



KOCA-ELİ SANCAĞI'NI DIŞ DÜNYAYA BAĞLAYAN YOL AĞI

Yusuf OĞUZOĞLU*

Kocaeli yöresi Osmanlı Devleti'nin kuruluşu sırasında çok önemli bir stratejik yere sahip olmuştur. Prof. Dr. Halil İnalçık'ın keşifleri sayesinde bu süreç aydınlatılmıştır. Bu noktada Osman Gazi'nin 27 Temmuz 1302 Bapheus (Yalakova) Zaferi bir dönüm noktasıdır. Çağdaş Bizans kaynağı Pachimeres'i ve Anonim *Tevarih-i Al-i Osman*'i değerlendiren Halil Hoca, Hersek İskeleyi'nin varlığını, karşı tarafta Eskihisar ve Gebze'yi, İstanbul Boğazi'nin Karadeniz'e çıkış noktasındaki Yoros'u, Yalova'dan Gölcük'e kadar uzanan kıyı şeridini ve nihayet İzmit'i Osmanlı-Bizans mücadelesinde köşe başları olarak zikretmiştir.¹ Bu bağlamda verimli kıyı şeridine Türkmenlerin yerleştirildiğini ve Osman Gazi'nin 1304 Sakarya Seferi sonucu Lefke, Mekece ve Geyve'yi fethettiğini öğrenmekteyiz. Nihayet 1337'de Orhan Gazi tarafından İzmit de fethedilecektir.

Bu tarihî görüntü İzmit ve çevresinde körfezin iki tarafını çevreleyen karayolu güzergâhından başka güneyde Hersek, kuzeyde Gebze deniz bağlantısını, ayrıca Sakarya Vadisi'nin tarihî geçit olma özelliğini göstermektedir. Osmanlı yönetimi sancak teşkilatını oluştururken konuya hammadde, tarım, ticaret gibi halkı ilgilendiren ana meselelerle yaklaşmış, birbirine bağımlı yol ağı olan yerleri aynı sancağın sınırları içine katmıştır. Biz Kocaeli sancakbeylerine yazılan emirlerde körfezin güneyinde Hersek ve onun kuzeyindeki Gebze'nin sancağın yönetimi altında bulunduğunu görmekteyiz. Aynı anlayış doğuda Ada (Adapazarı), Sapanca, Akyazı güneyde Geyve-Taraklı-Göynük yönlerini kapsayacak şekilde Kocaeli'ne dâhil edilmiştir.

Gebze'de İzmit körfezini geçmek için en uygun olan yer Dil İskeleyi'nde Orhan Gazi'nin aynı şekilde bir vakfı bulunmaktaydı. Cengiz Orhonlu'nun araştırmasına göre burası da XVIII. yüzyılda birtakım değişikliklere uğramıştı. Artık padişaha ait olan korudaki Dil İskeleyi denilen gemiciler köyü civarında bulunan At İskeleyi, aynı hükümdarın tesis ettiği vakfa aitti.² Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde "Dil Baba Dede" hakkında bilgi verilmektedir: "*Orhan Gazi devrinde bir derviş karşıya geçmek için kayıklarına müracaat eder, fakat onlardan olumlu bir cevap alamaz. Bunun üzerine eteğine toprak doldurarak denize doğru yürür,*

* Prof. Dr., Düzce Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, e-posta: yoguzoglu@gmail.com

1 Halil İnalçık, "Osman Gazi'nin Fetihleri ve Devletin Kuruluşu", *Halil İnalçık'ın Bursa Araştırmaları*, Haz. Yusuf Oğuzoğlu, Bursa 2012, s.112 vd.

2 Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Der. Salih Özbaran, İzmir 1984, s. 110-111.

yürüdükçe denize toprak serper, toprak serptiği anda deniz kara olur, bu şekilde geminin arkasından gider. Bunu gören gemiciler boğazı doldurup ekmecklerine engel olmaması için valvarırlar. Derviş 12000 adım denizi doldurup kara yaptıktan sonra gemiye biner, karşıya geçtikten sonra da hemen vefat eder. Gebze’de Dil İskelesi civarında Dil Baba Dede ismiyle medfundur.”³ Bu inanış bir bakıma yörede denizin öne çıktığına, insanla bütünleştiğine de işaret etmektedir.

Kocaeli yöresinin yol ağı hem karada menziller olarak, hem de deniz kıyısında iskelelerde bulunmaktaydı. Yukarıda daha fetih yıllarında Hersek ve Dil İskelelerinin önemini görmüştük. Osmanlı Arşivinde iskele ve menzilleri gösteren birçok defter vardır. Bunlardan birisi Kamil Kepeci Tasnifi 2555 numarada kayıtlı olan defterdir. Mühimme kayıtları arasında “Kavak’dan Faş’a kadar” Anadolu’nun kuzey kıyılarını izleyen iskele güzergâhı üzerindeki kadılara ve iskele eminlerine hitap eden emirler bulunur. Evliya Çelebi 1640 yılı başında İstanbul’dan Trabzon’a giderken Kocaeli’nin deniz kıyısındaki iskeleleri de saymıştır. Bu bağlamda Kavak İskelesi Menzili (Kavak Kalesi-Yoros), İrve İskelesi Menzili, Şile Kasabası, Kefken Kasabası, Kerpe Adası (“Kocaeli içinde Kandıra Kasabası’na dört saat yakın adadır. Sakarya bu yakınlarda denize karışır”), Sakarya Nehri birer iskeleye sahipti.⁴ Yukarıdaki menzil defterinde ise Fener Boğazı, Riva, Kara-Burun, Şile, Ağva, Sarı-Su, Kefken, Kerpe, Denizköyü, Sakarya, Karasu-Melen iskeleleri sıralanmıştır. Bu iskeleler deniz ulaşımının çok ucuz olması sebebiyle yörenin Karadeniz’e bakan topraklarındaki kereste ve tarımsal ürünlerin İstanbul’a taşınmasında kullanılmaktaydı.⁵

Antik dönemde Bithynia diye anılan Kocaeli yöresi tersaneleri ile ünlüydü. Elbette bu durumu yörenin zengin orman ürünleriyle bağdaştırmak gerekir. 1832-1843 yılları arasında Anadolu ve İran’da araştırmalar yapan Charles Texier “Küçük Asya” isimli eserinde Bithynia’yı özel olarak ele almıştır. Bu kapsamda yörenin hem denizden hem de karadan sahip olduğu yollar antik yer isimleri ile birlikte sayfa aralarında zikredilmiştir. Texier şöyle diyor: “Nikomedia’nın ünlü tersanelerinde; İtalya’ya kadar değerli mermer, renkli yeşim taşları ve süslemede kullanılan maddeleri taşıyan gemiler yapılıyordu.”⁶

İdris Bostan’ın yaptığı değerli araştırmalara göre erken Osmanlı döneminde kısa zamanda Edincik, Gemlik, Karamürsel ve özellikle İzmit’te tersaneler kurulup geliştirildi ve bu sayede Osmanlı Deniz Kuvvetleri’nin ilk nüvesi oluşturuldu. Bu çalışmaların içinde, meşhur Karamürsel Bey’in kendi icadı olup onun adıyla anılan çekdiri tipi küçük geminin yüzyıllarca Osmanlı denizlerinde kullanılması, ilk gayretlerin önemli ölçüde kalıcı olduğunu göstermektedir.⁷

Kocaeli yöresinde hem Karadeniz şeridinde, hem de güneyde Yalova-Geyve istikametinde uzanan Samanlı Dağları’nda gemi yapımı için elverişli değerli kereste kaynakları vardı. Ayrıca İstanbul’da inşaatlarda kullanılan kerestenin bu taraftan geldiğini biliyoruz. Mübahat Kütükoğlu Hoca’nın yayınlamış olduğu es’ar defterinde bu hususla ilgili kayıtlar bulunmaktadır.⁸ İzmit çevresinden İstanbul’a gemilerle kereste taşınıyordu. “Sütun-ı İznikmid, Sütun-ı Karasu, Sütun-ı Şile” olarak kaydı geçen ağaç direkler fiyatlandırılmıştı. Ayrıca “elvah-ı İznikmid-gürgen” olarak biçilmiş keresteler de işlem görüyordu. Bir de yine İzmit kökenli “Samanlı mertek-i İznikmid” vardı.⁹

3 Evliya Çelebi Seyahatnamesi: 1.-6. Kitaplar, Cilt 1, Haz. Seyit Ali Kahraman, Yücel Öztürk, İstanbul 2012, İkinci Kitap, s. 46.

4 Age., s. 48 vd.

5 BOA., KK.d, nu: 2555.

6 Charles Texier, *Küçük Asya - Bithynia*, Haz. Raif Kaplanoğlu, İstanbul 1997, s. 69.

7 İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz - Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler*, İstanbul 2007, s. 3.

8 Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri*, İstanbul 1983.

9 Mertek: Dört köşeli yapı kerestesi, Age., s. 294.

24 Ekim 1564 tarihli bir mühimme kaydı Kocaeli (ve ayrıca Biga, Vize ve Hüdavendigâr) Sancağı'nda donanma için "ağaç kesilmesi, ağaç kesenlerin ücretleri, iskelelere indirilerek gemilere yüklenmesi" hususlarını içermektedir.¹⁰ Bir başka kayıta "miri kadirga kerestesi kat'ına tayin olunan bıçkıbaşı İbrahim'in" İznikmid Sapanca arasında eşkıyanın saldırısına uğradığı dile getirilmiştir.¹¹Bu bilgiler İzmit yöresinin kereste zenginliğinin deniz yolundan tersanelere taşındığını yansıtmaktadır. İzmit yöresinde İzmit, Kefken ve Sakarya Nehri üzerinde tersaneler vardı. 1828'de Fatsa, Samsun, Bartın, Akçaşehir ve İzmit'de toplam altı firkateynin inşasına başlanmıştı. İzmit'deki firkateynin 1831'de tamamlanmış olduğu tespit edilmektedir.¹² XVI. yüzyılın sonlarına kadar yine sancak beyi olarak anılan derya beyleri, emirleri altındaki görevlilerle birlikte donanmanın hizmetinde olup gelirlerine göre bir, iki veya üç kadirga ile gemici ve gerekli mühimmatı da temin ederek deniz seferine katılmak mecburiyetindeydi. Kocaeli beylerbeyi de bir gemi ile donanmaya katılmaktaydı.¹³



Kocaeli Bölgesinin Kara ve Deniz Yol Ağını Gösterir Harita

Yabancı seyyahlar da deniz yolundan İzmit'e gelmişlerdir. 1587-1589 yıllarında "Osmanlı ülkesinde" bulunan Lubenau seyahatnamesinde şöyle der: "Uludağ'ın dibinde kurulmuş olan güzel Bursa kentindeki Türk hükümdarlarının mezarlarını görmek, konsillerin toplandığı ve ünlü Ascania Gölü'nün bulunduğu İznik kentini seyahat etmek ve pek çok antika esere sahip olduğuna duyduğumuz İzmit'i gezmek ve imkân bulursak Ankara'ya kadar uzanabilmek için izin istemeye karar verdik."¹⁴ Lebenau Mudanya Körfezi'nden İzmit'e gitmek üzere yola çıktığını, Bozburun'daki kervansarayda kaldığını, sonra Anadolu yakasında Kartal'a ulaştığını, İzmit Körfezi'nde Tekfur Çayırı'nda konakladığını, ardından Gebze'ye geldiğini söyler. İzmit Körfezi'nde fırtınaya yakalanınca karşı kıyıya geçmek zorunda kalıp Carmesal (Karamürsel) adı ile bilinen köye ulaştıklarını belirtir. Seyyahımız buradan

10 BOA., Mühimme Defterleri, Nu:972, 18 Rebiülevvel 972, s. 283; ayrıca bkz. Ek-I

11 BOA., Mühimme Defterleri, Nu:82, 1026, s.42; ayrıca bkz. Ek

12 Bostan, age., s. 165.

13 Age., s. 74.

14 Reinhold Lebenau Seyahatnamesi, Çev. Türkis Noyan, İstanbul 2012, s. 479.

İznik'e geçmiştir. Daha sonra ise denizden İzmit'e yol aldığı sırada "civardaki köylerden yığın halinde tahılın ve kesilen odunların gemilerle yüklenip deniz yoluyla İstanbul'a ve başka yerlere nakledildiğini" zikretmiştir. Lebenau "körfezin karşı yakasında bulunan İzmit Kenti'ne gidecek bir pereme bulunca dinlendik" demektedir.¹⁵

Osmanlı Devleti deniz ulaşımını bir düzene bağlamıştı. "Kayıçılık ve peremecilik" mesleği bulunmaktaydı. Cengiz Orhonlu bu işi yapan kimselerin meslek ehli ve bir yere kefil olarak bağlı bulunmaları gerektiğini tespit etmiştir. Kefili olmayanlara peremecilik yapma izni verilmezdi. Kefil için, peremecilerin her türlü işlerinden sorumlu olan ve onları denetleyen peremeciler kethüdası idi. Bir iskeledeki her bir kayıkçı bir diğerine kefil olabilirdi. O iskeledeki iskele kethüdası hepsine kefil olunca kefalet muamelesi tamamlanmış olurdu. Bu husus titizlikle takip edilmesine rağmen çeşitli tarihlerde yapılan ve sayım niteliği taşıyan denetimlerde kefilsiz kayıkçıların da var olduğu belirlenmişti.¹⁶ Ayrıca her iskelenin kethüdası vardı. İskelelere yanaşan gemi reislerinin ve kayıkçıların aykırı hareketlerine karşı kuralları ve nizamları uygulayan kişi idi, uyarıları o yapardı.¹⁷ Mübahat Kütükoğlu Hoca İstanbul'dan İznikmid'e giden peremeler ile "yük getüren gemiler" için belirlenen narhı tespit etmiştir. Altı kürek kaba pereme yevmi 60 akçe, dört kürek kaba pereme yevmi 40 akçe idi. Altı kürek pereme İstanbul'a varub gelme 320 akçe, "ancak varmaya" 200 akçe idi. "Samanlı'dan, İznikmid'den, İrva'dan (Riva) yük getüren gemilerden keyl (kile) başına 1 akçe alınıyordu."¹⁸

Kocaeli çevresinin kara yol ağı da Osmanlı menzil teşkilatı içinde önemli bir yere sahiptir. Bu konuda Yusuf Halaçoğlu "Osmanlılar'da Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)" başlıklı çalışması ile Franz Taeschner'in "Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı" isimli kitabı konumuzla ilgili bilgiler vermektedir.¹⁹

Bilindiği gibi Osmanlı Devleti menzil sistemi teşkil etmişti. Menzilci denilen görevliler kendi yol güzergâhı içinde ulak ve bargir (beygir) hizmeti vermek zorundaydılar. Türkçe "konak" denilen menzillerde han veya kervansaray bulunmaktaydı. Ortalama bir günlük yol mesafesi olan 40 km'lik bir güzergâh, menzil yol aralığını teşkil ediyordu. Menzillerin finansmanı tahrirler sırasında kaydedilmiş, bir ya da birkaç köyün vergi gelirlerinden karşılanıyordu. Zamanla menzil yükü arttığı için yakında bulunan kazaların ahalisine "menzil-i imdadi" olarak hane başına yükümlülük eklenmiştir. Sicillerde bulunan "salyane defterleri" örneklerinde bu bilgiler yer almaktadır. Charles Texier menzillik konusunda şu bilgileri verir: "... bu genel postala örgütü Bizans İmparatorluğu zamanında bozulmaya başladı.... Türkler Bithynia'ya geldikleri zaman bu düzensizlik sürüyordu. Türkler binici ve göçebe bir topluluk oldukları için bu kurumu geliştirdi. Yollarda oldukça fazla kervansaray yaparak yolları güvenli kıldılar. Bu kervansarayların bir katında geniş ağırlıklar ve mallar için ambarlar; üst katında ise yolcular için odalar vardır. Faaliyetini sürdüren kervansarayların bir vakıfları vardır. Kervanlardan çok az miktarda para alınır."²⁰

Anadolu yol sistemi Üsküdar'dan başlamakta, üç kol halinde sağdan Kahire'ye, ortadan Bağdat'a, soldan Tebriz'e uzanmaktaydı. Bu yol ağı üzerinde menziller yer alıyordu. Sağ kol güzergâhında Üsküdar, Gebze (Gekbuze), Dil (Hersek), Lefke, Söğüt, Eskişehir Menzilleri bulunuyordu. Evliya Çelebi "İznikmid Vilayeti'ne" giden menzilleri kaydederken şunları

15 Age., Cilt 2, s. 505-525.

16 Orhonlu, age, s. 84.

17 Age, s. 86; 3 Cemaziyülevvel 1134 (19 Şubat 1722) de berat ile tevcih edilmiş olan Karamürsel Kavak iskeleleri kethüdalığı ile Bandırma, Edincik ve Erdek iskeleleri kethüdalıkları için bkz. MAD. Nu. 9909, s. 202. Ancak tayinleri zikredilen bu kethüdalar daha ziyade gemi reislerini denetliyorlardı.

18 Kütükoğlu, age., s. 286-287.

19 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara: PTT Genel Müdürlüğü, 2002; Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev. Nilüfer Epçeli, Ed. Yücel Öztürk, İstanbul 2010.

20 Texier, age., s. 96.

söyler (1640): “Gebze Dil İskelesi Menzili: burada eski iki han, iki ekmekçi dükkânı, bir bozahane, iki bakkal dükkânı vardır. Konya, Halep, Şam ve Mısır’a giden hacılar ile tüccar ve ziyaretçilerin tamamı bu iskelede at kayıklarına binip 1 mil karşı tarafta bulunan Hersek Dili’ne geçerler.”²¹ Bu bilgiden anlaşıldığına göre Kahire’ye giden ana yol Gebze’den deniz üzerinden karşıya geçmekte, İznik üzerinden Sakarya Vadisi’ne inerek Lefke (Osmaneli)-Söğüt üzerinden Eskişehir tarafına yönelmekteydi. Taeschner “Hac Yolu” başlığı altında şunları kaydetmiştir: “Muhtemelen karşıya geçme zorluğundan dolayı ordu seferleri için Osmanlı döneminde İzmit’den İznik’e giden karayolu kullanılırken hacılar daha Bizans döneminde alışkanlık olduğu üzere (Müslüman hacılar gibi Hıristiyan hacılar da güneye [Kudüs, Kâbe yönü] doğru aynı güzergâhı kullanmışlardır.) Dil İskelesi’nde Dil Boğazı’nı (İzmit Körfezi başı) aşarak Hersek’e geçiyorlardı.”²² Taeschner’in ordu seferleri için verdiği güzergâhı Sultan IV. Murad’ın Bağdad Seferi sırasında takip edebiliyoruz. Bu seferin menzilnamesine göre Osmanlı ordusu sırasıyla Üsküdar, Maltepe, Tuzla, Dilöni, İznikmid, Kazıklı, Dikilitaş, İznik, Yenişehir üzerinden güneye yönelmişti.²³ Burada Dilönü’nden sonra Hersek İskelesi’ne denizden geçmeyip körfezi dolaşarak İzmit tarafından Kazıklı-Dikilitaş yoluyla İznik’e varılmış olduğu dikkati çekmektedir.

Orta kol güzergâhı (Üsküdar-Bağdad) İznikmid (İzmid), Sapanca, Hendek, Düzce Pazarı yönünden seyrediyordu. Sol kol başlangıçta Merzifon’a kadar bu güzergâhı kullanmakta, oradan Sivas-Malatya-Diyarbakir tarafına yönelmekteydi. Anadolu Orta Kolu’ndan ayrılan bir başka yol da mevcuttu. Sapanca-İznikmid’e (İzmit), Geyve-Taraklı, Torbalı, Göynük, Nallıhan, Beypazarı, Ayaş, Ankara güzergâhı bulunuyordu.²⁴ Osmanlı Devleti’nin ilk asırlarında Bursa’da ipek sanayiinin geliştiği sıralarda İpek Yolu, Tebriz üzerinden Bolu-Mudurnu, Göynük, Geyve, İznik üzerinden Bursa’ya gelmekteydi. Ünlü İbn Battuta 1333 yılında Bursa’dan çıktıktan sonra Gürle (İznik Gölü’nün batı tarafında bir kadılıktı), İznik, Mekece, Geyve, Göynük yolunu izlemişti. O sıralarda henüz menzil teşkilatı yoktu. Bunun görevini hemen her konakta bulunan Ahi Zaviyeleri yapıyordu. İbn Battuta bunları zikreder.²⁵

21 Bkz. EK-IV ve V’deki kayıtlar.

22 Taeschner, age., s. 156.

23 Halil Sahillioğlu, “Dördüncü Murad’ın Bağdad Seferi Menzilhanesi-Bağdad Seferi Harp Journalı”, *Belgeler*, II/3-4, 1965, s. 1-35.

24 Halaçoğlu, age., s. 52.

25 *İbn Battûta Seyahatnamesi*, Çev. A. Sait Aykut, 2. Baskı, İstanbul 2013, s. 297 vd.

EKLER

EK-I: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Mühimme Defteri, No: 6, Belge no: 283.

Hâliyâ Ters-hâne-i Âmirem'de binâ olunacak Donanma-i Hümâyûnum gemileri için ağaç kesmek lâzım olup taht-ı livânda olan kâdîlıklardan ağaç kesenlerin ücretleri için kifâyet kadar akça ile Hâssa-i Hümâyûnum re'islerinden irsâl olunup ol bâbda defterdârlarum tarafından Hük-m-i Hümâyûnum gönderilmiştir. Buyurdum [ki]:

Hük-m-i şerîfüm varıcak, bi'z-zât kesilmesi emrolunan ağaçların üzerine olup yalılara indürmek için kifâyet kadar zü'amâvü sipâhî ile alaybeği ta'yîn idüp mu'accelen iskelelere indürüp varan gemilere tahmîl idüp irsâl itmeğe tamâm ikdâm ü ihtimâm idüp bu mühimi sâyir umûr-ı mühimmeye kıyâs itmeyüp vakti ve mevsimi geçmedin keresteyi irsâl itmek ardınca olasin. Şöyle ki; ihmâl ü müsâhele olmağla vakti ile kereste irişmemekle gemiler yapılmayup maslahat avkolmak lâzım ola, özrin üzmakbûl olmaz; şöyle bilesiz.

Fî 18 Rebî'u'l-ewvel, sene 972 (24 Ekim 1564)

EK-II: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Mühimme Defteri, No: 6, Belge no: 543.

Kocaili beğine hüküm ki: Hâliyâ on pâre kadirge binâ olunmağ için ağaç lâzım ü mühim olmağın Hızâne-i Âmirem'den ücret için kifâyet kadar akça ihrâc olunup irsâl olunmuştur. Buyurdum ki:

Hük-m-i şerîfüm varıcak, aslâ te'hîr itmeyüp taht-ı livânda bulunan yirlerden on pâre kadirge binâsına lâzım olan kerestesin işbu mâh-ı Cumâde'l-ûlâ'nun evâhırine değın bi't-tamâm kesdürüp yondurmağa mübâşeret itdürüp hâzır u müheyâ idüp ve kesilen ağaçları cinslü cinsi ile yazup defter idüp defterünün bir sûretin kâdîlara teslim idüp ve bir sûretin mühürleyüp Atebe-i Ulyâm'a mu'accelen irsâl idesin. Husûs-ı mezbûr gâyet ile mühimm olup hüsn-i ikdâmuna itimâden sana emrüm olmuştur. Ana göre mukayyed olup itmâm-ı maslahat itmek ardınca olup ve rencber tâyifesinün dahı bi't-tamâm ücretlerin virüp kimesneye zulm ü hayf olmakdan sakınasin. Sen dahı Donanma-i Hümâyûnum'la gitmeğe hâzır u müheyâ olasin.

Fî 22 Cumâde'l-ûlâ, sene 972 (26 Aralık 1564)

EK-III: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Mühimme Defteri, No: 82,

Belge no: 322, 1026 (1617).

Kocaili ve Hudâvendigâr sancaklarında olan kâdîlara hüküm ki: Hâlâ İznikmid Kâdîsı olan Mevlânâ Şerîf Ahmed mektûb gönderüp; "Hâssa bostâncılardan olup mîrî kadirge kerestesi kat'ına ta'yîn olunan Bıçkıcıbaşı İbrâhîm bundan akdem kereste tevzî'ına gider iken İznikmid ile Sabancı mâbeyninde bir nice kuttâ'-ı tarîk yolına inüp mezbûr İbrâhîm galebe idüp bir-ikisini ele getirüp şer'le haklarından gelinmekle yollar emn ü emân üzre olup lâkin zikrolunan eşkiyâdan bir kaç taht-ı kazânuzda ba'zı yirlerde sâkin olmağla mezbûr bıçkıcıbaşı mübâşeretiyle ele getirilmek için emr-i şerîfüm virilmek" bâbında arz itmeğın buyurdum ki:

Varduk da, mukaddemâ mezbûr bıçkıcıbaşının yolına inüp katl kâsında olan eşkiyâdan her kankınuzun taht-ı kazâsında sâkin olmuş var ise mezbûr İbrâhîm mübâşeretiyle ele getirüp üzerlerine sübût bulan mevâddi sûret-i sicilleriyle kendülerini Dîvân-ı Hümâyûnum'a gönderesiz. Ammâ hakk üzre olup bu bahâne ile kendü hâlinde olanlara te'addî olunmakdan ihtirâz eylesesiz.

EK-IV: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Cevdet Tasnifi Nafia Evrakı, nu: 635, 26 Zilhicce 1155 (21 Şubat 1743).

Yusuf
OĞUZOĞLU

Der devlet-i mekine arz-ı dai-i kemine budur ki

Medine-i Üsküdar Kazası mülhakatından Gekboze (Gebze) nahiyesine tabi koruyı hümayun dâhilinde Dil iskelesi demekle maruf Gemiciler karyesi kurbinde At iskelesi hassa bostanı hasekileri ortası vakfından olup yine karye-i mezkur toprağında 5 çiftlik mensuh timara mutasarrıf Mehmed Sipahi iskeleyi timarım kurbindedir deyü fuzuli zab tedüb taraf-ı vakfa gadr etmekle mahallinde mürafaa-i şer olunmak babında bu fakire hitaben sadır olan emr-i aliye imtisalen bu fakir bi-nefsihi mahall-i nizamın üzerine varub aks-ı meclis-i şeri kavim olunduk da müteveli-i vakfın vekil-i müsecceli Haseki İbrahim Ağa ile mezbur Mehmed Sipahi bi't-terazi mürafaa-i şeri olundukda iskele-i mezburun resmi tarik ile bostani olmak üzere canib-i vakfa teslim oluna gelüb bir dürlü müdahale olunmak icab etmez iken mezbur Mehmed sipahi fuzuli müdahale eder sual olunub müdahalesi men ve def olunması matlubumdur dedükde gıbbe's-sual Sipah-i merkum cevabında yedimde olan suret-i defter-i hakani mucebince müdahale ederim deyü defle cevab vermeğın yedinde olan defter-i hakaniye nazar olunduğında iskele-i mezbur timar-ı markuma hasil kayd olunmayıp zabtı filhakika fuzuli olduğu nümayan olmağla husus-ı mezbureye vukuf-ı tammı olup bi-garez müsliminin müsinn ü ihtiyarlardan ber-muceb-i emr-i ali sual olunduk da Köşler karyesi imamı Mehmed efendi Elhac Mehmed Bin Yusuf ve Muallim imamı Yahya Efendi ve İbrahim bin Mahmud ve Demircü karyesinden Hasan bin Mustafa ve Çerkeşli karyesinden Mehmed bin Mehmed ve Tavşanlı karyesinden Ahmed bin Veli ve Mehmed bin Ömer ve gemici reislerinden Mehmed Beşe bin Ali ve Hasan Beşe ibn Hüseyin ve Mehmed Beşe ibn Halil ve Osman Beşe ibn Mehmed nam kimesnelerden sual olunduk da cevaplarında iskele-i mezbur hassa hasekileri ortası vakfından olup tamir ve tecdidi vakf-ı mezbur tarafından oluna gelüb ve lazım gelen rüsumatı ez-kadim bostani payı namıyla müteveli-i vakf-ı mezbur tarafından ahz oluna gelmişdir deyü her birleri bi'l-muvacehe şehadet-i şeriye eyledüklerinde mucebince mezbur Mehmed Sipahi'nin iskele-i merkumdan kasr-ı yedinde taraf-ı şerden tenbih ve muarazadan men olunduğu bi'l-iltimas paye-i serir-i alaya arz u ilam olundu baki emr ü ferman der adlıdır hurre refi'lyevmi's-sadis ve'l-işrin min zilhicce'ti's-şerife li-sene hamse hamsin ve miete ve elf. El-abdü'd-daili'l-devleti'l-aliyyeti'l-hakaniyye. İmam-zade Osman en-Naibbi Gebze.

EK-V: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Cevdet Tasnifi Nafia Evrakı, nu: 635, 1071 (1660).

Arz-ı bendeleridir ki,

Kocaeli sancağında Gekboze (Gebze) nahiyesinde karye-i Gemiciler vakf-ı Orhan Beg tabeserahu Dil'de olan gemileri işletür deyu tahtında dört aded çiftlikten maada defter-i atikte kürekçi elinde olan çiftlikler dahi haliya reis tasarrufundadır ve bir çiftlik imam her kim imam olur ise tasarruf eder olan İmam Bekir Fakih veled-i İlyas mutasarrıfıdır deyu defter-i evkafda muharrir kalem ile tahrir badehu zikr olunan Gemiciler nam karye merhum ve mağfurünle Sultan Orhan Gazi tabeserahu evkafından olup Dil'de olan gemiler için reislerine ve imamına karye-i merkumede olan 5 çiftlik yerleri ile vakf ve şart edüb cemi zemandan berü kimesne tasarrufunda olmayub hani ve harabe olub ve Mehmed Şaban nam kimesne ehl-i hırfet taifesinden katiban-ı kütüb-i hassadan yevmi yirmi beş akça ulufeye mutasarrıf olmağla ulufesi hazine mande kalmak ve 3000 akça kılı timar olmak üzere 1071 tarihinde tevkii kalem ile tashih ve hala 3000 akçalık üzere başka berat ile Mehmed veled-i Ali üzerinde olduğu defter-i hakaniden der-kenar olunmuş.

