



KOCAELİ LİMANLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE DENİZ TİCÂRETİ

Yasemin NEMLİOĞLU KOCA*

Giriş

Araştırmamıza konu olan Kocaeli ili, Marmara Bölgesi'nin doğusunda İzmit Körfezi'nin kuzeyinde ve güneyinde yer alan konumuyla Karadeniz ve Marmara Denizi'ne hâkim stratejik ve lojistik bir alanda kurulmuştur. İlin, iki kıtayı birbirine bağlayan İstanbul Boğazı'na yakınlığı, çok eski çağlardan itibaren yoğun ticârî ve askerî hareketlerle gelişmesini sağlamıştır. İlin tarihini aydınlatabilecek bazı Bizans eserleri, seyhâtnâmeler, kilise kayıtları, kadı sicilleri, irâde ve mühimme defterleri, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Osmanlı arşivleridir. Bu belgeler yoğunlaşan liman işlevinin değişimine yönelik kaynak oluşturmaktadır.

Şehrin kuruluş tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte, doğudan gelen kervanlar için İstanbul'a geçişte konak yeri ve Marmara Denizi'nde önemli bir liman olarak kullanıldığı bilinmektedir. Şehrin gelişiminde kara ve deniz yollarının birleştiği alanda doğal bir liman olması etkilidir. İl ismini, İzmit ve çevresini fetheden Akça Koca Bey'den alsa da, kaynaklarda Olbia, Astakos, Nikomedeia, İznikmid, İsmid, İzmid, İzmit olarak geçmektedir. Kuruluşunda Trakya ve Balkanlar'dan gelen deniz kavimleri ve koloni halklarının etkisi görülmektedir. MÖ. 12. yüzyılda Btynialılar ve Tynialılar bu çevrede yerleşerek bölgeye Btynia adını verdiler. MÖ. 9. yüzyılın sonuna doğru başlayan Yunan kolonizasyonu sürecinde, bugünkü Başiskele'de yer alan ve Megaralılar'ın kurdukları kolonilerden biri olan Astakos, deniz ve kara ulaşımına uygun bir konumda bulunduğu bir liman şehri olarak gelişti.¹ Bununla birlikte şehrin koruyucu tanrısı kabul edilen Olbia'nın ismi bazı kaynaklarda Astakos'un yerine kullanılmıştır.² Sürekli savaşların hâkim olduğu bölgede başarı sağlayan I. Nikomedes yeni krallık merkezi olarak harap durumdaki Astakos Şehri'nin karşısına kendi adını verdiği Nikomedeia Şehri'ni kurdu (MÖ. 264). Nitekim kralların kurdukları şehirlere kendi isimlerini

* Yrd. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Barbaros Denizcilik YO, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Bölümü, e-mail: yaseminnemlioglu@hotmail.com

1 Ayşe Çalık Ross, *Antik İzmit-Nikomedia*, İstanbul, 2007, s. 61.

2 Astakos (Αζηκόζ), Yunanca istakoz anlamına gelmektedir. Astakos isminin kökeni konusunda çeşitli görüşler bulunmaktadır. a) İzmit Körfezi'nde bol miktarda avlanan istakoz nedeniyle Yunan göçmenler şehre bu ismi vermişlerdir ve Astakos'da basılan sikkelerde istakoz betimlemeleri görülmektedir. b) Thbaili Spartalılar'ın soyundan gelen yoksul ve akıllı Astakos'un ismi şehre verilmiştir. c) Astakos adlı kahraman, bölgenin koruyucu tansısı olan Olbia ile denizler tanrısı Poseidon'un oğludur ve Yunan kolonizasyonlarında sıkça kullanılan bir addir. Bkz. Hülya Boyana, "Nikomedeia Kenti ve Tanrıça Demeter", *Ankara Üniv. Tarih Araştırmaları Dergisi*, 25/39 (2005), s. 172-173. F. Yavuz Ulugün, Muhittin Bakan, *Tarih Öncesi ve Helenistik Dönemde Bthynia*, İzmit, 2004, s. 86-91.

vermesi Hellenistik dönemin özelliklerinden biridir.³ Nikomedeia, Hellenistik Btynia Krallığı'nın başkentliğini yaptı ve bu dönemde kara yoluyla farklı yerlerden kervanlarla gelen yükler İzmit Körfezi'nden gemilerle diğer bölgelere naklediliyordu. Roma İmparatoru Augustus Btynia'ya verilen ayrıcalıkları kaldırdı (MÖ. 29) ve tüm bölgeyi imparatorluğa kattı.⁴ Nikomedeia, Roma döneminde yakınındaki diğer önemli merkez olan Nikaia⁵ ile idâri ve dînî alanda yarıştı. Bizans egemenliğinde ise doğu seferleri sırasında menzil yeri ve başkent Konstantinopolis'in tedârik merkezi olarak kullanıldı.⁶ Konstantinopolis'i ele geçirmeye yönelik Arap akınlarına karşı başkentten savunulmasında önemli rol oynayan Nikomedeia, daha sonra Haçlı Seferleri'nden ve Lâtin işgâlinde olumsuz etkilendi. Bu dönemde Türklerin Batı Anadolu'ya ulaşmasıyla bölge kısa bir süreliğine Anadolu Selçuklu Devleti'nin egemenliğine girdi (1087). Bölgenin kesin olarak Türk egemenliğine geçmesi ise Osmanlı Beyliği'nin Anadolu'nun kuzeybatısında yayılmaya başlamasıyla gerçekleşti. Orhan Bey, devletin genişlemesinde babasının silâh arkadaşları Akça Koca, Abdurrahman, Kara Mürsel ve Konur Alp Beyler'den yardım aldı. Abdurrahman ile Konur Alp Beyler Aydos Kalesi ve Samandıra'yı (1328), Kara Mürsel Bey Karamürsel'i (1324), Akça Koca Bey Kandıra'yı (1326) askerleri İzmit'i (1337) fethetti.⁷

Türklerin eline geçen şehrin ismi de bu tarihten sonra değişime uğramıştır. İznikomid, İznikmid, İznikimid, İznikümid, İznikümed, İzmid, İzmit gibi farklı şekillerde söylenen Yunanca, Farsça ve Türkçe ifâdelerin karışımından oluşan İzmit sözcüğü günümüze kadar kullanıldı. İznikmid ismine ilk kez Fâtilh Sultan Mehmed döneminin (1451-1481) sonlarına tarihlendirilen Evkaf Defteri'nde rastlanması, bu ismin Türkler tarafından kullanıldığı görüşünü desteklemektedir.⁸ Şehrin adının değişimini ilk kez Evliya Çelebi, seyahâtnâmesinin çeşitli bölümlerinde açıklamıştır ve vilâyet için Kocaili, şehir için ise İzmit, İznikmit, İznimgit adlarını kullanmıştır.⁹ Bölge sancak olduktan sonra Kocaili olarak tanımlandı, İzmid ise sancak merkezi oldu. Osmanlı bürokrasisinde şehrin isminin İznikmid yerine İzmid olarak kullanılmaya başlanması bir takım sorunlar yarattı. Özellikle yazımda İzmir ile karıştırılması nedeniyle İzmit Sancağı Mutasarrıflığı ve İzmir Redif Fırkası Kumandanlığı'nın "İzmid'in Kocaili adıyla yâd edilmesi" istekleriyle, konu Şûrâ-yı Devlet-i Dâhiliye Dâiresi'nde görüşülerek uygun görüldü ve Dâhiliye Nezâreti'nin 28 Haziran 1910 tarihli yazısıyla resmî olarak kabul edildi.¹⁰ Ancak yabancı kaynaklar ve haritalarda ise 19. yüzyıla kadar İzmit yerine Nikomedeia isminin kullanıldığı görülmektedir.

Seyahatnamelerde ve Haritalarda Kocaeli Limanları

Tarihî süreç içinde Kocaeli'ye gelen çok sayıda bilgin, araştırmacı ve gezgin yazdıkları eserlerinde ilden ve çevresindeki yerleşmelerden söz etmişlerdir. Pseudo-Skylax, Strabon, Ptolemaios, Odo de Deuil, Ruy Gonzáles de Clavijo, Nasuh el-Silâhî el-Şehir Bi Matrâkî, Pierre Belon, Hans Dernschwam, Reinhold Lubenau, Jean Baptiste Tavernier, Evliya Çelebi, Eremya Çelebi Kömürcüyan, Jean de Thévenot, Guillaume Joseph Grelot, Cornelis de Bruijn, Richard Pococke, Claude Charles de Peyssonel, William George Brown, Joseph Freiherr von Hammer-Purgstall, Adrien Dupré, John Galt, Sir William Ouseley, Lodois

3 Tønnes Bekker-Nielsen, *Urban Life and Local Politics in Roman Bthynia*, Denmark, 2008, s. 21.

4 Roma döneminde Btynia Eyâleti'nin sınırları Btynia Krallığı'dan çok daha genişti. Pontos Krallığı'nın batısını da içine alacak şekilde batıda Nikomedeia (İzmit), doğuda Amastris (Amasra) olmak üzere iki başkentiyle Btynia-Pontus Eyâleti olarak anıldı. Mehmet Ali Kaya, "Anadolu'da Roma Eyâletleri: Sınırları ve Roma Yönetimi", *Ankara Üniv. Tarih Araştırmaları Dergisi*, 24/38 (2005), s. 17.

5 İznik

6 "Constantinople and Its Hinterland" ed. Cyril Mango-Gilbert Dagron, *27th Spring Symposium of Byzantine Studies*, (1995), s. 207-218.

7 Halil İnalçık, *Devlet-i Âliye*, İstanbul, 2009, s. 44-47.

8 Ahmed Refik, "Fâtilh Zamanında Kocaeli", *Türk Tarihi Encümeni Mecmuası*, (1340), s. 28.

9 Evliya Çelebi, *Seyahâtnâme*, Cilt:3, v.23a, Cilt:4, v.2a; Evliya Çelebi, *Seyahâtnâme*, İstanbul, 2005, s. 250-261.

10 BOA.TD.No:39/58, H.19 Cemâziyühahir 1328/M.28 Haziran 1910.

de Martin du Tyrac, Robert Walsh, David Porter, Charles Mac Farlane, Charles Felix Marie Texier, Alphonse de Moustier, Ahmed Midhat Efendi, Alfred Cuda bunların arasında yer alır. Anadolu'ya gezileri sırasında Kocaeli'den geçen gezginler o tarihlerde bölgenin genel görünümü, kültürü ve ticâreti hakkında ayrıntılı bilgi vermişlerdir. Bu eserlerden bazılarında çalışmamıza kaynak oluşturacak şekilde ilin günümüzde öne çıkan, ancak geçmiş dönemlerde de yoğun olarak sürdürülen liman işlevine yönelik bilgiler bulunmaktadır. Kocaeli limanlarının hem görünümleri hem de kapasiteleri hakkında seyahâtnâmelerden edinilen bilgilerden, farklı dönemlerde farklı körfez limanlarının öne çıktığı tespit edilmektedir. Liman faaliyeti açısından ilk dönemlerde Astakos ve Eriboea¹¹, daha sonra ise kuzey rüzgârlarına kapalı ve daha elverişli kıyı şeride sâhip olan Nikomedeia ana limanlar olmuştur. Körfez geçişinde ise Dil İskelesi ve Karamürsel iskelelerinin yolcu ve mal aktarımında kullanıldığı; gemilerle kireç, odun, odun kömürü, kereste, gemi malzemeleri, meyve-sebze, özellikle üzüm, kiraz, enginar, tuz, ipek, keten ve pamuklu kumaşlar taşındığı belirtilmektedir. Ayrıca tüm dönemlerde çevresindeki orman alanlarının yoğunluğu ve gemi yapımına uygun ağaç türlerinin bulunması nedeniyle tersânelerin kurulduğu, limanında dalgakıran ve ambarların bulunduğu aktarılmaktadır.

Pseudo-Skylax, MÖ. 6. yüzyılda Karianda'da¹² yaşamış Skylax, Periplus¹³ adlı eserinde Karadeniz, Akdeniz ve Afrika kıyılarındaki şehirlerin ve limanların tarihi, coğrafyası ve kültürü hakkında kısa bilgiler verir.¹⁴ Skylax daha önceden hakkında bilgi sâhibi olduğu ve Olbia olarak adlandırdığı Kocaeli ve çevresini eserinde 92-93. bölümde Btynialılar kısmında açıklamaktadır. Skylax'ın kitabı, yazılı kaynak olarak Kocaeli ve limanlarından söz eden ilk eser olması nedeniyle önemlidir. Zonguldak çevresinden İzmit Körfezi'nin çıkışına kadar olan gemi yolculuğunun 3 gün sürdüğünü belirtir, çevrenin en önemli limanı olan Olbia Limanı'nı ve körfezdeki deniz yolculuklarını açıklar. "Mariandynialılar'dan¹⁵ sonra, Trakya Btynialılar vardır. Ardından Sangarios Irmağı¹⁶ ile diğer bir ırmak olan Artanes¹⁷, Tynias Adası¹⁸ ve Rhebas Irmağı¹⁹ gelir. Ardından Trakya dışındaki Khalkedon Şehri²⁰ ve ondan sonra Olbia Körfezi'ne gelinir. Mariandynialılar'ın topraklarından Olbia Körfezi'nin sonuna kadar kıyı yolculuğu 3 gün alır. Karadeniz'in ağzından Maiotis Gölü'nün²¹ ağzına kadar deniz seyâhâti ve de Avrupa'dan Asya'ya uzanan seyahat hemen hemen eşit mesâfededir. İçinde yer alan Yunan şehirleri şu şekildedir: Olbia ve limanı, Kallipolis²² ve limanı, Kios²³ Körfezi'nin burnu ve solunda Kios Şehri ile Kios Irmağı."²⁴

Strabon, Anadolu ve çevresini tarihî coğrafyasıyla açıklayan Amasyalı Strabon'un 18-19 yıllarında yazdığı 17 bölümden oluşan *Geografika*, ilk seyahâtnâmelerden biridir. Strabon, Btynia bölgesinin Asya'dan çeşitli devletlerle ticârî ilişkide olduğunu, gemilerle susam yağı ve şarap ihrâcâtı yaptığını belirtir. "Bu yerler Troya'nın ele geçirilmesinden sonra Frigyalılar, Misyalılar, Lidyalılar, Aolyalılar, İyonlar, İranlılar ve Makedonyalılar'ın eline geçti ve en sonunda Romalılar'ın yönetimi altına girdi. Astekenos Körfezi'nde Megaralılar,

11 Kaynaklarda Karamürsel olarak geçse de anlatımdan yola çıkarak bu limanın Seymen-Gölcük olduğu tahmin edilmektedir. Bkz. John Anthony Cramer, *A Geographical and Historical Description of Asia Minor*, Oxford, 1832, v.1, s. 187.

12 Bodrum Yarımadası'nın kuzeyinde olduğu tahmin edilen Karia şehri.

13 Periplus-Periptori Antik Çağ'da denizcilerin tuttuğu seyir defterleridir.

14 *Pseudo-Skylax's Periplus: The Circumnavigation of the Inhabited World*, Exeter, 2011.

15 Zonguldak çevresi

16 Sakarya Nehri

17 Göksu Deresi

18 Kefken Adası

19 Riva Deresi

20 Kadıköy

21 Azak Denizi

22 Kaynaklarda bugünkü Çanakkale-Gelibolu veya Muğla-Kızılkayalar olarak geçse de anlatımdan yola çıkarak bu limanın Yalova-Hersek olduğu tahmin edilmektedir.

23 Gemlik

24 Pseudo-Skylaxs, "Periplus", *Mediterranean Journal of Humanities*, II/1 (2012), s. 239-257.

Atinalılar ve daha sonra Persler'in baskısına ve Satrap Pharnabazos'un dışarıdan sürekli karışıklık çıkarmasına rağmen Kral Doidalses tarafından kurulmuş olan Astakos Şehri vardır."²⁵

Klaudios Ptolemaios, 2. yüzyılda yaşayan bilim adamı *Geographiki Hyphegesis* adlı eserinde çeşitli coğrafi bilgilere yer vermiş, dünya merkezli bir güneş sistemi modeli oluşturmuş, ilk kez koordinat sistemini kurmuş, dünyanın yaklaşık hacmini hesaplamış ve haritalılığın bilimsel temellerini atmıştır. Ptolemaios'a göre Nikomedeia 57°30' D, 42°30' K konumdadır ve en uzun gündüz süresi 15 saattir. Körfez çevresinde koordinatları verilen Astakos 57°20' D, 42°30' K; Olbia 57°00' D, 42°30' K, Libyssa 57°15' D, 42°45' K; Eriboea 57°10' D, 42°20' K limanlarını açıklamış ve haritalandırmıştır.²⁶

Odo de Deuil, II. Haçlı Seferi'ne katılan Fransız tarihçi ve yazar, *De Profectione Ludovici VII in Orientem-VII. Louis'nin Doğu'ya Seyahâti* adlı eserinde sefer sırasında geçtikleri yerleri açıklar.²⁷ Ekim 1147'de Fransız ordusuyla birlikte İtalya üzerinden deniz yoluyla İstanbul'a gelen Odo de Deuil, buradan Bizans gemileri ile İznik'e gitmek üzere Kocaeli'ye geçti. Eserinde Haçlı Seferleri'nden olumsuz etkilenen ve harâbe hâline gelen İzmit limanını ve kalesini açıklamaktadır. "Nicomedia'yı ilk gördüğümüzde büyük harâbeleriyle bize eski ihtişamını ve eşsizliğini sergilemekteydi. Constantinapolis'ten 3 gün sonra ulaşılan ve iyi bir ulaşım imkânı sağlayan bir körfez ile sonlanırdı. Deniz kıyısından itibâren şehrin kurulduğu tepede bir kalesi bulunmaktadır. Bu kale, şehrin liman olarak işlevini devam ettirdiğini, dolayısıyla denizde gemileri ve buna bağlı deniz ticâretini korumak üzere yapılmış olmalıydı."²⁸

Ruy Gonzáles de Clavijo, İspanya Kralı III. Enrique tarafından Türk hükümdarı Timur'a elçi olarak görevlendirildiğinde yapmış olduğu doğu gezisindeki izlenimlerini aktardığı *La Embajada a Tamorlán-Timur Elçisi* adlı kitabında, 1403'te Trabzon'a doğru çıktığı deniz yolculuğunda uğradığında Kocaeli'nin Karadeniz kıyılarını açıklamaktadır. Clavijo'nun kitabı, yazılı kaynak olarak Kocaeli'nin kuzey limanlarından söz eden ilk eser olması nedeniyle önemlidir. Eserde, Trabzon'a giderken İstanbul'dan yola çıkan gemilerinin Kocaeli açıklarında fırtınadan çok etkilendiğini ve bu nedenle geri dönüp kışı İstanbul'da geçirerek, 1404'ün yaz başında tekrar yola çıktığını belirtmektedir. Ayrıca yazarın anlatımından, yörede 13. yüzyılda Ceneviz ve Venedikliler'in uluslararası deniz ticâretinde öne çıktıkları, ticâret gemilerinin silâhlı gemilerce korunduğu ve Türklerin taşınan ürünlerden gümrük vergisi aldıkları anlaşılmaktadır. Clavijo'nun gemisi Kasım 1403'te İstanbul'dan yola çıkar ve yakın kıyı seyriyle Cenevizler'e ait kıyıda 2 mil²⁹ açta küçük bir ada olduğunu belirttiği Finogia Adası'na³⁰ gelir. Fırtına nedeniyle gemileri zarar görür, gemideki malzemeleri alarak diğer Ceneviz gemisine geçerler. Daha güvenli demir yeri olan Carpi³¹ limanındaki gemilerinde seyre elverişli hava için beklerler. İstanbul'a döndüklerinde kışı geçirirler ve Mart 1404'te ikinci kez yeni bir gemiyle Trabzon'a doğru yola çıkarlar.³²

Nasuh el-Silâh el-Şehir Bi Matrâkî, Matrakçı Nasuh olarak anılmaktadır. Enderun'da eğitim görmüş olan ve Kânunî Sultan Süleyman'ın 1533-1536 yılları arasındaki Bağdat Seferleri'ne katılan yazar, tarih, matematik, resim ve silâhlarla ilgilenmiştir. 1537'de yazılan ve çizimleri yapılan *Beyân-ı Menâzili Sefer-i İrakeyn* eseri 90 sayfa metin, 107 minyatür, 25 minyatürlü metin ile 218 sayfadan oluşmaktadır.

²⁵ Strabon, *Geographika-Antik Anadolu Coğrafyası*, İstanbul, 2000, XII.3, s. 3.

²⁶ http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Gazetteer/Periods/Roman/_Texts/Ptolemy/home.html#Text

²⁷ Odo of Deuil, *De Profectione Ludovici VII Orientem: The Journey of Louis VII to East*, New York, 1948.

²⁸ Clive Foss, *Survey of Medieval Castles of Anatolia II: Nicomedia*, Ankara, 1996, s. 21.

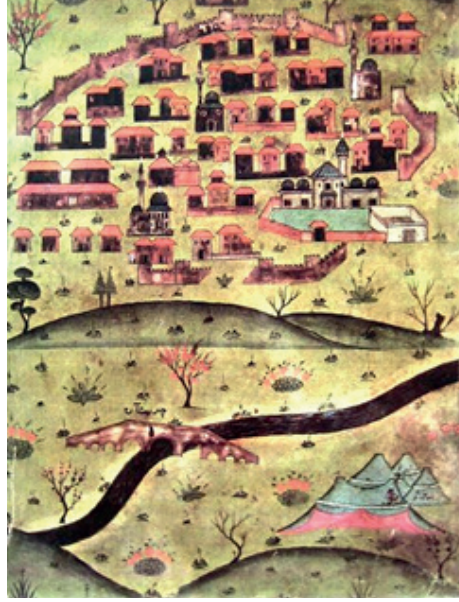
²⁹ 1 deniz mili=1.852,2 m.

³⁰ Kefken Adası

³¹ Kerpe

³² Ruy Gonzáles de Clavijo, *La Embajada A Tamorlán-Timur Devrinde Kadis'ten Semerkand'a Seyahât*, İstanbul, 2007, s. 52-57.

İstanbul Üniversitesi Kütüphânesi No: 5964'te kayıtlı olan eserde İzmit tam sayfa olarak çizilmiştir. Şehir yer yer yıkılmış surlarla çevrilidir. Deniz gösterilmemiştir. Sur içinde görülen dik çatılı, tek minâreli, külliyele câminin Orhan Câmii olduğu tahmin edilmektedir. Yine eserde Gegibize³³, Kalâ-i Hereke, Kazıklı menzilleri açıklanmış ve çizimde gösterilmiştir.³⁴



Resim 1; İzmit ve Çevresinin 1537 Yılına Ait Çizimi.

Nasuh el-Silâh el-Şehir Bi Matrâkî, İstanbul Üniversitesi Kütüphânesi No:5964, İstanbul

Pierre Belon, Fransız doktor, zoolog ve botanikçi 1546-1549 yılları arasında Yunanistan, Anadolu, Mısır, Arabistan ve Filistin'e bilimsel bir gezi yaptı. Bu gezisi sırasında hazırladığı resimli eseri *Voyage au Levant-Doğuya Seyahat'i* 1553'te yayımlandı. Pierre Belon, 1547'de geldiği İzmit'i eserinde 71. bölümde açıklamıştır. Eser, Kocaeli çevresinde ve İzmit Körfezi'ndeki bitki ve su ürünlerini açıklayan ilk eser olması nedeniyle önemlidir. "Nicomédie bir tepenin üstüne kurulmuştur. Kalenin burçları büyük ve sağlamdır. Eskiden surlar limanın alt kısmından başlayıp tepeye kadar varıyormuş. Kalenin burçları arasındaki uzaklık 3 toiseden³⁵ fazla değildir. Çeşmelerin suyunun bolluğu nedeniyle burası Rumlar'ın ve Türkler'in yerleştikleri bir şehirdir. Ayrıca kıyıda Latinler'in *perna* dedikleri balık ve *pinna* dedikleri midye çıkarılır."³⁶

Hans Dernschwam, Macaristan Kralı Ferdinand tarafından görevlendirilen heyette yer alan Alman bilim adamı ve gezgin, günlüğünde Macaristan'dan Amasya'ya kadar olan Osmanlı topraklarında 1553-1555 yıllarında arasında yaptığı uzun seyahâtini anlatmaktadır. 1555'te Kocaeli'den geçen Dernschwam oldukça ayrıntılı bir şekilde hem çevreyi hem de halkı tanıtmaktadır. "Kartal'dan itibâren yarım günlük uzaklıkta bulunan ve zamanında adı Viso, şimdi ise Geuise³⁷ olan bir köy var. Bu Rum köyünde çok balıkçı olduğu anlaşılıyor. Bu çevrede pek çok Bulgar köylüye rastladık. Bunlar ağırlık birlikleri. Romalılar'da olduğu gibi ordugâhtaki atlara bakarlar, su, odun, vb. taşırılar. Gebze'den Nikomedia'ya doğru yola çıktık. Dağın eteğinden aşağıya doğru indiğimizde, yolun sol kenarında büyük ve harap bir Rum şatosu ile karşılaştık. Burasının adı Hareke'ymiş. Karşı tarafında denizde uzunca bir dağın eteğinde bir ada görülmüyor. Karamusa³⁸ diyorlar. Daha ilerde deniz kenarında birbiri

33 Gebze

34 Nasuh el-Silâh el-Şehir Bi Matrâkî, *Beyan-ı Menâzil-i Sefer-i Irakeyn*, Ankara, 1976, 13b.

35 1812'ye kadar kullanılan Fransız ölçü birimi, 1 Toise=1.949 m

36 Pierre Belon, *Voyage au Levant*, Paris, 2001, s. 211.

37 Gebze

38 Karamürsel

ardınca sıralanmış kireç ocakları görülüyor. Buradan İstanbul'a gemiler yükleniyor. Aynı zamanda kışlık odun da burada depolanıp gemilerle İstanbul'a gönderiliyor. Odun tartan bir kantar var. Buraya İnce İskele³⁹deniyor. Gebze'den İzmit'e kadar bir günlük seyahâtimiz dağlık bir arâzide geçti. İzminik⁴⁰ çok güzel eski bir Bizans şehri. Harap olmuş, yıkılmış duvar kalıntılarında eskiden burada bir sur olduğu anlaşılıyor. Büyük taşları ve sütunları alıp çok önceleri İstanbul'a götürmüşler. Çok büyük oldukları için burada alıp satamıyor, gemilere yükleyip İstanbul'a da yollayamıyorlar. Mîmarın tarifi üzerine büyük mermerleri bıçkıhanede kesip pâdişahın yaptıracağı câmi ve binâlarda kullanılacak hâle getiriyorlar. Burada 2 büyük bıçkı ile saray, şato ve benzeri yerlerden çıkan mermerler kesiliyor.⁴¹ İzmit'ten ayrılarak dağın eteğindeki küçük bir köye geldik. Bir dere kenarında, kervansarayda kaldık. Bu küçük köyün adı Kazıklı idi. İzmit şehrinin sona erdiği yerden hemen sonra Sinus Maris⁴² veya bizim günlerdir kenarından geldiğimiz denizin kolu sona eriyor. Yolda İstanbul'a götürülen odunlar ve koyunlar gördük. Orada kıyıda odun tartılan bir kantar vardı. Körfez'in sondaki genişliği Tuna Irmağı'nın Presburg'daki⁴³ genişliğinin 4-5 mislidir."⁴⁴

Reinhold Lubenau, Kutsal Roma-Germen İmparatoru Rudolf tarafından görevlendirilen heyette yer alan Alman eczacı ve gezgin, seyahâtnâmesinde Almanya'dan Anadolu'ya 1587-1589 yıllarında yaptığı seyahâtinin anlatmaktadır. 1588'de İzmit'e gelen Reinhold Lubenau Gebze ve Eskihisar üzerinden denizyoluyla Karamürsel'e geçmiştir. İzmit'e yaptığı ziyâret sonrasında kara yolundan Kazıklı-Kavaklı üzerinden İzmit'e gelmiş ve buradan yine gemiyle Kadıköy'e ulaşmıştır. Yazar bir yıldan fazla kaldığı Türkiye'de halkı da iyi gözlemlemiştir. Türklerin sınıf ayrımı yapmadığından, denizdeyken Hıristiyan gemicilere yortularını kutlamak amacıyla izin verdiklerinden, devlet yöneticilerinin düzeni her zaman koruduklarından ve çok sâde bir hayat yaşadıklarından övgüyle bahseder. Ayrıca bölgede deniz yolunun özellikle İstanbul'a ulaşımında yoğun olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Lubenau 1589'da ülkesine dönmek üzere bir Osmanlı kadırgasıyla yola çıkar. Kadırga, Kaptân-ı Deryâ Hasan Paşa'nın yönetimindeki Osmanlı donanması ile birlikte Akdeniz'e açılmak üzeredir. Akdeniz adalarında seyahât eden yazar, deniz yolculuğu sırasında bulunduğu kadırgadaki forsaların yaşamlarını da anlatır.⁴⁵

Jean Baptiste Tavernier, Fransız gezgin 1631-1663 arasında Türkiye, İran ve Hindistan'a yönelik 6 gezi gerçekleştirmiştir. 1676'da yayımladığı *Les Six Voyages de Jean Baptiste Tavernier-Tavernier'in Altı Seyahât* adlı eserinde bir tüccar bakışıyla toplumsal yapı, din, yönetim, gelenekler ve ticâret hakkında ayrıntılar vermiştir. 1632'de geldiği İzmit limanında dalgakıran, tersâne ve ambarlardan bahsetmesi denizcilik faaliyetlerinin önemini göstermektedir. "Bithynia'da ikinci gün antik Libyssa'nın bulunduğu Gebze'de konaklanır. Burada 2 kervansaray ve çok güzel 2 çeşme bulunmakta. Üçüncü gün İzmit'e varılır, deniz şehrin bulunduğu noktada bir girinti yaparak körfezi oluşturur. Limanda kesme iri taştan 2 büyük dalga kıran ve duvarlarla kapatılmış, askerî tersâne olarak kullanılan alanda 3 büyük kapalı ambar var. Buradaki büyük dehlizlerde, ev ve kadırga yapımında kullanılan çok sayıda yontulmuş keresteler görülüyor. Şehir esnafının büyük bölümünü oluşturan Yahudiler, özellikle buğday ve kereste ticâreti ile uğraşıyorlar. Rüzgâr uygun olduğunda,

39 Dil İskelesi veya Gemiciler Köyü

40 İzmit

41 İzmit'ten mîmarın târifile kesilerek gönderildiği söylenen büyük sütun ve taşların, gezginin Türkiye'de bulunduğu tarih göz önüne alındığında İstanbul'da Süleymâniye Camii'nin (1551-1558) inşasında kullanıldığı tahmin edilmektedir.

42 İzmit Körfezi

43 Bratislava

44 Hans Dernschwam, *Tagebuch Einer Reise Nach Konstantinopel und Kleinasien-İstanbul ve Anadolu'ya Seyahât Günlüğü*, Ankara, 1987, s. 208-214.

45 Reinhold Lubenau, *Beschreibung der Reisen des Reinhold Lubenau-Reinhold Lubenau Seyahâtnâmesi*, İstanbul, 2012.

İstanbul'dan İzmit'e 7-8 saatte gidilebilir ve yol tehlikeli değildir. Dördüncü gün Schabanci⁴⁶ Gölü kıyısında küçük bir kasaba olan ve 2 kervansarayı bulunan Schabanci'de durulur. Gölün çevresi kesinlikle 10 milden daha fazla değildir ve gölde bol miktarda büyük boyda balıklar avlanmaktadır. Birçok Türk pâdişahı gölden körfeze kadar bir kanal açmaya yeltenmiş. Böylece gölün çevresindeki dağlardan elde edilen keresteler İstanbul'a daha kolay taşınabilecekmiş."⁴⁷

Evliya Çelebi, Seyahâtnâmesi Türkiye'nin sosyal, kültürel, ekonomik ve siyâsi tarihini günümüze ulaştıran en önemli kaynaklarından biri olup Kocaeli ve çevresinin 17. yüzyıldaki görünümünü aktarır. Evliya Çelebi, Trabzon vâlisi Ketenci Ömer Paşa'ya eşlik ettiği H.1050/M.1640'daki Karadeniz gezisinde Kocaeli'ye gelmiştir. H.1056/M.1645'te Doğu Anadolu'ya yaptığı gezisinde ise ikinci kez geçtiği Kocaeli'yi daha önceki gezisinde gözlemleriyle kıyaslayarak anlatmıştır. Seyahâtnâmesinde Kocaeli limanlarını, işleyişini ve ticâretini ayrıntılı açıklaması, Evliya Çelebi'nin bu çevrede bir süre kalarak bilgi edindiğini ve ticârî yaşamı gözlemlediğini göstermektedir. Seyahâtnâme'de Kocaeli'de ticâret yapılan ve iskelelerden gönderilen ürünlerden, ambar ve tersânesinden, dükkânlardan bahsetmesi, ayrıca deniz ticâretine ve denizciliğe ait bilgiler ve öneriler sunması da yörenin ve dönemin özelliklerini yansıtmaya açısından önemlidir.

H.1050/M.1640 tarihli gezisinde Kocaeli: "İzmit, Yunanların Aleksandr dedikleri ve asıl adı Yunanlı İskender olan kral, peygamberimizin nübüvvetinden 882 sene önce bu İzmit şehrinde doğmuştur... İskender, doğu taraftaki Sapanca Gölü'nü yararak İzmit Körfezi'ne akıtmıştır. Kocaeli ile İzmit şehri Sakarya Irmağı, Karadeniz ve İzmit Körfezi arasında bir ada gibi kalmış. Sonra İstanbul tekfuru Konstantin, Sapanca halicini kapatıp İzmit'i ada olmaktan kurtarmış. Ama yine Osmanlı Devleti ister ve Sapanca Gölü'nü İzmit Körfezi'ne akıtırsa 1 kantar odun 5 akçeye, 1 tahta 2 akçeye düşer ve bütün İzmit gemileri ta Düzce'ye kadar pazara yanaşır orası bender iskele olur. Bu İzmit Kalesi içinde dizdarı ve neferleri var ise de içi gemi alayı ve kerestelerle doludur. Zamanımızda burası 3 tuğlu vezirlere arpalık olarak tahsis edilirdi. Pâdişah tarafından 246.526 hass-ı hümâyunu, 25 zeâmeti, 187 tımarı, çeribaşısı ve alay beyi vardır. 350 akçelik îtibarlı kazâdır. Kadılığı senelik 5.000 olur. Paşalığı senede 20.000 kuruşa varır, mâmur ve bakımlı büyük bir şehirdir. İskelesi büyük bir limandır. Sayısız tüccarı vardır. Âyan ve eşrafı çoktur. Çoğu kereste tüccarıdır ki, çeşit çeşit ipekli elbiseler giyerler. Bu şehrin 3.500 mükellef, süslü, kat kat, bağlı, bahçeli, mâmur ve kırmızı kiremit örtülü evleri vardır. 3 mahallesi Hristiyan, 1 mahallesi Yahudi'dir. 23 câmi vardır. Hanların en mükemmeli 70 ocak bir handır ki Pertev Paşa misâfirhânesidir. Hanlardan başka iskele başında sayıları 200 bulan kereste ve diğer eşya depoları vardır. Çarşısı 1.100 adet sanat ehlinin dükkânlarını içine alır. Hünkâr sarayı yakınında devlet tersânesi vardır. Evvelâ doğu tarafındaki dağlara 'Ağaç Denizi' derler. Tahtaları biçecek su ile dönen bıçkı değirmenleri vardır. Bu dağlarda 50 arşın yüksekliğinde direk keserler. Rumeli ve Balvan direkleri ünlüdür. Darıca kalesine demir attık. Hava iyi olmadığından gemiler kürek çekerek 20 mil mesâfede Dil İskelesi'ne geldik. Burada Konya, Halep, Şam ve Mısır'a giden hacılar, tüccar, ziyâretçiler at kayıklarına binerek 1 mil kadar karşı tarafta bulunan Hersek Dili'ne geçerler. Doğu tarafı 80 mil sürer bir körfezdür ki, sonunda İzmit şehri vardır. Bu Gebze Dili iskelesinde 2 eski han, 2 ekmekçi dükkâni, 1 bozahâne, 2 bakkal dükkâni ve 1 çeşme vardır. Kocaeli sancağı toprağında 150 akçeli kazâdır. Hepsisi 1000 kadar mâmur bahçeli eski tarz evleri, 3 câmi şerifi vardır. Merhum Mustafa Paşa Mısır vâlisi iken Mısır hediyeleri yaptırıp Gebze'nin Darıca iskelesine göndermiştir. Yaptığı câminin etrâfında gelip gidene misâfirhâne olmak için bir han vardır ki, 3000 adam ve 2000 at alır. Gebze'den yine doğu tarafına 5 saat daha giderek Hereke kalesine geldik. Deniz kıyısında,

46 Sapanca

47 Jean Baptiste Tavernier, *Les Six Voyages de Jean Baptiste Tavernier-Tavernier Seyahâtnâmesi*, İstanbul, 2006, s. 47-50.

2 dere arasında, bir yalçın kaya üzerinde karakol binâsı gibi güzel küçük bir kaledir. Dâima boştur. Kale dibinde düz bir değirmen vardır.”

H.1056/M.1645 tarihli gezisinde Kocaeli: “Sapanca, İzmit yakınlarında 1 gün bekleyerek ertesi gün nefir çaldırıp 6 saatte doğu tarafa, ağaçlar ve ormanlar arasında gittikten sonra Sabanca kasabası durağına geldik. İçinde Sarı Rüstem Paşa büyük bir han yaptırmıştır ki 170 ocaktır. 1000 kadar, kiremit örtülü evi vardır. Sabanca Gölü'nün etrafı 24 mildir. Bu gölcük içinde 70-80 parça kayık ve çırnıklar vardır ki köyden adam, kereste ve diğer eşyayı götürmekte kullanılırlar. Bu gölde bulunan 70-80 çeşit balıktan avlanıp kâr ederler. Gölcüğün derinliği birçok yerlerinde 20 kulaçtır. Sakarya Irmağı azıcık bir çaba ile bu göle akıtılabilir. Bu gölcük İzmit Körfezi'ne 3 saat kadar yakın olduğundan ayağı İzmit tuzlası önünde denize karışır. Hattâ bir zaman bu gölcüğü İzmit Körfezi'ne katmak için yüz binlerce kazma ve çapalı ırgat ve ameleleri toplattırılmış ise de İzmit halkının 'Buna çok hazîne ve Hazreti Nuh ömrü gerekir' diye gevşeklik göstermesi, işin yapılmasına engel olmuştur. Ama Sakarya Irmağı bu göle, bu göl de İzmit Körfezi'ne karıştırılsa bir daha Karadeniz'den Sakarya vâsitasıyla düşman giremezdi. Bir de İzmit şehri için vilâyet olup Bolu ırmağına varıncaya kadar 5 konaklık bir mâmur olurdu. Bolu ırmağı iskeleye yaklaşip İstanbul gemileri tâ Bolu'ya ulaşır ve İstanbul'da bir tahta 3 akçeye, 1 kantar odun 5 akçeye olup, büyük hayır olurdu. Üsküdar'dan doğuya doğru hareketle denizden Kartal ve Pendik köylerinden geçildi ve Gebze menziline vardık. Buradan yine aşağıya inerek içme suyu iskelesine vardık. Burası büyük iskeledir, iskelede 2 gün durup 200 parça at kayıklarıyla uygun günde karşıya geçerek Dil hanına geldik. Buradan yine kible tarafına tam 8000 adım giderek Hersek kasabasına geldik. 1 mescidi, 1 medrese, 1 okul ile 1 tekke, 2 han, 1 hamam ve 1 yemek verilen imâret vardır. Hepsisi 75 adet dükkândır. Sonradan yapılmış 5 adet hanı vardır. Evleri tamâmen kiremitlidir. Rivâyet olunur ki Orhan Gâzi döneminde dünyayı dolaşan bir derviş, buradaki gemicilere gelip 'Oğullar, beni karşı tarafa geçirin' der. Onlar da geçirmeyip giderler. Derviş eteğine toprak doldurup 'Biz karşıya Allah emriyle böyle geçeriz' diye eteğindeki toprağı denize döker, deniz kara olur. Gemiciler bu durumu görünce 'Aman sultanım, boğazı doldurup ekmeğimize engel olma. İstanbul'dan İzmit'e gemiler geçmez olur. Lütfet, burası gemilerimize gerek' diye ricâ ederler. O da 12000 adım kadar denizde gidip doldurduktan sonra gemiye biner. Hâlen onun için Dil derler. Bir sivri kumsal burundur. Derviş hazretleri de karşı kıyıya geçince kerâmetlerini açığa vurduğu için temiz ruhunu Cenâb-ı Hakka teslim eder. Gebze'de, Diliskelesi yakınında 'Dil Baba Dede' adıyla gömülüdür.”⁴⁸

Eremya Çelebi Kömürcüyan, Ermeni asıllı Osmanlı şâir, gezgin, diplomat ve tarihçisi 1662-1684 yılları arasında hazırladığı *İstanbul Tarihi* adlı eserinde Kocaeli'den bahsetmektedir. Kömürcüyan İstanbul'dan İzmit'e kara yolu ile yapılan yolculuğun 3 gün, 100 mil kadar olan deniz yolculuğunun ise 5-6 saat sürdüğünü belirtmektedir. “İzmit'ten Doğu ve Orta Anadolu'yu İstanbul'a bağlayan yollar geçer. Doğudan ve güneyden gelen çeşitli ticârî mallar İzmit üzerinden İstanbul limanına geçirilmek üzere Üsküdar'a sevk edilirdi. İzmit ve çevresindeki verimli topraklarda tarım ve hayvancılık yapılır, saray ve İstanbul'un iâşesi için buradan gemilerle İstanbul'da odun iskelesine tavuk, sığır ve odun taşınır.”⁴⁹

Jean de Thévenot, Fransız gezgin 1655-1665 yılları arasında çıktığı doğu gezisindeki izlenimlerini *Relation D'un Voyage Fait Au Levant-Doğuya Seyahât* adlı eserinde aktarmıştır. 1656'da geldiği Kocaeli'de tersânenen ve gemi yapımından bahsetmiştir. “Nicomedia, bir körfezin dibinde yer alıyor ve bir tepenin yamacına doğru yükseliyor. Türkler'in İzmit

48 Evliya Çelebi, *Seyahât-nâme*, c: II, İstanbul, 2003

49 Eremya Çelebi Kömürcüyan, *İstanbul Tarihi: XVII. Asırda İstanbul*, İstanbul, 1988, s. 17.

dedikleri şehir Türk, Rum, Ermeni ve Yahudiler'den oluşan yaklaşık 30.000 kişilik kalabalık bir nüfusa sâhip. Birçoğu geçimini ipek, keten kumaşı, pamuk, yün, meyve, çömlek ve cam eşya ticâreti ile uğraşiyor, bu da şehirde önemli bir canlılık sağlıyor. Birçok Rum kilisesi ve güzel câmiler ile pazarlara yakın çok sayıda han var. Gemi inşaatları pek farklı olmasa da birçok İstanbul teknesi burada yapılıyor.”⁵⁰

Guillaume Joseph Grelot, Fransız ressam ve gezgin 1672'de geldiği Türkiye'de uzun yıllar kalır. *Relation Nouvelle D'un Voyage de Constantinople-İstanbul Seyahât-nâmesi* adlı eserinde gözlemlerini, ticâreti, ürünleri, yapıları açıklar ve şehirlerin çizimlerini yapar. 1677'de geldiği Kocaeli'yi oldukça ayrıntılı tanıtmıştır. Önceki gezginlerin eserlerini inceleyerek açıkladığı tersânenin faaliyetlerinden ve Türkler'in denizcilik geleneklerinden bahsetmesi açısından eseri önemlidir. “1,5 fersahtan⁵¹ daha geniş olmayan İzmit Körfezi oldukça uzundur. Türkler'in İzmit adını verdikleri bu şehir, büyük ve kalabalık olup nice Rum kilisesi, güzel câmiler, birçok han, kervansaray, çok sayıda pazar ve hale sâhip. Büyük gemiler, kayıklar ve İstanbul tüccarlarının diğer tekneleri İzmit'te inşaa ediliyor, ancak sivil ya da askerî büyük gemilerin yapımında çok iyi değiller. Burada çok yüksek bordalı, oldukça büyük tekneler ve kolay kullanılabilen yelkenliler inşaa ediliyor. Ben orada iken 3 yılda tamamlanan 2 tanesi ilk yolculuklarını yapmak üzere İstanbul'a yükleme yapmaya gönderildi. Bu ikisi şehir halkının büyük ilgisini çekmişti, limandaki diğer teknelerin her biri onların yanında bir kayık gibi kalmıştı. Onları iskeleye ya da câmiye yakın limana çekmişler ve Mekke'ye doğru çevirmişlerdi. Yeni teknelerde gelenek olduğu üzere mahâlî imamı gelerek açılış duâsını yapmıştı. Her ikisi de demir alarak Mısır'a doğru yola çıkmışlar, ancak Çanakkale Boğazı'nı geçtikten hemen sonra Maltalı bir korsan yollarını keserek mürettebâtı ile Malta'ya götürmüştü.”⁵²

Cornelis De Bruijn, Hollandalı ressam, gezgin ve yazar, 1678-1684 yılları arasında Osmanlı topraklarında bulundu. Gözlemlerini 1698'de Hollandaca olarak yayınladığı *Reizen Van Cornelis De Bruijn Door De Vermaardste Deelen Van Klein Asia-Cornelis De Bruijn'in Seyahâti* adlı eserinde aktarmıştır. Daha sonra eseri farklı adlar altında Avrupa dillerinde basılmıştır. 1678'de Kocaeli'ye gelen yazar hem halk hakkında yorumlarda bulunmuş, hem liman ve denizcilik faaliyetlerinden bahsetmiştir. “İstanbul'un hemen ardından gelen İzmit'in konumundan daha iyisini bulmak zordur. Birçok Rum kilisesi, güzel câmiler, birkaç han ya da kervansaray ve güzel pazarlar bulunmaktadır. Gemiler, kayıklar ve İstanbul tüccarlarının teknelerinin birçoğu İzmit'te inşaa ediliyor, ancak denizcilik, savaş ve inşaa sanatı hakkında pek bilgili değiller yani iyi tekneler ancak kötü yelkenler yapmalarının yanı sıra bitiş süreleri sonsuz denecek derecede.”⁵³

Richard Pococke, İngiliz Krallık ve Londra Eski Kültürler Derneği üyesi râhip, bilim adamı ve gezgin 1737-1741 yılları arasında Doğu Akdeniz ülkelerini gezer. 2 cilt hâlinde 1743 ve 1745'te yayınladığı eseri *A Description of the East and Some Other Countries-Doğu'nun ve Bazı Ülkelerin Tasviri* adlı eserinde Kocaeli'den ve iskelelerinden bahsetmektedir. “Sapanca Gölü, vâdiyi bölen tepelerin güney kıyısında, tepelerden kuzey kıyıya yaklaşık 0,5 leauge⁵⁴ genişliğinde ve 2 leauge uzunluğunda. Büyük sazanlar ve çok çeşitli balık tutulabiliyor ve balıkçılıkta yekpâre ağaçtan oyulmuş tekneler kullanılıyor. İzmit, körfezin kuzeydoğu ucunda güney yamaçlarının eteklerinde kurulmuş. Dükkânların hepsi kervansarayların çevresinde deniz boyunca uzanan 4 ya da 5 sokakta bulunuyor. Şehrin bir rıhtımı bulunmamakta,

50 Jean de Thévenot, *Relation D'un Voyage Fait Au Levant-Publisher: Thomas Joly, Paris 1664; Thévenot-Seyahât-nâmesi*, İstanbul, 2009, s. 243.

51 Denizcilikte kullanılan eski Türk ölçü birimi, 1 Fersah= 5685 m

52 Guillaume Joseph Grelot, *Relation Nouvelle D'un Voyage de Constantinople-Publisher: Damien Foucault, Paris 1680; İstanbul Seyahât-nâmesi*, İstanbul, 1998.

53 Cornelis De Bruijn, *Reizen Van Cornelis De Bruijn Door De Vermaardste Deelen Van Klein Asia*, Delft 1698.

54 İngiliz ölçü birimi, 1 leauge = 5556 m

ancak teknelerin İstanbul'a gidecek yüklerini boşaltmak için bağladıkları köprü şeklinde ağaç iskeleler var. Yolcular burada binek hayvanlarını terk ederek Üsküdar'a 100 mil kadar gemilerle gidiyor. Burada büyük tekneler inşaa ediliyor, ayrıca büyük bir ağaç ticâreti var ve körfezin doğu ucundaki tuzlalardan elde edilen tuz ihraç ediliyor. Körfez yaklaşık 30 mil uzunluğunda ve bir ticâret şehri olan Pronectus⁵⁵ ise tam Nicomedia'nın karşısında Boisis Scale'nin⁵⁶ bulunduğu yerde idi. Drepane⁵⁷ ise Constantine'nin annesinin onuruna Helenopolis adını verdiği yerdir."⁵⁸

Claude Charles de Peyssonel, İzmir Fransa Konsolosu olan gezgin Anadolu gezisi sırasında 1745'te İstanbul'dan İzmit'e geçmiştir ve notlarında bölge hakkında ayrıntılı bilgi vermiştir. Kocaeli'de yerleşim merkezleri arasındaki uzaklıklar, güzergâhlar ve antik eserler hakkında verdiği bilgiler nedeniyle önemlidir. "Bozuk Hisar⁵⁹ 1,5 fersah uzaklıkta ve Tarjca⁶⁰ yakınlarında deniz kıyısında dükkânlar var, soldaki yoldan Gebze'ye varılıyor. Bu mağazalar buraya getirilen ve İstanbul'a gönderilmek üzere teknelere yüklenen meyve ve üzümler için bir depo görevi görüyorlar. Bu dükkânların hemen yanında harabeler üzerinde önemli bir hisar yükseliyor. Bir sonraki nokta Dil, birçok küçük yapısı ile Anadolu'yu gezmek isteyen ya da geziden dönen ancak İzmit Körfezi'ni dolaşmak istemeyen yolcular için bir çeşit liman ya da bir ticâret bölgesi. Dil'den binenler neredeyse tam karşısına denk düşen karşı kıyıda Heraclea'da⁶¹ ya da Karamoussali'de⁶² tekneden iniyorlar. 1 fersah aşağıda, 3 gün sürdüğü belirtilen bu yolda at değiştirmek için mola verilen bir başka iskele Varandje⁶³ var. Nikomedia'da deniz kenarı çeşitli iskele ve rıhtımlarla kaplanmış; kimisi taş, kimisi ahşap. Ayrıca gemilerin de sığındıkları çekek yerleri var ki aynı zamanda tekne yapımı için kullanılan kereste dükkânı olarak da işlevleri var; bu ağaçlar tarihten aldığı adını hâlâ koruyan ve İzmit'ten 1 gün uzaklıktaki Sagaris Nehri⁶⁴ boyundaki büyük ormanlardan çekiliyor. Her biri 10-12 evlik küçük köyler olarak serpiştirilmiş bu köylerin sâkinleri büyük efendilerin hizmetinde sâdece ağaç kesimi ile yükümlü köleler gibiler; bu küçük köylerden 300 kadar var. Büyük efendiler, ağaç başına önceden belirlenmiş 10 kuruş değer biçiyorlar, ancak kurumun müdürü ya da emini onlara sadece 5 kuruş veriyor ve diğer 5 kuruşu da kendine ayırıyor, bu da sıklıkla köylülerin ayaklanmasına neden oluyor. Bu ağaç parçalarını öküz arabaları ile taşıyorlar, ancak oldukça büyükleri var ki 16-18 öküzün çekmesiyle tomruk rulosu hâlinde taşınabilirler, İzmit'ten belli bir uzaklıkta bu tomrukları Kilez Deresi'ne atıyorlar. Bu tomruklar özellikle sonbahar ve kış aylarında akarsu boyunca yüzerek körfeze ulaşırlar ve burada sâdece bu işe tahsis edilmiş eski bir savaş ganimeti olan gemiye yüklenirler. Bu yüksek bordalı gemi İzmit açıklarında yalnızca yosun bağlasın diye bulunmuyor, bir görevi var ve tomruk yüklemek üzere bu geminin yanaşabilmesi için yeterli derinliği sağlamak üzere oldukça ileri doğru çıkmış olan iskele bulunuyor. Ereğli'den 1 saat sonra Karamoussali bulunmakta, İzmit'e gitmek için buradan geçilebilir yani Karamürsel bir iskele olup buradan Rum Ereğli'sine gitmek gerek. Karamürsel'den itibâren körfezin tüm güney kıyısı boyunca uzanan ve bana İran'a kadar gittiği söylenen Sultan Murat tarafından yaptırılmış ve Bağdat'a giden birlikler nedeniyle yeni tâmir edilmiş taş bir yol bulunmakta. Karamürsel'den 1 saat sonra oldukça belirgin şekilde körfeze doğru uzanan Glossa adlı ya da başka deyişle Dil anlamına gelen kara parçasına ulaştık. Karamürsel'den Yalova'ya ancak 2 saatlik bir mesâfe. Türk Basımcılık

55 Karamürsel

56 Baş İskele

57 Hersek

58 Richard Pococke, *A Description of the East and Some Other Countries*, London, 1745, v.2, s. 95-97.

59 Eski Hisar

60 Darıca

61 Ereğli

62 Karamürsel

63 Yarımca

64 Sakarya Nehri

Müdürü İbrâhim Efendi⁶⁵ Yalova'da kâğıt değirmenlerini kurarak bundan birkaç ay önce başarılı şekilde ürettiği kâğıt örneklerini pâdişaha sunmuştu.”⁶⁶

William George Brown, 1797'de Afrika yolculuğundan dönerken ve 1802'de Anadolu'ya geçerken uğradığı Kocaeli'den 1820'de yayınladığı *Travels in Various Countries of the East; Being a Continuation of Memoirs Relating to European and Asiatic Turkey-Doğu Ülkelerinde Seyahât* adlı eserinde bahsetmiştir. Karamürsel-İzmit arasını deniz yoluyla geçen yazar bu yolculuğun ücretini de belirtmiştir ve o dönemin ücretlerinin bilinmesi açısından önemlidir. “İzmit, iki tuğlu bir paşa tarafından yönetiliyor. Kütahya'ya giden ana yol üzerinde olması nedeniyle doğudan ve güneydoğudan gelen kervanlar sürekli buradan geçiyorlar. Ancak Bursa'ya bir nakliyeciyi bulmakta oldukça zorlandım. Bu nedenle küçük bir tekneyle Kara Mursal'a geçtim. Yöredeki yoğun meyve bahçeleri, İstanbul pazarlarını büyük ölçüde besliyor. 5 mil batıda ise başkent ile Bursa-Yenişehir arasında seyahât edenlerin kullandıkları, körfezin en dar yerindeki taşımacılık olanakları nedeniyle yoğun bir trafiği olan Hersek Köyü bulunuyor. Geçit ücreti ister bir kişi, ister büyük bir grup olsun 6,5 kuruş. İzmit'ten Karamürsel'e ulaşmak yaklaşık 3 saatimizi aldı.”⁶⁷

Joseph Freiherr von Hammer-Purgstall, Avusturyalı tarihçi, diplomat ve bilim adamı, 1799-1807 yılları arasında İstanbul Avusturya elçiliğinde görev yaptı. Bir Türk dostu olan yazar, Osmanlı topraklarında çeşitli inceleme gezileri yapmış ve izlenimlerini ayrıntılı bir şekilde eserlerinde anlatmıştır. Bunlardan biri Kocaeli ve çevresini anlatan 1818'de bastırıldığı *Umblick Auf Einer Reise Von Constantinopel Nach Brussa Und Dem Olympos: Und Von Da Zurück Über Nicäa Und Nicomedien-Istanbul'dan Bursa ve Uludağ'a Seyahât* adlı eseridir. Yazar, kitabında İzmit Körfezi-Sapanca Gölü-Sakarya Nehri bağlantısı projesini daha önceki yazarları da incelemiş olarak tüm ayrıntılarıyla açıklar. “Nikomedia'da körfezin suları çok sığ, tekneler şehre pek yaklaşamıyorlar. Çok sayıda tahta iskele, gemilerden yük indirmek ya da bindirmek için denize doğru uzanmış, kimisinin uzunluğu 150 adım. Tavşancıl'dan 1 fersah ötede, Dil kıyısında körfezin karşısına geçmek üzere tekneye binecekler hizmet veren bir han ve ahırlar topluluğu bulunuyor. Dil'in karşı yakasında yanaşılın yerin adı Hersek. Dil'den 1 fersah, denizden yarım fersah uzaklıkta büyük bir kasaba olan eski Lybissa yani Gebze ile karşılaştık. Aşağı indik, eski bir Rum ya da Ceneviz kalesinden kalma büyük hisarın dış duvar kalıntılarında başka bir şey göremedik. Burası Gebze'nin iskelesi. Karşı kıyıda Hersek'te olduğu gibi bu kıyıya geçenler, burada teknedeki iniyorlar.”⁶⁸

Adrien Dupré, Fransız gezgin ve yazar, 1807-1809 yılları arasında yaptığı gezilerini 1819'da *Voyage En Perse, Fait Dans Les Années 1807, 1808 Et 1809, En Traversant La Natolie Et La Mésopotamie-Iran'a Seyahât* adlı eserinde yayımladı. Eylül 1807'de İstanbul'dan yola çıkarak Kocaeli'ye gelen yazar körfez hakkında bilgi vermektedir. “Nicomédie şehrinde harap olmuş bir kale bulunmakta. Birçok kilise, câmi, han ve kervansaray bulunuyor. Pazarları büyük ve güzel. Rum, Ermeni, Yahudi ve Türkler'den oluşan nüfusu 30.000 civarında. Başlıca ticâreti ipek, keten ve pamuklu kumaşlar. İzmid Körfezi'nin yaklaşık genişliği 3 lieue⁶⁹, uzunluğu 4 lieue ve çevresi 10 lieue. Akşam saat 6'da İzmid'den körfezin karşı kıyısına hareket ettik ve sabah saat 4'te Cara Moussa'a⁷⁰ vardık. Nüfusu Rum, Ermeni ve Türkler'den oluşuyor. Birkaç yiyecek dükkânı ve halkın ihtiyâci malzemeleri satan dükkânlar var. Buradan Constantinople'a her gün meyve, kömür ve odun taşıyan tekneler kalkıyor.”⁷¹

65 İbrahim Müteferrika

66 F. Yavuz Ulugün, *Seyahâtnâmelerde Kocaeli ve Çevresi...*

67 William George Brown, *Travels in Various Countries of The East*, London, 1820, s. 107.

68 Joseph Freiherr von Hammer-Purgstall, *Umblick Auf Einer Reise Von Constantinopel Nach Brussa Und Dem Olympos, Pesth*, 1818, s. 128-181.

69 Fransız ölçü birimi, 1 lieue = 4828 m

70 Karamürsel

71 Adrien Dupré, *Voyage En Perse*, Paris, 1819, s. 3-6.

John Galt, babası kaptan olan İskoç gezgin, yazar ve siyâsetçi Akdeniz’de Fransız-İngiliz rekâbetinin arttığı 1800’lü yılların başında Osmanlı’yla ticâret yapan tüccarlardan biriydi. Çeşitli zamanlarda yaptığı ziyaretlerini 1812’de *Voyages and Travels in The Years 1809, 1810 and 1811, Containing Observations on Gibraltar, Sardinia, Sicily, Malta, Scirigo and Turkey-1809, 1810, 1811 Yıllarında Seyahât* adında yayınladı. Gezileri sırasında geldiği İstanbul’da bir süre kaldıktan sonra İzmit’e geçer. “İstanbul’dan küçük bir tekneyle Nicomedia’ya vardık. Kendimiz, 3 hizmetçi ve 1 Tatar için kamara ücreti olarak 4 guinea⁷² ödedik. Aslında Malta’nın doğusunda yol ücreti ödenmez, ama Türkiye’de yolculuk İngiltere’den daha pahalıdır. Kirpi⁷³ Karadeniz’in korunaklı ve küçük bir koyun kenarında önemsiz küçük bir köy. Buradan yüksek miktarda kereste komşu İstanbul’a gönderiliyor. Nicomedia’nın nüfusu 40,000’den fazla. Bu şehirdeki başlıca üretim başkent için yüksek miktarda hazırlanan kırmızı deridir. Donanma için kerestenin toplandığı bir tersane bulunuyor. Nicomedia Bağdat kervanlarının yolu üzerinde. Şehir, Kirpi’ye yakınlığı ve başkentle denizyolu bağlantısı nedeniyle, İstanbul Boğazı kapalı olduğunda tarafsız gemiler Kirpi’ye yaşayabilseydi iyi bir ticâri ambar olabilirdi. Bölge boyunca yollar kötü değil, mal taşımak için bol sayıda at, deve ve araç kolayca bulunabiliyor. Türk-Rus savaşında İstanbul Boğazı kapanınca burası önemli bir geçiş yeri oldu.”⁷⁴

Sir William Ouseley, bir kaptanın oğlu olan yazar, siyâsetçi ve dil bilimci, 1810-1811 yıllarındaki gezilerini 1819-1823’te 3 cilt olarak *Travels in Various Countries of Middle East-Orta Doğu Ülkelerine Seyahât* adında yayınladı. Eserinde Koceli hakkındaki daha önceki kaynakları da aktararak oldukça ayrıntılı bilgi vermiştir. “Nicomedia’da körfezde çok sayıda tekne bulunuyor ve çoğunlukla Rumlar ile donatılmış durumdadır. Kimi büyük tekneler, şehre yakın demirlemişler. Oldukça büyük bir tanesi kıyıya çekilmiş, Rumlar ve Türkler’in çoğunlukta olduğu birçok kişi tarafından tâmir edilmeye çalışılıyordu. İzmid’in gemi enkazları ile dolu olduğu söyleniyor. Grelot, 17. yüzyılda birçok İstanbullu tüccarın teknesinin İzmitliler tarafından yapıldığını belirtiyor. Tahminime göre erken dönemlerde burası denizcilikte ileri idi. Froelich’in yapıtındaki çizimlerde gördüğüm Commodus dönemi Nicomedia sikkesinde geminin pruvasına çivi çakan bir adam resmi bunu doğruluyor.”⁷⁵

Lodois de Martin du Tyrac, Marcellus kontu olan Fransız siyâsetçi ve gezgin 1815-1820 yıllarında Türkiye’de bulundu. 1839’da 2 cilt olarak yayımladığı *Souvenirs de l’Orient-Doğu Anıları* adlı eserinde Kocaeli hakkında ayrıntılı bilgiler vermektedir. “İstanbul adalarına gitmekte kullanılan 4 çift kürekli bir tekneyle Tophâne iskelesinden ayrıldık. Aritziou’da⁷⁶ Cenevizler tarafından yapılmış bir kalenin kalıntısı var ve bu köy Türkler’le Rumlar’dan oluşuyor. 2000 kişilik bu köy balık ve enginardan iyi para kazanıyor. Sardalya, uskumru ve hamsi avı oldukça iyi. Onları deniz kenarında kurutuyorlar ve gemilere kumanya olarak İstanbul’a gönderiyorlar. 4 saat sonunda Nicomédie’e vardık. Gümrük işlemleri uzun sürdü. Liman başkanı Rum mahâlesine kadar bize eşlik etti. Eski Pontus Krallığı’nın ticâreti, bugün de olduğu gibi yalnızca İstanbul’a gönderilen kömür ve tomruktan oluşuyordu. Öğlene doğru, kayığımızla Türk köyü Kara-Moussal’a vardık.”⁷⁷

Robert Walsh, İrlandalı râhip, doktor ve yazar 1820 yılında İstanbul’a İngiliz heyetiyle birlikte gelir. Uzun yıllar kaldığı Türkiye hakkındaki izlenimlerini 1836’da 2 cilt olarak yayınladığı *A Residence at Constantinople-İstanbul’da İkâmet* adlı eserinde yazmıştır. 1823’te geldiği Kocaeli limanı hakkında bilgi vermektedir. Körfezde yabancı bayraklı

72 1816’ya kadar kullanılan İngiliz para birimi 1guinea=1,05 pound=23 Osmanlı kuruşu (Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi*, Ankara, 1984, s. 54).

73 Kerpe

74 John Galt, *Voyages and Travels in The Years 1809, 1810 and 1811*, London, 1812, s. 292-299.

75 Sir William Ouseley, *Travels in Various Countries of the East*, v: II, London, 1821.

76 Darıca

77 Lodois de Martin du Tyrac, *Souvenirs de L’Orient*, Paris, 1839, s. 122-140.

gemilerin daha çok yer aldığı görülmektedir. “Türk teknelerinin dolaşmakta olduğu ve küçük bir liman olan Maloon İskelesi⁷⁸’ne vardık. Buradakiler körfezde gördüğümüz ilk teknelerdi. Burası İstanbul yolu ile bağlantılı tek deniz yolu hattı. Kıyıya ulaştığımızda ilk işimiz gümrük binâsına gitmek oldu. Burada karşılaştığımız tek ticâret gemisi, bir İtalyan’ın komutasındaki odun ve kasnak boşaltmakta olan Fransız bayraklı küçük bir tekneydi. İmparatorluğun başka yerlerinde de görülebildiği gibi gümrükçü, Türkler’in ticari yeteneklerine inandıkları bir Yahudi idi. Şehrin nüfusu yaklaşık 22.700 ve bunun 20.000’i Türk, 2.500’ü Rum ve Ermeni Hıristiyan, 200’ü Yahudi’den oluşuyor”⁷⁹

David Porter, ABD’nin Osmanlı elçisi olan yazarın Türkiye’de bulunduğu sürede aldığı notları 1835’te yayınlanan *Constantinople and Its Environs-İstanbul ve Çevresi* adlı eserinde yer almaktadır. “Buradan kıyı boyunca oldukça güzel bir yoldan şimdi Nikmid denilmekte olan Nikomedia’ya yöneldik. Körfezin sonundaki bir tepenin yamacında, çok elverişli bir konumda yükselen bir şehir. Ticâret, biraz hareketli görünüyor. Sultanın burada zengin bir kereste ambarı bulunan küçük bir tersânesi var. Görüldüğü üzere kızaklarda 2 gambot var. Tersânedeki evler sağlam ve iyi yapılmış. Atlar için ahır da olan, üstü kapalı büyük bir yapı olan handa konakladık”⁸⁰

Charles Mac Farlane, İskoç tarihçi ve gezgin, 1827-1857 yıllarında birçok kere Türkiye’ye geldi ve incelemelerde bulundu. 1850’de yayınlanan *Turkey and Its Destiny-Türkiye ve Geleceği* adlı eserinde 1848’de geldiği Kocaeli ve çevresini açıklamaktadır. “Buharlı bir Türk gemisi ile Haliç’ten İsmitt⁸¹ Körfezi’ne doğru yola çıktık. Yolcular, subay ve askerlerden oluşuyordu. Prens Adaları’ndan geçerek İzmit Körfezi’ne giriş yaptık. Kara Musal⁸² kasabasına, sonra tam karşısındaki İmparatorluk İpek Fabrikası’nın bulunduğu Herek-Keui’e⁸³ geçerek birkaç yolcu aldık ve tekrar yola koyulduk. Nicomedia, bugünkü İsmitt’e vararak yıkık bir ahşap iskelenin açığına demirledik. Körfezin sonunda şehre yakın tuzlalar var. Türkler Sapanca’ya doğru ormanlardan şimdi yalnızca arabalarla odun taşımak ve odun kömürü yapmak için yararlanıyorlar. Eskiden, İzmit’teki devlet tersânesi çalışırken ormanlardan kereste elde edilirdi.”⁸⁴

Charles Felix Marie Texier, Fransız tarihçi, mîmar ve arkeolog, 19. yüzyıl gezginleri içinde Türkiye için en ayrıntılı bilgileri verendir. Texier uzun yıllar kaldığı ve incelediği Anadolu’ya ait bilgilerini 1862’de tamamladığı *Asie Mineure Description-Küçük Asya Tasviri* adlı eserinde yayınlamıştır. Gezdiği yerlerin ayrıntılı tarihini de veren yazar, Kocaeli ve çevresini kuruluş döneminden itibaren açıklamıştır. Ayrıca eserden 1850’lü yıllardan itibaren önemini kaybeden tersânenin o dönemdeki durumu da anlaşılmaktadır. “Sadrazam Köprülünün İzmit’te kurduğu tersânelerde, İstanbul için çok değerli olan kadırgalar ve 4 direkliler üretilirdi. Önemli donanımı İstanbul’da yapılmak üzere, İzmit’te hâlâ bazı savaş gemileri yapılmaktadır. Bu şehir, ormanlara yakınlığı ve halkının çalışkanlığı sâyesinde önemini kaybetmemiştir. Nüfusu 30.000 kadardır ve Türk 2.500 aile, Rum 1.200 aile, Ermeni 800 aile, Yahudi 500 aileden oluşur. İzmit’in başlıca ticâreti kereste ile tuzdur. Tuz üretimi özel şahısların elindedir, hükümet yalnız üretilen tuzdan öşür alır. Kereste ticâreti serbesttir, hükümet hesâbına gemi inşaasında kullanılanlar alınır. Türkler gibi kereste ticâreti yapan halk, tersâne hizmetleri için angarya şeklinde gerekli miktarda amele temin

78 Karamürsel

79 Robert Walsh, *A Residence at Constantinople*, v: II, London, 1836, s. 164-173.

80 David Porter, *Constantinople and Its Environs*, New York, v.1, s. 209. F. Yavuz Ulugün, *Seyahâtnâmelerde Kocaeli ve Çevresi* eserinde James Porter’i Amerikalı olarak belirtmekte ve metinde geçen anlatımları ona ait olarak aktarmaktadır. Ancak kaynaklarda Sir James Porter olarak geçen İngiliz siyâsetçi 1747-1762 arasında İstanbul’da İngiliz elçiliği yapmıştır. Metindeki anlatım Amerikalı deniz subayı David Porter’a aittir.

81 İzmit

82 Karamürsel

83 Hereke

84 Charles MacFarlane, *Turkey and Its Destiny*, vol: II, Philadelphia, 1850, s. 253-282.

etmek zorundadır. Hükümet, kendi tezgâhları için ameleye 5 kuruş yevmiye tâyin etmiştir. Ermeniler İstanbul'a ihraç edilen deri işiyle meşgul olurlar. Şimdiki İzmit şehri 19'u Türkler'in, 3'ü Hıristiyanlar'ın ve 1'i Yahudiler'in olmak üzere 23 mahâlleden oluşur. En büyük câmi ise, Büyük Sultan Süleyman zamanında, 7 yıl süre ile İzmit vâlisi olan Sadrazam Pertev Paşa'nın yaptırdığıdır. Bu câmi, tersânenin girişindeki kapıya yakın yerdedir. Zamanında Ceneviz ve Venedik deniz kuvvetlerini başarısız düşüren donanmaların çıktığı Tersâne-i Hümâyun'dan, bugün büyük gemi yapamayan bomboş bir Tersâne kalmıştır. Çünkü yavaş yavaş biriken toprak havuzu doldurarak büyük teknelerin yanaşmasına uygun olmayan duruma getirmiştir. Kıyıyı izleyerek 1,5 saat kadar devam ettikten sonra, Dil adı verilen kumsal bir yere gelinir. Burası tam Hersek Köyü'nün karşısına düşer; bu boğaz, İzmit Körfezi'ni açık denizden içeride bırakan çok güzel bir demir atma yeridir.⁸⁵

Alphonse de Moustier, Fransız sanatçı ve fotoğrafçı 1862'de gezdiği Kocaeli ve çevresine ait izlenimlerini ve taş baskı ile hazırladığı resimlerini 1864'te *Le Tour de Monde-Dünya Turu* adlı eserde yayımladı. Açıklamalarında İzmit Tersânesi'nin 19. yüzyıl itibâriyle önemini kaybetmesi öne çıkmaktadır. Ancak 1861'de tahta çıkan Sultan Abdülaziz'in denizcilğe verdiği önemle gemi inşasına devam edildiği görülmektedir. Moustier taş baskısında İzmit limanını, ambarları ve tersâneyi hatta kızakta gemiyi göstermiştir. "İzmit şehrinde kıyının orta yerinde padişahın köşkü bulunuyor, yeni ve önemsiz bir binâ. Yakınında tersâneler var, çağlar boyu Hıristiyanlar'ı endişelendiren filolarını burada inşaa ettiler. Zaman epey değişti, artık Avrupa için hiçbir tehlike arz etmiyorlar. Zâten önemli gemileri içeren donanma da İstanbul'a yerleşti. Yine de İzmit olağan hizmetini veriyor, karşıda inşaa hâlinde bir firkateyn var. Tahta geçtiğinden beri ordu ve denize ilgi duyan Sultan birkaç gün içinde ziyârete gelecek."⁸⁶



Resim 2: İzmit Limanı, Ambarlar ve Tersanenin 1862 Yılına Ait Taş Baskısı,

Alfonse De Moustier, *Le Tour Du Monde*, Librairie de L'Hachette, Leibzig, 1864, s. 226

Ahmed Midhat Efendi, Tanzimat dönemi gazeteci ve yazarı Keçecizâde Ferik İzzet Paşa'ya ait bir yat ile İzmit Körfezi'nde bir gezinti yapmıştır. Geziye ait izlenimleri önce *Tercümân-ı Hakîkât* gazetesinde, sonra *Sayyadâne Bir Cevalan* adlı eserinde 1891'de

85 Charles Felix Marie Texier, *Asie Mineure Description-Küçük Asya*, Ankara, 2002, s. 54-71.

86 Alfonse De Moustier, *Le Tour Du Monde*, Leibzig, 1864, s. 225-231.

basılmıştır. “Darıca’ya özel bir ürünün de çiroz olduğunu kaptanımız Sitrati söyledi. Mevsimi geldiği zaman burada milyonlarca çiroz avlanarak kurutulur, Limon İskelesi’ndeki⁸⁷ tüccarlar tarafından satın alınarak Rusya, Romanya, Bulgaristan ve Yunanistan taraflarına gönderilmiştir. Bu Eskişehir, Gebze kasabasının iskelesidir. Gerçi şimdilerde asıl Gebze kasabasının da hiçbir önemi kalmamıştır ya. Kıyıda 3-4 mil içeride bulunan bu kasaba, vaktiyle İstanbul’dan Bağdat’a giden yolun en önemli menzillerinden biri idi. Ama İzmit demiryolunun yapımından beri o önem İzmit’e kaydı. Tavşancıl denilen köy kıyıda 10 dakikalık bir tepe üzerinde ve 250-300 kadar yalnızca İslâm hânesi, kıyıda ise demiryolu istasyonu ve birkaç kahve, kayıkçı ve balıkçı odaları ve fırın gibi binâlar bulunur. Limanda Tavşancıl ile karşı kıyıda yer alan Karamürsel arasında yolcu, eşya ve evrak taşıyan kayıklar var. Buralardan her gün İstanbul’a yüzlerce küfe üzüm geliyorsa da, üzümün buradaki güzelliği taşıma esnâsında kayboluyor. Koparılrken yıprandığı gibi küfelere istif olur, beygir ile istasyona taşınır ve demiryolu ile Haydarpaşa ve oradan mavna ile Sirkeci’ye ve oradan hamal ile komisyoncu dükkânlarına ve yine hamal ile manavlara götürülürken üzüm hep ezilir ve gerçek tadını kaybeder.”⁸⁸

Liman ve Deniz Ticâreti

Marmara Bölgesi’nin İstanbul’dan sonra en önemli limanı olan Kocaeli, kaynaklardan da anlaşılacağı üzere geçmiş dönemlerde bir aktarma limanıydı. Şehir İstanbul, Bursa ve İç Anadolu’yla kara yolu bağlantıları, verimli tarım alanları ve doğal limanı sâyesinde hızla gelişti. Yunan kolonizasyonunun temel gücü olan ticâret ve denizciliğin şehrin kuruluş döneminde etkili olduğunu, ilk merkezler olan Astakos ve Olbia’da liman faaliyetlerinin yoğunlaştığını görmekteyiz. Btynia Krallığı döneminde ise yeni kurulan Nikomedeia deniz ticâreti, gemi yapımı ve balıkçılıkla gelişti ve donanma gücüyle öne çıktı. Roma egemenliğine girdikten sonra Augustus döneminde kullanılan Darıca-Dil İskelesi kesimindeki limana rağmen, özellikle fırtınalı havalarda doğu kesimindeki İzmit limanı, İstanbul’a gelen yük ve yolcu gemilerinin en güvenilir barınağı oldu. Kaynaklardan Roma döneminde Nikomedeia’da artan deniz ticâretine bağlı olarak surların, limanın ve tersânenin genişletildiği anlaşılmaktadır. Aynı dönemde Hıristiyanlığın yayılması ve Bizans İmparatorluğu döneminde de yakındaki İznik’in dînî merkez olması şehrin önemini arttırdı. Karadeniz ticâretinin artması, bir ticâret devleti olan Trabzon Rum Devleti’nin İstanbul’la bağlantısı, İstanbul’a seyirde korunaklı en yakın liman olan Kocaeli’nin kuzeyindeki Kerpe ve Kefken’in gelişmesini sağladı. Ayrıca İstanbul’la ulaşımında karayolunun yeterli kolaylığı sağlayamaması körfez geçişinde daha kısa süre alan deniz yolunun seçilmesine neden oldu.⁸⁹ Arap ve Türk akınlılarının devam ettiği 8-11. yüzyıllar arasında ise Kocaeli stratejik konumu nedeniyle askerî üs olarak kullanıldı. Haçlı Seferleri sırasında ticâreti duran İstanbul limanına rağmen Kocaeli limanları Doğu’yla bağlantıda daha güvenli olmuş, Lâtinler’in İstanbul’u yağmalamasından sonra Marmara’da deniz ticâretinin merkezi durumuna gelmiştir. Yine bu dönemde Bordeaux’dan başlayan ve Kudüs’e ulaşan kara yolunda Nikomedeia, deniz ve karanın bulunduğu önemli bir merkezdir. 12-15. yüzyıllar arasında ise Anadolu ticâretini Ceneviz ve Venedikliler’in yürütmesiyle, bölgeden Avrupa’ya yaş sebze ve meyve, ipek, deri, kürk, şarap, kereste, kireç, tuz; Avrupa’dan bölgeye ise silâh, çeşitli mâdenler ve köle taşınmıştır. Her ne kadar Osmanlı Devleti bölgenin hâkimiyetini ele geçirmiş olsa da, Rumlar’ın ve İtalyan denizci devletlerin deniz ticâretindeki payı yüksekti. Karadeniz’de yolculuğun tehlikeleri ve korsan saldırıları nedeniyle seferler, silâhlanmış tayfaların bulunduğu birkaç gemiden oluşan küçük filolarla yapılmaktaydı.⁹⁰

87 İstanbul Yenikapı

88 Ahmet Midhat, *Sayyadâne Bir Cevelan*, İstanbul, 2001, s. 42-74.

89 “Travel in The Byzantine World”, *Papers From The 34th Spring Symposium of Byzantine Studies*, Birmingham, 2002.

90 Kate Fleet, *European and Islamic Trade in the Early Ottoman State: The Merchants of Genoa and Turkey-Erken Osmanlı Dönemi Türk-Ceneviz Ticâreti*, İstanbul, 2009.

Osmanlı Devleti de ticâreti uygulamalarıyla korumakta, düzenlemekte, karşılığında gümrük vergisi almaktaydı.

Süleyman Şah'ın İznik'i alarak başkent yapması (1075-1080) ile Türkler'in Marmara kıyılarına yerleşmeleri denizcilikte ilk adımlardır. Gemlik'in alınması (1087) ve bir tersânenin kurulması Konstantinopolis'in kuşatılması için hazırlıktır. Bizans'ın deniz gücü ve Venedik-Ceneviz ticâreti Türkler'in batıda ilerlemesini engellemektedir. 1328-1337 yılları arasında Kocaeli ve çevresinin Osmanlılar tarafından fethiyle Kocaeli, hem deniz ticâretinin hem de Rumeli'ye geçiş ve Konstantinopolis'in alınmasına yönelik hazırlıkların merkezi olarak kullanılmaya başladı. Mürsel Bey komutasında Pronectus'un fethiyle (1323) Marmara Denizi'ne ulaşan Osmanlı Beyliği'nde deniz gücünün kurumsallaşması için çalışmalar başlatıldı. Denizcilik bilgisi, kahramanlığı ve başarıları nedeniyle kendisine Kara ünvanı verilen Mürsel Bey, Osmanlı Devleti'nin ilk Deryâ Beyi oldu, Karamürsel'de ilk Osmanlı tersânesi kuruldu (1327), ilk Osmanlı savaş gemisi Karamürsel⁹¹ inşaa edildi. Karamürsel, Gelibolu Tersânesi'nin kurulmasına (1401) kadar Osmanlı'nın deniz üssüydü. Bununla birlikte İpek ve Baharat Yolları'nın kuzey kolunun deniz geçiş yeri olan Dil İskeleyi-Karamürsel-Hersek hattı, Osmanlı döneminde de stratejik üstünlüğünü sürdürdü.

Konstantinopolis'in fethinden sonra Kocaeli çevresinin başkente en yakın mesâfede yaş sebze-meyve, odun ve kereste kaynağı olması ve bunların deniz yoluyla başkente aktarılması nedeniyle geliştiği görülmektedir. Anadolu'dan kervanlarla gelen malların İzmit'ten gemilerle İstanbul'a taşınması şehrin îmarını arttırdı. Seyahât-nâmelerde de geçtiği üzere Kocaeli'nin pazarlarının büyüklüğü, limanın yoğunluğunu ve ticâret hacminin büyüklüğünü göstermektedir. Daha önce Anadolu Eyâleti'ne bağlı olan Kocaili Sancağı, 1533 yılında Barbaros Hayreddin Paşa'nın Kaptân-ı Deryâ'lığı getirilmesiyle Cezâyir-i Bahr-i Sefîd Eyâleti'ne bir diğer adıyla Kapudan Paşa Eyâleti'ne bağlandı.⁹² 15-17. yüzyıllar arasında Kocaeli limanlarında kereste, odun, arpa, buğday, pirinç, üzüm, incir, kuru meyve taşımacılığı yapıldığı, ayrıca binek hayvanlarının körfez geçişinde at gemilerinin kullanıldığı tespit edilmektedir.⁹³ Osmanlı Devleti'nin deniz gücünün büyümesine ve İzmit, Gemlik, Gelibolu ve İstanbul tersânelerinde yeni gemilerin yapılmasına yönelik ahşap ihtiyâcı bölgenin ormanlarından karşılanmaktadır. Yine bu dönemde gemi sayısının ve denizci personelin artışına bağlı olarak ortaya çıkan yiyecek, su, peksimet ve erzak ihtiyâcının bölgeden karşılanması söz konusudur.⁹⁴ Kadırgadan kalyon yapımına geçiş nedeniyle İzmit Tersânesi yeniden düzenlendi. Fransa'dan gemi mühendisleri getirtildi. Yoğunluğun artmasıyla liman, ambar ve iskeleler büyütüldü, tersânenin kapasitesi arttırıldı ve bu masraflar Kocaili sancağı gelirlerinden karşılandı. Evliya Çelebi'ye göre tımarlı sancaklardan olan Kocaili sancağının hassı 246.526 akçeydi, 25 zeameti, 187 tımarı ve 1 gemisi vardı.⁹⁵ 731 Numaralı Cezâyir Eyâleti Tımar Defteri'ne göre Kocaili toplam 1.515.551 akçelik geliriyle önemli bir yere sâhipti.⁹⁶

91 Karamürsel ince, çektiri sınıfı, kürekli ve yelkenli, 15 m. boyunda, 30-40 tonluk ahşap gemilerdir. Osmanlıların ilk çektirisi olan bu teknelerin tasarımı Kara Mürsel Bey'e aittir. Önceleri savaş gemisi olarak üretilen Karamürsellers, daha sonra özellikle Marmara'da taşımacılıkta da kullanıldı. 16. yüzyılda taşımacılık için Tersâne-i Âmir'e de bu tip teknelerin inşaa edildiği görülmektedir. Bkz. İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul, 2005.

92 Metin Kunt, *Sancaktan Eyâlete*, İstanbul, 1978, s. 39.

93 BOA. MD.No:6/3222, H.15 Zilkâde 966-M.19 Ağustos 1559; BOA. MD.No:3/1609, H.2 Safer 968-M.23 Ekim 1560; BOA. MD.No:6/40, H.23 Muharrem 972-M.1 Eylül 1564; BOA. MD.No:6/1453, H.24 Zilhicce 972-M.23 Temmuz 1565; BOA.MD.No:5/490, H.17Rebiyülahir 973-M.11 Kasım 1565; BOA. MD.No:5/1282, H.2 Ramazan 973-M.23 Mart 1566; BOA. MD.No:12/422, H.14 Zilkâde 978-M.10 Nisan 1571.

94 BOA. MD.No:3/285, H.29 Zilkâde 966-M.3 Eylül 1559; BOA. MD.No:3/140, H.16 Şevval 966-M.22 Temmuz 1559; BOA. MD.No:3/1628, H. 20 Safer 968-M.11 Kasım 1560; BOA. MD.No:6/397 târihsiz; BOA. MD.No:6/283, H.18 Rebiyülevvel 972-M.24 Ekim 1564; BOA. MD.No:5/633, H.15 Cemâziyülevvel 973-M.8 Aralık 1565; BOA. MD.No:6/510, H.27 Cemâziyülevvel 972-M.1 Ocak 1565; BOA. MD.No:5/124, H.18 Muharrem 973-M.15 Ağustos 1565; BOA. MD.No:3/767, H.9 Cemâziyülevvel 973-M.1 Ocak 1566; BOA. MD.No:5/168, H.14 Şâban 973-M.6 Mart 1566; BOA. MD.No:7/2349, H.4 Cemâziyülevvel 976-M.25 Ekim 1568; BOA. MD.No:5/748, H.9 Cemâziyülahir 978-M.8 Kasım 1570.

95 Evliya Çelebi, *Seyahât-nâme*... s. 179.

96 BOA. TD.No:731/26 târihsiz

Sancaklar	Zeamet	(%)Zeametlerin sancak gelirine oranı	Tımar	(%)Tımarların sancak gelirine oranı	Sancakların Toplam Geliri	(%)Sancakların toplam eyâlet gelirine oranı
Gelibolu	104.272	33.5	206.482	66.4	310.754	1.74
Rodos	43.260	17.9	197.460	82	240.720	1.35
Midilli	84.400	10.8	696.023	89.1	780.423	4.37
Kocaeli	415.727	27.4	1.099.824	72.5	1.515.551	8.49
İnebahtı	522.480	28.1	1.132.114	61	1.854.594	10.39
Mezistre	522.100	31.5	1.133.581	68.4	1.655.681	9.27
Eğriboz	420.963	24.8	1.273.781	75.1	1.694.744	9.49
Karlieli	361.473	34.1	696.718	65.8	1.058.191	5.93
Mora	2.169.619	37.2	3.656.619	62.7	5.826.238	32.64
Biga	153.336	21.1	570.536	78.8	723.872	4.06
Sığla	902.795	41.2	1.287.752	58.7	2.190.547	12.27
TOPLAM	5.700.425	-	12.150.890	-	17.851.315	-

Tablo 1. 731. Numaralı Cezâyir Eyâleti Tımar Defteri'ne Göre Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyâleti Sancaklarının Yıllık Tımar-Zeamet Dağılımı Tablosu

18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde yenileşme hareketleriyle başlayan değişim donanmayı, dolayısıyla Kocaeli'deki deniz ticâretini de etkilemiştir. Bu dönemde İzmit Tersânesi'nde kalyon, kadirga, şalopa, işkampoye, direk, halat, kürek yapımına devam edilmekte, iskelelerden devletin diğer tersânelerine kereste ve demir gönderilmekte, kiremit, tahıl ve eşya taşımacılığı yapılmaktadır. İstanbul limanına bağlı Kocaeli'ye taşımacılık yapan Osmanlı ticâret gemilerinin sayısının 1000 olduğu ve bunlardan 100 kadarının mavna tipi büyük yük gemileri olduğu kaynaklarda geçmektedir. Kocaeli sancağı hem orman varlığıyla İstanbul'daki Tersâne-i Âmire'ye kereste, hem de gemilerin donanımında iş gücü sağlamaktaydı. Donanmanın bahar aylarında sefere çıkması nedeniyle yeni gemilerin yapımı ve eskilerin onarımı kış aylarında gerçekleşirdi. Tersânenin ihtiyâcı olan bol miktarda kereste orman köylülerince çevredeki ormanlardan kışın kesilir, atlar ve dereler yoluyla İzmit'e nakledilirdi. Temin edilen kereste yaklaşık 87 değişik türdü.⁹⁷ Ayrıca saltanat kayık ve sandalları ile hamal kayıklarının yenilenmesi ve tâtiri için İzmit Tersânesi'nden ve çevredeki ormanlardan yararlanılmaktaydı. Dil, Kerpe, Kazıklı ve İzmit iskeleleri en yoğun işleyen iskelelerdi. İskelelerden devletin ihtiyâcı kereste ve gemi malzemeleri taşınmadıkça tüccarlara ait yüklerin taşınmasına izin verilmiyordu. Çevredeki ormanlardan kanunsuz ağaç kesenler cezâlandırılıyor, özellikle çam kerestesi değerli olduğu ve az bulunduğu için usulsüz kesimlere engel olunmaya çalışılıyordu.⁹⁸

18. yüzyıl itibâriyle Karadeniz ticâretinin Venedik ve Cenevizler'den, Osmanlı Devleti tarafından verilen kapitülasyonlar doğrultusunda önce Fransızlar'a, sonra İngiliz ve Ruslar'a geçmesiyle Kocaeli limanlarında yabancı bandıralı gemiler görülmeye başladı.

97 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: 17. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara, 1992, s. 105-106.

98 BOA. CT.No:11816, H.27 Muharrem 1112-M.14 Temmuz 1700; BOA. CT.No:665, H.1155-M.1739; BOA. CT.No:1892, H.27 Zilkâde 1189-M.20 Ocak 1776; BOA. CT.No:215, H.28 Şevval 1196-M.6 Ekim 1782; BOA. CT.No:10621, H.1196-M.1782; BOA. CT.No:11855, H.28 Cemâziyühahir 1198-M.20 Mayıs 1784; BOA. CT.No:9142, H.17 Safer 1200-M.20 Aralık 1785; BOA. CT.No:7713, H.10 Rebiyülevvel 1204-M.28 Kasım 1789; BOA. CT.No:29, H.7 Şâban 1210-M.16 Şubat 1796

Bu durum deniz ticâretini geliştirmekle birlikte, limandan elde edilen devlet gelirlerinde Osmanlı Devleti, Fransa ve Rusya'dan sonra gelmektedir. 91 km.'lik Haydarpaşa-İzmit demir yolu hattının yapılmasıyla (1873) Kocaeli'de deniz yolu taşımacılığındaki büyük tonajlı yüklerin demiryoluna kaydığı görülmektedir. Bununla birlikte 19. yüzyıl başlarında büyük buharlı gemilerin Osmanlı denizlerinde seyretmeye başlamasıyla hem kabotaj hem de uluslararası deniz taşımacılığında yük ve yolcu miktarı arttı. Zamanla limanlardaki yoğunlukla birlikte iskele ve gümrük antrepolarının yetersizliği ortaya çıktı ve bu nedenle körfez çevresindeki bataklıklar kurutulmuş ve yeni iskele ve ambarlar yapıldı. Körfezdeki gemi trafiğinin artmasıyla Dil İskelesi, Hersek Burnu, Kefken açıklarına fenerler inşaa edildi ve kullanılacak fenerler İzmit'te denendi.⁹⁹ 1872'de İzmit ve Darıca iskelelerinin yabancıların kullanımı için kirâlandığı, 1864'te Anadolu'ya gidecek kara postalarının vapur ile İzmit ve Karamürsel'den İstanbul'a nakli için ihâle yapıldığı, körfezde taşımacılık yapan gemilerin fazla yüklemeye yaptıkları, yabancı devlet adamlarının bölgeyi deniz yoluyla ziyâret ettikleri, 1896'da Derince'de bir iskele ve rıhtım yapıldığı, Rusya'dan tahıl ithâlâtının yapıldığı ve Kerpe limanının özellikle Rus ticâret gemileri tarafından kullanıldığı görülmektedir.¹⁰⁰ Ayrıca 1824-1828'de tersânede fırkateynlerin yapıldığı, 1859'da İzmit Tersânesi için tabakhânenin istimlâk edildiği, İzmit Tersânesi'nin yeniden faaliyete geçirilmesi için 1886 ve 1892'de yeniden düzenlendiği, 1894-1895'te tersânede araba vapurlarının yapıldığı anlaşılmaktadır.¹⁰¹ Osmanlı Devleti'nde târifeli yolcu ve eşya taşımacılığının bu dönemde Seyr-i Sefâin İdâresi altında 1844 yılında Mesir-i Bahri vapuruyla başladığı görülmektedir. Bu gemiyle Hereke ve İzmit'e İstanbul'dan düzenli seferler yapılmaktaydı. Osmanlı gemileri küçük tonajlı ve yelkenli olduklarından taşımacılıkta yabancılarla olan rekâbette geri kalmaktaydı. Yabancılar genellikle daha kârlı Rus ve İran mallarını taşıdıklarından Osmanlı mallarının taşınması gecikmekteydi. Bu nedenle bazı zamanlarda Tersâne-i Âmire gemileri de taşımacılıkta görev almakta ve özellikle İstanbul çevresinde iç bölgelerle bağlantısı olan limanlar deniz taşımacılığında öne çıkmaktaydı. Ağustos 1895'te Marmara iskelelerine sefer yapan yabancı römorkörlerin çalıştırılması yasaklanmış, Eylül 1896'da Osmanlı limanları arasında sefer yapan yabancı vapurlara ruhsat alma zorunluluğu getirilmiş, bu durum yabancıların yaptığı taşımacılığı olumsuz etkilemişti. Bu dönemde İzmit Körfezi'nde taşımacılık yapan bazı yabancı şirketler ve acenteleri şunlardı:

- 1835 kurulan Fransız denizcilik şirketi Compaigne Des Messageries Maritimes
- 1836 kurulan Avusturya-Macaristan denizcilik şirketi Lloyd Austriaco-Triestino, Acentesi Donizetti&Brazzafolli
- 1899 kurulan Alman denizcilik şirketi Deutsche Levante Linie, Acentesi Agelasto, Sfezzo&Co¹⁰²

Tanzimat döneminde şehirlerde vatandaşların malvarlıklarını kaydetmek için hazırlanmış resmî belgeler olan Temettüat Defterleri, sosyo-ekonomik hayat ve nüfus ile ilgili bilgileri kapsamaktadır.

99 DZKK Arşivleri, Defter No:58/80, 31 Aralık 1863-9 Ocak 1864; DZKK Arşivleri, Defter No:295/53,23 Ağustos 1879; DZKK Arşivleri, Defter No:411/62,28 Ocak 1884; DZKK Arşivleri, Defter No:729/20-35, 25 Eylül 1892; DZKK Arşivleri, Defter No:773/80-90,8 Eylül 1895

100 DZKK Arşivleri, Defter No:162/49-55,15 Ekim 1872; DZKK Arşivleri, Defter No:1465/97, 19 Eylül 1894; DZKK Arşivleri, Defter No:962/48, 21 Ocak 1896; BOA. CT.No:6372, H.2 Zilhicce 1219-M.4 Mart 1805; BOA. CT.No:775, H.17 Zilkâde 1229-M.1 Kasım 1814; BOA. CT.No:2995, H. Muharrem 1251-M.29 Nisan-28 Mayıs 1835; BOA. CT.No:11002, H.24 Şâban 1261-M.28 Ağustos 1845; BOA. CT.No:41, H.3 Cemâziyühahir 1281-M.3 Kasım 1864

101 DZKK Arşivleri, Defter No:40/35, 11 Ekim 1859; DZKK Arşivleri, Defter No:411/62,28 Ocak 1884; DZKK Arşivleri, Defter No:275/5,1 Eylül 1886; DZKK Arşivleri, Defter No:52/5,13 Temmuz 1892; DZKK Arşivleri, Defter No:861/63, 26 Nisan 1894; DZKK Arşivleri, Defter No:953/233,3 Kasım 1895; BOA. CT.No:10919, H.5 Şevval 1239-3 Haziran 1824; BOA. CT.No:9430, H.7 Zilhicce 1239-4 Ağustos 1824; BOA. CT.No:7787, H. Zilkâde 1243-M.15 Mayıs-13 Haziran 1828

102 Osman Öndeş, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İstanbul, 2013, s. 79-86.

1844-45 yılı Kocaeli Temettuat Defterleri'ni incelediğimizde Kocaeli iline bağlı kazalarda denizcilikle ilgili işlerle uğraşanların İzmit, Karamürsel ve Kandıra'da toplandı görülmektedir. Gemici, kaptan, reis, balıkçı ve kalafatçıların yer aldığı meslek grubuna ek olarak liman üzerinden yürütülen taşımacılık işlerinde iskelelerin yakınlarında mağaza ve depo sâhipleri, keresteci, kutucu, hancı, eskici ve tüccarlar da eklendiğinde şehrin liman faaliyetlerinin halkın en önemli geçim kaynağı olduğu görülmektedir.¹⁰³

Yerleşim Adı	Denizcilikle İlgili Çalışan Sayısı	Köy Denizcilik Geliri	Merkez Denizcilik Geliri	Toplam Gelir
Karamürsel	185	38.802	42.415	81.217
Kandıra	49	-	23.397	23.397
İzmit	141	13.474	56.859	70.333
Ağaçlı	1	-	-	
Toplam	376	52.276	122.671	174.947

Tablo 2. 1844-45 yılı Kocaeli Temettuat Defterleri'ne Göre Kocaeli'de Denizcilikle Uğraşanlar ve Gelirleri

Yine 19. yüzyılın sonlarına doğru ilin denizcilik faaliyetleri hakkında bilgiler farklı kaynaklardan edinilmektedir. Fransız Vital Cuinet Düyûn-u Umûmîye adına Osmanlı şehirlerinin ekonomik, sosyal ve kültürel envanter çalışmalarını yapmakla görevlendirilmiştir. Edindiği bilgileri 1894'te *La Turquie d'Asie Géographie Administrative-Asya Türkiyesi'nin İdârî Coğrafyası* adlı eserinde Paris'te yayımlamıştır. Buna göre İzmit limanından ihrâcat 31.845.744, ithâlât 5.469.911, toplam 37.315.655 frank değerindedir. Eserindeki bilgilere göre İzmit Limanı'nın 1893 yılı ticârî hareketleri aşağıdaki gibidir.¹⁰⁴

Cinsi	İhrâcat(Frank)	İthâlât(Frank)	Gözlem
Tahıl	8.128.749	538.330	İthâl buğday İzmit'te una dönüştürülüyor.
Tereyağ	79.123	-	İstanbul'a gönderiliyor.
Kahve	-	218,400	600'ü Adapazarı'na gidiyor.
Balmumu	110.537	-	Marsilya'ya gönderiliyor.
Koza	1.728.000	-	Marsilya'ya gönderiliyor.
Kayısı Reçeli	1.282	-	İstanbul'a gönderiliyor. Adapazarı'nda işleniyor.
Pamuk	44.850	-	Yurtdışına çeşitli yönlerle gönderiliyor.
Bakır	-	47.981	İstanbul yoluyla ithâl ediyor.
Kalay	-	490.000	İstanbul yoluyla ithâl ediyor.
Keten Üstüğü	115.000	-	İstanbul'a gönderiliyor.
Peynir	48.100	-	İstanbul'a gönderiliyor.
Çini ve cam	-	299.000	İstanbul yoluyla ithâl ediyor.
Demir	-	115.465	İstanbul yoluyla ithâl ediyor.
Kitre	525.000	-	Marsilya'ya gönderiliyor.
Keten Tohumu	570.000	-	Yurtdışına gönderiliyor.
Sarı Tohum	408.000	-	Yurtdışına gönderiliyor.
Zeytinyağı	-	50.290	Darıca'dan ithâl ediyor.
Susam Yağı	59.291	-	İstanbul'a gönderiliyor. İzmit ve Karamürsel'de üretiliyor.
Keten	769.767	-	Ankara'dan transit geliyor, İstanbul'a gönderiliyor.

103 BOA. MD.TMT.No:2889, 1844-45 yılı Kocaeli Temettuat Defterleri, F. Yavuz Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, İzmit, 2009.

104 Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie Géographie Administrative*, Paris, 1894.

Tâze Sebze	650.000	-	Ankara'dan İstanbul'a gönderilmek üzere geliyor.
İmâlât	-	500.000	İstanbul yoluyla ithâl ediyor.
Bal	348.534	-	İstanbul'a gönderiliyor.
Tiftik	3.613.245	-	Ankara'dan transit geliyor, 470.000 kg imparatorluk fabrikaları için İzmit'te kalıyor.
Ceviz	95.000	-	İstanbul'a gönderiliyor
Haşhaş	2.880.000	-	Marsilya'ya gönderiliyor.
Soğan-Sarımsak	750.000	-	İstanbul ve Odessa'ya gönderiliyor.
Siğir Derisi	51.300	-	Marsilya'ya gönderiliyor.
Domuz Derisi	25.000	-	Suriye'ye gönderiliyor.
Çeşitli Deriler	25.000	-	Çeşitli yönlere gönderiliyor.
Armut	1.000.000	-	İstanbul'a gönderiliyor.
Elma	1.325.000	-	İstanbul'a gönderiliyor.
Patates	400.000	-	İstanbul'a gönderiliyor.
Tâze Üzüm	1.250.000	-	İstanbul'a gönderiliyor.
Sabun	-	28.000	İstanbul yoluyla ithâl ediyor.
Şeker	-	1.656.000	10.000'i Adapazarı için olmak üzere İstanbul yoluyla ithâl ediyor.
Tütün	1.970.000	-	İstanbul yoluyla ihrâc ediyor.
Çiroz	432.000	-	100.000 kg yerel tüketim için olmak üzere Darıca'dan transit ihrâc ediyor
Şarap	350.000	-	Büyük bölümü Marsilya'ya gönderiliyor.
Sürü Hayvanı	150.000	50.000	Rumeli'den ithâl ediyor, İstanbul'a gönderiliyor.
Tuz	-	156.445	Foça'dan ithâl ediyor.
Gürgen Fıçı	110.000	-	Yunanistan'ın çeşitli limanlarına gönderiliyor.
Ceviz Kereste	120.000	-	Marsilya ve Yunanistan'ın çeşitli limanlarına gönderiliyor.
Kaplama	20.000	-	Marsilya ve Yunanistan'ın çeşitli limanlarına gönderiliyor.
Yumurta	911.400	-	İstanbul'a gönderiliyor.
Kümes Hayvanı	6.496	-	İstanbul'a gönderiliyor.
Manganez	25.000	-	Avrupa'nın çeşitli yerlerine gönderiliyor.
Odun Kömürü	1.800.000	-	İstanbul'a gönderiliyor.
Keten Kumaşı	920.000	-	Çeşitli yollarla Arabistan'a gönderiliyor.
Petrol	-	420.000	Rusya'dan geliyor.
Çeşitli	-	900.000	Çeşitli yerlerden ithâl ediyor.
Toplam	31.845.744	5.469.911	

Tablo 3. İzmit Limanı'nın 1893 Yılı Ticârî Hareketleri

Gemi Bandırası	Gemi Sayısı			Gemi Tonajı			Ödenen Fener Rüşumu
	Vapur	Yelkenli	Toplam	Vapur	Yelkenli	Toplam	
Alman	3	-	3	3.224	-	3.224	416
İngiliz	19	-	19	25.986	-	25.986	449
Fransız	12	-	12	13.733	-	13.733	2.952
Yunan	11	31	42	616	2.655	3.271	652
İtalyan	2	-	2	1.856	-	1.856	573
Osmanlı	164	1.198	1.362	22.373	11.816	34.189	15.656
Sâmi	-	1	1	-	76	76	-
Toplam	211	1.230	1.441	67.788	14.547	82.335	24.598

Tablo 4. İzmit Limanı'na Gelen Gemilerin Bandıraları(13 Mart 1892-12 Mart 1893)

Tablodan da anlaşılacağı üzere İzmit-İstanbul arasının mesâfenin kısa olması nedeniyle, miktarları az olan odun kömürü, meyve, sebze, süt ürünleri, kümes hayvanı, vb. taşımacılar küçük teknelerle yapılmaktadır. Bunlar bu dönemde Kocaeli'de deniz taşımacılığının büyük bölümünü oluşturur ve düşük taşıma ücretleri nedeniyle yeni açılan demiryolundan daha fazla kullanılmaktadır. Ayrıca demiryollarının inşasından sonra bağlantılı olarak Eskihisar, Diliskelesi ve İzmit'te istasyon iskeleleri inşa edildi.

20. yüzyılın ilk yıllarında siyâsî istikrarsızlıklar, sonrasında Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı tüm ülkede olduğu gibi Kocaeli ve çevresinde de ticâreti durma noktasına getirdi. Bu dönemde Darıca limanının diğerlerine göre daha işlek olduğu, İzmit limanının onarımının ve mendireğinin yapıldığı, körfez limanları ve İstanbul arasında vapurlarla ulaşım sağlamak üzere İkbâl-i Bahri adında bir şirket kurulduğu, Kandıra'da bir karakol vapuru bulundurulduğu görülmektedir.¹⁰⁵ Arşivler üzerinde yapılan araştırmalar ve gezginlerin bölge hakkında vermiş oldukları bilgilerden Kocaeli'de halkın Türk, Rum, Gürcü, Laz, Ermeni, Çerkez, Boşnak gibi karma milletlerden oluştuğu anlaşılmaktadır. İldeki gayrimüslim nüfusun özellikle ticârete yönelmesi nedeniyle han, ambar gibi limana ait ticârî alanların, mavna, tekne, at kayığı, balıkçı gemileri gibi deniz ticâretine ait araçların gayrimüslimlere ait olduğu görülmektedir. Lozan Antlaşması'yla (1923) gayrimüslim halkın bölgeyi terk etmesiyle özellikle Rumların yaptığı kısa mesâfeli deniz ticâreti el değiştirdi ve bir süre sonra da önemli gelir sağlamadığı için sona erdi. Savaşlar sırasında ise Kocaeli limanları askerî malzemenin nakledildiği iskeleler olarak kullanıldı. Özellikle Kurtuluş Savaşı sırasında İstanbul'dan Anadolu'ya silâh, cephâne ve malzeme sevkinde Kocaeli limanlarının önemi ve bölgede tehlike altında gayret gösteren denizcilerin yeri büyüktür. 19. yüzyılın başından itibaren gerilemeye başlayan tersâne faaliyetleri ise Cumhuriyet Donanması'nın yeni merkez olarak Gölcük'ü seçmesine kadar tamâmen durmuştur. I. Dünya Savaşı'ndan yaralı çıkan Yavuz gemisinin havuzlanması amacıyla kurulan Gölcük Tersânesi (1926) ise Türk Donanması'nın yeniden Kocaeli'de konuşlanmasını sağlamıştır.

105 DZKK Arşivleri, Defter No:730/323-24, 22 Kasım 1913; DZKK Arşivleri, Defter No:809/171-74,15 Nisan 1914; DZKK Arşivleri, Defter No:811/62, 5 Ocak 1919; DZKK Arşivleri, Defter No:65/49,8 Ağustos 1905; DZKK Arşivleri, Defter No:727/251-53, 27 Ağustos 1917; DZKK Arşivleri, Defter No:809/339, 22 Ocak 1910; DZKK Arşivleri, Defter No:809/244, 21 Ağustos 1912; DZKK Arşivleri, Defter No:738/447-48, 24 Temmuz 1914; DZKK Arşivleri, Defter No:809/115, 28 Haziran 1910



Resim 3: İzmit Limanı ve Tersanenin 1900'lü Yılların Başına Ait Fotoğrafı

Resim, Fotoğraf, Belgelerle Nicomedia İzmit Tarihi, Avni Öztüre, Çeltüt Matbaacılık Kollektif Şirketi, İstanbul, 1969

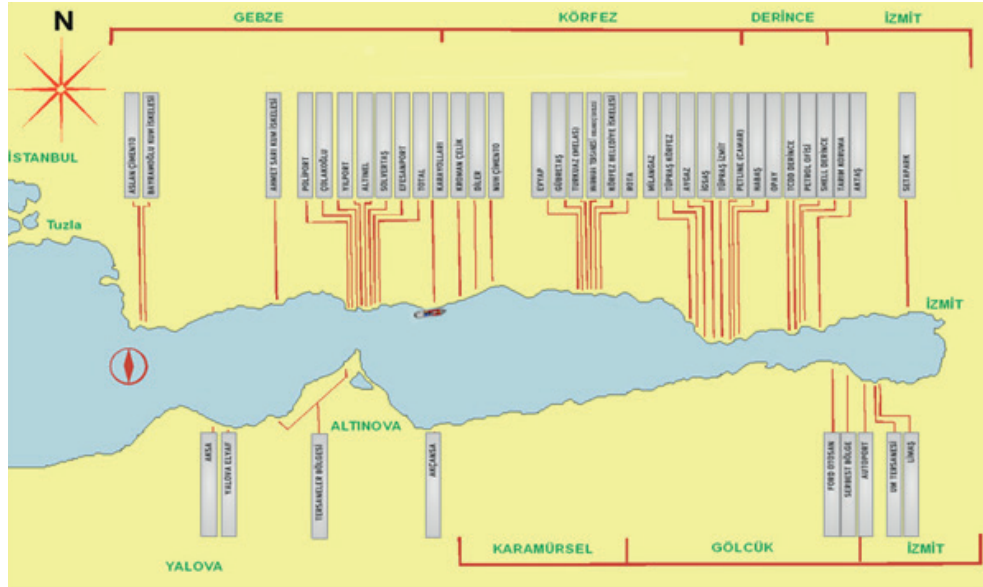


Harita 2: L. Thuillier İstanbul ve Çevresi Demiryolu-Denizyolu Taşıma Hatları,
Basımı Hachette, 1916, Paris, Bibliothèque Nationale, GE F CARTE-2052, Paris

Cumhuriyet'in kurulmasından sonra 1925 yılında 'Seyr-i Sefâin İdâresi' 597 sayılı kanunla 'Türkiye Seyr-i Sefâin İdâresi' hâline getirildi. Bu dönemde İstanbul-İzmit arasında bir hat oluşturuldu. Bu hat içinde haftanın 3 günü karşılıklı seferler başlatıldı ve vapurlar Yalova, Karamürsel, Ereğli, Değirmendere ve Kazıklı'ya uğradıktan sonra İzmit'e varmaktaydı. Ancak zamanla demiryolu ve karayolunun iskele ile şehir bağlantısını zayıflattığı görülmektedir. Alfred Cuda 1939 yılında Türkiye'deki şehirlerle ilgili incelemesinde İzmit'ten geçen demiryolunun ve tersânenin şehrin yapısına etkisini eleştirmektedir. "Bu muhteşem manzaraya geçen yüzyıl ağır zararlar verdi. Haydarpasha'dan Anadolu'nun içlerine giden

tren yolu şehrin ortasından geçirildi. Üstelik ana caddeye paralel ve aynı hizâda... İzmit'in hemen körfezin sonunda bulunması nedeniyle bu güzergâhın yerini değiştirmek için dağın tünelle oyulması mümkündür. Tek doğru çözüm olan bu yöntem yüksek giderleri nedeniyle tercih edilmedi. Aksine tren yolu şehri denizden kopardı. Buna ek olarak inşa edilen tersâne kıyı şeridinin 1/3'ünü aldı. Geri kalan da kötü bir liman bölgesine dönüştü. Tren yolunun kuzeyinde kalan güzel İzmit ile deniz tarafı arasındaki fark çok büyüktür. Bütün bakımsız binâların arasında Sinan'ın eseri iki büyük kubbeli câmi çok garip duruyor"¹⁰⁶

1950'li yıllardan sonra deniz dolgusuyla yapılan kıyı karayolu nedeniyle, daha önceleri ulaşımda yoğun olarak kullanılan şehir içi deniz ulaşımının önemi azalmıştır. 1960'li yıllardan sonra ise kıyı şeridi sanâyi tesisleri ve limanlarla doğu-batı yönünde gelişerek İstanbul ile bütünleşme sürecine girmiştir. 1988 yılından sonra TEM otoyolunun açılması karayolu taşımacılığı transit deniz taşımacılığıyla entegre hâle geldi ve Kocaeli limanlarının Türkiye'nin en önemli ithâlât ve ihrâcat limanları olmasına neden oldu. En fazla taşınan yükler ise kömür, çimento, orman ürünleri, petrol ve yan ürünleri, mâden cevheri, sanâyi maddeleri, kimyâsallar, üre, tahıl, demir-çelik ürünleridir. Günümüzde ise körfez çevresinde kamuya ve özel kuruluşlara ait 43 uluslararası liman ve 10 şehir içi yolcu iskelesi deniz ticâretine hizmet vermektedir.



Harita 3: İzmit Körfezi Limanları

Sonuç ve Öneriler

Marmara'nın en iyi coğrafi konumuna sâhip ve korunaklı körfezi olan Kocaeli, bir liman ve deniz ticâretiyle önem kazanmış ve liman etkinliklerinin yoğun olduğu dönemlerde ilin gelişimi de artmıştır. Çeşitli dönemlerde yazılan seyahât-nâmeler bu bilgileri doğrulamaktadır. 21. yüzyıl itibâriyle özellikle ağır sanâyinin bölgede gelişimi ve İstanbul'a yakınlığı nedeniyle, gemilerin bekleme, yükleme ve boşaltma için Kocaeli limanlarını kullandıkları görülmektedir. Limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarıyla aktarma limanı olarak öne çıkması bölgenin hızla gelişmesini sağlamıştır. Entegre lojistik sistemlerinin gelişmesiyle Kocaeli'nin aktarma limanlarının önemi artmaktadır ve gelecekte limanlara özel demiryolu bağlantısının kurulması ve karayolunun etkin bir şekilde kullanılması işlevselliğini artıracaktır. Bunun yanında körfezin yolcu taşımacılığındaki potansiyeli özellikle 20. ve 21. yüzyıllarda

106 Alfred Cuda, "Stadtaufbau in der Türkei", *Die Welt Des Islams*, 21 (1939), Berlin, s. 37-41.

karayolunun tercih edilmesiyle önemini yitirmiştir. Son yıllarda körfez çevresinde İstanbul'la bütünleşme nedeniyle karayolu trafiğinin artması, şehir içinde karayolunun alternatifi ulaşım yollarının da etkinlik kazanması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Deniz yolu yolcu taşımacılığının geliştirilmesi ve iskelelerin şehir içi ulaşımında kullanımı bölgeye ekonomik ve çevresel katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Arşivler:

- BOA. MD.No:3/140, H.16 Şevval 966-M.22 Temmuz 1559
- BOA. MD.No:6/3222, H.15 Zilkâde 966-M.19 Ağustos 1559
- BOA. MD.No:3/285, H.29 Zilkâde 966-M.3 Eylül 1559
- BOA. MD.No:3/1609, H.2 Safer 968-M.23 Ekim1560
- BOA. MD.No:3/1628, H. 20 Safer 968-M.11 Kasım1560
- BOA. MD.No:6/397 târihsiz
- BOA. MD.No:6/40, H.23 Muharrem 972-M.1 Eylül 1564
- BOA. MD.No:6/283, H.18 Rebiyülevvel 972-M.24 Ekim 1564
- BOA. MD.No:6/510, H.27 Cemâziyülevvel 972-M.1 Ocak 1565
- BOA. MD.No:6/1453, H.24 Zilhicce 972-M.23 Temmuz 1565
- BOA. MD.No:5/124, H.18 Muharrem 973-M.15 Ağustos 1565
- BOA. MD.No:5/490, H.17 Rebiyülahir 973-M.11Kasım 1565
- BOA. MD.No:5/633, H.15 Cemâziyülevvel 973-M.8 Aralık 1565
- BOA. MD.No:5/168, H.14 Şâban 973-M.6 Mart 1566
- BOA. MD.No:5/1282, H.2 Ramazan 973-M.23 Mart 1566
- BOA. MD.No:3/767, H.9 Cemâziyülevvel 973-M.1 Ocak 1566
- BOA. MD.No:7/2349, H.4 Cemâziyülevvel 976-M.25 Ekim 1568
- BOA. MD.No:5/748, H.9 Cemâziyülahir 978-M.8 Kasım 1570
- BOA. MD.No:12/422, H.14 Zilkâde 978-M.10 Nîsan1571
- BOA. TD.No:731/26
- BOA. CT.No:11816, H.27 Muharrem 1112-M.14 Temmuz 1700
- BOA. CT.No:665, H.1155-M.1739
- BOA. CT.No:1892, H.27 Zilkâde1189-M.20 Ocak 1776
- BOA. CT.No:215, H.28 Şevval 1196-M.6 Ekim 1782
- BOA. CT.No:10621, H.1196-M.1782
- BOA. CT.No:11855, H.28 Cemâziyülahir 1198-M.20 Mayıs 1784
- BOA. CT.No:9142, H.17 Safer 1200-M.20 Aralık 1785
- BOA. CT.No:7713, H.10 Rebiyülevvel 1204-M.28 Kasım 1789
- BOA. CT.No:29, H.7 Şâban 1210-M.16 Şubat 1796
- BOA. CT.No:6372, H.2 Zilhicce 1219-M.4 Mart 1805
- BOA. CT.No:775, H.17 Zilkâde 1229-M.1 Kasım 1814
- BOA. CT.No:2995, H. Muharrem 1251-M.29 Nîsan-28 Mayıs 1835
- BOA. CT.No:10919, H.5 Şevval 1239-M.3 Hazîran 1824
- BOA. CT.No:9430, H.7 Zilhicce 1239-M.4 Ağustos 1824
- BOA. CT.No:7787, H. Zilkâde 1243-M.15 Mayıs-13 Hazîran 1828
- BOA. CT.No:11002, H.24 Şâban 1261-M.28 Ağustos 1845
- BOA. CT.No:41, H.3 Cemâziyülahir 1281-M.3 Kasım 1864
- BOA. MD.TMT.No:2889
- BOA. TD.No:39/58, H.19 Cemâziyülahir 1328/M.28 Hazîran 1910
- DZKK Arşivleri, Defter No:40/35, 11Ekim 1859
- DZKK Arşivleri, Defter No:58/80, 31 Aralık1863-9 Ocak1864
- DZKK Arşivleri, Defter No:162/49-55, 15 Ekim 1872

- DZKK Arşivleri, Defter No:295/53, 23 Ağustos 1879
- DZKK Arşivleri, Defter No:411/62, 28 Ocak 1884
- DZKK Arşivleri, Defter No:411/62, 28 Ocak 1884
- DZKK Arşivleri, Defter No:275/5, 1 Eylül 1886
- DZKK Arşivleri, Defter No:52/5, 13 Temmuz 1892
- DZKK Arşivleri, Defter No:729/20-35, 25 Eylül 1892
- DZKK Arşivleri, Defter No:861/63, 26 Nisan 1894
- DZKK Arşivleri, Defter No:1465/97, 19 Eylül 1894
- DZKK Arşivleri, Defter No:773/80-90, 8 Eylül 1895
- DZKK Arşivleri, Defter No:953/233, 3 Kasım 1895
- DZKK Arşivleri, Defter No:962/48, 21 Ocak 1896
- DZKK Arşivleri, Defter No:65/49, 8 Ağustos1905
- DZKK Arşivleri, Defter No:809/339, 22 Ocak 1910
- DZKK Arşivleri, Defter No:809/115, 28 Haziran 1910
- DZKK Arşivleri, Defter No:809/244, 21 Ağustos 1912
- DZKK Arşivleri, Defter No:730/323-24, 22 Kasım1913
- DZKK Arşivleri, Defter No:809/171-74, 15 Nisan 1914
- DZKK Arşivleri, Defter No:738/447-48, 24 Temmuz 1914
- DZKK Arşivleri, Defter No:727/251-53, 27 Ağustos 1917
- DZKK Arşivleri, Defter No:811/62, 5 Ocak 1919

Araştırma Eserler:

- http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Gazetteer/Periods/Roman/_Texts/Ptolemy/home.html#Textsonerişim:28.03.2014.
- Andreasyan, Hrant Der, "Ermeni Seyyah Polonyalı Simeon'un Seyahâtname (1608-1619)", *İstanbul Üniv. Türkiyat Mecmuası*, 10, İstanbul (1953), s. 269-276.
- Bekker-Nielsen, Tønnes, *Urban Life and Local Politics in Roman Bithynia*, Aarhus Univ. Press, Denmark, 2008.
- Belon, Pierre, *Voyage au Levant*, ed. Michel Chandeigne, Paris, 2001.
- Bostan, İdris, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayınları, İstanbul, 2005.
- Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: 17. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara,1992.
- Boyana, Hülya, "Nikomedeia Kenti ve Tanrıça Demeter", *Ankara Üniv. Tarih Araştırmaları Dergisi*, 25/39, Ankara(2005).
- Brown, William George, *Travels in Various Countries of the East; Being a Continuation of Memoirs Relating to European and Asiatic Turkey*, ed. Robert Walpole&Longman, London, 1820.
- Comte de Marcellus, Lodois de Martin du Tyrac, *Souvenirs de l'Orient*, Paris, 1839.
- "Constantinople and its Hinterland", ed. Mango, Cyril-Dagron,Gilbert, 27th *Spring Symposium of Byzantine Studies*, Oxford (1993).
- Cramer, John Anthony, *A Geographical and Historical Description of Asia Minor*, Oxford Univ. Press, vol: I, Oxford, 1832.
- Cuda, Alfred, "Stadtaufbau in der Türkei", *Die Welt Des Islams*, 21, Publisher Brill, Berlin (1939).
- Cuinet, Vital, *La Turquie d'Asie Géographie Administrative*, ed. Ernest Leroux, Paris,1894.
- De Bruijn, Cornelis, *Reizen Van Cornelis De Bruijn Door De Vermaardste Deelen Van Klein Asia*, Publisher: Henrik Van Krooneveld, Delft 1698.
- De Clavijo, Ruy Gonzáles, *La Embajada A Tamorlán-Timur Devrinde Kadis'ten Semerkand'a Seyahât*, Çev: Ömer Rıza Doğrul, Kesit Yayıncılık, İstanbul, 2007.
- Dernschwam, Hans, *Tagebuch Einer Reise Nach Konstantinopel und Kleinasien-İstanbul ve Anadolu'ya Seyahât Günlüğü*, çev. Yaşar Önen, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, 1987.
- De Moustier, Alfonse, *Le Tour Du Monde Nouveau Journal Des Voyages-Voyage De Constantinople A Ephese Bithynie Phrygie Lydie Ionie En 1862*, ed. M. Édouard Charton, Librairie de L'Hachette, Leibzig, 1864.

- De Thévenot, Jean, *Relation D'un Voyage Fait Au Levant-Publisher: Thomas Joly, Paris 1664; Thévenot Seyahâtnâmesi*, çev. Ali Berktaş, ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2009.
- Dupré, Adrien, *Voyage En Perse, Fait Dans Les Années 1807, 1808 Et 1809, En Traversant La Natolie Et La Mésopotamie*, ed. J.G.Dentu, Paris, 1819.
- Evliya Çelebi, "Seyahâtnâme", Süleymâniye Kütüphanesi, Pertev Paşa No:458, Cilt:3, v.23a, Cilt:4, v.2a, ed. Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman, C II, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2003.
- Fleet, Kate, *European and Islamic Trade in the Early Ottoman State: The Merchants of Genoa and Turkey-Erken Osmanlı Dönemi Türk-Ceneviz Ticareti*, Çev: Özkan Akpınar, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009.
- Foss, Clive, *Survey of Medieval Castles of Anatolia II: Nicomedia*, British Institute of Archaeology at Ankara, Ankara, 1996.
- Galt, John, *Voyages and Travels in the Years 1809, 1810 and 1811, Containing Observations on Gibraltar, Sardinia, Sicily, Malta, Scirigo and Turkey*, Printers Nichols and Son, London, 1812.
- Grelot, Guillaume Joseph, *Relation Nouvelle D'un Voyage de Constantinople-Publisher: Damien Foucault, Paris 1680; İstanbul Seyahâtnâmesi*, Çev. Maide Selen, Ed. Alaattin Eser, Pera Turizm Yayınları, İstanbul, 1998.
- İnalçık, Halil, *Devlet-i Âliye*, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009.
- Kaya, Mehmet Ali, "Anadolu'da Roma Eyâletleri: Sınırları ve Roma Yönetimi", *Ankara Üniv. Tarih Araştırmaları Dergisi*, 24/38, Ankara (2005).
- Kömürçüyan, Eremya Çelebi, *İstanbul Tarihi: XVII. Asırda İstanbul*, çev. Hrand D. Andreasyan, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1988.
- Kunt, Metin, *Sancaktan Eyâlete, 1550-1650 Arasında Osmanlı Ümerâsi ve İl İdâresi*, Boğaziçi Üniv. Yayınları, İstanbul, 1978.
- Lubenau, Reinhold, *Beschreibung der Reisen des Reinhold Lubenau-Reinhold Lubenau Seyahatnamesi*, çev. Türkis Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2012.
- MacFarlane, Charles, *Turkey and Its Destiny: The Result Of Journeys Made in 1847 and 1848 to Examine into The State of That Country*, v: II, Publisher Lea and Blanchard, Philadelphia, 1850.
- Midhat, Ahmet, *Sayyadâne Bir Cevlan-Beykoz'dan İzmit Körfezi'ne Bir Av Gezisi*, ed. Sami Önal, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001.
- Nasuh el-Silâhî el-Şehir Bi Matrâkî, *Beyan-ı Menazil-i Sefer-i Irakeyn*, ed. Hüseyin Gâzi Yurdaydın, TTK. Yayınları, Ankara, 1976.
- Odo of Deuil, *De Profectione Ludovici VII Orientem: The Journey of Louis VII to East*, ed. Virginia Gingerick Berry, Columbia Univ. Press, New York, 1948.
- Ouseley, Sir William, *Travels in Various Countries of the East: More Particularly Persia*, v: II, Publisher Rodwell and Martin, London, 1821.
- Öndeş, Osman, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMAK DTO Yayınları, No:91, İstanbul, 2013.
- Öztüre, Avni, *Resim, Fotoğraf, Belgelerle Nicomedia İzmit Tarihi*, Çeltüt Matbaacılık Kollektif Şirketi, İstanbul, 1969.
- Pococke, Richard, *A Description of the East and Some Other Countries*, ed. W. Bowyer, v: II, London, 1745.
- Porter, David, *Constantinople and Its Environs*, v: I, Publisher Harper&Brothers, New York.
- *Pseudo-Skylax's Periplus the Circumnavigation of the Inhabited World: Text, Translation and Commentary*, ed. Shipley, Graham, Bristol Phoenix Press, Exeter, 2011.
- Pseudo-Skylax, "Periplus", Çev: Murat Arslan, Akdeniz Üniv., *Mediterranean Journal of Humanities*, II/1, Antalya (2012).
- Refik, Ahmed, "Fâtih Zamanında Kocaeli", *Türk Tarihi Encümeni Mecmuası*, I/78 (1340).
- Ross, Ayşe Çalık, *Antik İzmit-Nikomedia*, Delta Yayınları, İstanbul, 2007.
- Simeon, *Simëon Dpri Lehats'woy Ughegrut'iwn-Polonyalı Simeon'un Seyahâtnâmesi*, Çev. Hrant Der Andreasyan, ed. Saro Dadyan, Everest Yayınları, İstanbul, 2013.
- Strabon, *Geographika-Antik Anadolu Coğrafyası (Kitap XII-XIII-XIV)*, çev. Adnan Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2000.

- Tavernier, Jean Baptiste, *Les Six Voyages de Jean Baptiste Tavernier-Tavernier Seyahâtnâmesi*, ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006.
- Texier, Charles Felix Marie, *Asie Mineure Description Geographique, Historique et Archeologique-Küçük Asya*, Çev: Ali Suat, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmet Vakfı Yayınları, Ankara, 2002.
- "Travel in the Byzantine World", *Papers from the 34th Spring Symposium of Byzantine Studies*, (April-2000), ed. Ruth Macrides, Publisher Variorum, Birmingham, 2002.
- Ulugün, F. Yavuz-Muhittin, Bakan, *Tarih Öncesi ve Helenistik Dönem Bithynia*, KYÖD Yayınları, İzmit, 2004.
- Ulugün, F. Yavuz, *Seyahâtnâmelerde Kocaeli ve Çevresi İzmit*, Rotary Kulübü Yayınları, İzmit, 2008.
- Ulugün, F. Yavuz, *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, İzmit Rotary Kulübü Yayınları, İzmit, 2009.
- Von Hammer-Purgstall, Joseph Freiherr, *Umblick Auf Einer Reise Von Constantinopel Nach Brussa Und Dem Olympos: Und Von Da Zurück Über Nicäa Und Nicomedien*, Adolf Hartleben, Pesth, 1818.
- Walsh, Robert, *A Residence at Constantinople*, v: II, Publisher F. Westley & A.H. Davis, London, 1836.