aydos, Varna, Tekfurgölü, Hırsova ve Berayil kadılarına gönderilen 15 Ağustos 1559 (11 Zilkade 966) tarihli hüküm için bkz. *3 Numaralı Mühime Defteri*, Özet ve Transkripsiyon, s. 97/203. Bu hükümde İstanbul zahiresi için gönderilen tahıl ve buğdayın her kilesi için gemicilerin 2 akçe navlun talep ettikleri fakat bunun kadimden olagelene muhalif olduğu belirtilmiştir. Maalesef hükümde kadimden olagelen taşıma ücretinin ne kadar olduğu belirtilmemiştir. Merkez kile başına 2 akçelik navlunu olagelene muhalif bulduğuna göre taşıma daha düşük bir fiyattan büyük ihtimalle de kile başına 1 akçeden gerçekleştiriliyordu.

[10] Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe 1475-1600,* s. 475.

İstanbul'a merkezi idarenin talep ettiği malları farklı yerlerden taşıyan sivil gemiler, bazen de aksi istikamette çalışıyorlardı. Bunlar taşrada ihtiyaç duyulan malzemeleri merkezden taşraya veya taşradaki herhangi bir liman kentinden bir diğerine navlunu mukabilinde taşıyorlardı. Merkezden taşraya veya taşradan taşraya nakledilen malzemeler, çeşitlilik göstermekle birlikte[11] çoğunlukla savaş malzemesi oluyordu. Sahildeki bir kalenin ihtiyaç duyduğu top ve sair mühimmat,[12] sefere çıkan ordunun gereksinimleri[13] ve donanma inşa etmek için lazım olan ağaçlar ve diğer malzemeler[14] bunlardan bazılarıdır. Ayrıca bir bölgenin veya şehrin tahıla ihtiyacı olduğunda donanmaya ait boşta gemi varsa onunla yoksa tüccar gemileriyle tahıl sevkiyatı navlunu karşılığında yapılıyordu.[15]

Devletin sivil gemileri tutarak gerçekleştirdiği taşımacılıkta ödenen navlun fiyatlarının neye tekabül ettiği önemli bir meseledir. Bir araştırmada 17. yüzyılda merkeze buğday taşıyan gemilere kile başına 8 ile 14 akçe arası navlun ödendiği bunun da buğdayın o dönemdeki fiyatının (her kilesi 55 akçe) % 15'i ile % 25'i arasına tekabül ettiği hesaplanmıştır.[16] Bu oranlar kara taşımacılığında çok daha yüksektir. Kısa mesafelerde bile taşımacılık maliyetleri ürünün perakende fiyatının % 50'sine kadar çıkabilmektedir.[17] Bu bulgular deniz taşımacılığının merkezî idare açısından ne kadar kârlı olduğunu ortaya koymaktadır.

2. Osmanlı Devleti'nde Sivil Deniz Taşımacılığı

Deniz taşımacılığının kara taşımacılığına oranla ucuz ve hızlı oluşu sadece devlet açısından değil tüccarlar ve sivil girişimciler açısından da cezbediciydi. Ancak deniz taşımacılığı, korsanlık ve kötü hava koşulları nedeniyle meydana gelebilen deniz kazaları gibi çeşitli riskleri göze almayı gerektiriyordu.[18]

[11] 1560'da Merkez, ne amaçla kullanılacağını belirtmeden Selanik'ten Silifke'ye kurşun gönderebilmek için gerekli gemilerin navlunuyla tutulması konusunda çeşitli yerlere emirler yazmıştır. Bkz. *3 Numaralı Mühime Defteri*, Özet ve Transkripsiyon, s. 577/1302, (5 Şevval 967 / 29 Haziran 1560); *3 Numaralı Mühime Defteri*, Özet ve Transkripsiyon, s. 584-585/1320, (16 Şaban 967 / 12 Mayıs 1560).

[12] Mesela 1544'te Kavala kalesindeki kayıklar için lazım olan bazı malzemelerin navlunuyla gemi tutularak gönderilmesi emrediliyordu. Bkz. BOA, *KK*, nr. 62, s. 545, (27 Receb 951 / 14 Ekim 1544). 1572'de Rodos 1576'da ise Koron kalesinde ihtiyaç duyulan top mühimmatını gönderebilmek için navlunu ile gemi tutulması isteniyordu. Bkz. BOA, *KK*, nr. 67, s. 125, (5 Safer 980 / 17 Haziran 1572); BOA, *MAD*, nr. 7534, s. 220, (21 Safer 984 / 20 Mayıs 1576).

[13] 1568'deki Yemen hadiseleri üzerine Mısır Beylerbeyine yazılan "ol cânibde olan top ve sâyir levâzımâtı" tedarik ederek Yemen'e göndermesi hususundaki ferman için bkz. *7 Numaralı Mühimme Defteri*, Özet-Transkripsiyon-İndeks I, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara 1998, s. 49-50/1271, (25 Şevval 975 / 23 Nisan 1568).

[14] 1568'de Yemen seferinde kullanılacak gemilerin inşası için Payas'ta kesilen ağaçların navlunuyla gemilere yüklenerek Süveyş iskelesine gönderilmesi konusunda İskenderiye kaptanına hitaben yazılan hüküm için bkz. *7 Numaralı Mühimme Defteri*, Özet-Transkripsiyon-İndeks I, s. 79/1331, (1 Zilkade 975 / 28 Nisan 1568).

[15] Samsun ve Sinop limanlarına gelen rençber gemilerinin zorla alıkonarak hazırlanan tahılların Kefe'ye gönderilmesi hakkında ilgili kazaların kadılarına yazılan bir hüküm için bkz. *7 Numaralı Mühimme Defteri*, Özet-Transkripsiyon-İndeks I, s. 379/1938, (24 Safer 976 / 18 Ağustos 1568). Kefe'ye yapılan bu tahıl sevkiyatı Astarhan Seferi dolayısı ile gerçekleştirilmiştir. Aynı tarihlerde Rumeli sancaklarından da yine Kefe'ye rençber gemileri ile zahire gönderilmiştir. Bkz. Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe 1475-1600*, s. 474, dipnot 509.

[16] Murphey, "Provisioning Istanbul: The State and Subsistence in the Early Modern Middle East", s. 226.

[17] Murphey, s. 226. 17 ve 18. yüzyıllarda, Osmanlılarda kara taşımacılığı hakkında ayrıca bkz. Ümit Ekin, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2002.

[18] Aslında korsanlık ve deniz kazaları sadece sivil taşımacılığı değil merkezi idare tarafından gerçekleştirilen taşımacılığı da zarara uğratıyordu. Bunun için bkz. Güçer, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, s. 34-35; Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı (1453-1650)*, s. 247-253. Ayrıca, Osmanlılar zamanında meydana gelen deniz kazaları ile ilgili şu çalışmalara bakılabilir: Kazuaki Sawai, "Deniz Kazası Araştırmalarının Önemi ve Osmanlı Tarih Yazımındaki Yeri: Amasra'da 1586 Tarihli Deniz

Kara taşımacılığı görece güvenli olmasına karşın deniz taşımacılığına göre hem daha maliyetli hem de daha fazla zaman alıyordu.[19] Braudel, 16. yüzyılın sonlarında Doğu'da deniz yollarının güvensizliği nedeniyle tüccarlarının kara yollarını tercih ettiğini bunun da kara yolu taşımacılığında bir canlanmaya yol açtığını ileri sürmektedir.[20] Buna rağmen, eldeki veriler, tüccarların daha hızlı ve ucuz olan deniz yolundan vazgeçemediklerini göstermektedir.

Osmanlı sınırları dâhilindeki ve çevresindeki denizlerde faaliyet gösteren gemiciler, deniz taşımacılığında 13.-15. yüzyıllar arasında Doğu Akdeniz'de faaliyet gösteren İtalyan denizci devletlerinin uyguladığı yöntemlerle aynı yöntemleri kullanıyorlardı.[21] Elbette değişen birkaç nokta vardı. Gemici ve tüccarların kimlikleri, para birimi, gemi türleri ve tonajları ile ticaretin yönü bunların başında geliyordu. Ancak hiçbiri taşımacılıkta kullanılan yöntemleri ve genel ilkeleri kökünden değiştirecek gelişmeler değildi.

İtalyan denizcilerinin 13. yüzyıldan beri Akdeniz'de kullandıkları iki temel taşımacılık yöntemi *navlun* ve *iskerçe* idi. Bunlar Osmanlı denizcileri ve tüccarları tarafından da uzun bir süre aynen kullanılmaya devam edildi. Aşağıda bu yöntemlerin Osmanlı döneminde nasıl uygulandıklarını inceleyeceğiz.

2.1. Sivil Taşımacılıkta Navlun Anlaşmaları

Gerek Osmanlı öncesi,[22] gerekse Osmanlı döneminde navlun, taşımacılıkta en sık kullanılan yöntemdi. İtalyanca *nolo* kelimesinden türeyen navlun, gemilere yüklenen mallardan ağırlığına, değerine veya türüne göre alınan nakliye ücretiydi.[23] Gemiciler, güzergâhları üzerindeki limanlarda indirilmek üzere gemilerine yüklenen mallardan aldıkları navlunla, hem sefer masraflarını karşılar, hem de belirli bir kâr elde etmiş olurlardı. Navlun zaman zaman yüklenen malın değeri veya türüne göre belirlenebilse de çoğunlukla yükün birim ağırlığı üzerinden hesaplanırdı.

Tüccarlar ve kaptanlar genellikle aralarında bir sözleşme yaparak ve bunu bulundukları yerin mahkemesinde tescil ettirerek nakliye işine girişiyorlardı. Belirli şablonları olmamakla birlikte bu sözleşmelerde, taşınan malın cinsi ve miktarı, kalkış ve varış limanları, taşıma ücreti (navlun) ve ödeme zamanı gibi çeşitli ayrıntıların birkaçı veya tamamı bulunabiliyordu.[24]

13.-15. yüzyılda Doğu Akdeniz'de faaliyet gösteren İtalyanlar, deniz taşımacılığında çift taraflı bir garanti sistemi kullanıyorlardı. Gemici ya da tüccardan biri, anlaşma şartlarına

JHS
92
History Studies
Volume 6
Issue 3
April
2014

Kazası", *Toplumsal Tarih*, S. 146, 2005, s. 46-50; Şenay Özdemir, "Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar", *OTAM*, S. 19, Ankara 2006, s. 365-380.

[19] Taşıma maliyetleri konusunda kıyaslamalar için bkz. Güçer, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, s. 29-33.

[20] Fernand Braudel, *II. Felipe Dönemi'nde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara 1993, s. 346. Buraudel özellikle Raguzalıların Uskok korsanları nedeniyle Doğu Akdeniz ticaretinden çekilerek Adriyatik denizine kapanmaları üzerinde durmaktadır.

[21] Osmanlı hâkimiyeti öncesi dönemde Doğu Akdeniz'de İtalyan denizci devletleri tarafından gerçekleştirilen sivil taşımacılığa müstakil bir yer ayıran Balard'ın eserinde bunu görmek mümkündür. Bkz. Michel Balard, *La Romanie Génoise*, C. II, École française de Rome, Roma 1978, s. 621-630.

[22] Balard, *La Romanie Génoise*, s. 623.

[23] Süleyman Nutkî, *Kamûs-i Bahrî*, haz. Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011, s. 213; Henry & Renée Kahane ve Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant*, ABC Kitabevi Yayınları, İstanbul 1988, s. 317-318; Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Deniz Basımevi, İstanbul 1968, s. 306.

[24] Mesela Sultan Bayezid Han Evkafı'nın câbîsi Ali bin Mustafa ve kâtibi Hızır bin Keyvan, Mustafa bin Musa Reis ile Silivri'den Midilli, Foça, Urla ve İzmir iskelelerine her keyli 5 akçeden olmak üzere 5000 keyl buğday göndermek üzere anlaşmışlardı. Vakıf görevlileri 25.000 akçeyi bulan navlun ödemesini buğdaylar belirtilen iskelelere ulaştıktan sonra yapacaklardı. *GŞS*, nr. 11, s. 217/2, (18 Cemaziyelevvel 993 / 18 Mayıs 1585).

uymazsa karşı tarafa miktarı âdetlere göre belirlenen bir tazminat ödüyordu. Kaptanlar (gemiciler) gemilerini belirtilen tarihte ve limanda hazır bulundurmamaları; tüccarlar ise yükleyecekleri malları belirlenen zamana kadar hazırlayamamaları durumunda bu tazminatı ödemek zorunda kalıyorlardı.[25] İtalyanların 13.-15. yüzyıllar arasında uyguladıkları bu sistemin en azından 16. yüzyıl sonlarına kadar Osmanlı gemicileri ve tüccarları tarafından da aynen uygulandığı belgelerden anlaşılmaktadır.

Tekirdağ'dan (Tekfurdağı) Doğu Akdeniz sahilindeki Sayda iskelesine yapılacak nakliyeyi kayıt altına alan bir taşımacılık anlaşması bu garanti/tazminat sistemini göstermesi açısından dikkat çekicidir. Belgede önce anlaşmanın temelini oluşturan konular kayıt altına alınmıştır: Yasef ve İsak isimli iki Yahudi tüccar 1584'te Bereket Reis ile Tekirdağ'dan Sayda iskelesine her kantarına 15 *pare*[26] navlun ödenmek üzere 2000 kantar yapağı ve her kantarına 7,5 *pare* ödenmek üzere 500 kantar demir[27] taşımak için anlaşmışlardı. Daha sonra sırasıyla diğer detaylar ve tarafların şartlarına geçilmiştir. Tüccarlar ödemeyi, gemi Sayda iskelesine vardıktan ve taşımaya konu olan mallar gemiden çıkarıldıktan 10 gün sonra yapacaklardı. Ayrıca navlun ücreti Sayda civarında cari olan para birimi her ne ise onun üzerinden verilecekti. Bu şartlarla tüccarlar ödeme zamanı ve şekli konusunda kendilerini Bereket Reis'in isteklerine karşı koruma altına almış oluyorlardı. Bereket Reis'i güvence altına alan tek madde, Tekirdağ'a vardıktan sonra bahsedilen malların gemisine yüklenmemesi durumunda tüccarların kendisine 2000 akçelik bir ödeme yapmasını öngörüyordu. Ancak bu çift taraflı bir güvenceydi. Bereket Reis anlaşma şartlarına uymazsa aynı miktarda tazminatı ödemekle yükümlü tutuluyordu.[28]

JHS
93
History Studies
Volume 6
Issue 3
April
2014

Bereket Reis ile iki Yahudi tüccar arasında yapılan bu sözleşmenin bir diğer önemli noktası, taşımanın Tekirdağ ve Sayda gibi iki uzak liman arasında gerçekleştirilecek olmasıdır. Tarafların kendilerini güvence altına alan böylesine detaylı bir anlaşma yapmaya iten ana sebep, mesafenin uzaklığı olmalıdır. Ancak Bereket Reis ile iki Yahudi tüccar arasında yapılan bu türden detaylı ve tarafları birbirlerine karşı güvenceye alan anlaşmaların benzerlerine pek sık rastlayamıyoruz. Bu durum tarafların böyle bir güvenceye gerek duymamalarının yanı sıra, belgelerin daha çok başka amaçlarla (borç tescili ve ibrası gibi) düzenlenmiş olmasından kaynaklanıyor olabilir. Detaylı anlaşmaların azlığının sebebi ne olursa olsun eldeki kayıtların büyük çoğunluğunu taşıma ile ilgili birkaç ayrıntıyı içeren özet sözleşmeler oluşturmaktadır.

Yukarıda navlunun gemilere yüklenen malların ağırlığına, değerine veya türüne göre belirlenebildiğinden ancak çoğunlukla birim ağırlığı üzerinden hesaplandığına değinmiştik. İncelediğimiz 16. yüzyıl belgelerinde balya, kantar ve keyl gibi ölçü birimleri ile adet üzerinden navlun ücretinin alındığı görülmektedir. Ancak değer üzerinden (*ad valorem*) alınan bir navluna rastlanmamıştır.[29]

---

[25] Balard, *La Romanie Génoise*, s. 622.

[26] *Pare* Mısır'da Osmanlı fethinden sonra da kullanılmaya devam edilen gümüş içerikli Memluk sikkesidir. Memluklar zamanında *müeyyedi*, *medin*, *nısf*, *fıdda*, *kıt'a* gibi isimlerle anılan bu sikke, 16. yüzyılın başından itibaren Osmanlı kaynaklarında pare olarak geçmektedir. Bkz. Şevket Pamuk, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, s. 102-103.

[27] Tekirdağ, Samakov demirini imparatorluğun diğer bölgelerine nakledildiği önemli bir liman kentiydi. Tekirdağ'dan gerçekleştirilen demir ticareti merkezin bilgisi dahilinde olabildiği gibi kaçak yollarla da yapılabiliyordu. Bkz. Suraiya Faroqhi, "İstanbul'un İaşesi ve Tekirdağ – Rodoscuk Limanı (16. – 17. yüzyıllar)", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel Sayısı, Ankara 1981, s. 143.

[28] *GŞS*, nr. 11, s. 132/2, (9 Receb 992 / 17 Temmuz 1584).

[29] Balard, ipek, altın, kırmızı boya gibi pahalı ürünlerin değer üzerinden navlunlarının alındığını belirtmektedir. Balard, *La Romanie Génoise*, s. 624.

16. yüzyılın ikinci yarısına ait bazı belgelerden derlediğimiz navlun fiyatları, aynı tür ürün için alınan navlun fiyatları arasında büyük farklılıklar bulunmadığını göstermektedir (Bkz. Tablo 1). Bu durum sivil taşımacılıkta gemiciler arasında belirli bir tarifenin varlığına delil olarak kabul edilebilir. Elbette bu fiyatlar mîrî taşımacılıkta uygulanan fiyatlardan daha yüksekti.

Tablo 1: 16. yüzyılda bazı ticarî ürünlerin navlun fiyatları (Detaylı)[30]

İstikamet	**Malın türü**	**Miktarı**	**Navlun (Toplam)**	**Navlun (Birim başına)**
Selanik'ten Galata'ya[31]	Keçiboynuzu	600 kantar	*5400 akçe*	9 akçe
Kıbrıs'tan Selanik'e[32]	Keçiboynuzu	500 kantar	5000 akçe	10 akçe
Tekfurdağı'ndan Sayda'ya[33]	Yapağı	2000 kantar		10 / 15 pare
Tekfurdağı'ndan Sayda'ya[34]	Yapağı	450 kantar	*6750 pare*	15 pare
Tekfurdağı'ndan Sayda'ya[35]	Demir	500 kantar	*3750 pare*	7,5 pare
Tekfurdağı'ndan Sayda'ya[36]	Demir	250 kantar	*1875 pare*	7,5 pare
Silivri'den Midilli, Foça ve İzmir'e[37]	Buğday	5000 keyl	*25.000 akçe*	5 akçe
Berail'den İstanbul'a[38]	Kara sığır gönü	950 aded	4000 akçe	*4,21 akçe*
Karadeniz'den(?) İstanbul'a[39]	Don yağı	30 kantar	*900 akçe*	30 akçe
Galata'dan Girid'e (boş) Girid'den Galata'ya (dolu)[40]	Benefşe fıçıları	100 aded	44.000 akçe	440 akçe
Atina'dan İstanbul'a[41]	Asel	1000 kantar	*35.000 akçe*	35 akçe

[30] Belgelerde çoğunlukla taşınan ürünün ya toplam ya da birim navlun ücreti verilmiştir. Taşınan ürünün ağırlık olarak değeri bilindiği için verilmeyen kısım diğer rakamlardan yola çıkılarak hesaplanmıştır. Belgede geçmeyen ancak tarafımızdan hesaplanan rakamlar tabloda *italik* olarak yazılmıştır.
[31] *GŞS*, nr. 11, s. 39/5, (23 Rebiülahir 993 / 24 Nisan 1585).
[32] *GŞS*, nr. 11, s. 216/4, (18 Cemaziyelevvel 993 / 18 Mayıs 1585).
[33] *GŞS*, nr. 11, s. 132/2, (9 Receb 992 / 17 Temmuz 1584).
[34] *GŞS*, nr. 11, s. 156/4, (10 Şaban 992 / 17 Ağustos 1584).
[35] *GŞS*, nr. 11, s. 132/2, (9 Receb 992 / 17 Temmuz 1584).
[36] *GŞS*, nr. 11, s. 156/4, (10 Şaban 992 /17 Ağustos 1584).
[37] *GŞS*, nr. 11, s. 217/2, (18 Cemaziyelevvel 993 / 18 Mayıs 1585).
[38] *GŞS*, nr. 11, s. 221/3, (21 Cemaziyelevvel 993 /21 Mayıs 1585).
[39] *GŞS*, nr. 17, s. 72/3, (10 Cemaziyelevvel 1002 / 1 Şubat 1594).
[40] *GŞS*, nr. 17, s. 134/1, (2 Receb 1002 / 24 Mart 1594).
[41] *GŞS*, nr. 19, s. 153/3, (Evahir-i Rebiülevvel 1004 / 24 Kasım – 3 Aralık1595).

Gönye'den İstanbul'a[42]	Buğday	762 keyl	*4953 akçe*	6,5 akçe

16. yüzyıl belgelerinden elde edilen Tablo 1'deki veriler, gemici ve tüccarların Akdeniz'den Karadeniz'e kadar çok geniş bir coğrafyada iş yaptıklarını göstermektedir. Elbette bu ticaret ve nakliyatın merkezi İstanbul ve Galata idi. Özellikle İstanbul, hem yönetim merkezi hem de Avrupa'nın en kalabalık şehirlerinden biri olması sebebiyle hinterlandından birçok ürünü kendisine çekiyordu. Bu ürünlerin bir kısmı şehirde piyasaya sürülürken, bir kısmı da ticaret amacıyla başka bölgelere gönderiliyordu.

Navlun fiyatlarını elde etimiz belgeler, her zaman Tablo 1'deki gibi detaylı veriler elde etmeye imkân tanımamaktadır. Nakliye ile ilgili daha az bilgi içeren bu belgelerde taşınan ürünün türü ve miktarı belirtilmeden genel bir ifadeyle taşıma işinden bahsediliyor (*ba'zı esbâb tahmîl idüb*) ve navlunun toplamda ne kadar tuttuğu kaydediliyordu. Bunlar çoğunlukla başka amaçlarla, özellikle de borç tescili ve ibrası dolayısı ile düzenlenmiş belgeler olduğu için böyle sınırlı bilgiler içeriyordu (Bkz. Tablo 2).

Tablo 2: 16. yüzyılda bazı ticarî ürünlerin navlun fiyatları (Detaysız)

İstikamet	**Malın türü**	**Miktarı**	**Navlun (Toplam)**	**Navlun (Birim başına)**
Gideroz'dan İstanbul'a[43]	Seren		26.500 akçe	
Galata[44]	Meta	75 kantar	*900 akçe*	12 akçe
Bozcaada'dan İstanbul'a[45]	Bazı esbâb		8000 akçe	
Sakız'dan Galata'ya[46]	Çeşitli eşyalar		67 sikke altun	
Kefe'den İstanbul'a[47]	Sade yağ	1 tulum		100 akçe (kantarı)
Azak'tan İstanbul'a[48]	Sade yağ	2 tulum		100 akçe (kantarı)

Tablo 2'de bazı eşyaların Bozcaada'dan İstanbul'a 8000 akçeye getirildiğini gösteren kayıt, bir borç ibrasından elde edilmiştir.[49] Anlaşılan taşıma işi gerçekleşmiş ve Memi Reis, mallarını taşıtan Francovani ile mahkemeye gelerek belirtilen meblağı ondan aldığını belirtmiştir. Bununla Francovani, Memi Reis'in daha sonra yapacağı haksız taleplerine karşı kendisini koruma altına almış oluyordu. Her ne kadar belgede açıkça belirtilmemiş olsa da bu durum Memi Reis için de geçerlidir. Yani, Francovani Bozcaada'dan Memi Reis gemisi aracılığı ile getirilen mallarının kendisine teslim edilmediğini veya eksik teslim edildiğini iddia etmesi durumunda bu belge, Memi Reis'in haklılığına işaret edecek delilerden birini

[42] *GŞS*, nr. 21, s. 98/1, (Evasıt-ı Zilhicce 1007 / 5-14 Temmuz 1599).
[43] *GŞS*, nr. 11, s. 110/9, (16 Cemaziyelahir 992 / 26 Mayıs 1584).
[44] *GŞS*, nr. 17, s. 20/3, (13 Rebiülevvel 1002 /7 Aralık 1593).
[45] *GŞS*, nr. 17, s. 120/6, (22 Cemaziyelahir 1002 / 15 Mart 1594).
[46] *GŞS*, nr. 21, s. 85/2, (Evasıt-ı Şaban 1007 / 9-18 Mart 1599).
[47] *GŞS*, nr. 21, s. 122/2, (Evail-i Cemaziyelahir 1007 / 30 Aralık 1598 – 8 Ocak 1599).
[48] *GŞS*, nr. 21, s. 122/3, (Evail-i Cemaziyelahir 1007 / 30 Aralık 1598 – 8 Ocak 1599).
[49] *GŞS*, nr. 17, s. 120/6, (22 Cemaziyelahir 1002 / 15 Mart 1594).

oluşturacaktı. 1599 tarihli İngiliz tüccarlardan Civan Gazo ile Mustafa bin Abdullah Reis arasında düzenlenen borç ibra belgesi bu durumu daha açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Buna göre Sakız'dan Coromo veled-i Nimo isimli tüccar, Galata'da oturan Civan Gazo'ya teslim edilmek üzere Mustafa Reis'e 152 adet çelik ve 3 sandık kalay, 1 fıçı pirinç tel, 2 balya karziye çuka, 2 balya küçük kırmızı çuka, 30 varil havyarı 67 sikke altın navlun karşılığında göndermiştir. Mahkemede Civan Gazo'nun vekili ve tercümanı olan Yakomi veled-i Anton belirtilen bu malları, Mustafa Reis'ten eksiksiz teslim aldığını ve reise 67 sikke altın tutan navlunu ödediğini belirterek hesabı kapattığını beyan etmiştir.[50]

1593 tarihli Yani veled-i Dimitri'nin 75 kantarlık malı için Süleyman bin Hasan Reis ile kantar başına 12 akçe navluna anlaştıklarını gösteren belge ise bir borç tescil belgesidir.[51] Bununla hem nakliye anlaşması kayıt altına alınmış hem de Yani veled-i Dimitri'nin Süleyman bin Hasan Reis'e olan borcu tescillenmiş oluyordu.

Deniz taşımacılığında tarafların nakledilen malın teslimini ve belirlenen navlun fiyatlarının ödenmesini kayıt altına almaları daha sonra meydana gelebilecek bir anlaşmazlığın önüne geçmelerini sağlıyordu. Mahkemelere yansıyan davalar, ya belirlenen navlunun ödenmemesi ya da taşınan ürünün beklenenden eksik çıkması konularında yoğunlaşmaktadır. Mesela 1585'te Ömer bin Piri Reis, Selanik'ten Galata'ya götürmek üzere gemisine 600 kantar keçiboynuzu yükleyen İslam bin Hamza'dan navlununu vermediği gerekçesi ile davacı olmuştu. İslam bin Hamza mahkemede gemiye yüklenen keçiboynuzunun miktarını bilmediğini ancak vekilinin söylediği kadarı ile 560 kantar olduğunu beyan etmiştir.[52] Davanın sonucu bilinmemektedir, ancak İslam bin Hamza'ın 560 kantarlık bir yükü taşıttığını kabul etmesi dolayısı ile navlunun en az bu miktar üzerinden hesaplanarak Ömer bin Piri Reis'e ödendiğini söylenebilir.[53]

Mahkeme kayıtlarına yansıyan ve bir dizi belgeye konu olan bir diğer dava, yine belirlenen navlunun ödenmemesinden kaynaklanmış görünmektedir. İlk kayda göre Abdullah Reis bin Musa, Kefe'de gemisine 34 pare su sığırı gönü yükleyen ve 1 altından başka navlun vermeyen Yelkovan Ali Reis bin Abdullah'tan davacı olmuştur.[54] Bundan hemen sonra gelen kayıtta Yelkovan Ali Reis bahsedilen gönlerin kendisine teslim edilmediğini, Abdullah bin Musa Reis ise teslim ettiğini, şahitlerinin bulunduğunu beyan etmiştir.[55] Daha sonraki dava Yelkovan Ali Reis'in 34 parça su sığırı gönünün kendisine ulaştığını beyan etmesi ve Abdullah Reis bin Musa'dan davacı olmadığını ifade etmesi ile sonuçlanmıştır.[56] Her ne kadar bu anlaşmazlık birbirini takip eden 3 kayda konu olsa da birçok bilinmezi içinde barındırmaktadır. Yelkovan Ali Reis'in gönlerin kendisine ulaşmadığı için navlununu ödemediğini, daha sonra da ulaştığını söyleyerek davadan vazgeçmesi bunlardan en ilgi çekici olanıdır. Herhalde Yelkovan Ali Reis, navlun ücretini ödememek için gönlerin kendisine teslim edilmediğini iddia etmiş, ancak Abdullah bin Musa Reis'in şahitlerinin bulunduğunu söylemesi onu iddiasından vazgeçirmiştir. Hatta bu şahitler mahkemeye gelerek Abdullah bin Musa Reis lehine ifade vermiş de olabilirler.

Taraflar arasındaki anlaşmazlıklar bazen de nakliye sırasında yaşanan aksilikler nedeni ile meydana gelebiliyordu. Elhac Şükrullah bin Üveys Reis ile Reşid'den İstanbul'a pirinç getiren

JHS
96
History Studies
Volume 6
Issue 3
April
2014

[50] *GŞS*, nr. 21, s. 85/2, (Evasıt-ı Şaban 1007 / 9-18 Mart 1599).
[51] *GŞS*, nr. 17, s. 20/3, (13 Rebiülevvel 1002 / 7 Aralık 1593).
[52] *GŞS*, nr. 11, s. 39/5, (23 Rebiülahir 993 / 24 Nisan 1585).
[53] Bu durumda İslam bin Halil, Ömer reise (560 x 9) 5040 akçe ödeyecekti.
[54] *GŞS*, nr. 17, s. 15/6, (9 Rebiülevvel 1002 /3 Aralık 1593).
[55] *GŞS*, nr. 17, s. 15/7, (9 Rebiülevvel 1002 /3 Aralık 1593).
[56] *GŞS*, nr. 17, s. 15/10, (9 Rebiülevvel 1002 /3 Aralık 1593).

İsmail bin Abdullah racil arasında böyle bir ihtilaf yaşanmıştır. Yolculuk esnasında geminin içine su girmiş ve birçok tüccarın pirinç dolu gazavisi[57] ıslanmıştır. İsmail bin Abdullah'ın gemide 7 gazavi, yani 300 keyl pirinci bulunuyordu. Bunların 60 keyli ıslanmış 240 keyli ise zarar görmemiştir. Elhac Şükrullah Reis, âdet olduğu üzere 240 keyl miktarındaki zarar görmeyen pirinçlerin navlununu istemiş, ancak İsmail bin Abdullah vermeye yanaşmamıştır. Konu mahkemeye yansıyınca İsmail bin Abdullah söylenenleri kabul ederek 240 keyl pirincin navlununu vermeyi kabul etmiştir.[58]

Tüccarlar ve gemiciler arasında yaşanan ve yukarıda örnek olarak verilen bu üç davanın ortak noktası, anlaşmazlıkların mahkeme safhasına gelmesinden sonra davalıların, bir şekilde davalının iddiasını kabul etmek zorunda kalmalarıdır. Davanın seyrine dair hiçbir detay vermeyen bu kayıtlar, davalılardaki bu dönüşün sebeplerini açıklamaya yetmiyor. Ancak gerek davacının elindeki deliler (belgeler) gerekse kendileri lehine ifade veren şahitler bunda büyük rol oynamış gibi görünüyor.

Anlaşmazlıklar sadece tüccar ve gemiciler arasında olmuyordu. Bazen de gemicilerin kendileri arasında da çeşitli sebeplerle anlaşmazlıklar yaşanabiliyordu. Bunlardan biri, ilgi çekici olduğu kadar taşıma işinin gemiciler tarafından nasıl yürütüldüğünü, gemi sahibi, kaptan ve mürettebat arasında nasıl bir ilişki olduğunu kısmen de olsa göstermesi açısından önemlidir. Davanın tarafları gemi sahibi Vilayet-i Reşid'den Elhac Ahmed bin Elhac Ahmed'in gemisinde reis olan Abdulaziz bin Elhac Hasan ile gemi sahibi Elhac Ahmed'in vekili olan Elhac Süleyman bin Elhac Ahmed'dir. Her ne kadar davacı olarak sadece gemi reisi Abdulaziz bin Elhac Hasan olarak görünse de onun tüm gemi mürettebatını temsil ettiği anlaşılmaktadır. Dava konusu kısaca şöyle özetlenebilir: Seferde elde edilen kâr gemi mürettebatı (*yoldaşlar*) arasında bölüştürülmüş, ancak hesap görülürken 10 gazavinin[59] navlununun dağıtılan payda olmadığı anlaşılmıştır. Gemi reisi Abdulaziz, görülen hesaba bu 10 gazavinin navlunun dâhil olmadığını, vekil Elhac Süleyman'ın dâhil olduğunu iddia etmesi üzerine aralarında şiddetli bir anlaşmazlık[60] yaşanmıştır. Araya muslihûnun girmesi ile 9 altına sulh olunmuş ve gemi reisi Abdulaziz yoldaşları adına 9 altını alarak davadan vazgeçmiştir.[61]

Bu dava kaydından anlaşıldığı kadarı ile eğer gemi sahibi aynı zamanda kaptan değilse gemide kendi adına malî konularla ilgilenen bir vekili bulunuyordu. Gemi kaptanı belirli bir ücret mukabilinde veya seferlerden elde edilecek gelirlerden belirli bir pay karşılığında çalıştırılıyor olmalıdır. Bu örnekte görüldüğü üzere reis navlundan belirli bir pay alıyordu. Navlundan pay alan sadece kaptan değildi. Belgede yoldaşlar olarak geçen gemi mürettebatı da navlunda pay sahibi idi. Ancak gerek gemi reisinin, gerekse yoldaşların paylarının ne kadar olduğunu bilemiyoruz.

15. ve 16. yüzyıl Osmanlı deniz taşımacılığı üzerine yapılan bir araştırmada, bazı örneklerden yola çıkılarak, navlundan elde edilen kârın sefer masraflarının çıkartılmasından

[57] Gazavî veya Gazevî, pirinç, nohut ve mercimek gibi ürünlerin nakliyesinde kullanılan bir tür kaptır. Bkz. Sir James W. Redhouse, *Turkish and English Lexicon*, Çağrı Yayınları, İstanbul 2006, s. 1344; Arif Bilgin, "Klasik Dönem Osmanlı Sarayında Kullanılan Mutfak ve Sofra Gereçleri", *Türk Mutfağı*, Ed. Arif Bilgin ve Özge Samancı, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2008, s. 284.
[58] *GŞS*, nr. 21, s. 129/1, (Evahir-i Cemaziyelahir 1007 / 19-27 Ocak 1599).
[59] Belgede 10 gazavinin muhteviyatı belirtilmemiştir. Ancak gemi sahibinin Reşitli olması ve gazavi ile çoğunlukla Mısır, Reşit'ten getirilen pirincin taşınması nedeni ile 10 gazavinin pirinç olduğu iddia edilebilir.
[60] Mahkeme kayıtlarına *münâza'ât-ı kesîre ve muhâsamât-ı şedîde* olarak yansıyan bu şiddetli anlaşmazlıklar ile ilgili bir çalışma için bkz. Hülya Taş, "An Alternative Sphere of Dispute Resolution: 'Musālaha' in Ottoman Legal Practice", *Bulgarian Historical Review*, C. XXXVI, S. 3-4, 2008, s. 100-116.
[61] *GŞS*, nr. 17, s. 11/1, (4 Rebiülevvel 1002 /28 Kasım 1593).

sonra gemi sahibi ve yoldaşlar arasında yarı yarıya paylaşıldığı tespit edilmiştir.[62] Ancak bu durumun her zaman geçerli olup olmadığı belli değildir. Bununla birlikte yukarıdaki bahsedilen gemi reisi Abdulaziz ile gemi sahibinin vekili Elhac Süleyman arasında yaşanan anlaşmazlık dolayısı ile kayıtlara yansıyan taşımacılık olayında elde edilen kâr bu şekilde, yani yarı yarıya, bölüştürülmüş olabilir.

2.2. Sivil Taşımacılıkta İskerçe / İskarça[63] Anlaşmaları

İskerçe, navlun ile birlikte sivil taşımacılıkta kullanılan bir diğer yöntemdir. Bu terim bazı denizcilik sözlüklerinde *iskarça* olarak geçmekte ve çok kısa bir şekilde bir geminin belirli bir fiyata tamamıyla kiralanması olarak tanımlanmaktadır.[64] İtalyanca kökenli olan *scarso* kelimesinden Türkçeye geçen iskarçanın bir diğer anlamı, limanın gemilerle çok kalabalık halde bulunması veya bir geminin çok sıkışık bir şekilde yüklenmesidir.[65] Yaygın olarak kullanılan ve bilinen anlam bu ikinci anlamdır. Hatta bazı denizcilik sözlüklerinde geminin tümünün kiralanması anlamına vurgu yapılmadan, sadece limanın kalabalıklığı veya geminin doluluğu anlamları geçmektedir.[66] Anlaşılan Osmanlı'nın son ve Cumhuriyetin ilk yıllarında Anadolu halkı arasında yaygın olan anlam da bu sonunculardır. Bu detayı Refik Halid Karay'ın *Yer Altında Dünya Var* isimli romanında, roman kahramanı Nebil Bey ile bir taksi şoförü arasında geçen diyalogdan da anlamaktayız. Nebil Bey, Lübnan'da boş bir taksi çevirip "Serbest misiniz?" deyince, taksi şoförü evet diyerek iskarça olarak mı tutmak istediğini sormuştur. Bundan sonra Karay, iskarçanın anlamını okuyucuya şu şekilde vermiştir:

> "O deyim Lübnan'da 'dolmuş' anlamına değildir; buralarda başka müşteri almadan tutulan araba demesine kullanılır. Halbuki Türkçede aynı deyiş kalabalık ve sıkışmak anlamındadır; denizcilikte ise geminin pek sık istif halinde yükletilmiş olmasını anlatır; aslı İtalyancadır."[67]

Bu ifadelerden de anlaşıldığı gibi iskarçanın bir geminin tümüyle tutulması anlamı Anadolu'da unutulmuş, diğer anlamlar ön plana çıkmıştır. Doğu Akdeniz'in önemli bir parçası olan Lübnan'da ise terim kiralama anlamıyla hayatiyetini sürdürmüş hatta günlük hayatta bile çağa uygun olarak kullanılmaya devam etmiştir.

İskarça kelimesinin gerek sözlüklerde birbirinden çok farklı anlamlarının bulunması gerekse limanın kalabalıklığı ve geminin doluluğu anlamlarının daha yaygın olarak bilinmesi, bazı araştırmalarda yanlış yorumlamalara neden olmuştur. Mesela İstanbul ve Galata Dellâliye kanunnamesinde gemilerin iskarça ile tutulmasını ifade eden cümleye yapılan açıklamada, terim "*gemi yükünün çok sık istif edilmesi ameliyesi*" şeklinde tanımlanmıştır.[68] Ayrıca Osmanlı deniz taşımacılığında navlun ve iskerçeyi birbirinden ayırt ederek iskerçeyi geminin bütünün kiralanması olarak açıklayan çalışmalar da yok değildir. Ne var ki bu çalışmalarda konunun detaylarına değinilmeden sadece varlığından bahsetmekle yetinilmiştir.[69]

JHS
98
History Studies
Volume 6
Issue 3
April
2014

[62] Gedikli, "XV. ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Deniz Taşımacılığına Dair Bazı Hukuki Terimler ve Düzenlemeler", s. 54, dipnot 51.
[63] Terim bazı sözlüklerde ve kaynaklarda iskarça (اسقارچه) olarak verilmesine rağmen, bu makalede kullanılan belgelerde iskerçe (اسکرچه) olarak geçmektedir. Bu nedenle makalede iskerçeyi kullanmayı tercih ettik. Ancak terimin iskarça olarak geçtiği sözlük ve kaynaklardan bahsederken iskerçeyi değil, iskarçayı kullandık.
[64] Kahane ve Tietze, *The Lingua Franca in the Levant*, s. 79; Gürçay, *Gemici Dili*, s. 207.
[65] Kahane ve Tietze, *The Lingua Franca in the Levant*, s. 394-395; Gürçay, *Gemici Dili*, s. 206.
[66] Süleyman Nutkî, *Kamûs-i Bahrî*, s. 131.
[67] Refik Halid Karay, *Gurbet Hikâyeleri ve Yer Altında Dünya Var*, İnkılâp Yayınları, İstanbul 2006, s. 288.
[68] Ahmed Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, C. 1, Fey Vakfi Yay. İstanbul 1990, s. 437.
[69] Lütfi Güçer, "XVI – XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", *Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, S. 1, İstanbul 1988, s. 33-34.

Deniz taşımacılığında iskerçe yöntemi 13.-15. yüzyıllarda[70] olduğu gibi 16. yüzyılda da navluna oranla daha az kullanılıyordu. Bunun en önemli sebebi bir gemiyi bütünüyle tutmak için gerekli olan sermayeyi temin etmenin güçlüğüdür. Bir tüccar tek başına bir gemiyi tutacak sermayeye sahip olsa bile bundan kaçınmaktadır. Çünkü tek bir gemiye yüklenen mallar, herhangi bir deniz kazasında veya korsanlık hadisesinde tamamıyla yok olma riskiyle karşı karşıya kalacaktır. Bu nedenle tüccarlar, iskerçeye oranla daha maliyetli olmasına rağmen, mallarını farklı gemilere dağıtarak riskleri azaltma imkânı sağlayan navlun yöntemini tercih etmişlerdir.

Ancak 16. yüzyıla ait şer'iyye sicillerindeki iskerçe yöntemi ile yapılan taşımacılık şu soruyu akla getirmektedir: Eğer iskerçe bu denli riskliyse, tüccarlar neden hâlâ bu yöntemi kullanmaya devam etmişlerdir. Bu soruya belgelerde geçen iskerçe anlaşmalarına ve uygulamadaki özelliklerine odaklanarak cevap aramak en doğrusu olacaktır.

Kiracılar ve gemiciler iskerçe ile nakliye işine girişmeden önce aynen navlun anlaşmalarında olduğu gibi varılacak limanı, taşınacak malları, taşıma ücretini ve varsa başka şartlarını mahkemede kaydettiriyorlardı. Mesela Selanik zimmîlerinden Şaya veled-i Yasef isimli Yahudi, Ahmed Reis bin Duran'ın Karamürsel gemisini Selanik'e gitmek üzere 27.000 akçeye iskerçe ile tutmuştu.[71] Ancak bu belgede ne tür eşyaların taşınacağı belirtilmemiştir. Bazen çok daha az detay içeren anlaşmalar da kayıtlara yansımaktadır. Mesela Hacı isimli bir solak, Rizo veled-i İstimad isimli zimmî reisin gemisini Koloz'a gitmek üzere iskerçe ile tutmuştur.[72] Ancak ne taşınacak mallar ne de ödenecek ücret burada belirtilmemiştir.

İskerçe yöntemi ile tutulan gemilerde her zaman ticarî mallar ve eşyalar taşınmıyordu. Anlaşma şartları arasında bazen emtia ile birlikte ne kadar insan taşınacağı da belirtiliyordu. Mesela 1585'te Hasan Voyvoda bin Abdülmennan, Rino veled-i İstimad isimli zimmî reis ile Galata'dan Dalanda(?) iskelesine 2 at, 5 fıçı balık ve sair eşyası ile hizmetkârları ve reayadan 40 kişiyi götürmek üzere 2000 akçeye anlaşmışlardı.[73] Bir başka örnekte ise Katakala veled-i Yani isimli zimmî Galata'dan Sidrekapısı'na[74] 13 fıçı lakerda balığı ile 10 kişiyi götürmeye Kosta veled-i Yorgi isimli reisle 3000 akçeye iskerçeye anlaşmıştı.[75]

Eşyalarını taşıtacak olanların birleşerek tek bir gemiyi iskerçe ile ortaklaşa tutmaları sık rastlanan bir durumdu. 1594'te Hüseyin Bey bin Abdullah, 2500 adet lakerda balığı, iki adamı, Yani isimli bir zimmînin Trabzon fıçısı ile 10 fıçı uskumru balığını, bir misket fıçısını, 6 fıçı bal ve dört nefer yoldaşını İstanbul'dan Selanik'e 7500 akçeye götürmeye Yorgi veled-i Dimo nam zimmî reis ile anlaşmışlardı.[76] Açıkça belirtilmese de Hüseyin Bey'in Yani isimli zimmî ile gemiyi ortaklaşa tuttukları anlaşılmaktadır. Başka bir kayıt, birlikte hareket ederek gemi tutanları daha açık ortaya koymaktadır. Eğribozlu Ali bin Mehmed, Mehmed bin Davud, Bayram Bey bin Abdullah ve İsa bin Ali, Galata'dan Eğriboz'a toplam 30 kişi ile gitmek üzere Eğribozlu reislerden Hasan bin Murad ile 4500 akçeye anlaşmışlardı. Buna göre taşınacak kişiler 30'dan fazla olmayacaktı.[77]

Bazen de gemiyi iskerçe ile tutanlar, gemi reisi ile yaptığı anlaşmada gemiye yüklenecek her tür malın ve insanın navlununu kendilerinin alacağına dair bir şart koyuyorlardı. Mesela

[70] 13.-15. yüzyıllarda iskerçe yönteminin daha az kullanılması hakkında bkz. Balard, *La Romanie Génoise*, s. 623.
[71] *GŞS*, nr. 21, s. 17/2, (Evasıt-ı Safer 1007).
[72] *GŞS*, nr. 11, s. 46/6, (29 Rebiülahir 993 / 2 Mayıs 1584).
[73] *GŞS*, nr. 11, s. 257/5, (7 Receb 993 / 5 Temmuz 1585).
[74] Herhalde yolculuk Sidrekapı'ya en yakın limanlardan biri olan İstavroz iskelesine kadar yapılacaktı.
[75] *GŞS*, nr. 17, s. 136/1, (2 Receb 1002 / 24 Mart 1594).
[76] *GŞS*, nr. 17, s. 54/5, (23 Rebiülahir 1002 / 16 Ocak 1594).
[77] *GŞS*, nr. 17, s. 126/6, (28 Cemaziyelahir 1002 / 21 Mart 1594).

Selemon veled-i David isimli Yahudi, Yorgi veledi Biryaho isimli zimmînin gemisini Selanik'e kadar 6000 akçeye iskerçe ile tutmuş ve gemiye "*her ne kadar adem ve esbâb koyarsa navlunu benimdir*" şartını eklemişti.[78]

Denizlerdeki tüm risklerine rağmen taşımacılıkta iskerçe yönteminin kullanılmaya devam edildiğini gösteren bu belgeler, bazı çıkarımlar yapmaya imkân tanımaktadır. Balard, 14. yüzyılda tüccarların bir gemiyi bütünüyle kiralayarak, parçalı kiralamadan (navlundan) daha düşük bir maliyet oranı elde ettiklerinden bahsetmektedir.[79] Tüccarlar, riskleri azaltmak için mallarını farklı gemilere dağıtırken daha fazla navlun ödüyor, ancak iskerçe ile tutulan gemide toplam maliyet daha düşük oluyordu. Muhtemelen bu durum, 16. yüzyılda Osmanlı tüccarları için de geçerliydi. Bu nedenle iskerçe yöntemi bir müddet daha Osmanlılar tarafından kullanılmaya devam edildi. Ayrıca yukarıda verilen son örnekte görüldüğü gibi bazen kiracı, gemiye diğer tüccarların yüklediği malların navlununun kendi hesabına eklenmesini şart koşabiliyorlardı. Bu durumda kiracı, iskerçe için ödediği meblağın bir kısmını bunlardan karşılamış oluyordu.

İskerçe yönteminin bu dönemde kullanılmaya devam edilmesinin bir diğer sebebi, birlikte hareket ederek bir gemiyi ortaklaşa tutan tüccarların/kiracıların taşıma maliyetlerinden büyük oranda tasarruf etmeleri olmalıdır. Birlikte hareket eden bu insanlar, hem tek başlarına bir gemiyi tutmak için gerekli olan sermayeyi bu işe yatırmaktan kurtulmuş hem de gemiyi iskerçe ile tutarak navluna oranla daha az taşıma ücreti ödemiş oluyorlardı.

Belgelere yansıdığı kadarı ile iskerçe yöntemi ile mallarını taşıtanların birçoğu voyvoda, bey ve solak gibi askerî sınıf mensubu olduklarını düşündürecek unvanlar taşıyorlardı. Askerî sınıf mensuplarının ellerinde önemli miktarda sermaye birikimi bulunduğu düşünülürse, iskerçe anlaşmalarının çoğunlukla bunlar tarafından yapılması şaşırtıcı olmamaktadır. Ayrıca bunlar, iskerçe anlaşmaları ile tek başlarına tuttukları gemilerde daha serbest ticaret yapma imkânı elde ediyorlardı. Ayrıca sicillerdeki askerî sınıf mensupları ilgili belgeler, her zaman ticarî aktivitelere işaret etmiyor olabilir. Bunlar maiyetleri ile birlikte bir yolculuğa, belki de görev yerlerine doğru yola çıkmışlardı.

Şer'iyye sicillerindeki iskerçe yöntemi ile gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetlerinin Selanik gibi bazı yakın limanlara gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu durumun her zaman geçerli olup olmadığını söylemek için eldeki veriler yetersizdir. Ancak tüccarlar, kısa mesafede daha az kaza veya korsanlık hadisesi ile karşılaşacaklarını düşünerek iskerçe yöntemine yönelmiş olabilirler.

3. Sonuç

Deniz taşımacılığı bütün risklerine rağmen gerek devlet gerekse tüccarlar tarafından yoğun bir şekilde kullanılıyordu. Deniz taşımacılığında, karayolu ile gerçekleştirilen taşımacılığa oranla, hem maliyetler daha düşük hem de yolda geçirilen zaman daha kısa idi.

Osmanlılar 13.-15. yüzyıllar arasında bölgede faaliyet gösteren İtalyan denizci devletlerinin deniz taşımacılığında kullandığı yöntemleri kullanmaya devam ettiler. Bunlardan ilki olan navlun en yaygın kullanım alanına sahipti. Gemiciler, tüccarların mallarını çoğunlukla ağırlıkları üzerinden belirlenen birim fiyatlarla taşıyorlardı. Navlun, tüccarlara mallarını farklı gemilere bölüştürerek yükleme imkanı sağlıyordu. Bu yolla tüccarlar, zararlarına yol açabilecek deniz kazaları ve korsanlık gibi olaylara karşı kendilerini güvence altına almış

[78] *GŞS*, nr. 11, s. 21/7, (12 Cemaziyelevvel 992 / 22 Mayıs 1584).
[79] Balard, *La Romanie Génoise*, s. 624.

JHS 100
History Studies
Volume 6
Issue 3
April
2014

oluyorlardı. Risk dağıtımı amacı ile farklı gemilere yapılan yüklemeler, tüccarları güvence altına almış olsa da taşıma maliyetlerini arttırıyordu.

İskerçe yöntemi ise bir geminin tümüyle kiralanmasını ifade etmekteydi. Bu yolla tüccar veya eşyasını taşıtacak kişi/kişiler bir gemiyi bütünüyle tutarak taşıma masraflarını en aza indirmiş oluyorlardı. Ancak navlunla yapılan taşımacılığa oranla daha büyük riski göze almış oluyorlardı. Çünkü herhangi bir kaza anında gemiye yükledikleri mallarını kaybetme ihtimalleri vardı.

Bununla birlikte iskerçe, navluna kıyasla çok daha az kullanılmıştır. Bunun sebebi tüccarların yukarıda bahsedilen kaza ve korsanlık gibi denizlerde çok sık rastlanan olaylarla karşılaşmayı göze alamamaları yanında tek bir gemiyi kiralayacak sermayeden veya maldan yoksun olmaları yatmaktadır.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

BOA, *KK* (Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Kamil Kepeci Tasnifi), nr. 62, 67.

BOA, *MAD* (Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Maliyeden Müdevver Defterler), nr. 7534.

GŞS (Galata Şer'iyye Sicilleri), nr. 11, 17, 19, 21.

Yayınlanmış Arşiv Belgeleri

3 Numaralı Mühime Defteri, Özet ve Transkripsiyon, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara 1993.

6 Numaralı Mühime Defteri, Özet-Transkripsiyon ve İndeks II, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara 1995.

7 Numaralı Mühimme Defteri, Özet-Transkripsiyon-İndeks I, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara 1998

Makale ve Kitaplar

AKGÜNDÜZ, Ahmed, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, C. 1, Fey Vakfı Yay. İstanbul 1990.

ARIKAN, Zeki ve Lütfü Sancar (ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*, C. II, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009.

BALARD, Michel, *La Romanie Génoise*, C. II, École française de Rome, Roma 1978.

BİLGİN, Arif, *Osmanlı Saray Mutfağı (1453-1650)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2004.

BİLGİN, Arif, "Klasik Dönem Osmanlı Sarayında Kullanılan Mutfak ve Sofra Gereçleri", *Türk Mutfağı*, Ed. Arif Bilgin ve Özge Samancı, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2008, s. 283-304

BOSTAN, İdris ve Salih Özbaran (ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*, C. I, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara 1992.

BRAUDEL, Fernand, *II. Felipe Dönemi'nde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara 1993.

EKİN, Ümit, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2002.

EMECEN, Feridun M., "XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İâşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkıyât", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri, 29 Mayıs-1Haziran 1988, Bildiriler*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1989, s. 197-230.

FAROQHİ, Suraiya, "İstanbul'un İaşesi ve Tekirdağ – Rodoscuk Limanı (16. – 17. yüzyıllar)", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel Sayısı, Ankara 1981, s. 139-154.

GEDİKLİ, Fethi, "XV. ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Deniz Taşımacılığına Dair Bazı Hukuki Terimler ve Düzenlemeler", *Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları*, S. 1, İstanbul 2006, s. 41-64.

GÜÇER, Lütfi, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1964.

GÜÇER, Lütfi, "XVI – XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", *Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, S. 1, İstanbul 1988, s. 1-128.

GÜRÇAY, Lütfi, *Gemici Dili*, Deniz Basımevi, İstanbul 1968.

KAHANE, Henry & Renée ve Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant*, ABC Kitabevi Yayınları, İstanbul 1988.

KARAY, Refik Halid, *Gurbet Hikâyeleri ve Yer Altında Dünya Var*, İnkılâp Yayınları, İstanbul 2006.

MURPHEY, Rhoads, "Provisioning Istanbul: The State and Subsistence in the Early Modern Middle East", *Food and Foodways*, S. 2, 1988, s. 217-263.

ÖZDEMİR, Şenay, "Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar", *OTAM*, S. 19, Ankara 2006, s. 365-380.

ÖZTÜRK, Yücel, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe 1475-1600*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999.

REDHOUSE, Sir James W., *Turkish and English Lexicon*, Çağrı Yayınları, İstanbul 2006.

SAWAI, Kazuaki, "Deniz Kazası Araştırmalarının Önemi ve Osmanlı Tarih Yazımındaki Yeri: Amasra'da 1586 Tarihli Deniz Kazası", *Toplumsal Tarih*, S. 146, 2005, s. 46-50.

SÜLEYMAN NUTKÎ, *Kamûs-i Bahrî*, Mustafa Pultar (haz.), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011.

TAŞ, Hülya, "An Alternative Sphere of Dispute Resolution: 'Musālaha' in Ottoman Legal Practice", *Bulgarian Historical Review*, C. XXXVI, S. 3-4, 2008, s. 100-116.

JHS
102
History Studies
Volume 6
Issue 3
April
2014