# OSMANLI DEVLETİ'NDE XX. YÜZYIL BAŞLARINDA KAYIK ÇEKEK YERİ PROBLEMLERİNE DAİR*

## *Problems About the Boat in The Ottoman Empire in hhe Early 19th Century*

**Prof. Dr. İlhan EKİNCİ**
Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü,
Ordu/Türkiye, E-posta: ekincilhan@hotmail.com

ORCİD: https://orcid.org/0000-0002-3980-4159
DOİ: https://doi.org/10.29329//akalid.2023.592.1

| | | |
|---|---|---|
| **Makale Türü** | Araştırma - Research | **Article Type** |
| **Geliş Tarihi** | 14 Nisan - April 2023 | **Received** |
| **Kabul Tarihi** | 19 Haziran - June 2023 | **Acceptance** |
| **Yayım Tarihi** | 29 Aralık - December 2023 | **Publication** |
| **Sayfa Aralığı** | 1 - 15 | **Pages Range** |

İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde XX. Yüzyıl Başlarında Kayık Çekek Yeri Problemlerine Dair", *Akademik Literatür Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (AKALİD)*, C.1, S.1, Aralık 2023, s 1-15.

**Öz**

Sanayi İnkılabı ve artan ticaret hacmi karşısında buharlı teknolojisine ayak uyduramayan küçük hacimli tekne sahipleri farklı biçimlerde var olmaya devam ettiler. XIX. yüzyılda gelişen buharlı gemi nakliyatı karşısında, özellikle liman tesisleri olmayan kentlerde yelkenliler, kayıklar, mavnalar küçük ve ara nakliyat hizmetlerini üstlenmişlerdi. Bir esnaf teşkilatı olarak örgütlenen yapı, yalnızca sanayi inkılabının değişiminden etkilenmekle kalmadı, içeriden gelen değişim baskılarıyla da karşı karşıya kaldı. Sahil kentlerinde küçük tekne ve kayıkların tamir veya farklı maksatlarla kıyıya çekildikleri yerler olan "çekek yerleri" konusunda baskılara maruz kaldılar. Özellikle XIX. yüzyılın son çeyreğinden itibaren kayıkların çekek yerleri konusundaki anlaşmazlıklar birçok belgeye konu olmuş görünmektedir. Bu sorunlar genelde kayıkçıların, bina, yol, pazaryeri, ticari mağaza veya depo yapımı gibi gerekçelerle çekek yerlerini kullanımları engellemeye veya kentin daha

* Bu makale, 2009 yılında *10. Uluslararası Türk Deniz Ticareti Sempozyumu*'nda sözlü bildiri olarak sunulmuştur.

uzağında yer gösterme şeklinde görülmektedir. Gelişmeler yeni bir kentleşme eğilimine işaret etmektedir. Buna karşılık, kumluk arazilerin hukuku, kayıkçıların himayesi, sahil arazilerinin yükselen değerleri, belediyelerin rant kaygıları, mütegallibe müdahaleleri, nöbet usulü, müslim-gayrimüslim, merkez-yerel ilişkileri gibi daha birçok sebeple beraber yaşanan problemler arasında kayıkçıların dirençleri ve yetkililerin çözüm biçimleri değerlendirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı Denizciliği, Çekek Yeri, Kayıkçı ve Mavnacılar, Kentleşme

**Abstract**

In the face of the Industrial Revolution and the increasing volume of trade, small-scale boat owners who could not keep up with steam technology continued to exist in different forms. With the developing steamship transportation in the 19th century, sailboats, boats, and barges undertook small and intermediate transportation services to cities without port facilities. Organized as a guild, the structure was not only affected by the changes of the industrial revolution, but also faced pressures for change from within. In coastal cities, they were subjected to pressures regarding "boatyards (çekek yeri)", places where small boats and boats are towed ashore for repair or other purposes. Especially from the last quarter of the 19th century onwards, disputes over the boatyards places of boats seem to have been the subject of many documents. These problems are generally seen in the form of preventing boaters from using the boatyards for reasons such as the construction of buildings, roads, marketplaces, commercial stores, or warehouses, or showing them a location further away from the city. Such developments point to a new urbanization trend. On the other hand, the resistance of the boatmen and the solutions offered by the authorities are evaluated among the problems that arose due to many other reasons such as the law of sandy lands, the protection of boatmen, the rising values of coastal lands, the rent concerns of the municipalities, the interventions of the landlords, the watch procedure, the relations between Muslims and non-Muslims, and the central-local relations.

**Keywords**: Ottoman Maritime Industry, Boatyards, Boatmen and Barge Builders, Urbanization

## Giriş

Günümüzde *Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yeri Hakkında* bir yönetmelik olup burada çekek yeri; tam boyu altmış metreye kadar her türlü gemi ve su araçlarına bakım-onarım, tadilat ve kışlatma ile yirmi dört metreye kadar inşa hizmeti veren tesis olarak tanımlanmıştır. İdare hukuku açısından da Yatlara; kışlama, güvenli bir şekilde karaya çekme, denize indirme, karada muhafaza, bakım-onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) teknik altyapı ve yönetim hizmetleri sunan kıyı yapıları olarak belirlenmiştir. Çekek yeri kavramının geçmişteki tanımı da yukarıdakine yakındır. Sahil kent ve yerleşmelerinde küçük tekne ve kayıkların kışlama, hafif onarım ve bakımlarının yapıldığı özellikle limanların olmadığı yerlerde fırtınalı havalarda kıyıya çekildiği yerler "çekek yeri" olarak adlandırılmıştı. Genelde yerleşim yerlerinin hemen sahilleri önlerinde veya yakınlarında yer alan kumsal ve düzlüklerin çekek yeri olarak kullanıldığı görülmektedir. Ancak bundan bir yüz yıl öncesinde denizcilik faaliyetleri için önem arz eden çekek yerlerinin hukuki yapısı belirlenmediği gibi hayli tartışmalara sebep olmuş görünmektedir. Muhakkak ki belgelere yansımış halleriyle birçok sorun teşkil etmiş olan çekek yerlerinin günümüzde daha az tartışılır hale gelmesinin kökenlerini XIX. yüzyılda yaşanan tarihi süreçte aramak gerekir. Bu süreçte özetle; sanayi inkılabı ve artan ticaret hacmi karşısında buharlı teknolojisine ayak uyduramayan küçük hacimli tekne sahipleri farklı biçimlerde var olmaya devam ettiler.

XIX yüzyılda gelişen buharlı gemi nakliyatı karşısında, özellikle liman tesisleri olmayan kentlerde kayıkçılık/mavnacılık küçük ve ara nakliyat hizmetlerini üstlenmişlerdi. Bir esnaf teşkilatı olarak örgütlenmiş olan yapı, yalnızca sanayi inkılabının değişiminden etkilenmekle kalmadı, içeriden gelen değişim baskılarıyla da karşı karşıya kaldı. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde kayıkların çekek yerleri anlaşmazlıkları birçok belgeye konu olmuş görünmektedir. Bu belgelerde genelde kayıkçıların çekek yerlerini özel mülkiyete geçirme, yol yapımı, ticari işletme veya pazaryeri kurma, okul, kilise yapımı gibi gerekçelerle ellerinden alınmaya çalışıldığı, en iyi ihtimalle de yerleşim yerinin daha uzak sahil şeridinde yer göstererek uzaklaştırılmaya çalışıldıkları görülmektedir. İmparatorluğun hemen bütün sahillerinde birçok kentte ve yerleşim yerinde XIX. yüzyılın son çeyreğinde başlayıp I. Dünya Savaşı yıllarına kadar devam eden problem eşzamanlı bir sorun olarak ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu yeni problem birçok farklı sebep olmakla beraber yeni kentleşme eğilimlerine ve anlayışından kaynaklanmış olabileceğini düşündürmektedir. Yaşanan süreç ve olaylar, modernleşme karşısında geleneksel kayıkçılık faaliyetlerinin direncini ve kaybederek yavaş yavaş çekilmelerinin hikayesi olarak da görülebilir. Bu çalışma imparatorluğun son döneminde çekek yerleri üzerinden yaşanan problemleri kayıkçıların dirençleri ve mücadelelerinin arkasındaki sebepler, kumluk arazilerin hukuku, kayıkçıların himayesi, belediyelerin rant kaygıları, mütegallibe müdahaleleri, siyasallaşan kayıkçı loncası ve nöbet usulü, müslim-gayrimüslim, merkez-yerel ilişkileri ve çekişmeleri gibi daha farklı birçok noktalardan bakılarak değerlendirmeyi hedeflemiştir.

## 1. Küçük Tekneler ve Buharlılar: Ticari, Teknolojik Değişim Karşısında Uyum ve Direnç

Karayolu ağlarının gelişmediği, zor ve pahalı olduğu XIX. yüzyıl öncesi özellikle sahil coğrafyası açısından en önemli araç deniz ulaşımıydı. Maliyeti düşük, verimliliği yüksek olan deniz ulaşımı Osmanlı sahil coğrafyasının hemen tek ulaşım alternatifiydi. İskele/liman kentlerinin yerleşimlerinin uzak coğrafya ile olan ilişki ve irtibatının kurulduğu nispeten daha büyük gemilerinin yanında, yakın iskeleler, körfez ve kent için ulaşımda da daha küçük kayıkların kullanıldığı görülmektedir.

Özellikle eşya nakli ve insan ulaşımında kullanılan kayık, pereme, çapar, mavna gibi araçların yanında balıkçılık için de yine küçük deniz araçları kullanılırdı. Başta İstanbul olmak üzere kıyı kentlerinde hatırı sayılır bir kayıkçı ve mavnacı topluluğu vardı. Buharlı teknolojisi gelmeden önce liman kentlerinin en gözde ulaşım araçlarıydılar. Hatta buharlılardan sonra da onların giremedikleri ve gidemedikleri alanlarda varlıklarını sürdürmeye devam ettiler. Sayıları ve önemleri o oranda fazlaydı. Klasik Osmanlı esnaf teşkilatı olarak lonca sisteminde örgütlenmişlerdi.[1]

Braudel, Akdeniz dünyasındaki gemilerin küçüklüğü ile olarak *köylü denizci denilen kişilerin küçük teknelerinde güneşin altındaki her şeyi taşıdıkları ve bütün Avrupa denizlerinde*

[1] Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve sosyal Tarihi*, C.2, İstanbul 2004, s. 921; Mehmet Yavuz Erler, "İstanbul'da Deniz Ulaşımı (1870-1875), *Osmanlı Araştırmaları*, XXI, İstanbul 2001, s.70.

*küçük gemilerin bir standart olduğu, devletin desteklemediği/zorlamadığı sürece bu denizde gemilerin büyüklüğünün değişmediği ve binlerce yıldır sabit kaldığı, küçük girişimcinin işlettiği küçük gemi standardının on dokuzuncu yüzyıla kadar devam ettiğini* ifade eder.[2]

Karadeniz coğrafyası içinde bile Doğu Karadeniz'e doğru gidildiğinde gemi büyüklükleri küçülmektedir. Kaldı ki Akdeniz ile Karadeniz arasında da ortalama gemi büyüklüğü konusunda bir fark olduğu öngörülmektedir. Dünyada gemicilik sektörünün hızla gelişmeye başladığı bir dönemde Karadeniz'de Osmanlı gemiciliğinin bu geleneksel yapısını koruması dikkati çeken bir olgudur. Bu geleneksel yapının korunmasında birçok sebep etkili olmuş olmalıdır. Sermaye birikimi ve gemi ortaklıkları ve biçimi bunlardan birisidir. Küçük ölçekli iş ortaklıkları ile gemilerin hacimleri/büyüklükleri arasında bir paralellik olduğu açıktır. Dolayısıyla gemilerdeki ortak sayısındaki artış ve azalmalarla gemilerin büyümesi ve küçülmesi arasında bir ilişki söz konusudur. Mevcut ekonomik işleyiş çok ortaklı büyük gemi yapımına değil, ortaklık sayısının en azından sabit kalarak daha küçük gemiciliğe ittiği anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti'ndeki bu farklı gelişim, karalardaki iktisadi ve sosyal yapısının dayandığı ve desteklediği aile tipi işletme tarzının gemicilik için de geçerli olmasından kaynaklanabilir. Küçük gemicilik, kentlerdeki lonca geleneğinin eşitlikçi esnaf dükkanları yapısına benzeyen, belirli bir büyüklük ve standart bir kazanç amaçlayan Osmanlı sosyal ve ekonomik yapısının ve zihniyet dünyasının denizlerdeki bir uzantısı olabilir. Genelde tek veya iki ortaklı, bir-iki ailenin geçimini sağlayacak gemicilik tipi, uluslararası ticarete kapalı, sadece kendi tebaasına açık Karadeniz coğrafyası için en uygun/verimli gemi işletme biçimi olmalıdır.[3]

Osmanlı yetkilileri, almış oldukları kararlar ve getirmiş oldukları yasaklarla geleneksel küçük gemilerden daha büyük tonajlı gemilere geçmek için bir dizi bürokratik tedbirler almaya çalışmışlardı. Uluslararası sermaye ve ticaret kendi büyük gemileriyle geldiğinde, Osmanlı yetkilileri de taşrada ekonomik, sosyal ve askeri kaygılarla daha büyük ticaret gemisi yaptırılması için tedbirler almaya çalıştı. Küçük gemilerin yapımını yasaklayıp büyük gemi yapılması için emirler gönderdi. Büyük gemi yapma ve yaptırma, küçükleri yasaklama eğiliminin; arşiv belgelerinden görülebildiği kadar on sekizinci yüzyılın ikinci yarısında başlayıp imparatorluğun sonlarına kadar artarak devam ettiği gözlemlenmektedir.

Büyük gemi yaptırma isteklerinin dünyada artan deniz ticareti ve hacminin, büyüyen gemi ebatlarına karşı Osmanlı gemiciliğini uydurma isteği ve arzusu olduğu açıktır. Ancak bu isteğin, Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, ayanların yükselişi, Rum isyanı, reformlar, merkezileşme çabaları ve denizlerde hakimiyet arayışları gibi daha özel konularla ilgili olarak da değerlendirilmelidir. Elbette yeni yapılacak gemilerin

---

[2] Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Doğu-Batı Yayınları, İstanbul 1989, s. 57; Murat Çizakça, *İslam Dünyası'nda ve Batı'da İş Ortaklıkları Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, s.114.

[3] İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik, Samsun Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 891.

daha büyük tonajlı olması istekleri, gittikçe çoğalan ve büyüyen yabancı gemiler (özellikle buharlı gemiler) karşısında düşülen duruma ve verilen tepkiye işaret etmektedir. Ancak, büyük sermayenin olmayışı, gelenekselleşmiş ticaret ve ilişkileri, Rum isyanı ve Karadeniz'de ticaret yapan devletlerin uluslararası ticarete hâkim olmaları, verimlilik, teknik birikim gibi daha birçok sebep, devletin büyük gemi yaptırma isteklerinin tam olarak hedefine ulaşmasına engel olduğu anlaşılmaktadır.[4]

Osmanlı küçük gemi işletmeciliği ve kayıkçılığını dönüştüren hususlardan birisi de buharlı teknolojisinin gelişidir. XIX. yüzyılda Osmanlı dış ticareti hızla gelişti. Bu gelişmenin araçlarından birisi buharlı gemilerdi. Osmanlı sahillerinde hızla çoğalan buharlı gemiler, geleneksel Osmanlı deniz ticaretini –yelkenli gemiciliği- değişmeye zorladı. Bu yayılma ve baskı Osmanlı sahil ticaretinin geleneksel aracı yelkenli gemiler üzerinde daha fazla hissedildi. Yüzyılın sonuna kadar yelkenli gemicilik azalmadı. Sayısal olarak hatta ilk buharlılar geldikten 1860-1870'lere kadar en azından artarak büyümeye devam etti. Ancak yüzyılın son çeyreğinden itibaren yelkenli gemicilik -büyüyen dünya ticaret hacmi karşısında payını koruyamadı ve buharlı gemilerle aynı oranda gelişemedi. Yelkenli gemiler belki nicelik olarak sabit kaldı ama buharlı gemiler hem nitelik hem de nicelik olarak gittikçe artı. Yelkenliden buharlı teknolojisine değişmeye zorlanan Osmanlı deniz ticareti buna farklı tepkiler verdi. Bazen yabancı vapurlara karşı tepkiler yükseldi. Bazen yelkenliler ve kayıklar yabancı vapurların yardımcı hizmetlerini yapmaya dönüştüler. Bazen de Osmanlı sahillerinin egemenliği tartışmalarına konu oldular.

Ticaretin ve buharlı gemilerin artışı mevcut Osmanlı liman tesisleri için yeni güçlükleri beraberinde getirdi. Taşınılan yük hacminin çoğalması ve gelen gemilerin gittikçe daha büyük olması yükleme ve boşaltmayı zorlaştırıyor, işleri geciktiriyor ve tüccarları sinirlendiriyordu. 19. Yüzyılda belirli Osmanlı limanları haricinde modern liman tesisleri yapımı anlamında büyük değişimler olmadı. Hacmi hayli artmasına rağmen Mersin, Trabzon, Samsun gibi birçok limanda gemiler açık denizde demirlemek zorunda kalıyordu. Yükler mavna ve çaparlarla gemilere taşınıyordu. Buharlı gemilerin büyüklükleri oranında liman tesisleri yoktu. Bu ameliye zaman alıyor ve çoğu zaman malların bir şekilde zarar görmesine sebep oluyordu. Yabancı tüccarlar ve vapur şirketleri bu durumdan devamlı şikâyet ettiler ve düzeltilmesi hususunda Osmanlı hükümetlerine baskıda bulundular. En azından mavna sayısının artırılması, dalgakıran yapılması, gümrük binası ve antrepolar inşası gibi isteklerde bulundular. Yabancı şirketler daha da ileri giderek büyük limanlarda kendi mavnalarını, dubalarını istihdam etmek istediler. Bu da limanlarda kayıkçı-mavnacı ve liman işçileri ile yeni problemler yaşanmasına sebep oldu. Başlıca limanlarda hamallar ve sandalcıların çoğu üyelerini koruyan loncalara mensuptu. Lonca üyeleri aidatlarına karşılık devamlı surette istihdam edilmelerini ve işlerinin korunmasını bekliyorlardı. Gemilerin doğrudan yanaştığı limanlarda kayıkçılar işlerini kaybediyorlardı. Bu başta liman işçileri olmak üzere kayıkçı ve mavnacıların da içinde bulunduğu grupların çeşitli tepkilerine, hareketlerine

[4] İ. Ekinci, "Karadeniz'de Ticari Değişim…", s. 895.

sebep oldu. Yaşanan arbedeler, sabotajlar, grevlerle kayda değer başarılar elde ettiler ve bazı güvence ve tavizler koparmayı başardılar.[5]

Lonca teşkilatı içinde örgütlenmiş bu yapı, II. Meşrutiyetin ilanından sonra Avusturya-Macaristan'a uygulanan boykot hareketinde önemli roller üstlendi. Jön Türkler, daha önce de etkili olmuş ve sonuç almış bu yapıyı da kullanarak başına geçtikleri boykot hareketini –halkın heyecanı sönmüş olsa bile- bir süre daha devam ettirebildiler. II. Meşrutiyet dönemi yapılan boykot hareketlerinde liman işçileri, kayıkçı ve mavnacı esnafı önemli roller üstlendiler. Bu onların siyasi etkinliklerini ve güçlerini artırdı. Boykot esnasında bilhassa faal oldukları Trabzon'da kayıkçılar İttihat ve Terakki Partisini kontrolleri altına aldılar ve Birinci Dünya Savaşına kadar şehri idare ettiler.[6]

Artan ticaret hacmi karşısında yetersiz kalan liman tesisleri, işsiz kalan hamallar ve ücretlerin dışında yaşanan sorunlardan birisi de nöbet usulü diye bilinen ve Karadeniz'de genellikle çapar adı verilen yük kayıklarının müşteri beklerken sıraya girip girmeyecekleridir. Kayıkçı esnafı ve liman kentlerinin önde gelen (tüccarları) arasında yaşanan bu anlaşmazlık birçok liman kentinde uzun süreli tartışmalar yaşanmasına sebep olmuştu.[7] Osmanlı belgelerinin bu konuyla ilgili olarak belgelerin daha ziyade "Nöbet usulüne riayet ile çekek mahallerine tecavüz edilmemesi" ekseninde iki konunun beraber anılması bu iki meselenin aynı paralelde yürüdüğünü göstermektedir. Çekek yerleri konusunda anlaşmazlıkların birbiriyle aynı veya yakın zamanlarda yaşanmış olması bu problemin tek başına bağımsız olmadığını bilakis kayıkçı ve mavnacıların geçirdiği genel değişim, dönüşüm ve ayakta kalma çabalarının bir parçası olduğunu göstermektedir. Hatta bu iki mesele yalnızca sebep sonuç ilişkisi içinde değil yapan ve maruz kalan açısından da paralellik göstermektedir.

Çekek yeri sorunun ortaya çıkışında artan buharlı gemiciliğin geleneksel nakliye araçlarını kenara itişinin en önemli sebeplerden olduğu söylenebilir. Bu soruna kaynaklık teşkil edecek teknelerin biçimi faaliyet çeşidi kısmen önemli olsa da sonuç değişmemiştir.

## 2. Kıyı Hukuku ve Çekek

Günümüze doğru geldikçe kıyılar, gittikçe artan nüfusu, turizmi, ulaştırma altyapısı ve kamu yararını hedefleyen politikalar sebebiyle her geçen gün daha fazla ilgi alanı olmaktadır. Bu ilgi hiç şüphesiz, çevreci, kamu ve özel mülkiyet iddiaları çerçevesindeki tartışmaları da beraberinde getirmektedir. Bu tartışmaların geçmişe doğru uzanan kısmında yer alan meselelerden birisi de çekek yerleri meselesidir. Bu meseleyle en azından günümüze kadar devam etmiş olan tartışmaların geçmişi, kaynağı veya

[5] D. Quataert, "19. Yüzyıla Genel…", s. 924.
[6] D. Quataert, "19. Yüzyıla Genel…", s. 924.
[7] Can Nacar, "20. Yüzyılın Başında Samsun Limanında Çalışmak: Serbest Ticaret ve Nöbet Usulü Tartışması", *Toplum ve Bilim*, 136, 2016, s. 40 vd; Fatsa'da yaşanmış tartışmalar için bkz. Tuğrul Özcan, "XX. Yüzyılın Başlarında Nöbet Usulü Uygulamasına Bir Örnek: Fatsa Limanı", *ODÜSOBİAD*, 2015, 5/12, s. 395-411.

safhalarından birini tanımak günümüz tartışmalarının arka planını anlamaya yardımcı olabilir.

Kıyılar yalnızca denizin değil, bireysel faydalarla kamu yararının kesiştiği bir noktada bulunmaktadır. Kıyılarda günümüzde de mülkiyet sorunları vardır ve mağduriyetlere yol açmaktadır. Ayrıca kurumlar arası yetki çatışması vardır. Günümüz temel problemlerinden birisi de kıyıların geçmişte hukuka uygun olarak kazanılmış mülklere ait tapuların daha sonra kamu yararını sağlamak amacıyla iptal edilmesi ve bunun yarattığı mağduriyetlerdir.[8] Bir diğer husus ise "çekek yerleri" meselesinin kamusal alanın oluşum ve tanımlanması süreci ile ilgili olmasıdır. Osmanlı Devleti'nde özellikle Tanzimat devrinden sonra değişen, genişleyen kamusal alan tanımı ve tartışmalarının yüzyılın sonlarına doğru çekek yerlerini de içine alacak şekilde genişlediği belirtilebilir. Dolayısıyla meselelerin kökenine doğru gidildiğinde "çekek yerleri" meselesi üzerinden bir kamusal alanın oluşum sürecine dair bir örnek de yakalanmış olacaktır.

Kıyı en basit bir ifade ile deniz ile karanın buluştuğu arakesiti ifade eder. Günümüzde bu ince ve hassas coğrafya kıyı çizgisi, Kıyı kenar çizgisi, Kıyı, sahil şeridi gibi daha da ayrıntılı sınırlara bölünmüş ve arsa-arazi-kadastro-alan sınırları çizilmiş hem de bu alanların hepsi için farklı terim ve kavramlar geliştirilmiştir.[9] Osmanlı hukukunun kıyı arazilere dair bir kanun ya da nizamnamesinin bulunmadığı; Osmanlı Devleti'nde kıyıların özel olarak korunan ya da hukuksal olarak düzenlenmiş alanlardan olmadığı ifade edilmektedir. En azından Osmanlı toprak sisteminde kıyılara özel bir yer verilmiş olmadığı anlaşılmaktadır. Bir tarım devleti olan Osmanlı imparatorluğunda kıyıların büyük bir çoğunluğunun tarıma elverişli olmayan taşlık, kayalık, ormanlık, kıraç, otlak ve pırnallık yerler olduğu göz önüne alındığında iddiaların biçimine göre Osmanlıda kıyıları çoğunlukla mevat (ölü) bazen de hali (boş) arazi içerisinde değerlendirildiği görülmektedir. Ancak kıyıların tamamının tarıma elverişsiz olduğunu söylemek mümkün olmadığı gibi tüm kıyıların mevat arazi olduğunu söylemek de doğru olmayacaktır. Zira kıyıda bulunan bir toprak, ihya suretiyle üzerinde tasarruf hakkı verilmiş olan mülk arazi statüsü içerisinde olabileceği gibi, vakıf arazi statüsünde de olabilmektedir.[10]

## 3. Çekek Yeri Anlaşmazlıkları

Osmanlı arşivinde çekek yerleri konusunda anlaşmazlıklara dair XIX. yüzyılın farklı dönemlerine dair münferit belgeler söz konusudur. Örneğin II. Mahmut döneminde İstanbul'da kayıkçı esnafının kayıkları için satın alınacak arsa bedeli ile ilgili tartışmalar gibi. Bu konuda XIX. yüzyılın ortalarına ait, Tirebolu'daki bir gemi yapım ve çekek

---

[8] Selim Solmaz, *Geçmişten Günümüze Türkiye Kıyı Politikaları ve Türkiye Kıyılarında Yaşanan Mülkiyet Sorunları*, Ankara 2017, s. 2.

[9] Deniz, göl ve akarsuların taşkın durumları dışında suyun kara noktasına değdiği noktadan sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluki çakıllık, kayalık, taşlık, baltalık…vb gibi özel bir amenajman ve ekolojik koruma gerektiren biyolojik bir zenginlik, deniz ve kara ekosistemlerinin buluştuğu ve her iki sistemin birbirini etkilediği bir coğrafya, kültürel miras, sosyal ve ekonomik olarak değerli bir alandır. Solmaz, a.g.e., s.8.

[10] Solmaz, a.g.e, s. 32.

yeri konusundaki anlaşmazlık ve bu anlaşmazlık üzerinden yerel gemi yapımı, ayan, tüccar ve arazi (çekek yeri) sahibi olarak bir kadının ilişkilerinin takip edildiği ayrıntılı bir çalışma yapılmıştır.[11]

Kayık çekek yerleri ile belgeler ve tabii ki problemler XIX. yüzyılın sonlarında başlamış olup II. Meşrutiyet devrinde yoğunlaşmış görünmektedir. Belgelerin yoğunlaştığı ilk grup 1891-1893, ikinci grup 1900-1903 ve en kalabalık kısmı da 1908 sonrasıdır. Bu problem ile ilgili belgelerin çoğaldığı dönem dikkati çekmektedir. Yani yüzyılın sonu buharlıların egemenliklerini kesinleştirdikleri, geleneksel denizcilik karşısında zaferlerini ilan ettikleri ve yerel denizciliği limanda veya küçük iskelelerden büyüklere mal taşıyan ikincil durumda kendilerine hizmet eden aracı bir sektör haline dönüştürmeye başladıkları hatta dönüştürdükleri yıllara denk düşüyor. Yani çekek yeri problemleri bu üstünlüğün getirdiği ekonomik şartlar karşısında, kayıkçıların kendileri ve çekek yerleri konusundaki hassasiyetlerinin en fazla arttığı bir döneme denk gelmektedir. 1908 sonrası ise devlete, özgürlük, eşitlik, adalet kavramlarına bakışın değiştiği veya değişmeye başladığı bir döneme gelmesi dikkati çekmektedir. II. Meşrutiyet ile yaşanan değişim, kamusal alan ve çekek yerleri tartışmalarında ne derece rol oynadığını birebir ölçme imkanına sahip değiliz. Ancak İttihat Terakki'nin kayıkçı ve hamallarla olan ilişkisi ve bunların politik ilişki ve açılımları, kamusal alan tartışmaları arasında yaşanan gidiş gelişlerle ilgili olsa gerektir. Ayrıca buna büyük oranda siyasallaşmış boykotlar karşısındaki en önemli araç ve kitleyi kayıkçı ve hamalların temsil etmesi, onların geleneksel yapıları, modernizmin (Avrupa'nın) sembolleri ve uzantıları olan vapurlarla kayıkların/yelkenlilerin mücadelesine ideolojik bir boyut kattığı düşünülebilir.

Sistematik bir biçimde çekek yerlerine müdahalelerin ve bunlarla ilgili şikayetlerin ilk örneklerinden birisi Giresun'da yaşanmıştı. "Giresun iskelesinin kayıkçı esnafının ihtiyacına bile kâfi olmayan çekek yerinde Giresun Zabıta Memuru Mülazım Yahya Efendi'nin iskelede bulunan mağazasını tamir bahanesiyle önceki binasından dört arşın daha büyük bir bina yaptırmaya kalkınca, "*derya cihetine bi't-tecavüz*" gerekçesiyle şikâyet edilmişti. Şikâyet edenler yerel yetkililere yaptıkları müracaatlarının sonuçsuz kaldığını da ifade etmişlerdi. Ancak yetkililerce yapılan tahkikatta "pederi Ali Bey'in tasarrufunda olan arazide bina yapmasına müsaade verildiği ve mağazanın Giresun İskelesi'nde kayık çekmeye mahsus yerde olmadığının anlaşıldığı, verilen resmi ruhsatla inşaata devam edilmesine izin verildiği" belirtiliyordu.[12] Bu konudaki bir diğer

[11] Tirebolu'da yaşanan gemi inşa ve çekek yeri olarak kullanılan bir arazi ile ilgili olarak yapılan tartışmalarda iddiacı taraflardan birisi kumluk sahillerin mülk edinilmesine dair bazı şüphelerini dile getirmişti. Bu araziyi tanımlarken leb-i deryâda vâkʿi kumluk ve bir nevʿi istiʿmâle yaramaz ve emsâline nazaran mülkiyet kabûl etmez ve şâyed etse de satılacak olsa kimse tarafından izhâr-ı rağbet ve talâbet olunmaz bir yer olduğu ifadelerini kullanmıştır. M. Emre Kılıçaslan, "Bir Ağa, Bir Tüccar ve Bir Kadın: XIX. Yüzyılda Tirebolu'da Tekne İnşa Etmek", *OTAM*, 40, Güz 2016, s. 393.

[12] BOA, (Başbakanlık Osmanlı Arşivi) *DH.MKT*, 1768/74, 24 Eylül 1890; Giresun'da halen gemiler çekeği camii, mevki mahallesi mevcuttur. Kalenin ve önünde uzanan burnun doğu kıyısına düşen ve kuzey rüzgarlarına daha korunaklı olduğu anlaşılan yer, liman ve iskele hizmetlerinin şehrin batı

örnek de; Tekfurdağı sancağına bağlı Kumbağı köyünde bulunan ve eskiden beri çekek yeri olarak kullanılmakta olan 2000 zira büyüklüğünde arsanın Tekfurdağı meclisi idaresi azasından ve yöresinde hatırı sayılır kişilerden olan Şakir efendi ve avanesinin köy muhtarlarını da "ikna" ederek yüz liraya satın aldıkları araziyi parçalara bölerek yedi-sekizyüz liraya sattıkları konusundaki şikayettir. Vilayetten gönderilen tahkikat memurunun "işi mühimsemediği" arkasından araziyi satın alanlardan birisinin üzerine bir mağaza yapmaya kalkınca çekek yerlerinin kullanılamayacağını gören kayıkçı esnafının şikayetiyle anlaşmazlığın ciddileştiği görülmüştü. "*beynelahali müşkilat ve münazaata*" sebebiyet veren durumun ciddi bir şekilde araştırılarak ortaya çıkarılması için yeniden arzuhal verilmişti.[13]

Her iki örnekte de deniz kenarındaki arsaların özellikle genişleyen ticaret hacmi ve ortaya çıkan ihtiyaç dolayısıyla mağaza ve dükkân yapmak veya genişletmek için kullanıldığı anlaşılmaktadır. Keza her iki örnekte de nüfuz sahibi kişilerin bu şikayetlere sebep olduğu, "kâr ve rant" kaygılarıyla hareket ettikleri, yerel yetkililerin yapılan şikayetlere aldırmamak, duyarsız kalmak veya gereken önemi vermemekle açık-örtülü bir biçimde itham edildiğini görmekteyiz. Şikâyet edenlerin kimlikleri ve amaçları tam olarak belli olmamakla birlikte "kadim çekek yerlerinin" işgal edildiği gerekçeleri ileri sürüldüğüne göre bu tarihten önce oluşmuş ve en azından buraların korunmasına, kullanımına ait bir teamülden hareket eden "kayıkçı veya muhalif" unsurların olduğu söylenebilir.

Çekek yerlerinin korunması ile ilgili olarak 1900 yılından daha önceki tarihlere ait genel bir karar görünmemektedir. Ancak Rize şehri örneğinde münferit bir karara ait bu konuda bilgiler bulmak mümkündür. Bu örnek şikâyeti yapan açısından da dikkati çekmektedir. Zırhlı Mahmudiye Fırkateyni Süvarisi Miralay İsmail Hakkı imzasıyla 1893 yılında gönderilen belgede; şehrin sahilinde eskiden beri çekek yeri olarak kullanılan alana, 1886 yılında tekne sahiplerinin istirhamıyla bina yaptırılmama kararı alınmış olmasına rağmen belediye tarafından bina inşa ettirilmeye başlandığı, 1894 tarihinde binanın bitirildiğinden söz etmektedir.[14] Bir zırhlı kaptanının çekek yeri hassasiyetinin nereden geldiği, subayın bu şikayeti kendi iradesi ile mi yoksa kayıkçıların istek ve arzusu ile onlara destek için mi yaptığı anlaşılamamaktadır.

Çekek yeri tartışmalarının ortaya çıkışındaki etkenlerden birisinin de deniz ve kara sahil çizgisinin dalga, akıntı, nehir birikintisi gibi doğal yollarla ortaya çıkardığı değişkenlik olduğu görülmektedir. Bu değişkenlikler Mersin örneğinde olduğu gibi çok taraflı bir çekek yeri anlaşmazlığına da sebep olabilmektedir. Mavna ve kayıkçılarının çekek ve kalafat yeri olarak kullandıkları yerin evkaf memuru tarafından açık artırmaya çıkarıldığında, kayıkçılar ve mavnacılar tarafından burasının gayrimüslim bir tüccara ait olduğu iddiasında bulunulmuştu. Durum, Mersin liman reisinden sorulduğunda ise bambaşka bir iddia ortaya çıkmıştı. Arazinin vakfa ait değil, şehrin batı ve

---

yakasına doğru kayması sebebiyle atıl kaldığı anlaşılmaktadır. Bu kayışın en azından çekek mahalli üzerindeki anlaşmazlıkları uzaklaştırdığı düşünülebilir.

[13] BOA, *BEO*, 175/13088, 23 Mart 1893.

[14] BOA, *Y.PRK,ASK*, 101/85, 7 Aralık 1894.

doğu tarafındaki ırmakların getirmiş olduğu kum ve çakılların doldurması neticesinden ortaya çıkmış bir arazi olduğu ve mahallin kayıkçıları tarafından çekek yeri olarak kullanıldığı bilgisi gelmişti.[15]

Kayıkçıların ve Mavnacıların, yerel ileri gelenlerin, tüccarların, belediyenin, bahriye subaylarının gerek ferdi gerekse kurumsal düzeyde taraf oldukları çekek ve kalafat yeri anlaşmazlıklarının bu ilk örnekleri durumun ne derece çok taraflı, belirsiz ve karmaşık olabileceğinin bir göstergesi olarak değerlendirilebilir.

İstanbul ve çevresi söz konusu olduğunda mesele daha da farklılaşmakta ve daha özel örneklere rastlanmaktadır. İstinye köyünde yaşanan çekek ve kalafat yeri anlaşmazlığı kentin etrafındaki sanayi alanlarının çevre sakinleriyle olan ilişki ve anlaşmazlıklarından kaynaklandığı anlaşılmaktadır. İstinye'de belirli yerde kalafatçı esnafının icra-yı sanat edebilmeleri için yıllar öncesinden ruhsat verilmişti. Ancak işlerin çoğalması sebebiyle olsa gerek esnaf kendilerine ayrılan alanın sınırlarını aşarak yıkılmış bir değirmen ve çevresindeki araziyi genişleterek çekek ve kalafat yeri olarak kullanmaya başlamıştı. Dahası burada yeni bir kalafat yeri açmak isteyen kişi Nemçe tebaasından (Francesko) idi. Bunun üzerine köy halkı şikayetçi olmuştu. Ayrıca kalafatçı esnafına uzun yıllar önce verilmiş olan ruhsata (*karyenin sair mahallinde kalafatçılık sanatının âdem-i icrası hakkında olan irade-i seniyye*) da aykırı olduğunu belirtmişlerdi.[16]

Ahali (belgede *muteberan-ı ahali ile eimme muhtaran* denilerek köy ve çevresindeki nüfuzlu kişiler olduğu tahmin edilebilir) kadim kalafat mahallinden başka değirmen arsasının kalafat yeri olarak kullanılmasına muvafakat göstermiyorlardı. Özellikle reçine, katran, zift kaynatmak gibi yangın çıkarabilecek veya duman ve kokusuyla çevreye zarar veren işlerin genişlemesini ve köylerinin tamamını etkileyecek şekle dönüşmesine itiraz etmişlerdi. Yapılan araştırmada burasının deniz yönü aynı zamanda voli mahalli olduğu ortaya çıkmıştı. Hatta kalafat yeri olarak ihdas edilmeye çalışılan yerde kömür deposu olduğu, karaya kömür çıkarmak için gelen teknelerin bile aynı anda en fazla iki tanesinin demirleyip yükünü boşaltmalarına, boşattıktan hemen sonra ayrılmak kaydıyla izin verildiği, 1278 tarihinde liman idaresince karar verildiği belirtilmişti.[17] Mesele Şehremaneti ve Bahriye nezareti arasında yetki anlaşmazlığı ve bürokratik yazışmalara da sebep olmuştu. Sonuçta eski kalafat yerinin mevcut haliyle kalarak yenileri için başka bir yer bulunması kararlaştırılmıştı.[18] Çevre-temizlik hassasiyeti ve çekek yerlerinde kullanılan kimyasal ve sanayi ürünlerin çevreye verdikleri zarardan kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Reçine, zift, katran kaynatmak gibi sanayi işlerinin yerleşim alanlarının içinde ve yakınında olmasının getireceği rahatsızlık ortadadır. Özellikle bu gibi kirli sanayi üretiminin örneğin tabakhanelerin tanzimat sonrası şehir yerleşiminde ve gelişiminde kentin dışına çıkarılması ve uzaklaştırılması çalışma ve çabaları her yerde vardır. Tanzimat sonrası gittikçe artan hassasiyetin yüzyılın sonundan

[15] BOA, *DH.MKT*, 274/58, 14 Ağustos 1894.
[16] BOA, *ŞD*, 8/10, 825/22, 25 Ağustos 1893.
[17] BOA, *ŞD*, 8/10, 825/22, 17 Ekim 1893.
[18] BOA, *BEO*, 335/25071, 30 Aralık 1893.

itibaren sahil-çekek yerlerine kadar ulaştığı ve buralarda bu tip faaliyetlerin uzaklaştırılarak kent-yerleşim dışına gönderilmek istendiği anlaşılmaktadır. Tabii ki bu istek tek başına bu kadar masum olmayabilir. Yani şikâyetin arkasında sadece kentsel temizlik, çevre hassasiyeti değil, yükselen rant olabileceği de gözden ırak tutulmamalıdır. Buna benzer bir başka örnek de İngiltere tebaasından Jozef Jons'un Tophane'de Kılıç Ali Paşa mahallesinde Sirkeci iskelesi sokağında sahibi olduğu ve ticari gemileri tamir etmek üzere çekek yeri olarak kullandıkları arsanın önüne Rıhtım Kumpanyası tarafından yapılacak olan inşaatın denizle olan bağını kesmesi ve ilgili kişinin zarara uğratılması meselesiydi. Mesele Tophane-i Amire'de kurulmuş bir komisyona gelmiş, İngiliz elçiliği meseleye dahil olmuş, ancak hazırlanan raporda yapılacak olan inşaatın ilgili kişinin emlakine zarar vermeyeceği ifade edilmişti.[19]

## 4. Çekek Yerlerinin Korunmasına Dair Emir ve Tebliğler

Çekek yerleri konusundaki en büyük hassasiyetin oluştuğu yerin Karadeniz sahilleri olduğu görülmektedir. Doğal limanı hemen hiç olmayan bölgede gemiciliğin yapılış biçimi çekek yerlerinin önem derecesini hayli artırmaktaydı. Fırtınalı ve dalgalı denizine karşın doğal liman ve koylarının azlığı kayıkçı esnafı için çekek yerlerini çok yoğun ve sıklıkla kullanılmasını gerektiriyordu. Denizcilik, ticari, ekonomik, sosyal yapısı itibarıyla gelenekten getirdiği küçük hacimli teknelerle yapılıyordu. Kayıkçılık mevsimi güzel havalar ve mevsimle sınırlıydı, kışın kayıklar büyük oranda kıyıya çekilirdi. Dolayısıyla teknelerin bakım, onarım, kışlatma ve saire gibi sebeplerle karaya/kıyıya çekilmesi zorunluluğu haricinde belirli bir büyüklüğün altında her türlü tekne işe, balığa çıkmadığında veya fırtınalı/dalgalı havalarda yine kıyıya çekilmek durumundaydı. Karadeniz'in kayıkçıları için çekek yeri denizcilik faaliyetleri açısından olmazsa olmazlarındandı. Coğrafya ve iklimin çekek yeri problemleriyle doğrudan ilgisi olduğu açıktı. Bu konuda, Ege kıyıları ile ilgili olarak (Dedeağaç hariç) arşivde pek belgeye rastlanılmaması buna karşın belgelerin önemli bir kısmının Karadeniz, Marmara ve Doğu Akdeniz iskelelerini ihtiva ediyor olması da buna işaret etmektedir.[20]

Çekek yeri problemlerini muhtemel eksiklikleriyle belgeler üzerinden anlamaya çalıştığımızda buralara yapılan müdahaleler karşısında bürokratik bir tepki olarak çekek yerlerinin korunması emirleriyle karşı karşıya kalıyoruz. 1900 yılından sonra merkezden vilayetlere arka arkaya ve yoğun bir şekilde gönderilen çekek yerlerinin korunmasına dair emirleri tetikleyen olay veya olayları tam olarak tespit etmek zor görünüyor.[21]

---

[19] BOA, *HR.TH*, 130/125 , 13 Temmuz 1893.

[20] *Dersaadet limanı ve Marmara denizi ile Bahr-i Siyahda kain Ereğli, İnebolu, Bartın, Sinob, Ünye, Tirebolu, Ordu, Giresun limanlarında nöbet usulünün devamı ve çekek mahallerinin hiçbir sebeb ve bahane ile devair-i belediye tarafından müdahale olunmaması gereği…*; BOA, *DH.MUİ*, 15-4/1, 19 Ağustos 1909.

[21] Osmanlı sahillerindeki çekek mahallere yönelik tecavüzlerin engellenmesi; BOA, *DH. MKT*. 2601/77, 4 Ağustos 1903; Deniz ticareti açısından önemli olan çekik mahallerin korunması gerektiği; BOA, *DH.MKT*. 2601/89, 28 Ağustos 1903; Gemilerin barınağı olan çekik mahallere tecavüzün engellenmesi; BOA, *DH.MKT*. 2601/106, 28 Eylül 1903; Sahillerdeki kalafat ve çekek mahallere yapılan tecavüzlerin önlenmesi; BOA, *DH.MKT*. 2606/131, 11 Aralık 1903; Kışın ticari gemiler

Ancak bu emirler ve bazı olaylar çekek yerleri konusundaki hassasiyetin kaynaklarına işaret etmektedir.

1901 yılında bütün sahil vilayet ve mutasarrıflıklarına gönderilen yazıda; "*Merakıb-ı bahriyenin çekek mahalleri belediye idareleri tarafından satılmakda ve merakıbın barınacak yerleri kalmadığından*" bahisle bu konuda birçok şikâyet geldiği, bunların uzun uzadıya yazışmalara ve zaman kaybına sebep olduğu belirtilmişti. Bu sebeple anlaşmazlıklara kolay ve hızlı bir şekilde çözebilmek adına çekek yerlerinin sınırlarını, arazisinin miktar ve şeklini gösteren ayrıntılı haritaların yaptırılarak yetkili makam ve belediye idarelerince onaylatılıp bir nüshasının İstanbul Liman İdaresine gönderilmesi istenmişti.[22] Merkezi hükümetin çekek yerleri konusundaki ilk hassasiyetlerinden birsinin döneminin belediyeleri olduğu anlaşılmaktadır. Çekek yerlerinin belediye idareleri tarafından satılması veya farklı amaçlarla kullanılması en önemli şikayetler arasında görünmektedir. Dahası haritaların onaylayıp gönderilmesi isteği karşısında bazı belediyelerin defaten gönderilen emirlere karşın haritaları onaylayıp göndermemesi dikkati çekmektedir.[23] Keza belediyelerin bu haritaların hazırlanması sürecine katılmak istemedikleri, katıldıkları halde çeşitli tartışmaların yaşandığı ve onaylamak istemedikleri, onaylayanların da haritalarda yer alan çekek yerlerine çeşitli şekillerde müdahale etmeye devam ettikleri görülmekte; bütün bunlar ise meselenin adeta merkez-yerel yetki alanı çekişmesi şeklinde algılanmasına neden olmaktadır.

Merkezi hükümetin gönderdiği emirlerde vurgulanan noktalardan birisi *ticaret-i bahriyenin himayesi ve korunması* meselesidir.[24] Diğer bir konu ise çekek mahallerinin bizzat merkezi hükümetin başka dairelerince yapılan müdahalelerdir. Özellikle liman içi ve yakınında kalan çekek yerlerine başta "Rüsumat Binaları" olmak üzere çeşitli yapıların yapılması isteği birçok şikâyete sebebiyet vermişti.[25]

---

için barınak ve tamir yeri olarak kullanılan çekik yerlere miri bina yapımı gibi tecavüzlerin önlenmesi; BOA, *DH.MKT*. 2612/30, 17 Haziran 1907; Gemilerin fırtınalı havalarda barınağı olan çekik mahallere hiçbir şekilde müdahale edilmemesi; BOA, *DH.MKT*. 2612/62, 20 Ağustos 1907.

[22] Edirne, Aydın, İşkodra, Hüdavendigar, Cezayir, Hicaz, Selanik, Trabzon, Suriye, Trablusgarb, Yanya, Yemen, Kudüs, Bingazi, Kastamonu, Adana, Konya, Beyrut, Biga, İzmid, Çatalca, Basra'ya; BOA, *DH.MKT*, 2295/11, 30 Nisan 1901.

[23] BOA, *DH.MKT*, 2335/63, 14 Nisan 1900; Ünye, Samsun, Ordu çekek mahalli haritalarının henüz tasdik edilip gönderilmediği; BOA, *DH.İD*, 78/10, 19 Nisan 1912.

[24] *Sevahil-i Osmaniye liva ve kazalarında vaki çekek mahallerine ara sıra tecavüzat vukuubulmakda olduğu, bunların ticareti bahriyenin korunması ve himayesi noktai nazarından engellenmesi… ve vilayetlere gerekli tebligatların yapılması…*; BOA, *DH.MKT*, 747/12, 20 Temmuz 1903.

[25] *Sevahil-i Osmaniyede minelkadim kayıklarla sandalları için terk ve tahsis olunan çekek mahalline bir güna lüzum … müstesna olmaksızın mahalli hükümetçe rüsumat külliyesi inşa edilmekde olduğundan ve bu suret mağduriyetlerini istilzam edeceğinden bahisle icrayı icabı bazı tarafdan alınan telgrafnamede istida olunduğu ve ticaret-i bahriye nokta-i nazarından haizi-i ehemmiyet olan bu gibi çekek mahallerinin muhafazası elzem olduğu beyanıyla bu babda iktiza edenlere tebligatt-ı müessire ifası bu kere bahriye nezaretinden tebliğ…*; BOA, *DH.HMŞ*, 19/26, 27 Eylül 1903; *Bu arazilerin satılması, merakıb-ı bahriyenin ve ticaretinin ve ilticagahlarının mahvına sebep olacağı… icab eden vilayetlere durumun engellenmesi için gerekli tebligatların gönderilmesi…*; BOA, *DH.HMŞ*, 19/26, 28 Eylül 1903.

Çekek yerleri ile ilgili dikkati çeken diğer bir meselede özel mülkiyete konu olması ve bununla ilgili yapılan şikayetlerdi. "*Çekek mahallerinden bazılarına şunun bunun tasarruf iddiasında bulunarak aldıkları tapusundan istifadeen bina inşa etdirmiş oldukları…merakıb-ı bahriyenin furtunalı havalarda muhafazası çekek mahallerinin vücuduna mütevakkıf olub, zikr oluna mahallerin bu nokta-i nazardan bekası lazım gelecek iken satılması merkab-ı bahriyenin mahvını binaen ticaret-i bahriyenin sektedar olacağı…"* belirtiliyor ve yine bütün sahil vilayetlerine gönderilen yazıda buraların korunması isteniyordu.[26]

Özel mülkiyet ve şahısların çekek yerlerine müdahaleleri konusundaki en dikkat çekici olanlar nüfuz sahibi, ayan ve mütegallibe tarafından yapılanlardı. Özellikle coğrafyası sebebiyle çekek yeri ihtiyacının veya ihtiyaç duygusunun en yoğun olduğu yer Karadeniz sahilleriydi. En çok sorun çıkan ve müdahale olan yer de burasıydı. Belediyelerden, nüfuzlu kişi ve tüccarlara kadar ki bunlar da aslında belediye meclislerinde sözleri geçen kişiler de yine aynı kişilerdi, birçok müdahalelere rastlanılmaktadır. "*Karadeniz sahillerinde mevcud ve merakıb-ı osmaniyenin tamiriçün metruk çekek mahallerine bir takım mütegallibe tarafından teaddi ve tecavüzat ve bundan dolayı bir çok şikayat vukuubulmakda idüğünden..*" yakınan merkezi hükümet belediyelerin çekek yerleri haritaları konusunda çıkarttıkları problemleri aşabilmek için "*…tevsi-i ticaret-i bahriye nokta-i nazarından muhafaza edilmek ve bu yolda şikayate meydan verilmemek üzere Boğaz'dan Hopa'nın nihayet hududuna kadar olan limanlardaki çekek mahallerinin suret-i muntazamada haritalarının ahz ve tersimi zımnında erkan-ı harbiye-i bahriye dairesinden Kolağası İsmail Sezai ve Şakir Efendi kapudanları*" görevlendirmişti. Bunlar bütün Karadeniz sahilini bir baştan bir başa geçecek, gittikleri yerlerde Meclis-i İdare ve Belediye üyelerinden oluşan bir komisyon teşkil edilecek, bu komisyon çekek yerlerinin ayrıntılı haritalarını yapacaktı. Bu haritalar onaylandıktan sonra bir nüshası merkeze gönderilecekti. Komisyon memurlarının maaşlarının da yarısı Bahriye Nezareti ve diğer yarısı da mahalli hükümet ve belediyeler tarafından karşılanacaktı. Ancak vilayet ve belediyeler gelirlerin mevcut imar işlerine bile yetmediğinden, belediyeler ise bütçelerinde böyle bir harcama kalemi olmadığını belirterek itiraz etmişlerdi. 1909 yılına gelindiğinde halen haritaların yapılıp onaylanmadığı ve bu işle ilgili olarak yeni subaylar görevlendirildiği yazılardan anlaşılmaktadır.[27]

Bütün bunların dışında birçok yerde çekek yerleri ile ilgili anlaşmazlıkların yerel meselelere ait özel sebepler arasında karışıp kaybolduğu veya yerel problemlerin zaman zaman çekek yeri meselesine alet edilmeleri de söz konusuydu. Belgelerde adı geçen bazı iskelelerde yaşanan çekek yeri sorunlarının değişen liman kentlerinin sosyal, ekonomik hatta mekân dokusundan kaynaklanabileceği gibi, yerel dinamiklerin ve çekişmelerin birer aracı haline gelen çekek sorunları da yaşanıyordu.

---

[26] BOA, *DH.MKT*, 747/12, 16 Eylül 1903.

[27] BOA, *DH.MKT*, 2841/52, 7 Haziran 1909; *Kolağası Raşid Efendi kapudanla, Yüzbaşı Aziz efendiye verilecek 1800 guruş maaşın; nısfının mahalleri belediyesinden nısfının bahriye dairesinden karşılanması…*; *BOA, DH.MUİ*, 13-3/20, 30 Ekim 1909.

## Sonuç

Batı ekonomisinin buharlıları karşısında var olma mücadelesi veren ve genelde liman içine sıkışmış, loncalar örneğinde örgütlenen ve geleneksel yapılarını korumaya çalışan kayıkçı ve mavnacılar kadim çekek yerlerinin ellerinden alındığı şikayetleriyle merkezi hükümete birçok başvuru yapmışlardı. Merkezi hükümet, hukuku tam olarak oluşturulamamış; kendilerine ait bir yeri olmayan ve arazi-i mevat, metruke veya hali olarak adlandırılan ve kullanımı belirli şartlarla kişi veya gruplara verilebilen ama bir o kadar da harici müdahalelere açık çekek yerleri hukuku karşısında kayıkçılardan yana tavır almış görünmektedir.

Değişen, liberalleşen, serbest ekonomik şartları, artan ticaret ve liman kentlerindeki yeni mekânsal gelişim ve eğilimlerden etkilenerek gittikçe değerlenen ve bir rant arsaları haline gelen sahil arazileri, yerel dinamikleri temsil eden belediyelerin veya bunların özel kişiliği makamında olan ayan, mütegallibe, müteneffizan ve tüccar taifesinin bu yerlere olan ilgi ve müdahalelerinin artması karşısında zaman zaman çaresiz kaldığı da görülmektedir. Çünkü mavnacı ve kayıkçıların şehir ve iskelelerin en hareketli ve ağırlık merkezi en yoğun faaliyet alanı haline gelen çekek yerlerinden (merkezden) uzaklaştırılma istekleri ve çekek yerlerine müdahaleler gittikçe artmıştı.

Kayıkçı ve mavnacıların nöbet usulleriyle, boykotlarla, İttihat ve Terakki merkezli/renkli politik duruşlarla, bol miktarda "devr-i sabık" göndermeli arzuhalleriyle dirençleri, itirazları ve bu itirazların liman başkanları ve Bahriye nezareti üzerinden dile getirme çabalarına karşın belediyeler, Ticaret ve Nafia, Rüsumat Nezaretleri gibi kurumlardan tüccarlara, ileri gelenlere destek verildiği görülmektedir. Belgeler ve tarihsel süreç, merkezi hükümetin, merkez ile yerel, modern ile geleneksel (serbest ticaret-himaye; belediye-lonca, yerel ileri gelenler-kayıkçılar, büyük-küçük; güçlü-zayıf) arasında kalışı, çekek yerlerinin ve kayıkçı esnafının korunması ve himayesi emirlerine rağmen buraların tedricen kayıkçıların kontrolünden çıkması eğilimlerine işaret etmektedir.

## Kaynakça

### A.Arşiv Belgeleri

BOA, (Başbakanlık Osmanlı Arşivi) *BEO*, 175/13088; 335/25071.

BOA, *DH.HMŞ*, 19/26.

BOA, *DH.İD*, 78/10.

BOA, *DH.MKT*, 274/58; 747/12; 1768/74; 2295/11;2335/63; 2601/77; 2601/89; 2601/106; 2606/131;2612/30;2612/62;2841/52.

BOA, *DH.MUİ*, 13-3/20; BOA, DH.MUİ, 15-4/1.

BOA, *HR.TH*, 130/125.

BOA, *ŞD*, 8/10, 825/22.

BOA, *Y.PRK*, *ASK*, 101/85.

**B. Kitap ve Makaleler**

BRAUDEL, Fernand, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Doğu-Batı Yayınları, İstanbul, 1989.

ÇİZAKÇA, Murat, *İslam Dünyası'nda ve Batı'da İş Ortaklıkları Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999.

EKİNCİ, İlhan, "Karadeniz'de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Samsun Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 885-908.

ERLER, Mehmet Yavuz, "İstanbul'da Deniz Ulaşımı (1870-1875), *Osmanlı Araştırmaları*, XXI, İstanbul 2001, s.69-80.

KILIÇASLAN, M. Emre, "Bir Ağa, Bir Tüccar ve Bir Kadın: XIX. Yüzyılda Tirebolu'da Tekne İnşa Etmek", *OTAM*, 40, Güz 2016, s. 385-406.

NACAR, Can, "20. Yüzyılın Başında Samsun Limanında Çalışmak: Serbest Ticaret ve Nöbet Usulü Tartışması", *Toplum ve Bilim*, 136, 2016, s. 40-60

ÖZCAN, Tuğrul, "XX. Yüzyılın Başlarında Nöbet Usulü Uygulamasına Bir Örnek: Fatsa Limanı", *ODÜSOBİAD*, 2015, V/12, s.395-411.

QUATAERT, Donald, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.2, İstanbul 2004, s. 885-1052.

SOLMAZ, Selim, *Geçmişten Günümüze Türkiye Kıyı Politikaları ve Türkiye Kıyılarında Yaşanan Mülkiyet Sorunları*, Ankara 2017.