

T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT BİLİM DALI  
İKTİSAT TARİHİ ANABİLİM DALI

# 19. YÜZYILDA OSMANLI TUNASI'NDA TİCARET

Doktora Tezi

GÖKÇEN COŞKUN ALBAYRAK

İstanbul,2012

T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT BİLİM DALI  
İKTİSAT TARİHİ ANABİLİM DALI

# 19. YÜZYILDA OSMANLI TUNASI'NDA TİCARET

Doktora Tezi

GÖKÇEN COŞKUN ALBAYRAK

Danışman: PROF.DR. GÜLFETTİN ÇELİK

İstanbul,2012

Marmara Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Tez Onay Belgesi

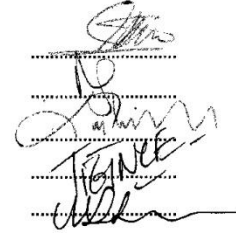
İKTİSAT Anabilim Dalı İKTİSAT TARİHİ Bilim Dalı Doktora öğrencisi  
GÖKÇEN COŞKUN ALBAYRAK'ın tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun  
08.03.2012 tarih ve 2012-6/46 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği / oy-  
çokluğu ile Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi : 27.09.2012

1) Tez Danışmanı : PROF. DR. GÜLFETTİN ÇELİK  
2) Jüri Üyesi : PROF. DR. AHMET TABAKOĞLU  
3) Jüri Üyesi : DOÇ. DR. MUSTAFA ÇELEN  
4) Jüri Üyesi : PROF.DR.TİĞİNÇE OKTAR  
5) Jüri Üyesi : PROF.DR.MEHTAP ÖZDEĞER



## ÖZET

Çalışmanın çıkış noktası, Batılı bilim adamlarının Tuna nehrinin Osmanlı yönetiminde kaldığı süre zarfında bölgenin dünya ticaretinden koparıldığı, Osmanlı'nın buradaki ticareti canlandırmak için hiçbir çaba harcamadığı yönündeki tezlerini sorgulamak olmuştur. Gerçekten Osmanlı bu bölgenin ticari kapasitesini görememiş, nehirden ticari anlamda istifade edememiş midir? Yoksa Osmanlı ve Batı dünyası ticarete farklı anlamlar mı yüklemişlerdir? Bu soruların cevaplanması için öncelikle Osmanlı iktisadi zihniyetinin ve bu zihniyetin bir ürünü olarak ortaya çıkan ticaret rejiminin doğru anlaşılması hedeflenmiştir. Osmanlı iktisadi ve ticari zihniyetinin, çağdaşı olan Batılı ülkelerden farkı tespit edilmeye çalışılmış, bu farkın bir sonucu olarak bu ülkelerin Tuna ticaretine yükledikleri farklı anlamlar ortaya konulmuştur. Çalışmanın mekân sınırını Tuna nehrinin güney sahillerinde Vidin'den Karadeniz'e kadar uzanan Osmanlı iskeleleri oluşturmaktadır. Çalışmada 1830'lardan 1870'lerin sonuna kadar geçen süre içinde siyasi ve askeri hadiselerden bağımsız olarak ticaret kurumunu anlamaya çalışmak amaçlanmış, ticaret hacmini belirleme kaygısı güdülmemiştir. Tuna havzası Osmanlı Devleti'nin ve bilhassa İstanbul'un iâşesi açısından önemli bir tedarik bölgesidir. Osmanlı arşiv kayıtlarından hareketle Tuna gümrüklerinde geniş bir mal yelpazesinin ticarete konu olduğu ancak, devletin bölge ticaretine ilişkin yazışmalarda yalnız belli bir mal grubuyla ilgilendiği görülmüştür. Devletin bölgedeki ticaretle ilişkisi iâşeci politikalar temelinde şekillenmiş ve özellikle İstanbul'un zahire iâşesi konusunda devlet "seçici müdahaleci" bir yaklaşım sergilemiştir. Devlet iâşeci kaygılarla mevcut arzı kontrol ve koruma amacıyla Tuna ticaretine müdahil olmuştur. Devletin bölge ticaretini kontrol altında tuttuğu bir diğer araç, aynı zamanda kamu gelirlerinin önemli bir kaynağı olan gümrüklerdir. Osmanlı devleti bir tür kamu hizmeti olarak gördüğü ticaretin devamlılığını sağlamak için, bir ticaret politikası aracı olarak tüccarı koruma yoluna gitmiştir.

Anahtar Kelimeler: Tuna Ticareti, Tuna iskeleleri, İstanbul'un iâşesi, Osmanlı ticareti, zahire ticareti

## **ABSTRACT**

The starting point of this study is to discuss the thesis of the western historians, that the Ottoman Danube was excluded from world trade under the Ottoman rule. Was not the Ottoman State able to notice the commercial capacity of Danube or take advantage of the river in terms of trade? Did not the Ottomans endeavor to enhance the Danubian trade? Or did the European States and the Ottomans attribute different meanings to the trade? To answer these questions we have to understand the Ottoman economic thought and the trade regime as a consequence of it, accurately. The difference between trade mentalities of Ottomans and European States shaped the Danube perceptions of these states. The commercial activities on the Ottoman ports from Vidin to the Black Sea -between 1830's and 1878- are subject to the study. Trade - as an institution- is tried to be understood independent from political and military events. The aim of the study is not to determine the trade volume of Ottoman Danube. The Danube River and its periphery has been one of the most important procurement areas of provision of Istanbul. Although a wide range of commodity was traded on Ottoman Ports according to the Ottoman custom registers, Ottoman State was interested only in goods which were subject to provision. Ottoman State applied "selective interventionist" trade policies in Ottoman Danube to control and protect the existing supply level. The custom organization in the region and the protection of the merchants by Ottoman state also served to the provisionist policies until the last quarter of 19<sup>th</sup> century.

Key words: Ottoman Danube, Provision of Istanbul, Ottoman trade, custom registers, grain trade

## ÖNSÖZ

Bütün çalışmalarda olduğu gibi bu çalışmanın altında da ne yazık ki, asıl emek verenlerin adı yer almıyor. Ancak söze, kendilerini anarak başlamak istiyorum. Herşeyden önce Marmara Üniversitesi İktisat Tarihi ailesine katılmamda ve akademik hayatımı sürdürmemde çok büyük emekleri olan tüm kürsü hocalarıma teşekkür etmek istiyorum.

Uzun süreli çalışmalarda araştırmacının karşısına günlük hayat içinde çok farklı engeller çıkabilmektedir. Tez konusunun belirlenmesinden itibaren, karşılaştığım her türlü engeli, hatta bazen çalışmanın tamamen duraklamasına neden olan mazeretlerimi dahi, gönül rahatlığıyla paylaşabildiğim, peşine düştüğüm soruları cevaplamam noktasında sabırlı ve hep cesaretlendirici ve her şeyden önemlisi çalışmanın hiçbir aşamasında beni baskı altında tutmayan, yolun başında olmama rağmen fikrimi hürce ifade etmeme müsaade eden bir danışmana sahip olmak en büyük avantajımdı. Bu güne dek olduğu gibi bundan sonraki çalışmalarım da desteğine ve danışmanlığına ihtiyaç duyacağım kıymetli hocam Prof.Dr.Gülfettin Çelik'e teşekkürü borç bilirim.

Doktora eğitimim boyunca ve tez süresince çalışmalarımı değerlendirerek emeklerini esirgemeyen hocalarım Prof.Dr. Ahmet Tabakoğlu, Prof.Dr. Tiğınçe Oktar, Prof. Dr. Mehtap Özdeğer ve Doç.Dr. Mustafa Çelen'e ayrıca teşekkür etmek istiyorum.

Teşekkürü fazlası ile hak eden bir diğerk kıymetli hocam ise Dr. Mustafa Küçük'tür. Saygıdeğer hocamın Osmanlı Paleografya ve Diplomatikası konusundaki engin bilgi ve tecrübesini benimle ve tüm öğrencileri ile paylaşmaktaki cömert tavrını her zaman örnek alacağım. Üzerimde çok emeği olan hocama, bunca zaman gösterdiği sabır için ve özellikle en ümitsiz zamanlarımda bile beni yüreklendirdiği için hep minnettar kalacağım.

Hem dostlukları, hem de tez sürecinin hemen her aşamasında verdikleri destek ve ayırdıkları zaman için çok sevgili meslektaşlarım ve dostlarım Doç.Dr. Hamdi Genç, Dr.Filiz Dığıroğlu ve bitmek bilmeyen sabrı ve saygısıyla tüm yükümü omuzlayan yol arkadaşım Arş.Gör. Saim Çağrı Kocakaplan'a müteşekkirim.

En sıkışık zamanlarımda sınav görevlerimi dahi yüklenerek yardımına koşan genç meslektaşlarım Tansu Hilmi Hançer, Derviş Tuğrul Koyuncu ve Furkan Yıldız'a ise ayrıca teşekkür etmek istiyorum.

Her biri kilometrelerce uzakta olsalar da, her ihtiyaç duyduğumda bir nefes kadar yakınımnda hissettiğim canım aileme teşekkür kifayetsiz kalıyor. Maddi-manevi her konuda ve tabii ki bu çalışmada da en büyük desteğim olan, olmazları bile olduran sevgili eşim, mesleğime olan saygısı, hoşgörüsü ve hatta tahammülüyle hayatımı ve zor geçen bu son yılları çekilebilir kıldığı için teşekkürlerin en büyüğünü hak ediyor.

Hikayelerin sonunda gökten üç elma düşer, bizim hikayemiz başlamadan gökyüzünün en güzel üç elması çoktan düşmüştü benim başıma; Yavuz Selim, Elif Gülce ve Mehmet Tuna... Annelerinin çalışma temposuna gösterdikleri sabır için, bana hayatın “gerçek” anlamını öğrettikleri için sonsuz teşekkürler....

## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER .....	i
TABLO LİSTESİ.....	v
ŞEKİL LİSTESİ.....	viii
KISALTMALAR.....	ix
GİRİŞ .....	1
BİRİNCİ BÖLÜM .....	7
OSMANLI BALKANLARINDA TİCARET.....	7
I. GENEL OLARAK OSMANLI TİCARET REJİMİ VE POLİTİKALARI .....	7
II. BALKAN TİCARETİNİN OSMANLI TİCARETİ İÇİNDEKİ YERİ .....	27
İKİNCİ BÖLÜM.....	41
19. YÜZYIL OSMANLI TUNASI'NDA TİCARET.....	41
I. TUNA TİCARETİNİN ANA HATLARI .....	41
A. Tuna Ticaretinin Tarihsel Gelişimi .....	47
B. 19.Yüzyılın İkinci Yarısında Tuna Ticaretinin Boyutları .....	54
C. Tuna Ticaretinde Etkin Olan Devletler .....	73
1. Avusturya.....	73
2. İngiltere.....	87
3. Rusya .....	92
4. Fransa.....	95
II. TUNA İSKELELERİNDE TİCARETİN ANA HATLARI .....	96
A. Tuna İskelelerinin Balkan Ticaret Yolları İçindeki Konumları .....	96
B. Tuna Ticaretinde Etkin Olan İskeleler .....	105
1. Tuna Sahilindeki Osmanlı İskeleleri.....	105
a. Vidin.....	107
b. Lom .....	109
c. Niğbolu.....	110
d. Zıştovi.....	111
e. Rusçuk.....	113
f. Silistre.....	120
g. Tulçı ve İsakçı İskeleleri .....	123
h. Tuna Ticareti ile Bağlantılı Karadeniz İskeleleri: Varna ve Köstence.....	124
2. Başlıca Eflâk ve Boğdan İskeleleri .....	127
a. İbrail .....	127



b. Kalas .....	128
III. TUNA NEHRİNDE ULAŞIM.....	130
A. Tuna Nehrinde Osmanlı Taşımacılığı .....	130
1. Tuna Nehrinde Kullanılan Taşıma Araçları.....	130
2. Tuna Nehrinin Ulaşım Altyapısı.....	137
B. Tuna Nehrinde İşleyen Buharlı Gemiler .....	138
1. İdare-i Nehriyye (Tuna Nehir İdaresi) .....	139
2. Tuna İskelelerindeki Vapur Şirketleri.....	142
3. Tuna Nehrinde İşlemesi İçin Talep Edilen Vapurlar .....	144
IV. TUNA TİCARETİNE KONU OLAN MALLAR .....	147
A. Balkanlarda Ticarete Konu Olan Mallar .....	148
B. 16.Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticarete Konu Olan Mallar .....	151
C. 19.Yüzyılda Tuna Gümrüklerinde Ticarete Konu Olan Mallar .....	154
1. Rusçuk Gümrüğünden Geçen Mallar .....	159
a. 19. Yüzyılın İlk Yarısında Rusçuk Gümrüğünden Geçen Mallar.....	159
b. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Rusçuk Gümrüğünden Geçen Mallar.....	170
(1) Rusçuk Gümrüğünden Geçen Yerli Mallar ( <i>Memalik-i Mahruse</i> ) .....	170
(2) Rusçuk Gümrüğünden Geçen İthal Mallar ( <i>Memalik-i Ecnebiye</i> ).....	175
(3) Rusçuk Gümrüğünden Geçen İmtiyazlı Ülke Malları ( <i>Memalik-i İmtiyaziye</i> ).....	176
2. Niğbolu Gümrüğünden Geçen Mallar.....	177
3. Vidin Gümrüğünden Geçen Mallar.....	179
4. Hırsova Gümrüğünden Geçen Mallar .....	182
5. Tulçı ve Mülhakatı İsakçı Kazası Gümrüklerinden Geçen Mallar .....	183
6. Tutrakan Gümrüğünden Geçen Mallar .....	185
7. Silistre Gümrüğünden Geçen Mallar .....	186
8. Tuna Gümrüklerinde Ticarete Konu Olan Mallara İlişkin Değerlendirme .....	186
D. Osmanlı Limanlarından Tuna İskelelerine Gelen Mallar .....	188
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM .....	191
TUNA TİCARETİ VE DEVLET .....	191
I. TUNA TİCARETİNDE ARZI KONTROL VE KORUMA POLİTİKALARININ BİR ARACI OLARAK DEVLET MÜDAHALESİ .....	191
A. Zahir Ticareti ve Devlet.....	196
1. İstanbul'un İaşesi İçin Tuna Bölgesinden Zahir Temini.....	196
2. Tuna'dan İstanbul'a Zahir Nakli.....	204

a. Karayolu ile Zahire Nakli.....	204
b. Nehir Yoluyla Zahire Nakli: Sünne Boğazının Islahı ve Zahire Ticaretine Etkileri .....	208
c. Kış Şartlarının Zahire Nakline Etkisi .....	215
B. Yağ Ticareti ve Devlet .....	218
C. Canlı Hayvan Ticareti ve Devlet .....	220
D. Deri ve Deri Ürünleri Ticareti ve Devlet.....	223
E. Yapağı ve Yünlü Dokuma Ticareti ve Devlet .....	226
F. Tuz Ticareti ve Devlet .....	228
G. Kereste, Odun Ticareti ve Devlet .....	232
H. Kömür Ticareti ve Devlet.....	237
II. TUNA TİCARETİNDE KAMU GELİRLERİNİN BİR KAYNAĞI OLARAK GÜMRÜKLER .....	237
A. 19. Yüzyılda Osmanlı Gümrük Sisteminde Yaşanan Değişiklikler.....	237
B. Gümrüklerin Yapısı ve Yönetimi .....	243
C. 19. Yüzyılda Tuna Gümrükleri Gelir ve Giderleri .....	246
1. Tuna Gümrüklerinin İdaresi.....	246
2. 19. Yüzyılda Tuna Gümrükleri Gelirleri .....	252
3. 19. Yüzyılda Tuna Gümrükleri Giderleri .....	255
a. 19. Yüzyılın İlk Yarısında Tuna Gümrükleri Giderleri .....	256
b. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Tuna Gümrükleri Giderleri .....	258
D. Gümrük Muameleleri ve Mallardan Alınan Gümrük Oranları .....	265
1. Miri Mübayaadan Gümrük Resmi Alınması.....	268
2. Canlı Hayvanlardan Alınan Geçit Resimleri .....	271
3. Tuzlu Balıktan Alınan Gümrük.....	278
4. Taştan Alınan Gümrük.....	279
5. Gümrük Vergisi Dışındaki Vergi ve Harçlar .....	279
6. Malların damgalanması.....	282
III. TUNA TİCARET POLİTİKALARINDA TÜCCARIN YERİ .....	283
A. Tuna Ticaretinde Etkin Olan Tüccar Grupları .....	284
B. Tüccarların Karşılaştıkları Problemler Ve Çözüm Yolları.....	292
1. Tüccarların Karşılaştıkları Problemler .....	292
2. Problemlerin Çözümünde Rol Oynayan Kurumlar .....	296
a. Bölgede Faaliyet Gösteren Ticaret Kurumları .....	296
b. Yabancı Tüccarlar ve Konsoloslukları .....	298

c. Yabancı Tüccarların Aldıkları İzinler .....	301
SONUÇ.....	304
BİBLİYOGRAFYA.....	309
EKLER.....	320

## TABLO LİSTESİ

<b>Tablo 1:</b> Bulgaristan Bölgesinin Yıllık İhracat Potansiyeli (1840'lı Yıllar) .....	40
<b>Tablo 2:</b> Aşağı Tuna'da Yolcu, Mal ve Para Sirkülasyonu (1857-1875) .....	55
<b>Tablo 3:</b> Sünne Boğazında ve Tuna Nehrinin İç limanlarında Gemilere Yapılan Yüklemeler ve Gemi Sayıları (1861-1880).....	57
<b>Tablo 4:</b> Tuna Nehrini Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1847-1854).....	58
<b>Tablo 5:</b> Tuna Nehrini Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1855-1860).....	59
<b>Tablo 6:</b> Tuna Nehrini Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1861-1866).....	65
<b>Tablo 7:</b> Tuna Nehrini Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1867-1870).....	66
<b>Tablo 8:</b> Tuna Nehrini Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1871-1875).....	68
<b>Tablo 9:</b> Tuna Nehrini Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1876-1879).....	69
<b>Tablo 10:</b> Tuna Vilayeti Kazalarının Tarımsal Üretim Miktarları (1866-1868).....	71
<b>Tablo 11:</b> Aşağı Tuna'da Buharlı Seyriseferin Gelişimi (1843-53) .....	81
<b>Tablo 12:</b> DDSG Kumpanyasının Tuna İskelelerindeki Varlıkları (1842).....	83
<b>Tablo 13:</b> Tuna Nehri Terk Eden İngiliz Gemilerinin Sayısı (1837-1849) .....	89
<b>Tablo 14:</b> Avrupa Devletlerinin Varna Ticaretindeki Payları (1867-1868).....	91
<b>Tablo 15:</b> Zıştovi'den Yapılan Toplam İhracat ve İthalat (1852).....	112
<b>Tablo 16:</b> Rusçuk'un Avusturya'dan Yaptığı İthalat (1842-1852).....	116
<b>Tablo 17:</b> Rusçuk'tan Yapılan İhracat (1842-1852) .....	117
<b>Tablo 18:</b> Buharlı Gemilerle Yapılan Rusçuk İhracatının Mal Bileşimi (1852) .....	117
<b>Tablo 19:</b> Rusçuk'tan Karayoluyla İhracat Yapılan Bölgeler ve İhraç Edilen Mallar (1852).....	118
<b>Tablo 20:</b> Rusçuk'un Avusturya Malları İthalatı (1864-1866).....	119
<b>Tablo 21:</b> Silistre'den Buharlı Gemilerle Avusturya'ya Yapılan İhracat Kalemleri (1852) .....	122
<b>Tablo 22:</b> Tuna İskelelerinde Acentası Bulunan Vapur Şirketleri (1868-1877).....	144
<b>Tablo 23:</b> Osmanlı Devleti'nin Orta Avrupa'dan İthal Ettiği Mallar (18.Yüzyıl) .....	149
<b>Tablo 24:</b> Osmanlı Devleti'nden Orta Avrupa'ya Karayoluyla İhraç Edilen Mallar (18.Yüzyıl) .....	150
<b>Tablo 25:</b> Rusçuk Gümrüğü (26 Mart 1830 – 21 Haziran 1830).....	160
<b>Tablo 26:</b> Rusçuk Gümrüğü Mal Miktarları ve Gümrük Gelirleri (26 Mart 1830 – 21 Haziran 1830).....	161
<b>Tablo 27:</b> Rusçuk Gümrüğü Mal Çeşitleri (12 Haziran 1831- 30 Mayıs 1832).....	162
<b>Tablo 28-a:</b> Rusçuk Gümrüğü Mal Miktarları ve Gümrük Gelirleri (12 Haziran 1831-30 Mayıs 1832) .....	164
<b>Tablo 28-b:</b> Rusçuk Gümrüğü Mal Miktarları ve Gümrük Gelirleri (12 Haziran 1831-30 Mayıs 1832) .....	165
<b>Tablo 29:</b> Rusçuk Gümrüğü Mal Çeşitleri (21 Mayıs 1833-9 Mayıs 1834).....	166

<b>Tablo 30-a:</b> Rusçuk Gümrüğü Mal Miktarları ve Gümrük Gelirleri (21 Mayıs 1833-9 Mayıs 1834).....	168
<b>Tablo 30-b:</b> Rusçuk Gümrüğü Mal Miktarları ve Gümrük Gelirleri (21 Mayıs 1833-9 Mayıs 1834).....	169
<b>Tablo 31:</b> Rusçuk Gümrüğü Memalik-i Mahruse-i Şahane Mahsulât ve Mamulat-ı Sinaiyesi Mal Çeşitleri (13 Ekim 1861 - 8 Kasım 1861) .....	17169
<b>Tablo 32-a:</b> Rusçuk Gümrüğü Memalik-i Mahruse-i Şahane Mahsulât ve Mamulat-ı Sinaiyesi Miktar ve Gümrük Gelirleri (13 Ekim 1861 - 8 Kasım 1861).....	172
<b>Tablo 32-b:</b> Rusçuk Gümrüğü Memalik-i Mahruse-i Şahane Mahsulât ve Mamulat-ı Sinaiyesi Miktar ve Gümrük Gelirleri (13 Ekim 1861 - 8 Kasım 1861).....	173
<b>Tablo 33:</b> Rusçuk Gümrüğü Müskirat Geliri (13 Ekim 1861-8 Kasım 1861).....	174
<b>Tablo 34:</b> Rusçuk Gümrüğü Memalik-i Ecnebiye Mahsulât-ı Arziye ve Sinaiyesi – Mal Çeşitleri ve Gümrük Gelirleri (13 Ekim 1861-8 Kasım 1861).....	176
<b>Tablo 35:</b> Rusçuk Gümrüğü Memalik-i İmtiyaziye Mahsulâtı ve Sinaiyesi (13 Ekim 1861-8 Kasım 1861).....	177
<b>Tablo 36:</b> Niğbolu Gümrüğünden Geçen Mallar (13 Ekim 1861-12 Kasım 1861).....	178
<b>Tablo 37:</b> Vidin Gümrüğünden Geçen Mallar (13 Kasım 1861-12 Aralık 1861) .....	181
<b>Tablo 38:</b> Hırsova Gümrüğünden Geçen Mallar (13 Kasım -12 Aralık 1861).....	183
<b>Tablo 39:</b> Tulçı ve mülhakatı İsakçı Kazası Gümrüklerinden Geçen Mallar (13 Kasım 1861- 12 Aralık 1861) .....	184
<b>Tablo 41:</b> Tuna Gümrüklerinden Geçen Mal Çeşitleri (19. Yüzyılın İlk Yarısı) .....	186
<b>Tablo 44:</b> Osmanlı Limanlarından Tuna İskelelerine Gelen Mallar (28 Şubat 1855-1 Nisan 1855) .....	190
<b>Tablo 45:</b> Tuna Vilayeti İskelelerindeki Gümrük Sayısı (1868-1873) .....	246
<b>Tablo 46:</b> Rusçuk Gümrüğü Aylık Gümrük Gelirleri (12 Haziran 1831-30 Mayıs 1832) .....	253
<b>Tablo 47:</b> Rusçuk Gümrüğü Aylık Gümrük Gelirleri (21 Mayıs 1833-9 Mayıs 1834).....	254
<b>Tablo 48:</b> Rusçuk Gümrük Geliri (13 Ekim 1861-8 Kasım 1861) .....	254
<b>Tablo 49:</b> Tuna Gümrükleri Gelirlerine Toplu Bakış (1861).....	255
<b>Tablo 50:</b> Rusçuk Gümrüğü Nisan, Mayıs, Haziran Ayları Gelir-Giderleri (1830) .....	256
<b>Tablo 51:</b> Rusçuk Gümrüğü Maaş Ödemeleri (1842) .....	257
<b>Tablo 52:</b> Rusçuk Gümrüğünün Bir Aylık Maaş Ödemesi (1861).....	259
<b>Tablo 53:</b> Rusçuk Gümrüğünün Bir Aylık Maaş Dışı Giderleri (1861) .....	261
<b>Tablo 54:</b> Vidin Gümrüğünün Bir Aylık Maaş Ödemesin (1861).....	262
<b>Tablo 55:</b> Niğbolu Gümrüğünün Bir Aylık Maaş Ödemesi (1861).....	263
<b>Tablo 56:</b> Niğbolu Gümrüğünün Bir Aylık Maaş Dışı Giderleri (1861).....	264
<b>Tablo 57:</b> Tulçı ve İsakçı Gümrüklerinin Bir Aylık Maaş Dışı Ödemeleri (1861) .....	265
<b>Tablo 58:</b> Senedi Olan Mokanların Karşıya Geçirdiği Hayvan Sayısı (1845-1854).....	276

<b>Tablo 59:</b> Senedi Olmayan Mokanların Karşıya Geçirdiği Hayvan Sayısı (1845-1854).....	277
<b>Tablo 60:</b> Mokanların Karşıya Geçirdiği Toplam Hayvan Sayısı (1845-1854).....	278
<b>Tablo 61:</b> Rusçuk Gümrüğü Tüccar Sayısı (1861).....	291
<b>Tablo 62:</b> Tüccar Sayılarına Toplu Bakış (1861).....	291

## ŞEKİL LİSTESİ

<b>Grafik 1:</b> Tuna Nehrini Sünne Çıkışından Terk Eden Osmanlı Yelkenli Gemi Sayısı (1847-1879).....	134
<b>Grafik 2:</b> Tuna Nehrini Sünne Çıkışından Terk Eden Osmanlı Yelkenli Gemi Tonajı (1847-1879) .....	135
<b>Grafik 3:</b> Tuna Nehrini Sünne Çıkışından Terk Eden Osmanlı Buharlı Gemi Sayısı (1861-1879) .....	136
<b>Grafik 4:</b> Tuna Nehrini Sünne Çıkışından Terk Eden Osmanlı Buharlı Gemi Tonajı (1861-1879) .....	137

## KISALTMALAR

<b>A.AMD</b>	Âmedî Kalemî
<b>ABD</b>	Amerika Birleşik Devletleri
<b>A.DVN</b>	Sadaret Divân (Beylikçi) Kalemî
<b>A.DVN.DVE</b>	Bâb-1 Âsafî Divân-ı Hümayûn Düvel-i Ecnebiye Kalemî
<b>A.DVN.MHM</b>	Bâb-1 Âsafî Divân-ı Hümayûn Mühimme Kalemî
<b>AIESEE</b>	Association Internationale D'études Du Sud-Est Européen
<b>A.MKT</b>	Sadaret Mektubî Kalemî
<b>A.MKT.MHM</b>	Sadaret Mektubî Kalemî Mühimme Kalemî (Odası)
<b>A.MKT.MVL</b>	Sadaret Mektubî Kalemî Meclis-i Vâlâ Kataloğu
<b>A.MKT.UM</b>	Sadaret Mektubî Kalemî Umum Vilayet Kataloğu
<b>A.MKT.NZD</b>	Sadaret Mektubî Kalemî Nezaret ve Devâir Kataloğu
<b>BOA</b>	Başbakanlık Osmanlı Arşivleri
<b>c.</b>	Century
<b>C.AS</b>	Cevdet Askerî
<b>C.BLD</b>	Cevdet Belediye
<b>C.DH</b>	Cevdet Dahiliye
<b>C.HR</b>	Cevdet Hariciye
<b>C.İKTS</b>	Cevdet İktisat
<b>C.ML</b>	Cevdet Maliye
<b>CIEPO</b>	Colloque sous le Patronage du Comité International des Études Pré-Ottomanes et Ottomanes
<b>Çev.</b>	Çeviren
<b>D.BMK.SLM</b>	Baş Mukataa Kalemî Silistre ve Rusçuk Mukataası
<b>DDSG</b>	Erste Österreichische Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft



<b>Ed.</b>	Editör
<b>ERC</b>	Economic Research Center
<b>HAT</b>	Hatt-ı Hümayun
<b>HR.MKT</b>	Hariciye Nezareti Mektubi Kalemî
<b>HR.TO</b>	Hariciye Nezareti Tercüme Odası
<b>İ.DH</b>	İrade-i Dahiliye
<b>İ.HR</b>	İrade-i Hariciye
<b>İ.MVL</b>	İrade-i Meclis-i Vâlâ
<b>İ.ŞD</b>	İrade-i Şûra-yı Devlet
<b>IRCICA</b>	Research Center for Islamic Art and Culture
<b>Jh.</b>	Jahrhundert
<b>max.</b>	Maksimum
<b>min.</b>	Minimum
<b>ML.MSF</b>	Maliye Nezareti Masârifât Muhasebeciliği Defterleri
<b>ML.VRD</b>	Maliye Nezareti Varidat Muhasebesi Defterleri
<b>No</b>	Numara
<b>OTAM</b>	Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
<b>s.</b>	sayfa
<b>vs.</b>	vesaire
<b>Yay.Haz.</b>	Yayına hazırlayan

## GİRİŞ

Türk tarihinde ve Türk insanının hafızasında birçok yönden derin izler bırakan Tuna nehri kimi zaman Osmanlı hakimiyetinin belindeki altın kemer olarak tasvir edilmiş, kimi zaman da nehrin Osmanlı ile bağı asırlar önce kıyılmış bir nikâha benzetilmiştir. Osmanlı'nın ilk devirlerinde fetihlerin hedefi olan nehir, sonrasında Balkanlar'da askeri, siyasi, ekonomik ve sosyal olarak devletin ve toplumun can damarı haline gelmiştir. Bu anlamda Tuna nehri herhangi bir nehir olmaktan başka anlamlara bürünmüştür. Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'dan uzun süren geri çekiliş sürecinin yol açtığı savaş ve göç Tuna nehrinin şahitliğinde yaşanmış ve Tuna'ya bu sefer elden giden bir sevgili olarak bakılmıştır. Fakat Tuna nehrinin Osmanlı Devleti için başından beri taşıdığı bir başka anlam, nehrin başkent İstanbul'un iâşesindeki önemi olmuştur. Dolayısıyla bu çalışma bugüne dek daha çok siyasi-askeri tarih ve edebi eser zaviyelerinden ele alınan Tuna nehrini iktisat tarihi bakış açısıyla incelemeyi amaçlamaktadır.

“19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret” başlıklı bu çalışmanın mekân sınırı Tuna nehrinin güney sahillerinin Osmanlı idaresinde olan ve 1864 yılından sonra Tuna vilayeti sınırları içinde kalan iskeleleridir. Tuna'nın akış yönüne göre sağında yer alan bu iskeleler batıda Vidin'den başlayıp, sahil boyunca nehrin Karadeniz'e döküldüğü ağızlara kadar uzanmaktadır. Çalışmanın zaman sınırı ise, 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden başlayıp, Tuna sahillerini de içine alan Bulgaristan topraklarının Osmanlı idaresinden ayrıldığı 1878 yılı ile son bulmaktadır. Bu zaman aralığı, Osmanlı Devleti'nde siyasi, idari ve sosyo-ekonomik açılardan önemli gelişme ve değişmelerin yaşandığı bir döneme denk gelmektedir.

1826'da yeniçeri ocağının kaldırıldığı, 1829'da Edirne ve 1838'de Osmanlı-İngiliz Ticaret antlaşmalarının imzalandığı ve hemen akabinde 1839'da Tanzimat'ın ilân edildiği bu zaman dilimi Osmanlı dış ticaretinde “hızlı genişleme dönemi” olarak nitelendirilmektedir. Şevket Pamuk ihracattaki en hızlı artışın 1840-1873 yılları

arasında yaşandığını belirtmektedir<sup>1</sup>. Mehmet Genç'e göre ise Osmanlı iktisadi zihniyetinin ve iktisat politikalarının dayandığı üçlü koordinat sisteminin anlamını yitirmesi, çalışmanın sonlandırıldığı yıllara, yani 1870'lerin sonuna denk gelmektedir<sup>2</sup>.

1830'ların ortaları ile Bulgaristan'ın Osmanlı idaresinden ayrıldığı 1870'lerin sonu arasında kalan zaman aralığı Bulgaristan'ın iktisat tarihinde "Bulgar Rönesansı" olarak adlandırılmaktadır<sup>3</sup>. Balkan iktisat tarihi çalışmaları ile Osmanlı iktisat tarihine ilişkin farklı bir bakış açısının oluşmasına vesile olan Michael Palairret, 1830 sonrası Bulgaristan coğrafyasında ayanların ve Kırcaliye döneminin yarattığı güvensizlik ortamının yerini merkezi yönetimin tekrar güçlenmesi ile birlikte istikrara bıraktığı bir dönem olarak nitelendirmektedir. Palairret'e göre, 1826'da yeniçeri ocağının kaldırılması ile birlikte yeniçerilerin esnaf loncaları üzerindeki denetiminin azalması ticaretin serbestleşmesine ve Kırcaliye döneminde dağlık bölgelere çekilerek tarımsal alanın yokluğunda imalata yönelen köylülerin ürettikleri ürünlerin tekrar Osmanlı iç pazarına yönelmesine sebep olmuştur. Ürünlerin iç pazara yönelmesi ve pazara güvenle ulaşabilmesi dağlık bölgelerdeki üretimin artışıyla sonuçlanmıştır<sup>4</sup>.

19. yüzyıl Osmanlı Devleti için siyasi, askeri ve iktisadi alanlarda birçok kurumsal değişimin yaşandığı bir yüzyıl olmuştur. Osmanlı sınırları içinde yer alan farklı bölgelerde farklı şekillerde kendini gösteren bu değişim süreci Balkanlar ve Tuna bölgesi tarihinde de dönüm noktası niteliğindedir. Tuna bölgesi kimi zaman değişimin başlangıç noktası olmuştur. Osmanlı mahalli idarelerinde Vilayet Kanunu ile birlikte yaşanan dönüşüm süreci Tuna bölgesinden başlatılmış ve 1864'de kurulan Tuna Vilayeti Osmanlı Devleti'nin ilk vilayeti olmuştur. Ancak bu yüzyıl değişim kadar savaşların da bölge kaderinde etkili olduğu bir asırdır. 19. yüzyıl boyunca Tuna havzası birçok savaşa sahne olmuştur. Tuna Beylikleri ve Bulgaristan topraklarında 1807-12, 1828-29, 1853-56, 1877-78 yılları savaşlarla geçmiş ve bu savaşlar şehirlerde büyük tahribatlara neden olmuştur. Savaşın neden olduğu fiziki tahribatların yanı sıra, Tuna

---

<sup>1</sup> Şevket Pamuk, **19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt 1, Ankara: Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1995, ss.29-32.

<sup>2</sup> Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul: Ötüken Yayınları, 2000, s.95.

<sup>3</sup> Michael Palairret, **Balkan Ekonomileri 1800-1914 Kalkınmasız Evrim**, İstanbul:Sabancı Üniversitesi Yayınları, 2000, ss.56-65; R., John Lampe ve Marvin R.Jackson, **Balkan Economic History 1550-1950**, Indiana University Press, 1982, ss.146-153.

<sup>4</sup> Palairret, ss.56-65.

donanmasının merkezi olan Rusçuk başta olmak üzere Tuna sahillerindeki şehirlerin yüklenmek zorunda kaldıkları vergi mükellefiyeti, asker ve mühimmat sevkiyatı, ordunun ihtiyaçlarının tedariki gibi savaşın ağır masraf ve sorumlulukları da bölge halkını zor durumda bırakmıştır<sup>5</sup>.

19. yüzyılda Osmanlı Balkan eyaletleri, Osmanlı idaresinden ayrılarak bağımsız birer ulus-devlete dönüşmüşlerdir. Bu süreç her bir eyalette kendine has şartlar taşımıştır. Örneğin; Eflâk ve Boğdan 1829'da imzalanan Edirne Antlaşması ile resmen Osmanlı Devleti'nin egemenliği altında olsalar da fiilen Rusya'nın kontrolüne girmişler ve özerk bir konum kazanmışlardır. Sırp Prensiği ise 1830 yılında Osmanlı hükümeti tarafından çıkarılan bir fermanla tam özerklik kazanmıştır. Çalışmada, her ne kadar idari sınırlar içinde yer alsalar da Eflâk ve Boğdan ile yapılan ticaret dış ticaret olarak değerlendirilmiş<sup>6</sup> ve Tuna'nın sol sahilindeki iskeleler yalnız gerekli hallerde çalışmaya dahil edilmiştir.

Zaman ve mekân sınırları ortaya konulan çalışmada tabiatıyla Tuna nehrindeki veya iskelelerindeki ticaret hacmini belirlemek gibi bir kaygı güdülmemiş, “Siyasal ve askeri hadiselerden bağımsız olarak ticaret kurumunu anlamaya çalışmak”<sup>7</sup> amaçlanmıştır. Başka bir tabirle amaç, ticaret kurumunun nasıl anlaşılmasına çalışılması gerektiğine dair ipuçları aramaktır. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nin bölgedeki ticari meselelere nasıl yaklaştığı çalışma açısından son derece önemlidir. Devletin bakış açısı merkez ile taşra arasında yapılan yazışmalarda net bir şekilde kendini göstermektedir. Araştırma süresince ulaşılan ve çalışmaya referans olan arşiv belgeleri devletin bölgedeki ticarete ilişkin yaklaşımında Osmanlı klasik sistemini oluşturan ana prensiplerin temel alındığını, ancak bununla birlikte meselelere yalnız idari refleksle yaklaşılmadığını da ortaya koymaktadır.

Çalışmada Osmanlı arşiv belgelerinden oluşan birincil kaynaklardan ve konu ile ilgili yerli ve yabancı ikincil kaynak niteliğindeki diğer araştırmalardan

---

<sup>5</sup> Mehmet Topal, “II. Mustafa'nın Avusturya seferlerinde Rusçuk Şehri ve Limanı'nın Önemi”, **Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, Prof.Dr.Mücteba İlgürel'e Armağan II, Sayı 20, İstanbul, 2008, ss.249-250.

<sup>6</sup> Ahmet Tabakoğlu, **Türk İktisat Tarihi**, 7. Basım. İstanbul: Dergâh Yayınları, 2005, s. 269. Ayrıntılar için bakınız: Barbara Jelavic, **Balkan Tarihi**, Cilt I, İstanbul Küre Yayınları, 2006, ss.264-267, 291-300.

<sup>7</sup> M.Tayyib Gökbilgin, **Osmanlı Müesseseleri Teşkilatı ve Medeniyeti Tarihine Genel Bakış**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 2272, 1977, s.1.

yararlanılmıştır. Araştırma safhasında Osmanlı arşiv belgeleri açısından önemli kısıtlarla karşılaşmıştır. Bu çalışmanın ve genel olarak 19. yüzyıl Osmanlı iktisat tarihi çalışmalarının en önemli kaynak problemi, bu dönem Osmanlı maliyesine ait evrakların büyük kısmının henüz tasnif edilmemiş olmasıdır. Doğrudan bu çalışmayı ilgilendiren bir diğer kısıt ise, tasnif edilmiş evrak içinde Tuna bölgesine ait belgelerin sayıca azlığı ve dağınıklığı olmuştur.

Çalışmada yer verilen yabancı ikincil kaynakların dayandırıldığı verilerin çoğu ise konsolosluk raporlarından oluşmaktadır. Bu tür kaynaklardan ulaşılan sayısal veriler her ne kadar manzaranın tasvirine yardımcı olsa da, siyasi nedenlerle hazırlanmış olmaları ihtimali göz önünde bulundurularak çalışma boyunca sayısal sonuçlardan hareketle yapılacak genellemeler konusunda ihtiyatlı davranmak gerektiği hatırdan çıkarılmamıştır<sup>8</sup>. Bu konudaki çalışmaların artmasıyla bu verilerin sıhhatinin tartışılır hale gelmesi ümit edilmektedir.

İkincil kaynaklara ilişkin bir diğer husus, dünya literatüründe rastlanılan ve Tuna nehrine ve nehrin ticari kapasitesine ilişkin veriler içeren eserlerin büyük çoğunluğunda nehir ticaretinin yalnız aşağı Tuna iskelelerindeki ticaret verileri üzerinden değerlendirilmiş olmasıdır. Bu tür çalışmaların çoğunda Tuna ticareti İbrail, Kalas ve Sünne limanları ile özdeşleştirilmiştir. Bu iskelelerdeki ticareti besleyen ve Tuna nehrinin iki kıyısında yer alan iskeleler ve bu iskelelerdeki ticaret ise çoğunlukla göz ardı edilmiştir. Çalışmanın bir başka amacı da Tuna'nın iç limanlarındaki ticari yapının özelliklerini ortaya koymaya çalışmaktır.

Çalışmada başvurulan ikincil kaynaklar arasında Bulgaristan iktisat tarihini konu alan çalışmalar da bulunmaktadır. Soğuk savaş döneminde kaleme alınmış olan eserlerin çoğunda Osmanlı Devleti ve idaresine karşı objektif olunmadığı dikkati çekmektedir. Örneğin dönemi inceleyen ve dış ticaret ekseninde Tuna bölgesine ilişkin önemli eserler vermiş olan Bulgar tarihçi Paskaleva'nın bazı çalışmalarında milliyetçi

---

<sup>8</sup> Tablolar halinde aktarılan ve Josef M. Wolfbauer'den alınmış olan veriler ise Tuna ticaretine ilişkin ikincil kaynakların neredeyse tamamının kullandığı verilerin asıl halidir. Birçok çalışma bu tablolardan alınmış kısmi verileri içermektedir. Wolfbauer'in bu verileri Tuna'da faaliyet gösteren büyük şirketlerin arşivlerinden derlediği anlaşılmaktadır. Bakınız: Josef M. Wolfbauer, **Die Donau und ihre Volkswirtschaftliche Bedeutung**, Viyana: Nieder-Österr. Handels und Gewerbekammer, 1880.

hassasiyetlerinin ön plana çıktığı görülmektedir<sup>9</sup>. Paskaleva için yapılan bu tespitin Balkan kökenli Balkan tarihçileri için genellenmesi çok da yanlış olmayacaktır. Benzer bir durum 19. yüzyıl seyyahları ve Osmanlı topraklarında resmi görevle bulunmuş ve görev gereği ülkelerine özellikle Osmanlı Devleti'nin ticari envanteri hakkında raporlar hazırlamış kişilerin taraflı bakış açıları ve yorumlarında da kendini göstermektedir. 1840'lı yılların başında Kalas'ta görev yapan İngiltere konsolos yardımcısının Rusçuk'ta bir İngiltere konsoloslugu açılması ve oradaki konsolosluk görevini üstlenebilmek maksadıyla bölgenin ticari potansiyeli hakkında hazırlayıp Londra'ya gönderdiği rapor dikkat çekici bir subjektif kaynak örneğidir<sup>10</sup>.

Zaman-mekân sınırı ve kısıtları ortaya konulan çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Osmanlı Balkanlarında Ticaret başlıklı ilk bölümde Osmanlı ticaret rejimi içinde Balkanların yeri tespit edilmeye çalışılacaktır. Bunun için öncelikle araştırmacıları Osmanlı ticaret tarihi çalışmak noktasında tereddüte düşüren kısıtların açıklığa kavuşturulması amaçlanmıştır. Osmanlı ticaret tarihi çalışmalarında karşılaşılan kısıtları veri kabul ederek atılacak ilk adım, Osmanlı iktisadi zihniyeti içinde ticaret rejiminin ve bu rejimin ürettiği ticaret politikalarının doğru anlaşılması olacaktır. Osmanlı iktisadi ve ticari zihniyetinin çağdaşı olan Batılı ülkelerden farkı ve bu farkın ticaret politikalarındaki yansımalarının tespiti ise ikinci adımı oluşturmaktadır. Bu bölümde sorulan önemli bir soru, 19. yüzyılda Osmanlı ticaret politikalarında bir dönüşüm yaşanıp yaşanmadığı sorusudur. Bu sorunun cevabı çalışmanın sonraki bölümlerinde Osmanlı Devleti'nin Avrupa sınırları içindeki Balkan coğrafyasında, Tuna nehrine sahili olan yerleşim yerlerindeki ticari aktivite ve devletin bu ticaretteki rolü üzerinden aranmaya çalışılacaktır. Balkanlar'daki ticari altyapı ve bölgenin Osmanlı ve diğer devletlerle olan ticari ilişkileri, 19. yüzyıl Osmanlı dış ticaretinin genel seyri içinde ele alınacaktır.

İkinci bölümde, 19. yüzyılda Osmanlı Tunası'ndaki ticari aktiviteye yoğunlaşılacaktır. Tuna ticaretinin ana hatları buradaki ticari faaliyetlerin tarihsel

---

<sup>9</sup> Virgina Paskaleva, "From the History of Bulgarian Trade during the Third Quarter of the 19th Century", **Bulgarian Historical Review**, 1-2, 1981, ss.99-124.

<sup>10</sup> Maria Todorova, "The Establishment of British Consulates in the Bulgarien Lands and British Commercial Interests". **Etudes Balkaniques**. Academie Bulgare des Sciences Institut D'etudes Balkaniques, No 4, Sofia, 1973, s.83.

gelişimi, 19. yüzyılda ticaret hacminin boyutları ve bu ticaretin tarafı olan devletler ele alındıktan sonra Tuna sahilindeki Osmanlı iskelelerinin Balkan ticaret yolları içindeki konumları irdelenecektir. Buharlı gemiciliğe geçişle birlikte diğer devletlerin Tuna'da artan etkinlikleri yanında Osmanlı Devleti'nin nehirdeki taşımacılık faaliyetleri de nehrin ulaşım altyapısı ile birlikte ele alınacaktır. İkinci bölümün son kısmı ise, Tuna ticaretine konu olan mallar üzerinden bölgenin üretim yapısının ve ticari ilişkilerin birincil kaynaklara dayanarak tespitini amaçlamaktadır. Tuna sahilindeki Osmanlı gümrük kayıtları –son derece kısıtlı bir zaman dilimine ait olsalar da- bölgenin ticari yapısı hakkında önemli ipuçları içermektedir.

Çalışmanın üçüncü ve son bölümü Tuna ticaretinde devletin rolünü devletin buradaki ticarete müdahalesi, bölgede gümrük mekanizmasının işleyişi ve bir politika aracı olarak devletin tüccara yaklaşımı olmak üzere üç ana başlık altında tartışacaktır. Osmanlı Devleti'nin zahire başta olmak üzere Osmanlı Tunası'nda alışverişi yapılan, başka bir deyişle ticarete konu olan mallara ne şekilde müdahale ettiği anlatılmaya çalışılacaktır. Osmanlı arşiv kaynaklarına müracaat edilen bu bölümde, ticareti yapılan mallar, gümrükler ve tüccar üzerinden devletin bölge ticaretine yaklaşımı ortaya konulmaya ve ele alınan dönem içinde bu yaklaşımda yaşanan değişiklikler tespit edilmeye çalışılacaktır.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## OSMANLI BALKANLARINDA TİCARET

### I. GENEL OLARAK OSMANLI TİCARET REJİMİ VE POLİTİKALARI

Osmanlı iktisat tarihi ve Osmanlı ticaret tarihi çalışmalarında karşılaşılan kısıtlar hakkında, bu konuda söz sahibi olan iktisatçılar arasında bir görüş birliği olduğundan söz etmek mümkündür. Edhem Eldem'in "epeyce mekanik senaryo"<sup>11</sup> olarak nitelendirdiği bakış açısı üzerine bina edilmiş Osmanlı dış ticaretine ilişkin literatür, uzunca bir süredir ve sayıları giderek artan Osmanlı arşiv belgelerine dayalı çalışmalar sayesinde daha tartışılır bir hal almıştır. Eldem'in atıfta bulunduğu bakış açısı, üç yüzyıl süren ve sonunda Osmanlı'ya kendi şartlarını kabul ettiren Batılı tüccarların amansız mücadelesine, 19. yüzyılda Batılıların Osmanlı pazarlarını ve ekonomisini tamamen ele geçirdiğine, Avrupa'nın mamul mallarının Osmanlı pazarlarını istila ettiğine dayanan ve çoğunlukla anti-empyralist eğilimlerden beslenen, meseleleri merkez-çevre ilişkisi temelinde açıklayan ve bu süreci Osmanlı Devleti için adeta bir "yarı sömürgeleşme süreci" olarak niteleyen bir yaklaşıma sahiptir.

Sanayi kapitalizminin gelişimini ve sermaye birikim sürecini merkez-çevre ilişkisi çerçevesinde ele alan tezlerin -en azından Osmanlı ticaret tarihi açısından- en önemli problemi, sanayileşmiş ülkelerin karşısında "çevre" olarak tabir olunan geleneksel yapıların kendi kurumlarının ve iç dinamiklerinin bu sürece verdiği tepkilerin tespit edil(e)memesidir<sup>12</sup>. Farklı kurumsal yapılara sahip "çevre" ülkelerin geleneksel yapıları karşılaştıkları ve kendilerine benzemeyen bu yeni mekanizmalar

---

<sup>11</sup> Ethem Eldem, "Kapitülasyonlar ve Batı Ticareti", Suraiya Faroqi (Ed.). **Türkiye Tarihi, Geç Osmanlı İmparatorluğu 1603-1839** içinde, Fethi Aytuna (çev.), Cilt 3, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2006, s.342.

<sup>12</sup> Eldem, s.344. Keyder, Özveren ve Quataert Osmanlı liman kentlerini merkez-çevre ilişkisi çerçevesinde inceledikleri çalışmalarında "... tarihsel literatürün Osmanlı ekonomik yaşamının iç dinamiklerine ve 19. yüzyıl ekonomisindeki devamlılık unsurlarına yeterince yer ayırmadığına ..." dikkat çekerek iç işleyişe ve iç dinamiklerine ilişkin daha fazla ayrıntı olmaksızın Osmanlı ekonomisi üzerinde öne sürülen görüşlerin yabancıdan bakışı olarak kalmasının kaçınılmaz olduğunu belirtmektedirler. Keyder, Çağlar. Eyüp Özveren ve Donald Quataert, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler", Çağlar Keyder, Eyüp Özveren ve Donald Quataert (Ed.). **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914** içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, ss.129-130.



karşısında kendi kurumlarının varlıklarını muhafazaya çalışmışlar mıdır? Yoksa hepsi gerçekten de yapılan genellemelerde sıralandığı gibi boyun mu eğmiştir? İşte bu sorunun cevabını aramaya her şeyden önce bahsi geçen ülkelerin kurumsal yapılarının, anakronizmden kaçınarak, kendi dönemlerinde ve kendi gerçeklikleriyle tespiti ile başlamak gerekmektedir.

Osmanlı Balkan eyâletleri ve bilhassa Tuna bölgesi ile ilgili çalışmaları ile dikkat çeken Virgina Paskaleva, 18. yüzyıl ve 19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı Balkan eyaletlerinin dış ticaretini incelerken karşılaştığı en önemli zorluğu; “ ... araştırmacının ülke içinde yapılan üretimi ve bunun yabancı ülkelere yapılan ithalat ile olan ilgisini derinlemesine bir kantatif tahlile tabî tutmasına imkân verecek, kronolojik bakımdan devamlı seriler teşkil edecek istatistiklerin olmayışını”<sup>13</sup> şeklinde ifade etmektedir. Aslında karşılaşılan bu zorluk büyük ölçüde Osmanlı Devleti’nin dünya görüşü ve iktisadî zihniyeti ile alakalıdır. Batılı devletlerin ticaret algıları ile Osmanlı Devleti’nin ticaret algısı arasındaki fark tutulan kayıtlara ve devletin ihtiyaç duyduğu bilgilere de yansımıştır.

Avrupa devletlerinin ve Osmanlı Devleti’nin arşiv kaynaklarının karşılaştırılmasından maksat aslında iki tarafın ticarete yüklediği anlama dikkat çekmektir. Gerçek anlamda merkantilist kaygıları hatta kavramları olmayan Osmanlı Devleti’nin<sup>14</sup> sahip olduğu fiskalist bakış açısı ticari kayıt tutmak yerine, ticaretin yarattığı mali geliri kaydetmeyi tercih etmekteydi. Ticaretin devamının hayati öneme sahip olduğu merkantilist Avrupa devletleri ise, dış ticaretin niceliksel gelişimini takip ederek; istatistikler, veri dizileri, tam ölçü birimleri ve tasnif kategorileri kullanarak “ekonomik” bir yapı çıkarmayı amaçlamaktaydılar. Bu nedenle 18. ve 19. yüzyıl Avrupa kaynakları kesintisiz istatistik tabloları oluşturmaya elverişlidir. Avrupa belgeleri homojen ve devamlı bir dizi halinde toplanmışken, Osmanlı kaynaklarının görünümü bunun tamamen tersine, dağınık olarak tasvir edilmiştir. Batı’da oluşmuş iktisadi bilinç Osmanlı cephesinde yerini mali yaklaşıma bırakmıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti için Batı ile olan ticaret, ayrı bir bürokratik yapı oluşturmaya ve Batılı çağdaşları

---

<sup>13</sup> Virgina Paskaleva, “Osmanlı Balkan Eyaletlerinin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı (1700-1850)”. **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**. Cilt XXVII, Sayı 1-2, İstanbul, 1968, s.37.

<sup>14</sup> Eldem, ss.346-347.

gibi kayıt tutmak için çaba gerektirecek kadar “özel” bir muameleyi hak etmemekteydi<sup>15</sup>. Hatta Eldem’e göre, Avrupa hükümetleri ve ticaret şirketleri açısından çok büyük mesele olarak görülen konular, Osmanlı Devleti düzeyinde büyük bir havuzdaki küçük bir balık boyutundaydı<sup>16</sup>. Bu noktada çok büyük olan Osmanlı iç pazarının da etkisi önemlidir, devletin sınırları göz önüne alındığında dış ticaretin pek cazip olmaması doğal görünmektedir<sup>17</sup>.

Bir başka faktör, Osmanlı belgelerinin Avrupa’nın tam tersine kişisel olmaktan uzak olmasıdır. Osmanlı arşiv belgelerinin büyük bir kısmı devleti ilgilendiren konuları kapsayan hukukî metinler olup, kapitülasyonlar ve ticari anlaşmalar gibi konularla ilgilidir<sup>18</sup>. Tüm bu şartlar dikkate alındığında, Edhem Eldem Osmanlı ticareti ile ilgilenen araştırmacıların “yamalı bir bohça” ile uğraşmak zorunda kaldıklarını ifade etmektedir<sup>19</sup>.

Osmanlı Devleti ile Avrupalı devletlerin ticari kayıtlarında göze çarpan bu farklılık, iki tarafın ve özellikle Osmanlı Devleti’nin ticaret algısının anlaşılmasında çok önemlidir. Bu nedenle karşı karşıya kalınan “yamalı bohça”, aslında parçaların birleştirilmesi için daha çok araştırmacının Osmanlı arşiv belgelerinden hareketle Osmanlı ticaretini irdelemesini ve bunu yaparken Batılı modern çalışmaların aksine istatistikî veriler elde edememe pahasına, Osmanlı ticaretinin iç dinamiklerini sorgulamasını gerektirmektedir.

Osmanlı Devleti’nin yaptığı sayımlarda ve tuttuğu kayıtlarda vergileme amacının ön planda olduğu bilinen bir gerçektir. Vergi miktarını en sağlıklı biçimde belirlemek için son derece ayrıntılı sayımların yapıldığı ve bu bilgilerin defterler halinde merkezde toplanıp muhafaza edildiği, bugüne ulaşan örneklerinden anlaşılmaktadır. Ancak bugüne ulaşan defterler ve araştırmacıya sağladığı veriler modern istatistik tekniklerinin uygulanmasına elverişli değildir.

---

<sup>15</sup> Eldem, ss.344-347.

<sup>16</sup> Eldem, s.348.

<sup>17</sup> Eldem, s.363.

<sup>18</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, ss.37-38.

<sup>19</sup> Eldem, s.346.

19. yüzyılın son çeyreğine kadar, Osmanlı dış ticaretine ilişkin verilere çoğunlukla diğer devletlerin istatistiklerinden ulaşmak mümkündür. 1878 yılı öncesinde Osmanlı dış ticaret istatistiklerinin düzenli ve kapsamlı olarak toplandığına ilişkin bir bilgi bulunmamaktadır<sup>20</sup>. Hal böyle iken, bu döneme ait Avrupa kökenli kaynaklar, özellikle konsolosluk raporları, araştırmacılar için ulaşılması kolay veriler sunmaktadır. Bu kolay erişilebilirlik Osmanlı dış ticaretinin daha çok Avrupalı araştırmacılar tarafından çalışılmış olmasında da etkili olmuştur. Osmanlı dış ticaretine ilişkin literatürde Avrupa verilerine dayalı çalışmaların yoğunluğu büyük ölçüde tek taraflı bir bakış açısının yaygınlaşmasına da sebep olmuştur. Avrupa'nın Doğu ile olan ticaretini inceleyen Batılı gözlemciler Osmanlı Devleti'nin iç dinamikleriyle ve bu dinamiklerin sürece verdiği tepkilerle ilgilenmemiş, bunun da ötesinde Osmanlı Devleti'nin iç dinamiklerini yüzeysel ve basmakalıp bir tanımlamaya indirgemişlerdir<sup>21</sup>.

Bu indirgemelerden kurtulmak için atılacak ilk adım Osmanlı iktisadi zihniyeti içinde ticaret rejiminin ve bu rejimin ürettiği ticaret politikalarının doğru anlaşılabilmesidir. Bunun için de öncelikle Osmanlı iktisadi zihniyetinin, bu zihniyet temelinde kurulmuş klâsik Osmanlı sisteminin ve sistemi hayata geçiren iktisat politikalarının doğru tespit edilmesi gerekmektedir<sup>22</sup>.

“Modern zamanlarda, parasal ilişkilerin, pazar ilişkilerinin giderek genişlemesi ve derinleşmesi sonucudur ki, iktisadi olaylar diğer toplumsal ilişkilerden bağımsız bir hüviyet kazanma imkânı bulabilmiştir.” Modern zamanlardan önce birçok toplumda olduğu gibi Osmanlı toplumunda da iktisadi ilişkiler ve iktisadi olaylar diğer toplumsal ilişkilerin ve kurumların içinde erimiş durumdadır. Klâsik Osmanlı sisteminde iktisadi fonksiyonların ve bu fonksiyonları yürütecek organların henüz oluşmamış olması, Osmanlı toplumunda iktisadi hayatın olmaması anlamına gelmemektedir şüphesiz. Klâsik Osmanlı toplumunda var olan iktisadi hayat, devletin faaliyetlerinden doğrudan veya dolaylı olarak etkilenen bir yapıya sahiptir<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Pamuk, *19.Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, s.1.

<sup>21</sup> Eldem, ss.344-345.

<sup>22</sup> Çalışmanın bu kısmında Osmanlı iktisadi zihniyeti ve ekonomisinin temellerinin açıklanmasında Mehmet Genç'in çizdiği çerçeve içinde hareket edilmiş ve temel başvuru kaynağı Genç'in **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi** adlı çalışmasında yer alan makaleler olmuştur.

<sup>23</sup> Genç, s.44.

Osmanlı devleti temel üretim faktörleri olan toprak, emek, sermaye ve bunların fiyat ve gelirleri olan rant, ücret, kâr ve faiz üzerinde önemli bir kontrol mekanizması kurmuş ve bu mekanizmayı büyük bir titizlikle asırlarca işletmiştir. Osmanlı iktisadi zihniyeti iaşecilik (provizyonizm), gelenekçilik (tradisyonizm) ve fiskalizm olmak üzere üçlü bir koordinat sistemi üzerine kurulmuştur. Mehmet Genç'e göre Osmanlı Devleti'nin 14-16. yüzyıllar arasında oluşumunu tamamlayan klasik sisteminde 19. yüzyılın ilk yarısına kadar köklü bir değişiklik yaşanmamıştır<sup>24</sup>.

Bahsi geçen üç temel ilke aslında sanayi öncesi toplumlarda rastlanan ve yalnız Osmanlı dünya görüşüne mahsus olmayan yaklaşım ve uygulamalardır. Bu ilkeler tek tek ele alındıklarında farklı toplumlarda farklı zamanlarda farklı şekillerde uygulanmışlardır. Osmanlı klasik sisteminin farkı bu ilkelere verdiği ağırlığın derecesi ve bu üç ilkeyi kombine etme tarzıdır<sup>25</sup>.

Gelenek, ortaya çıkan bir ihtilafın çözümlenmesi için başvuru bir ölçü, bir dayanak, bir başvuru sistemi idi. Bu sistem zaman içinde birçok farklı faktörden etkilenecek şekilde şekillenmiş bir süreç olarak da tanımlanabilmektedir<sup>26</sup>. Denenmiş "iyi"ler olarak da tanımlanabilecek olan gelenekler, Osmanlı toplumunda hukukî yaptırım gücüne kavuşturulmuş kurallar bütünüdür. Hukukî bir prensip hükmündeki "kadîm olana uyma" zorunluluğu, değişim karşısında tekrar iyi olan kadîme, eskiye dönme tutumudur<sup>27</sup>. Osmanlı iktisadi zihniyetini şekillendiren gelenekçilik prensibi iaşecilik ve fiskalizmin etkileri ile yavaş yavaş ulaşılmış olan denge durumundan sapmamak üzere değişimin engellenmesi ve tekrar eski dengeye dönme iradesi olarak kendini göstermektedir<sup>28</sup>.

Fiskalizm, devlet hazinesine ait gelirleri mümkün olduğunca artırmaya çalışmak ve ulaştığı seviyenin altına inmesini engellemektir<sup>29</sup>. Pazar ilişkilerinin düşük hacmi ve pazar hacmindeki artış hızının yavaşlığı sebebiyle dar bir alanla sınırlanan Osmanlı fiskalizmi, Avrupa'da olduğu gibi iktisadî çıkar gruplarının baskıları ile

---

<sup>24</sup> Genç, s.43.

<sup>25</sup> Genç, s.80.

<sup>26</sup> Genç, s.49.

<sup>27</sup> Genç, s.82.

<sup>28</sup> Genç, s.90.

<sup>29</sup> Genç, s.51.

şekillenen bir iktisat politikası aracı işlevine sahip olamadığından, katı ve değişmez bir nitelik kazanmıştır. Hatta bu sert ve katı olma hali gittikçe her türlü iktisadi faaliyeti sadece getireceği vergi geliri temelinde ele alan ve diğer yönleriyle ilgilenmeyen fiskosantrizme dönüşmüştür<sup>30</sup>.

İaşecilik ilkesi doğrultusunda şekillenen iktisat politikalarında iktisadi faaliyetin hedefi ve meşruiyet temeli devletin ve toplumun bütün katmanlarının ihtiyaçlarını karşılamaktır<sup>31</sup>. Devletin misyonu ise, bu amacı gerçekleştirecek kanunları, ilişkileri ve kurumları oluşturmaktır<sup>32</sup>. İaşecilik ilkesine dayalı Osmanlı iktisat politikalarında iktisadi faaliyetin amacı ihracat değil, ülke içindeki insanların ihtiyaçlarının karşılanması olmuştur. Bu amacın gerçekleştirilmesi, piyasada mal arzının en yüksek seviyede tutulmasını gerektirmektedir. Osmanlı Devleti bu nedenle piyasadaki mal arzını bollaştırmak, malların kalitesini yükseltmek ve fiyatları olabildiğince düşük tutmak maksadıyla üretim ve ticaret üzerinde sıkı müdahaleci politikalar yürütmeyi tercih etmiştir<sup>33</sup>.

Osmanlı ticaret politikaları da yukarıda bahsedilen üçlü koordinat sistemi üzerine inşa edilmiştir. Osmanlı Devleti kuruluşundan itibaren İpek ve Baharat yolları gibi Doğu Batı arasındaki en önemli ticaret güzergâhları üzerinde bulunmasının bilinci ile hareket etmiş, ticaretin denetimi ve yol güvenliğinin sağlanmasını devlet görevi kabul ederek politikalar geliştirmiştir. Yabancı tüccarların Osmanlı topraklarından ülkelerine yine mal ile dönmeleri sağlanarak Osmanlı sınırlarından dışarıya altın ve gümüş çıkışının engellenmesi, bazı stratejik malların ihracatının yasaklanması ve malların belli alanlara tahsis edilmesi bu politikalar arasında zikredilebilir<sup>34</sup>. Her düzeydeki piyasanın kurulması ve işleminin devletin bilgisi ve denetimi altında gerçekleşmesi, bir taraftan mali denetimi mümkün kılarken, diğer taraftan vergi gelirlerinin düşmesini önlemiş ve fiyat istikrarının sağlanmasıyla mal akışı da düzenlenmiştir<sup>35</sup>.

---

<sup>30</sup> Genç, s.83.

<sup>31</sup> Genç, s.68.

<sup>32</sup> Genç, s.69.

<sup>33</sup> Genç, s.46.

<sup>34</sup> Tabakoğlu, s.256.

<sup>35</sup> Tabakoğlu, ss.269-270.

Ticaret rejimi kapsamında Osmanlı Devleti'nde ticaret kurumlarının bir kısmı iç ve dış ticaret ayrımını temel alarak gümrüklendirme esasına göre oluşturulmuştur. Osmanlı ticaret rejiminde gümrükleme iç ve dış gümrüklerde farklı olduğu gibi, ticareti yapılan mal ve eşyaların türüne, ticareti gerçekleştiren tüccarların uyruklarına ve taraf devletlerle yapılan anlaşmalara göre değişebilmektedir. Buna bağlı olarak da gümrük politikası büyük ölçüde devletin ticaret politikasını da yansıtmaktadır<sup>36</sup>. 19. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı Devleti'nin gümrük siyaseti ile ticaret siyasetinin birbirinden ayıramayacağı iddiası<sup>37</sup>, Osmanlı ticaretinin yapısı ve seyrinin anlaşılmasında gümrük sisteminin ne denli belirleyici olduğunun açık bir ifadesidir.

Gümrük kelime anlamı itibarıyla ticaret mallarının devletlerarası bazen de devlet içi sınırlardan geçişinde alınan vergidir<sup>38</sup>. Daha farklı bir ifadeyle; *“ticari mübadelenin günümüzde, milli sınırları geçme safhasına inhisar eden gümrük, vergilendirmenin kolay ve az masraflı şekli olarak sanayi öncesi ekonomilerde bölgeler ve şehirlerarası ticari mübadelede de eski ve yaygın bir uygulamanın konusu olmuş bir vergidir”*<sup>39</sup>. Gümrük aynı zamanda bahsi geçen malların giriş çıkışlarının kontrol edildiği ve gümrük vergisinin alındığı yerlere verilen addır.

Osmanlı gümrük vergisi sistemi dahili (iç) ve harici (dış) gümrükler olmak üzere ikili bir yapı üzerine kurulmuştur. İç ve transit ticaretten alınan vergiler dahili gümrüklerin, dış ticaretten alınan vergiler ise harici gümrüklerin konusu olmuştur<sup>40</sup>. Dahili gümrük vergilerinin amediye, reftiye, masdariye ve müruriye olarak dört başlık altında toplandığı bilinmektedir. Amediye gerek denizyoluyla gerek ülkenin bir kasabasından diğer kasabasına ve bir iskelesinden diğerine veyahut Osmanlı sınırları içindeki herhangi bir noktaya getirilen emtia ve eşyadan *“mevrid (vardığı yerde)”*inde alınan resim; reftiye ülkenin bir kasaba veya iskelesinden diğerine veya Osmanlı topraklarından yabancı bir ülkeye götürülen eşyadan *“mahreç (çıktığı yerde)”*inde alınan resim; masdariye yabancı bir ülkeden Osmanlı sınırları içinde bir iskele veya

---

<sup>36</sup> Halil İncalcık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Cilt I 1300-1600, 2. Basım. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2004, s.249.

<sup>37</sup> Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlı Gümrük Kayıtları”, **Osmanlı Araştırmaları Dergisi**, Sayı 1, 1980, s.219.

<sup>38</sup> Mübahat Kütükoğlu, “Gümrük”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, Cilt 14, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1992, s.260.

<sup>39</sup> Genç, s.196.

<sup>40</sup> Tabakoğlu, s.288.

kasabaya getirilip orada sarf edilen ve tüketilen ve emtiadan alınan resim, müruriye Osmanlı topraklarına gelip fakat Osmanlı sınırları içinde tüketilmeyerek başka bir yabancı ülkeye götürülen emtiadan alınan resimdir. Müruriye işlevi itibariyle transit vergisi olup “*bac-ı ubur*” olarak da anılmaktadır<sup>41</sup>.

Kurum olarak gümrükler gerek mevkiileri itibariyle ve gerekse malın nereden geldiğinin tespit edilebilmesi açısından üç ayrı şekilde örgütlenmişlerdir: sahilde bulunanlar sahil (sevahil) gümrükleri, hudut boyunda bulunanlar hudut (sınır) gümrükleri ve orta yerde olanlar kara gümrükleridir<sup>42</sup>. Kara gümrüklerinde alınan vergiler ve tabi olunan kurallar gümrükler arasında değişirken, sahil ve sınır gümrüklerinde genel vergi oranları geçerli idi<sup>43</sup>.

Bölgeden bölgeye farklılık gösteren dahili gümrüklerin bazı ortak nitelikleri de yok değildi<sup>44</sup>. Dahili gümrüklerde her bir gümrük bölgesi, ticaretin yoğun olduğu şehir yada limanı merkeze alan geniş bir daireyi kapsayacak şekilde düzenlenmiştir. Dahili gümrüklerin teşkilatlanması Osmanlı topraklarının tamamını kapsayacak bir ağ şeklinde düşünülmemelidir. Gümrük bölgelerinin oluşmasındaki temel kriter sınırların belirlenmesi olmuştur. Gümrüklerdeki sınır kavramı öncelikle iki devlet arasındaki sınırı, Osmanlı dahili gümrük sisteminde ise deniz ile kara arasındaki hattı ifade etmektedir. Karadan gelerek gemiye yüklenen ya da denizden gelerek karaya çıkarılan mal gümrüğe tabi olmaktadır. Kara gümrüklerinde ise, bahsi geçen ve gümrük bölgesini temsil eden dairenin dışından gelen mal bu bölge içinde satılacaksa, gümrüğe tabi olmakta, transit geçecekse sadece bac-ı ubur olarak adlandırılan geçiş resmi alınmaktadır. Kara ve deniz ya da nehir ticareti arasındaki taşıma maliyetlerinin kara ticaretinin aleyhine olması, sahillerde yükleme ve boşaltma yapılabilen her noktadan mal giriş çıkışını mümkün kılmakta ve devletin buralardaki ticari mübadeleyi kontrol altında tutmasını ve vergilendirilmesini zorlaştırmaktadır. Bu nedenle devlet sahil şeritlerinde yükleme boşaltma yapılacak liman ve iskeleleri kendisi belirlemekte ve belirlenen yerlerin dışında mal giriş çıkışı yapılmasını engellemekteydi. Sahillerde en

---

<sup>41</sup> Abdurrahman Vefik Sayın, **Tekalif Kavaidi (Osmanlı Vergi Sistemi)**, Ankara: Maliye Bakanlığı Yayınları, 1999, s. 50-51.

<sup>42</sup> Sayın, s.50.

<sup>43</sup> Mehmed Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, Cilt I, İstanbul:Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 2004, s.57.

<sup>44</sup> Genç, s.197-198.

küçük kasabalarda bile gümrük teşkilatlanmasına rastlanırken, iç bölgelerdeki kara teşkilatlanmasının daha seyrek olduğu, hatta bazı şehir merkezlerinde gümrüğe rastlanmadığı da bilinmektedir. Mehmet Genç Osmanlı gümrük sisteminde su yollarının taşıdığı önemi sahil gümrüklerinin kara gümrükleri kaldırıldıktan sonra neredeyse çeyrek yüzyıl daha faaliyetlerine devam etmeleriyle ilişkilendirmektedir<sup>45</sup>.

Osmanlı gümrük sisteminde gümrüğe gelen malların vergilendirilmesindeki diğer bir kriter de malı getiren tüccarların din ve tabiyetleridir<sup>46</sup>. Bütün gümrüklerde öncelikle tüccarın Müslüman olup olmamasına bakılmaktaydı. Müslüman tüccarların Osmanlı tebaası olup olmaması bir şeyi değiştirmezken, gayrimüslim tüccarlar için bu fark önem taşımaktaydı. Müslüman tüccarlardan alınan gümrük vergisi oranı %3, Osmanlı tebaası olan *zımmî* statüsündeki gayrimüslimler için bu oran %4 ve *harbî* tabir olunan yabancı gayrimüslimler için %5'tir.

Ülkeye mal giriş çıkışını ve ülke içindeki mal dolaşımını gümrük sistemi aracılığıyla kontrol altına alan ve vergilendiren Osmanlı Devleti, iç piyasada mal arzında ve fiyatlarda istikrarı sağlamayı amaçlamıştır. Bu amaca yönelik olarak gerektiğinde fiyat farklılaşmalarına başvurulmakta, üretim ve arzın düzenlenmesi amacıyla tahsis ve stok politikaları devreye sokulmakta, tekelci eğilimlerin önlenmesi için de narh sistemi aracılığıyla fiyat ve kalite denetimi ve standardizasyonu sağlanmaktadır<sup>47</sup>.

İç piyasayı kontrol altında tutmayı amaçlayan Osmanlı Devleti'nin bu doğrultuda oluşturduğu ticarî örgütlenmede ulaşım şebekeleri öncelikli bir yere sahiptir. Osmanlı Devleti önemli ticaret güzergâhları üzerinde bulunmasından ötürü ülke içinde ticaretin devamını sağlamak gayesi ile öncelikle ticaret güzergâhları üzerinde mal ve can güvenliğinin tesisine önem vermiştir. Osmanlı topraklarında veya sularında ticaret yapan herkesin güvenle seyahat edebilmesi ve malını nakledebilmesi Osmanlı ticaret politikalarının öncelikli amaçlarından olmuştur. Bu amaç doğrultusunda devlet, karada ve denizde ticari trafiğin ve nakliyenin himayesi konusunda aktif bir rol üstlenmiştir. Kara trafiğinin aksamaması için oluşturulan kurumların başında köprücülük müessesesi

---

<sup>45</sup> Genç, ss.197-198.

<sup>46</sup> Genç, s.198.

<sup>47</sup> Tabakoğlu, ss.269-273.



gelmektedir. Bunun yanı sıra derbentler, büyük ticaret yolları üzerinde kale inşa edilmesi, kervansaray ve hanlar ile konaklama ihtiyacının karşılanması da kara trafiğinin himayesi için devletin aldığı tedbirler olarak dikkati çekmektedir<sup>48</sup>. İnşasını genellikle vakıfların üstlendiği köprülerde, devlet köprülerin bakım, tamir ve inşası ile köprülerden geçenlerin can ve mal güvenliğinin sağlanması noktasında vergi muafiyetine karşılık genellikle bölge halkını görevlendirmiştir. Önemli geçit noktalarında yolların ve geçitlerin emniyetini üstlenen derbent teşkilatı bugünkü anlamda jandarma tarafından yürütülen karakol hizmetini üstlenmişti. Daha çok yerleşimin az olduğu veya hiç olmadığı ıssız yerlerde seyahat güvenliğini sağlamayı amaçlayan derbentler önemli ticaret yolları ve askeri yolların kavşak noktalarında kurulmaktaydı<sup>49</sup>. 17. yüzyıldan itibaren eski düzenlerini kaybetmeye başlayan derbentler dönem dönem yapılan düzenlemelerle 19. yüzyılda yerini Zaptiye teşkilatına bırakana kadar, kırsal alanda ticaret trafiğinin devamlılığını sağlamaya devam etmiştir<sup>50</sup>. Osmanlı Devleti'nin yollar üzerinde kurduğu sosyal ve iktisadî yapının bir diğer önemli ayağı haberleşmeyi sağlayan menzil teşkilatı ve bu teşkilatın kurduğu konaklama sistemidir. Haberleşmenin yanısıra orduya lojistik destek sağlayan konaklama noktalarından bazıları zamanla bölge halkının ürünlerini sattıkları birer ticaret merkezi ve yerleşim yerine de dönüşmüştür<sup>51</sup>. Kimi zaman iç içe bulunsalar da derbent ve menzilhanelerden farklı olarak yollar üzerinde oluşturulan hanlar ve kervansaraylar tüccarların ve yolcuların ihtiyaçlarını karşılayacak biçimde çoğunlukla cami, çeşme, imaret, darüşşifa ve medreselerin de bulunduğu birer külliye şeklinde inşa edilmişlerdir<sup>52</sup>.

Osmanlı Devleti deniz yollarında trafiğin ve nakliyatın himayesi için özellikle tüccar gemilerinin uğrayacağı korsan saldırılarına karşı Akdeniz, Ege ve Adriyatik

---

<sup>48</sup> Lütfi Güçer, "XVI-XVIII Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası", **Türk İktisat Tarihi Yıllığı**, Sayı 1, 1987, s. 9-16.

<sup>49</sup> Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı**, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1990, ss. 9-10.

<sup>50</sup> Yusuf Halaçoğlu, **XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı**, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2003, s.177-179.

<sup>51</sup> Yusuf Halaçoğlu, **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, Ankara: PTT Genel Müdürlüğü, 2002, s. 4.

<sup>52</sup> Halaçoğlu, **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, s.42.

kıyılarında Kaptan-ı Derya kumandası altında kıyı müdafaa teşkilatını kurmuş ve Akdeniz’de tüccar gemilerine birlikte seyahat etme zorunluluğu getirmiştir<sup>53</sup>.

Kara ve deniz yoluyla ticareti yapılan mal ve eşyalar iç piyasada farklı ticaret mahallerinde tüketici ile buluşmaktaydı. Osmanlı ticaret rejimindeki en önemli ticaret mahalleri hafta pazarları, panayırlar ve büyük ticaret merkezleri olarak şehirler olmak üzere üç kısımda ele alınmıştır<sup>54</sup>. Hafta pazarları şehir ve kasabalarda haftanın belirli bir gününde kurulan ve şehrin iâşesi amacıyla civardaki üreticinin kendi ürününü pazarladığı alış veriş noktaları olarak dikkati çekmektedir. Şehirleşmenin sınırlı olduğu bölgelerde ticarileşmeyi temsil eden panayırlar<sup>55</sup> pazarlardan farklı olarak haftalık olarak değil, yılda bir ya da en çok üç kez olmak üzere daha uzun aralıklarla kurulmaktaydı. Anadolu’da Balkanlar’a kıyasla panayırlara daha nadir rastlanıldığı belirtilmektedir<sup>56</sup>. Çoğunlukla ithal malların alış verişine imkân veren Balkan panayırlarının bir kısmı yerel olup, tüketicinin zorunlu tüketim ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte iken, bir kısmı da toptancı ve perakendeci tüccarların buluştuğu uluslararası panayırlardı<sup>57</sup>.

Şehirler kültürel, idarî ve sosyal ilişkilerin olgunlaştığı mekânlar olmakla birlikte aynı zamanda çevrelerinin ekonomik ve ticarî merkezi olma işlevini de üstlenmişlerdir. Bu çerçevede Osmanlı şehrini bir ticaret mahalli olarak loncalar halinde teşkilatlanmış esnafı, en az bir çarşısı, bedesteni, ticaret ve misafirhaneleri olan ve özellikle gümrüğe tabi emtianın satıldığı bir yerleşim birimi olarak tanımlamak mümkündür<sup>58</sup>. İç ticaretin şehirlerdeki yapılanması toptan ve perakende ticaretin gereklilikleri üzerinde şekillenmiştir. Şehirlere gelen mallar öncelikle ülke çapında yapılan toptan ticaretin merkezi durumundaki kapanlar ve hanlara getirilip buralardan perakendeci tüccara dağıtılmaktadır. Söz konusu kapan ve hanlarda çoğunlukla tek tür malın ticareti ile meşgul olunmaktadır<sup>59</sup>. Şehre gelen mallar hangi esnafın faaliyet

---

<sup>53</sup> Güçer, *XVI-XVIII Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası*, ss.17-18.

<sup>54</sup> Güçer, *XVI-XVIII Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası*, s.41.

<sup>55</sup> Suraiya Faroqhi, **Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı**, Ankara: Doğu Batı Yayınları, 2006, s.159.

<sup>56</sup> Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı*, s.164.

<sup>57</sup> Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı*, s.165.

<sup>58</sup> Güçer, *XVI-XVIII Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası*, s.48.

<sup>59</sup> Tabakoğlu, s.268.

alanına giriyorsa o loncanın malı kabul edilmekte ve bu tür mallar yalnız ilgili lonca tarafından satın alınabilmektedir<sup>60</sup>.

Osmanlı Devleti farklı kıtalarda sahip olduğu geniş toprakları itibariyle birbirinden farklı ve birçok noktada bağımsız fiziki ve coğrafi şartlara ve bu şartlardan doğan üretim yapılarına sahip olmuştur. Farklı üretim yapılarına sahip bölgeler ve farklı kıtalara yayılmış bir coğrafya, Osmanlı ekonomisinin her yerleşim biriminin öncelikle kendi ihtiyacını karşılaması üzerine kurduğu üretim sisteminin sürekliliğinde belirleyici olmuştur. Bölgeler arasındaki ticari alış-verişler aslında başka devletler için dış ticaret olarak kabul edilebilecek niteliktedir. Ancak Osmanlı bu geniş coğrafyada devlete ait kurumların ve halkın temel ihtiyaçlarının karşılanmasına öncelik vererek mal bolluğu ve fiyat istikrarını hedeflemiştir. Osmanlı Devleti bu doğrultuda gerek iç ticaretle sınırları dahilindeki kaynaklardan, gerekse dış ticaret kanalıyla ülke dışındaki kaynaklardan yararlanma yoluna gitmiştir.

Osmanlı Devleti ticarete Batılı ülkelerden farklı anlamlar yüklemiş, kuruluşundan itibaren diğer devletlerle ticari ilişkiler içinde bulunmuş ve çoğu zaman ticari ilişkilerini siyasi çıkarları doğrultusunda şekillendirmiştir. Osmanlı Devleti coğrafi konumu itibariyle hem doğu hem de batı ülkeleri arasındaki ticarete önemli bir güzergâh olmuş hem de bu ülkeler ile birebir ticari ilişkiler içinde bulunmuştur.

Osmanlı Devleti hem iç hem de dış ticaret politikalarını iâşecilik ilkesini temel alarak şekillendirmiştir. İç ticarete 16. yüzyıldan 19.yüzyılın ortalarına kadar gıda maddeleri, ham madde veya mamul mal ayrımı yapmadan tüm mallarda kesintisiz bir biçimde iâşeci politikalar uygulanmıştır<sup>61</sup>. Klasik Osmanlı sisteminde üretim öncelikle *kaza*<sup>62</sup> için yapılırdı. Kazanın ihtiyaçları karşılandıktan sonra artan ürün olursa İstanbul'un ve devlet kurumlarının ihtiyaçları karşılandıktan sonra ülke içinde ticareti yapılabilirdi. Osmanlı sınırları içindeki ihtiyaç tamamen karşılandıktan sonra arta kalan mallar ihracata konu olabilirdi. Kazanın dışında iç ve dış ticarete konu olacak mallar gümrük vergisine tabi olmaktaydılar.

---

<sup>60</sup> Güçer, *XVI-XVIII Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası*, s.48.

<sup>61</sup> Genç, s.81.

<sup>62</sup> Kaza, merkezinde merkezinde şehir veya kasabanın bulunduğu ve bunlara tabi köyleri içine alan birimdir. Bakınız: Genç, s.61.

Osmanlı'nın iâşecilik ilkesine dayanan dış ticaret politikası, Batı Avrupa'da özellikle merkantilist dönemde öne çıkmış olan korumacı dış ticaret politikalarının tam tersi olarak yüzyıllarca devam etmiştir. İthalatın çeşitli şekillerde kısıtlandığı ve bazen tamamen yasaklandığı diğer taraftan ihracatın teşvik edildiği ve artırılmaya çalışıldığı korumacı dış ticaret politikalarının tersine Osmanlı iktisadi zihniyeti ithalatı serbest bırakarak ihracatı sınırlama ve kimi durumlarda tamamen yasaklama yoluna gitmiştir<sup>63</sup>. Ancak ithalatın bazı mallar için tamamen yasaklandığı durumlara rastlamak da mümkündür. Basma, şap, tuz ve enfiye gibi ürünlerin ithalatına yasaklar getirildiği ve yerli üretimin desteklenmesine dair önemli örnekler bulunmaktadır<sup>64</sup>. Osmanlı Devleti yerli üretimi koruma ve destekleme noktasında bazı ürünlerde ithalatı tamamen yasaklarken, bu istisnalar dışında yerli üretimi korumak için çeşitli tedbirler olsa da ithalatın sınırlandırılması veya ithalatta alınan gümrük vergilerinin artırılması gibi korumacı dış ticaret politikalarını neredeyse hiç gündeme getirmemiştir<sup>65</sup>.

Osmanlı Devleti çağdaşı olan merkantilist Avrupa ülkelerinin aksine, ticareti bir amaç olarak değil, bir araç olarak algılamıştır. Osmanlı ticaret politikaları iâşecilik ve fiskalizm ilkelerinin oluşturduğu çifte amacın koordinatında belirlenmişlerdir<sup>66</sup>. "Osmanlı Devleti'nin Batı ile ticaretinin yasal çerçevesi"<sup>67</sup> olarak tanımlanan kapitülasyonların, Osmanlı iktisadi zihniyeti içinde iâşecilik temeline dayalı iktisat politikalarının bir parçası olarak düşünüldüğünde, aslında ticari tavizler olmadıkları, sadece devletin içeride uyguladığı müdahaleci politikaların bir uzantısı oldukları anlaşılmaktadır. Ne var ki; 19. yüzyılın ortalarında klâsik Osmanlı iktisadi zihniyetinin oluşmasına imkân veren ekonomik düzenin sarsılmaya başlamasıyla kapitülasyonlar da fonksiyonlarını yitirerek zararlı ve istenmez hale gelmişlerdir<sup>68</sup>.

Osmanlı ticaret rejimi ve politikalarındaki en önemli kırılmanın 19. yüzyılın ilk yarısında İngiltere ve Osmanlı Devleti arasında imzalanan ticaret anlaşması ile yaşandığı iddia edilmektedir. 19. yüzyıl Osmanlı dış ticareti ile ilgili yapılan inceleme ve araştırmaların birçoğunun ortak noktası dış ticaretin bu yüzyıldaki seyrini Osmanlı

---

<sup>63</sup> Genç, s.54.

<sup>64</sup> Genç, s.56.

<sup>65</sup> Genç, s.57.

<sup>66</sup> Genç, s.206.

<sup>67</sup> Eldem, s.341.

<sup>68</sup> Genç, s.62.

ekonomisinin ve sanayisinin akıbetini ve hatta Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne kalan ekonomik mirası 1838'de Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında imzalanmış olan ticaret antlaşmasına dayandırmalarıdır. Bahsi geçen antlaşma şüphesiz Osmanlı Devleti'nin dış ticaret ve gümrük siyasetinde önemli değişikliklere neden olmuştur. 1838-1861 yılları arasında Osmanlı Devleti ile diğer devletler arasında imzalanan ticaret antlaşmalarının ana hatlarının 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'nın hükümleri ile tespit edilen şartların birer uzantısı niteliğinde olması mezkûr antlaşmanın Osmanlı dış ticaretindeki en önemli etkilerinden birisidir<sup>69</sup>. Ancak temeli Osmanlı düşünürlerinden Namık Kemal'e ve son dönem Osmanlı bürokratu ve cumhuriyet dönemi profesörlerinden Yusuf Kemal Tengirşenk'e kadar dayandırılabilinen<sup>70</sup> ve Osmanlı Devleti'nin son yüzyılındaki tüm olumsuz gelişmelerin sorumlusu olarak 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'nı kabul eden yaklaşımın sorgulanması gerekmektedir. Sorgulamanın sağlam bir zemine oturması 19. yüzyıl Osmanlı iç ve dış ticaretine ilişkin Osmanlı kaynaklarına dayalı ve Osmanlı iç dinamiklerini esas alan çalışmaların artmasına bağlıdır.

Tengirşenk Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'nın içeriğini ve antlaşma hükümlerinin uygulamada ne anlama geleceğini açıkladıktan sonra aslında Osmanlı sanayisini bitiren ve Osmanlı ekonomisini borç batağına sokan bu antlaşmanın ne şartlarda kabul edildiği hususunun Osmanlı arşiv kaynaklarından araştırılması gerektiğini vurgulamaktadır. Ancak bunun Osmanlı arşiv belgeleri henüz tasnif edilmediğinden mümkün olmadığını ifade eden Tengirşenk, dönemin şartlarını Vernan John Pruyear'ın Avrupa arşiv belgelerine dayanarak hazırladığı eseri temel alarak değerlendirmektedir ki; bu belgelerin büyük kısmı konsolos raporlarından oluşmaktadır<sup>71</sup>. Gerek Tengirşenk'in Pruyear'dan aktardıklarında, gerekse bu çalışma için başvurulan ikincil kaynaklarda, bahsi geçen antlaşmadan önceki dönemlerde

---

<sup>69</sup> Necdet Kurdakul, **Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar**, İstanbul: Döler Neşriyat, 1981, ss.27-30. Kapitülasyonlar ve ticaret antlaşmalarını birbirinden ayıran Kurdakul, ticaret antlaşmalarını üç grupta toplamıştır. 1650 tarihli Avusturya-Roma İmparatorluğu ile yapılan antlaşma ile 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması arasında imzalanan antlaşmalar ilk grup, 1838 antlaşması ile 1861'de Fransa ile yapılan ticaret antlaşması arasında yapılan antlaşmalar ikinci grup ve 1861'den 1899'a kadar geçen sürede imzalanan antlaşmalar üçüncü bir grup halinde ele alınmıştır.

<sup>70</sup> Kurdakul, ss.7-23.

<sup>71</sup> Yusuf Kemal Tengirşenk, "Tanzimat Devrinde Osmanlı Devleti'nin Harici Ticaret Siyaseti", **Tanzimat**, Cilt I, Komisyon, İstanbul: Milli Eğitim Yayınları, 1999, s.297.

İngiliz tüccar ve bürokratlarının 1838 Antlaşması ile kaldırılan yed-i vahid<sup>72</sup> usulünden ve iç ticaretteki kısıtlamalardan yakındıkları dikkati çekmektedir. Bu yakınmalar bahsi geçen antlaşmanın İngiltere açısından nasıl bir zeminde imzalandığı konusunda önemli ipuçları vermektedir.

İngiltere Ticaret Kurulu<sup>73</sup> sekreterinin tüm ülke istatistiklerini rapor ettiği, adeta İngiltere için dünya ticaret envanterini ortaya koyan ayrıntılı çalışmasında Osmanlı Devleti'nin 1838 antlaşmasından önceki dönemlerde geçerli olan iki uygulaması için "suistimal" ifadesi kullanılmaktadır. Söz konusu uygulamalar ihracatın kısıtlanması ve devleti temsil eden kişilerin İngiliz yetkilinin tabiri ile haraç almasıdır ki; iç ticarete alınan vergiler kastedilmektedir. İngiliz bürokrata göre, antlaşmanın bu uygulamaları bertaraf edecek maddelerinin derhal ve kesintisiz uygulanması halinde hem Balkanlar hem de Anadolu dış ticarettten büyük avantajlar sağlayacak ve bu bölgelerin İngiltere ile olan ticareti geliştirecektir<sup>74</sup>.

İngilizler Osmanlı Devleti'nin dış ticaret politikasını anlatmak için İspanya örneğinden hareket etmektedirler. İngiltere Ticaret Kurulu sekreterinin ifadelerine göre, Osmanlı Devleti, İspanya'nın bir ülkenin zenginleşmesi ve büyümesi için uyguladığı -mantığa aykırı- ticari düzenlemelerin tam tersini uygulamaktadır. İspanya, kendi sömürgesi olmayan ülkelerde üretilen hiçbir malın ülkesine girişini kabul etmezken, Osmanlı Devleti bunun tam tersine -gerçekten uzak bir fikir olan- zengin, müreffeh ve güçlü bir ülke olma fikrini şu şekilde değerlendirmektedir; topraklarından hiçbir malın harice çıkmasını istemeyen Osmanlı Devleti, ülkeye her türlü malın girişini serbest bırakmaktadır. Bahsi geçen İngiliz sekreter Osmanlı'nın dış ticaret düzenlemelerini "gerçekten çok gözü doymaz-toplamaya meraklı bir mevzuat" olarak tanımlamaktadır<sup>75</sup>.

---

<sup>72</sup> Bir mahsülün devlet tarafından satın alınıp, sonra devlet tarafından satılması demektir. Ürünün alım satımı üzerine konan bir tür devlet tekeli olup, bu alım-satım işlemi devlet adına mühürlü tezkiresi olan Müslüman ve reaya tüccar tarafından yapılmaktaydı. Bakınız: Kütükoğlu, **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838)**, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1974, s.65-66. Yed-i Vahid düzeninde devlet bir malın herhangi bir bölgedeki dış ticaretini, özellikle de ihracatını bir özel kişinin tekeline bırakabilmekte, belirli hammaddelerin ihracatını yasaklayabilmekte, savaş dönemlerinde ek gelir sağlamak amacıyla dış ticarete olağanüstü vergiler uygulayabilmekteydi. Bakınız: Şevket Pamuk, **100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisat Tarihi 1500-1914**, 3.Basım. İstanbul:Gerçek Yayınevi, 1993, s.164.

<sup>73</sup> Board of Trade

<sup>74</sup> John Macgregor, **Commercial Statistics A Digest of the Productive Resources, Commercial Legislation, Custom Tariffs, Navigation, Port and Quarantine Laws and Charges, Shipping, Imports and Exports the Monies, Weights and Measures of All Nations**, Cilt II, Londra, 1850, s.13.

<sup>75</sup> Macgregor, s.13.

Türklerin bu haline acıyan İngiliz sekreter, bu politikanın kârlı bir uygulamasının mümkün olmadığını ve olamayacağını da belirtmektedir. Osmanlı devletinin dış ticaret politikaları, ihracatı kısıtlama noktasında, ciddi biçimde eleştirilmekte ve Kanuni Sultan Süleyman döneminden 1838'e kadar geçen 300 yıl boyunca ithalata %3 gibi cüz'i bir vergi ve gemilere düşük bir demirleme ücreti uygulanmasına dikkat çekilmektedir. Eleştirilen diğer hususlar, bilhassa ülke içinde yiyecek maddelerinde kıtlık yaşanmaması için getirilen ihracat kısıtlamalarıdır ki; bu kısıtlamaların doğal talep dengesini bozarak tarım sanayisinin gelişmesini engelledikleri ileri sürülmektedir. Bir diğer eleştiri konusu ise, dış ticarete ve ülkenin iâşesi için gerekli temel malların ülke içindeki ticaretinde tekелci eğilimlerin yoğunluğudur<sup>76</sup>.

İngiltere aslında bahsi geçen antlaşma ile bir taraftan Osmanlı topraklarına yaptığı ihracatı artırmak isterken, belki bundan daha fazla, Osmanlı ticaret rejimindeki ihracat vergilerini ve ihracattaki kısıtlamaları azaltmak istemektedir. Osmanlı Devleti Antlaşma öncesinde bu isteklere karşı direnmiş, 1830'ların başlarında artan fiyatlar nedeniyle İngiltere ile düzenlenmiş olan bir önceki tarifinin yenilenmesi için ısrar etmiş ancak İngiltere eski tarife üzerinden vergi vermek menfaatine olduğu için buna pek yaklaşmamıştır. Aslında 18. yüzyılın sonlarına kadar İngiliz tüccarlar Osmanlı iç ticaretinde aktif değillerdir. 19. yüzyılın başlarından itibaren İngiliz tüccarların iç ticaretteki aktivitelerinin artmasıyla birlikte Osmanlı Devleti'nin iç ticarete faaliyet gösteren İngiliz tüccarlardan Osmanlı tebaasının yükümlü olduğu vergileri talep etmesi, İngilizler'in şikâyetlerini artırmıştır<sup>77</sup>.

İngiltere Ticaret Kurulu sekreterine ait çalışmada İngiltere'nin 1838 Anlaşması'ndan en önemli beklentisinin Osmanlı ihracat kısıtlamalarının kaldırılması olduğu açıkça görülmektedir<sup>78</sup>. Rapordaki değerlendirmelere göre, Osmanlı Balkanları'nın ticari kaynakları son derece değerlidir, ancak bölge ürünlerinin -yün, yabani tavşan derisi ve üzüksü meyveler gibi birkaç istisna dışında- İstanbul dışında bir yere ihraç edilmesi yasaktır. Eğer bölgede elde edilen ürünlerin ihracatı bundan böyle ithalat gibi serbest bırakılır ve kısıtlanmazsa, mısır, yün, ipek, pamuk, kereste, keten,

---

<sup>76</sup> Macgregor, s.13-14.

<sup>77</sup> Tengirşenk, ss.299-301.

<sup>78</sup> Macgregor, s.15.

kenevir, don yağı ve bunun gibi ürünlerin ihracatı sayesinde (karşılığında) bölge bolluk içinde, ithal mallarla donatılabilir.

Tengirşenk'e göre İngiltere'nin 1838 Antlaşması ile yed-i vahid usulünün kaldırılmasından beklentisi Osmanlı Devleti'nin buğday ihracatındaki müdahalelerinin önüne geçilmesidir<sup>79</sup>. Paskaleva da bu görüşü destekler nitelikte 1838 Osmanlı İngiliz Ticaret Antlaşması'nın tekelci yapıya son vermesi ile Bulgaristan topraklarından İngiltere'ye yapılan tahıl ihracatını arttığını ifade etmektedir<sup>80</sup>.

İngiltere'nin 1838'de Osmanlı ile imzaladığı ticaret antlaşması ile Osmanlı tahıl ithalatı için kendisine Rusya'yı ikame edecek yeni bir pazar oluşturmayı amaçladığı da iddia edilmektedir. Buna delil olarak Osmanlı topraklarından İngiltere'ye yapılan tahıl ihracatının antlaşmayı takip eden yıllarda gösterdiği artışla 1851'de neredeyse Rusya'nın İngiltere'ye ihraç ettiği tahıl miktarına eşitlenmiş olması gösterilmektedir<sup>81</sup>.

Kimi iktisat tarihçilerine göre 1838 Antlaşması'nın kuvvetli tarafı olan İngiltere mezkûr antlaşma ile tüm isteklerini elde etmiştir. Oya Köymen, 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'nı ekonomik liberalizmin başlangıcı kabul etmektedir<sup>82</sup>. Osmanlı ekonomisinin 19. yüzyıl boyunca yaşadığı bütün olumsuzlukları da bahsi geçen antlaşma ile “az gelişmiş” Osmanlı'nın serbest ticaretle karşılaşmasına dayandırmaktadır. Köymen her ne kadar “yarı-sömürgeleşme” ifadesini kullanmasa da, birçok Türk iktisatçı gibi, antlaşmanın Osmanlı ekonomisinde meydana getirdiği tahribatı bu şekilde tasvir etmektedir. Osmanlı ticaret rejiminin 1838 antlaşmasında kabul edilen vergi oranlarıyla İngiltere'nin ticaret yaptığı ülkeler arasındaki en serbest rejimlerinden biri haline geldiği iddia edilmektedir<sup>83</sup>.

Paskaleva da Köymen gibi Osmanlı Devleti'nde serbest ticaretin başlangıcını bahsi geçen antlaşmaya dayandırmaktadır. Osmanlı ekonomisinde iç ve dış dengeyi sağlayan bütün araçların bu antlaşma ile etkisiz hale getirildiğini ifade eden Paskaleva,

---

<sup>79</sup> Tengirşenk, s.300.

<sup>80</sup> Todorova, s.83.

<sup>81</sup> Todorova, s.80.

<sup>82</sup> Oya Köymen, “The Advent and Consequences of Free Trade in the Ottoman Empire (19th Century)”, **Etudes Balkaniques**, No.2, 1971, s.48.

<sup>83</sup> Köymen, *The Advent and Consequences ...*, s.50.



Osmanlı dış borçlanma sürecini ve yerli üretimin yok oluşunu da antlaşmanın nihai sonuçları olarak değerlendirmektedir. Sonuç Paskaleva açısından da bir sömürgeleşme olarak tasvir edilmektedir<sup>84</sup>.

Sayıları rahatlıkla artırılabilir bu bakış açısının yanı sıra antlaşmanın Osmanlı ticaretinde ve ekonomisinde oynadığı rolü sorgulayan çalışmalar da yok değildir. Bunlardan en dikkat çekici olanı Mehmet Genç'in görüşüdür. Mehmet Genç 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşmasını, Osmanlı iktisadi zihniyetinin dış ticaret politikalarında 16. yüzyıldan 19.yüzyılın ortalarına kadar devam etmiş olan tavrının son örneği olarak nitelendirmektedir. Bu değerlendirmenin nedeni Osmanlı Devleti'nin az olan pazarlık gücünü ithalatı değil de ihracatı sınırlandırmak ve vergilendirmek için kullanmış olmasıdır<sup>85</sup>.

Antlaşmayı daha önce başlamış bir sürecin devamı olarak ele alan Quartert'a göre, 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması 1826'da loncalara tanınan inhisarları ve imtiyazları savunan yeniçeriliğin kaldırılmasıyla başlayan siyasetin ve sürecin devamı niteliği taşımaktadır. Bu görüş doğrultusunda 1826'da yeniçeriliğin kaldırılması, 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması ve 1839'da Tanzimatın ilanı Osmanlı ekonomisinin dünya piyasasına entegrasyonunun işaretleri olarak değerlendirilmekte ve öncesinde uygulanagelen tekel ve ticareti sınırlama politikalarının tamamen değiştiği iddia edilmektedir. Quartert, diğer taraftan 1838 Antlaşması'nın Osmanlı ticaretine ve ekonomisine yeni bir yön vermediğini, antlaşma ile mevcut temayüllerin teyid edildiğini ve belki de hızlandığını, ancak antlaşmanın Osmanlı-İngiltere arasındaki ticaretin şeklini değiştirmedeğini öne sürmektedir. Quartert'ın bu iddiasının temelinde Osmanlı ekonomisinde serbest ticaretin zaten başlamış ve iyice ilerlemiş olduğu 1838 Antlaşması ve 1839'da çıkarılan fermanla bu durumun tasdik edildiği kabulü yatmaktadır<sup>86</sup>.

Gündüz Ökçün de 1838 Antlaşmasını değerlendirirken tekel maddesinin kaldırılmasının ilk defa Edirne Antlaşması'nın yedinci maddesinde dile getirildiğini

---

<sup>84</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.99.

<sup>85</sup> Genç, ss.54-55.

<sup>86</sup> Donald Quartert, "19. Yüzyıla Genel Bakış Islahatlar Devri 1812-1914", Halil İnalçık ve Donald Quartert (Ed.). **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi Cilt II 1600-1914** içinde. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, ss.944-945.

iddia etmektedir<sup>87</sup>. Bahsi geçen madde ile Rus tüccarlarına Osmanlı sınırları içinde dahili ve harici ticaret serbestiyeti verilmiş ve bu tarihe kadar istisnasız bütün yabancı tüccarlara uygulanan yed-i vahid usulünün Rus tüccarlar lehine geçersizliği kabul edilmiştir<sup>88</sup>.

Mübahat Kütükoğlu ise mezkûr antlaşmanın Osmanlı ekonomisinde meydana getirdiği olumsuz etkileri –özellikle belirlenen vergi oranlarının olumsuz etkilerini- kabul etmekle birlikte, sanayi ve borçlanma konusundaki olumsuz şartların 18. yüzyılın son çeyreğinden itibaren etkisini göstermeye başladığını belirterek, yed-i vahid sisteminin çok da eski olmayan mazisine dikkat çekmekte ve uygulamada suistimallerin ve kaçakçılığın önüne geçilememesi nedeniyle aslında bu sistemin kaldırılmasının değil, antlaşmaya dahil edilmesinin mahzuruna değinmektedir<sup>89</sup>.

Türk iktisat tarihçileri arasında 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'nın Osmanlı sanayisini ve ekonomisini felakete sürükleyen etkileri konusunda sağlanmış olan ittifakı iktisat bilimi çerçevesinde eleştiren bir diğer isim ise Orhan Kurmuş'tur<sup>90</sup>. Bu yaklaşım Kurmuş'a göre özellikle 1960'lardaki anti-emperyalist eğilimler nedeniyle fazlaca ve tartışmasız biçimde kabul görmüştür. Oysa bu görüşün dayandığı üç temel varsayım Kurmuş tarafından sorgulanmakta ve az ve sağlıklı veri ile çok büyük sonuçlara ulaşıldığı için eleştirilmektedir. Kurmuş, bahsi geçen antlaşmaya atfedilen felaket senaryosunu şu şekilde tanımlamaktadır. Antlaşma bir taraftan ithalat ve ihracat vergilerini artırırken diğer taraftan da yabancı tüccar lehine Osmanlı iç ticaretindeki engelleri kaldırmıştır. İç ticaretteki engellerin -yani yed-i vahid usulünün, Osmanlı iç ticaretindeki tezkire usulünün ve iç gümrüklerin- kaldırılmasından doğan avantajlar vergi artışından kaynaklanan dezavantajlardan çok daha büyük olmuştur ki; bunun

---

<sup>87</sup> Gündüz Ökçün'den aktaran Kurdakul, ss.21-22.

<sup>88</sup> Kurdakul, s.28.

<sup>89</sup> Mübahat Kütükoğlu, **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1976, ss.109-116.

<sup>90</sup> Orhan Kurmuş, "The 1838 Treaty of Commerce Re-Examined", **Economie et Sociétés Dans l'Empire Ottoman (fin du XVIII-début du XX siècle)**, Colloques internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique), No 601, ss.411-417.

sonucunda Osmanlı pazarları ucuz ithal malların girişine ve yerli sanayi malları ile ucuz ithal ürünlerin rekabetine açılmış ve bu rekabet Osmanlı sanayisinin felaketi olmuştur<sup>91</sup>.

Teorik olarak ayrı bir çalışmaya konu olabilecek hacimdeki bu tartışmalar, antlaşmanın uygulamada nasıl hayata geçtiği, Osmanlı sınırları içinde eş anlı olarak kabul görüp görmediği ya da ülkenin tamamında antlaşmanın aynı etkileri doğurup doğurmadığının tespitini yapamamaktadır. Örneğin, Tengirşenk 1838 Antlaşmasının fiiliyatta Eflâk, Boğdan, Sırbistan ve Bosna ve Hersek'i tamamen kapsamadığını ifade etmektedir<sup>92</sup>. İngiltere tarafından bakıldığında ise Osmanlı İngiltere'nin ticaretinde çok da büyük bir paya sahip değildir. 1825-1870 yılları arasında İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne ihracatı toplam ihracatının %5.4'ünü, İngiltere'nin Osmanlı topraklarından yaptığı ithalat da toplam ithalatının %1.8'ini oluşturmaktadır<sup>93</sup>. İngiliz verilerine dayalı dış ticaret rakamlarından yararlanılarak desteklenen olumsuz tezlerin Osmanlı kaynaklarından elde edilecek bulgularla örtüşüp örtüşmeyeceği noktası da cevaplanamamış bir soru olarak varlığını korumaktadır. Osmanlı verilerini ve iç dinamiğini temel alarak Osmanlı dış ticaretini inceleyen çalışmaların artmasıyla birlikte tüm bu cevapsız soruların açıklığa kavuşacağı muhakkaktır.

1838 Osmanlı İngiliz Ticaret Antlaşması'nın bu çalışma açısından önemi Osmanlı gümrük sistemi üzerindeki etkisidir. Antlaşmanın kendi başına Osmanlı sanayisini yıktığı görüşünün yanıtıcı olduğunu düşünen Şevket Pamuk antlaşmanın uzun vadede Osmanlı yönetiminin bağımsız dış ticaret politikası izleyebilme seçeneğini ortadan kaldırdığını ileri sürmektedir. Bunun nedeni antlaşma ile birlikte Osmanlı Devleti'nin gümrük vergilerini Avrupa devletleri ile saptamayı bir ilke olarak kabul etmesidir<sup>94</sup>.

Osmanlı iktisadi zihniyeti ve ticaret rejimine ilişkin hakim görüşleri kısaca özetledikten sonra belirtilmesi gereken husus; Osmanlı iktisadi zihniyeti ve ticaret politikası üzerine yapılmış olan yorumların devletin hüküm sürdüğü yıllar boyunca ve

---

<sup>91</sup> Kurmuş, s.417. 1838 Antlaşması Türkçe literatürde sanayileşme ekseninde çokça tartışılmıştır. Ancak bu eksendeki görüşler başlı başına bir tez konusu olabilecek bir hacime sahip olduğundan burada yer verilmeyecektir. 1838 Antlaşmasının sanayileşmeye etkilerine ilişkin tartışmaların başlangıcı için bakınız: Ömer Celal Sarc, "Tanzimat ve Sanayimiz", **Tanzimat**, Cilt I, Komisyon, İstanbul: Milli Eğitim Yayınları, 1999, ss.423-440 ve Kurdakul, ss.8-22.

<sup>92</sup> Tengirşenk, s.290, 312, 314.

<sup>93</sup> Köymen, *The Advent and Consequences ...*, s.50.

<sup>94</sup> Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisat Tarihi 1500-1914*, ss.164-168.

hakim olduğu bölgeler üzerinde mutlak manada gerçekleştirilmiş uygulamalardan çok eğilimleri ifade ettiğinin hatırdan çıkarılmaması gerektiridir.

## II. BALKAN TİCARETİNİN OSMANLI TİCARETİ İÇİNDEKİ YERİ

Balkanlar, doğusu, güneyi ve güneybatısı Karadeniz, Marmara Denizi, Ege ve Adriyatik Denizleri ile çevrilmiş, batısı Şar, Pindus ve Peloponnes Dağlarını birleştiren Dinar dağlarının uzantısı Alplere kadar varan, kuzeyde de Karpatlar'ın güney etekleri ile sınırlı olan coğrafi alanın adıdır<sup>95</sup>. Balkanlar'ın kuzey sınırı üzerinde tam bir mutabakat sağlanamamıştır. Bir yarımada olan Balkanlar'ın kuzeyde Tuna ve Drava nehirleri ile sınırlandığı yönünde de görüşler bulunmaktadır<sup>96</sup>. Tarih boyunca birçok farklı millete ve devlete ev sahipliği yapmış olan Balkanlar her ne kadar bir bütünlük gibi aynı ad altında birleştirilse de, bugünkü Bulgaristan, Yunanistan, Arnavutluk, Bosna-Hersek, Karadağ, Makedonya ve Kosova'nın tamamını; Sırbistan ve Hırvatistan topraklarının önemli bir kısmını ve Türkiye'nin Avrupa'da kalan topraklarını içine alan bölgenin iktisadi anlamda bir bütün olarak ele alınması oldukça güçtür.

Osmanlı Devleti'nin 14. yüzyılın ortalarından itibaren topraklarına katmaya başladığı ve kısa sürede kendi ekonomik ve sosyal düzenini tesis ettiği Balkanlar'ın büyük bir kısmı 19. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı idaresinde kalmıştır. Balkanlar'da Osmanlı egemenliğinin kurulmasının en önemli ayağı bölge topraklarının tımar sistemine dahil edilerek, hem toprak mülkiyetinin devlete geçirilmesi hem de tarımsal üretimin tımar sistemi dahilinde örgütlenmesidir. Osmanlı Devleti'nin bölgenin imar ve iskânına ağırlık vermesi, buradaki uzun ömürlü idaresinin de temelini oluşturmuştur. Anadolu'dan sürgün yöntemi ile getirilen halkın ticaret güzergâhları üzerine ve tarıma

---

<sup>95</sup> Gülfettin Çelik, "Balkan Ülkeleri ve Sosyo-Ekonomik Yapıları", Prof.Dr. Ahmet Tabakoğlu (Ed.). **Yeniden Yapılanma Sürecinde Türk Cumhuriyetleri ve İslam Ülkelerinin Sosyo-Ekonomik Yapıları ve Türkiye ile İlişkileri** içinde. Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Ekonomi ve Araştırma Merkezi Yayın No.9, İstanbul, 1998, s.225.

<sup>96</sup> Kemal Karpat, "Balkanlar", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, Cilt 5, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1992, s.25.

açılacak atıl alanlara yerleştirilmesi de bu noktada belirleyici olmuştur<sup>97</sup>. Osmanlılar bu nüfus ve sistem ihracı ile birlikte fethettiği yerlerdeki ticari hayatın aksamaması için o bölgede ticaret amaçlı bulunan yabancı tüccarların can ve mal güvenliğini sağlamış ve bu tüccarlara çeşitli müsamahalarda bulunmuştur. Balkanlar'ın fethinden sonra Ragusa kolonilerine tanınan haklar buna örnektir<sup>98</sup>. Osmanlı Devleti ayrıca fethettiği bölgelerdeki ticaretle alakalı bütün vergi ve resimleri “miri”ye bağlayarak bu vergi ve resimlerin “kanun ve deftere” uygun olarak tahsil edilmesini de temin etmiştir<sup>99</sup>.

Osmanlı Devleti Balkanlar'da kendi ticari kurumlarını oluştururken ticaret yollarının güvenliğinin sağlanması ve buralardaki ticari trafiğin aksamaması için gerekli tedbirleri almış, bu trafiğin kontrolünü sağlamak üzere kendi gümrük teşkilatını oluşturmuştur.

Osmanlı ticaretinde deniz taşımacılığı kara ve nehir taşımacılığından daha çok tercih edilmiş olsa da, kara ticaretinin yüksek maliyetine rağmen kervan yolları yüzyıllarca ülkenin iç ticaret ağını oluşturmuştur. Kara ve kervan ticareti Balkan ticareti için de çok önemlidir. Deniz ticaretinden farklı olarak Balkanlar'da Tuna ve kolları başta olmak üzere nehirlerde yürütülen ticari faaliyetin büyük ölçüde kara ticareti ile iç içe olduğu iddia edilmektedir<sup>100</sup>.

Osmanlı iç ticareti karada demiryollarının yapımına kadar deve kervanları ve atlı arabalarla, sahillerdeki iskeleler arasında ise hafif yelkenli gemiler ile yürütülmekteydi<sup>101</sup>. Kara ticaretinde Anadolu'da hayvan taşımacılığı yaygın iken, Balkanlar'da yük arabalarının kullanımı da dikkati çekmektedir<sup>102</sup>. Bu arabalardan at koşulanların taşıma kapasiteleri öküz ve manda koşulanlardan daha büyüktü<sup>103</sup>. Ancak bölgenin dağlık yapısı Balkanlar'ın tamamında araba kullanımına izin vermemekteydi.

---

<sup>97</sup> Ömer Lütfü Barkan, “Bir İskan ve Kolonizasyon Metodu Olarak Sürgünler”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Cilt.15, No:1-4, İstanbul, 1953/54, ss.209-237 ve Karpat, *Balkanlar*, s.29.

<sup>98</sup> Güçer, *XVI-XVIII Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası*, s.62.

<sup>99</sup> Güçer, *XVI-XVIII Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası*, s.19.

<sup>100</sup> Mesut Küçükcalay ve Numan Elibol, “Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi:1795-1804”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 3, Sayı 2, 2003, s.161.

<sup>101</sup> Tabakoğlu, s.269.

<sup>102</sup> Güçer, *XVI-XVIII Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası*, s.29.

<sup>103</sup> Küçükcalay ve Elibol, s.159.

Gümrük bölgeleri Osmanlı iktisadî sistemi içinde iltizam ya da emanet usulü ile yönetilen birer malî-ekonomik birim olarak kabul edilmişlerdir. Gümrük bölgesinin bulunduğu yörenin idarî merkezi genellikle gümrük bölgesinin de merkezi durumunda olmuştur<sup>104</sup>. Kara gümrükleri olarak bilinen iç bölgelerdeki gümrükler önemli kervan yolları üzerinde bulunmaktaydı. Her gümrük bölgesi içinde yalnız bir defa vergi ödenirdi. Aynı gümrük bölgesi içinde malın bir yerden bir başka yere sevki halinde başka bir vergi ödenmezdi<sup>105</sup>. Kervanların geçeceği güzergâhların belirlenmiş olması ve bu güzergâhların dışına çıkmalarına izin verilmemesi gümrük noktalarından kaçışın da önüne geçmeyi amaçlamaktaydı<sup>106</sup>.

Belgrad, Selanik ve Edirne Balkanlar'daki en önemli gümrük merkezleri olarak bilinmektedir. Edirne 17. yüzyılın sonuna kadarki dönemde İstanbul, Halep ve Kahire ile birlikte Osmanlı kervan ticaretinin dört temel kavşak noktasından biri olmuştur<sup>107</sup>. Balkanlarda liman ve iskelesi olan sahil yerleşimlerinde faaliyet gösteren sahil gümrükleri dışında Filibe, Niş, Sofya, Saraybosna ve Yenipazar gibi kara gümrüklerinin bulunduğu da bilinmektedir. Kara gümrükleri Balkanlar'daki kervan ticaretinin güzergâhları üzerinde kurulmuştur. 19. yüzyılın başlarında Osmanlı idaresinden ayrılışına kadar Orta Avrupa'dan Balkanlar'a kara veya nehir yoluyla gelen ticari eşyanın karşılaştığı ilk gümrük Belgrad gümrüğü olmuştur<sup>108</sup>.

Balkanlar'daki Osmanlı ticaret mahallerinin başında doğrudan Akdeniz ve Karadeniz ticaretine dahil olan iskele ve limanların bulunduğu sahil şehirleri gelmektedir. Selanik, Preveze, Kavala, Varna, Avlonya, Dıraç gibi limanlar deniz trafiğinin önemli merkezleri arasında yer almaktadır. Bunun yanı sıra Balkan topraklarında kara ticaretinin önemli mahalleri olarak uluslararası nitelik taşıyan panayırlar dikkati çekmektedir. Anadolu'da daha çok yerli tüccarlarca yerli üretiminin pazarlandığı panayırlarla kıyaslandığında Uzuncaabad-ı Hasköy, İslimye, Silivri, Petriç ve Siroz gibi Balkan panayırlarının uluslararası niteliği öne çıkmaktadır. Balkan

---

<sup>104</sup> İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s.245

<sup>105</sup> İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s.246.

<sup>106</sup> Küçükkalay ve Elibol, s.158.

<sup>107</sup> Suraiya Faroqhi, "Krizler ve Değişim (1590-1699)", Halil İnalçık ve Donald Quartern (Ed.). **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi Cilt II 1600-1914** içinde. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, s. 612.

<sup>108</sup> Küçükkalay ve Elibol, s.163.

panayırlarında perakende ticaretin yanında toptan ticaret de ağırlıklı bir yere sahiptir<sup>109</sup>. 18. ve 19. yüzyıllarda Balkanlar'da kurulan panayırlar Osmanlı ticaret mahallerinin en büyüğü olarak nitelendirilmektedir<sup>110</sup>. Yılda bir veya birkaç kez kurulan panayırlar haftalık pazarlardan farklı olarak yerel idarelerin değil, merkezi hükümetin denetimi altında faaliyet göstermekteydi. Ömer Şen panayırlara tüccar ve esnaf tarafından tezkiresiz getirilen emtiadan gümrük vergisi tahsil etmek üzere iltizam veya emanet yoluyla idare edilen panayır gümrükleri kurulduğuna dikkat çekmektedir<sup>111</sup>.

Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'da kurduğu sosyal ve ekonomik sistemin bölge ekonomisi ve ticareti üzerindeki olumlu etkileri yakın zamanda pek çok bilim adamı gibi Paskaleva tarafından da doğrulanmıştır. Yazara göre, Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'ı fethinden sonra Balkanlar'da nüfus artmış, şehir ekonomileri canlanmış ve bunun sonucu olarak gelişen iç ticaret ve şehirlerdeki mal-para ilişkileri, mahalli pazarların teşkilatlanmasını ve şehirler ile onlara yakın köyler arasındaki alış verişi kolaylaştırmıştır<sup>112</sup>. Osmanlı Devleti'ndeki köylü statüsü çağdaşı olan Avrupa ülkelerindeki köylü statüleri ile kıyaslandığında Osmanlı vergi sisteminin ticaret yapanların lehine olduğu görülür ki, bu da Balkanlar'da ticaretin gelişimini olumlu etkilemiştir<sup>113</sup>. Fethi takip eden yüzyıllarda Osmanlı Balkan eyâletlerinin tarımsal ürün ihracatında ciddi bir artış yaşanmıştır. Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'daki ilk yıllarında Osmanlı-Rus ticaretinin canlılığı dikkat çekmektedir. Bu ticaretin önemli bir kısmını Eflâk ve Boğdan'dan karayoluyla yapılan ticaret oluşturmaktadır<sup>114</sup>.

Balkanlar gerek karayolları gerekse deniz yolları itibariyle önemli ticaret güzergâhları üzerinde bulunmaktadır. Orta Avrupa'nın Karadeniz'e açılan kapısı olma niteliği taşıyan Tuna Nehri'nin ticaretini ele almadan önce Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda Avrupa ülkeleri ve Rusya ile Balkanlar ve Karadeniz üzerinden yürüttüğü ticari ilişkilerine ve ardından 19. yüzyılda Balkanlar'da ticaretin ana hatlarına göz atmakta yarar vardır.

---

<sup>109</sup> Ömer Şen, **Osmanlı Panayırları (18. -19. Yüzyıl)**, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1996, s.11.

<sup>110</sup> Şen, s.114.

<sup>111</sup> Ayrıntılar için bakınız: Şen, ss. 22-23.

<sup>112</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.45.

<sup>113</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.46.

<sup>114</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.43.

Osmanlı dış ticaretini niceliksel olarak ele alan en önemli çalışmalardan birisi Şevket Pamuk'un 19. yüzyıl Osmanlı dış ticaretini hem Avrupa istatistiklerine hem de 1878 sonrası için mevcut olan Osmanlı istatistiklerine dayanarak hazırladığı 1830- 1913 yılları arasını kapsayan değerlendirmesidir. Buna göre Pamuk, bahsi geçen yüzyılda Osmanlı dış ticaretini dünya ekonomisindeki genişleme ve durgunluk dönemlerine bağlı üç alt dönemde incelemektedir. 1840-1873 yılları arası dış ticaretin hızlı genişleme dönemi, 1879-1898 yılları arası dönem dünyada büyük bunalım, Osmanlı dış ticaretinde görece durgunluk dönemi ve 1898-1913 yılları arası dış ticarete yeni bir genişleme dönemi olarak tanımlanmıştır<sup>115</sup>.

Paskaleva 15., 16. ve 17. yüzyılda ve özellikle 17. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı-Avrupa arasındaki ticaretin hacminde bir fark olduğunu ve bu farkın bir sıçrayış ya da ani bir dönüşü temsil etmeyip, Osmanlı Devleti'nin Avrupa'dan yaptığı ithalat ve Batı Avrupa'ya yaptığı ihracatın artmasıyla kendisini gösteren tedricî bir birikimin eseri olduğunu iddia etmektedir<sup>116</sup>. Paskaleva'ya göre, bu süreçte Avrupa tarafında Batı Avrupa ülkelerinde 17. yüzyılın sonlarına doğru kapitalist üretim tarzının giderek gelişmesi, kapitalist rejimin aynı yüzyılın sonunda Hollanda'da feodalizme karşı ilk zaferini kazanması ve 1640-48 yılları arasında yaşanan İngiliz Burjuva devrimi etkili olmuştur<sup>117</sup>.

15. yüzyıldan 17. yüzyılın sonuna kadarki dönemle karşılaştırıldığında, 18. yüzyılda Osmanlı ile Avrupa arasındaki ticari ilişkinin gelişiminde nitel farklılıklar olduğu iddia edilmektedir. 18. yüzyılda İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı ithalâtında üstünlük kazanmak için rekabete girdikleri, Rusya ve Avusturya'nın yanı sıra 18. yüzyılın son çeyreğinde bazı Alman devletlerinin de bu rekabete ortak oldukları dikkati çekmektedir. 19. yüzyılın ilk yarısında bahsi geçen devletlerin özellikle Osmanlı Balkan eyaletleri üzerindeki ekonomik nüfuz dereceleri incelenmeye değer görünmektedir<sup>118</sup>.

---

<sup>115</sup> Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913**, 3.Basım. İstanbul: Tarih Vakfı, 2005, ss. 27-37.

<sup>116</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, ss.43-44.

<sup>117</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.44.

<sup>118</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.38.



18. yüzyıl boyunca (1789 ihtilaline kadar) Osmanlı dış ticaretinde en büyük pay %60'lık bir oranla Fransa'ya aitti<sup>119</sup>. Fransa'nın Osmanlı Devleti üzerindeki siyasi ve kültürel nüfuzunun artması 1739 Belgrad antlaşmasına dayanmaktadır. Bu antlaşmada üstlendiği aracılık görevi Fransa'ya kapitülasyonlarla elde ettiği ayrıcalıkların sürekli hale getirilmesi gibi önemli bir avantaj sağlamıştır. 1739-1774 yılları arasında başta Fransa olmak üzere diğer Avrupa devletleri Karadeniz, Tuna ve Boğazlar dışında Osmanlı sularında kendi bayraklarıyla ticaret yapma hakkı kazanmışlardır. Karadeniz, Tuna nehri ve Boğazlar İstanbul'un iâşesinde son derece önemli bir role sahip olduklarından, Osmanlı Devleti bu sulara mal taşıyan bütün gemilerin Osmanlı bandıralı olmasında ısrar etmekteydi Ancak Küçük Kaynarca Antlaşması ile Ruslar'a Karadeniz, Tuna ve Boğazlar dahil olmak üzere tüm Osmanlı sularında ticaret yapma hakkı tanınması ile Osmanlı'nın Tuna ve Karadeniz üzerindeki denetimi sınırlanmıştır. Rusya'nın ardından 1784'de Avusturya, 1799'da İngiltere, 1802'de Fransa ve 1806'da Prusya da benzer haklara kavuşmuşlardır<sup>120</sup>.

1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ve yaklaşık on yıl sonra Karadeniz'in yabancı deniz taşımacılığına açılması, ardından başlayan Osmanlı-Rus Savaşı (1788-1792) Fransa'nın Osmanlı Devleti nezdinde sahip olduğu siyasi ve diplomatik üstünlüğü sarsmış, Rus ve Avusturya İmparatorlukları ile Osmanlı Devleti arasında zorunlu bir yakınlaşma ile sonuçlanmıştır. Bu gelişmeler en çok Rum gemi sahiplerinin ve Balkan tüccarlarının yararına olup, bunların Fransız nüfuzunun az olduğu yerlerde güçlenmelerine ve Avusturya, Balkanlar ve Rusya'daki bağlantılarını kullanarak Adriyatik ve Karadeniz ticaretindeki etkinliklerini artırmalarına sebep olmuştur<sup>121</sup>.

Fransa'nın Osmanlı dış ticaretinde kaybettiği yeri İngiltere almış ve bir daha hiçbir ülkeye bırakmamıştır. 19.yüzyılın üçüncü çeyreğinin ilk on yılında Osmanlı ithalatı içinde İngiltere'nin payı %45 gibi önemli bir seviyeye ulaşmıştır. Takip eden yıllarda bu oran gerilemiş ancak en düşük seviyelere gerilediğinde bile en yakın rakibinin iki katı olmuştur<sup>122</sup>. İthalat cephesinde İngiltere başı çekerken, Osmanlı'nın

<sup>119</sup> Quartert, *19. Yüzyıla Genel Bakış...*, s.951.

<sup>120</sup> Reşat Kasaba, **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi Ondokuzuncu Yüzyıl**, İstanbul: Belge Yayınları, 1993, s.33.

<sup>121</sup> Eldem, s.381.

<sup>122</sup> Quartert, *19. Yüzyıla Genel Bakış...*, s. 951.

ihracat yaptığı ülkeler sıralamasında Fransa İngiltere'nin önünde olmaya devam etmiştir. Fransa'nın Osmanlı ihracatı içinde 1860'lı yıllarda %30'u bulan payı 1880'lerden sonra gerilemeye başlamıştır. Avusturya ise 1830'larda Osmanlı ihracatı içinde sahip olduğu %30'luk ve ithalat içindeki %17'lik paylarını yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren kaybetmeye başlamıştır. 1840-1870 yılları arasında Osmanlı ile ticari ilişkilerini artıran Almanya'nın ithalat içindeki payı üç kat artarak 1870'lerde %14'e yükselmiştir<sup>123</sup>.

Osmanlı Devleti'nin Avrupa'dan ithal ettiği mallar arasında dokumalar ağırlıklı bir yere sahip olmuştur. 18.yüzyılda Avrupa'nın Osmanlı Devleti'ne ihraç ettiği mallar arasında en önemli paya yünlü dokumalar sahip iken, 1820'lerden sonra Sanayi Devrimi'nin de bir sonucu olarak pamuklu dokumaların toplam ihracat içindeki payları artış göstermiştir<sup>124</sup>. 19.yüzyılın ilk yarısında Fransa Osmanlı Devleti'ne ipekli ve pamuklu dokumalar, deri eşyalar, hırdavat, moda olan eşyalar ve hazır ilâçlar (farmasötik müstahzarat); İngiltere önemli miktarlarda pamuklu dokuma ve yünlü kumaş, hırdavat, teneke, cam ürünleri, makineler, işlenmiş veya ham demir ve sömürge malları<sup>125</sup>; Belçika ve İsviçre gibi Avrupa devletleri ise, Osmanlı topraklarına pamuklu ince dokumalar, başörtüleri, teneke, hırdavat ve sömürge malları ihraç etmekteydiler<sup>126</sup>. Osmanlı ithalatında 1870'lere kadar mensucat, mensucat içinde de pamuklu dokumalar başı çekmeye devam ederken, yüzyılın sonlarında buğday, un, pirinç, şeker, kahve ve çay toplam ithalatın üçte birini oluşturmaktadır. Osmanlı ihracatında ise, tarım ürünleri %90'ı bulan bir ağırlığa sahiptir. Ancak dikkat çekici olan söz konusu tarım ürünlerinin hiçbirinin tek başına önemli bir paya sahip olmamasıdır. Daha çok arpa, buğday gibi hububatlar, üzüm, incir, fındık, susam, hurma, tütün, afyon, ham deri, ham ipek, yün, pamuk, zeytinyağı gibi tarım ürünleri, tüfek ve 1860'lardan sonra ihracatı artan ham ipek ve halı gibi sanayi mamülleri Osmanlı'nın ihraç ettiği ürünlere örnek teşkil etmektedir<sup>127</sup>.

---

<sup>123</sup> Quartert, *19. Yüzyıla Genel Bakış...*, s.952.

<sup>124</sup> Pamuk, *19.Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, s.29.

<sup>125</sup>Sömürge malları teriminin kahve, çikolata, ham şeker, biber, karanfil, zencefil, Hindistan cevizi v.s gibi malları içerdiği tahmin edilmektedir. Bakınız: Süleyman Sûdî, **Osmanlı Vergi Düzeni (Defter-i Muktesid)**. Yay. Haz. Mehmet Ali Ünal, 2. Basım. Isparta: Fakülte Yayınevi, 2008, s.230.

<sup>126</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.71-72.

<sup>127</sup> Quartert, *19. Yüzyıla Genel Bakış...*, ss.950-951.

Osmanlı ticaretinin genel seyrinde dış ticaret, iç ticaretin gerisinde kalmış ve bu durum 19. yüzyıl boyunca da devam etmiştir. 1820'lere kadar iç ticaret ve Osmanlı-Rusya arasındaki ticaret, Osmanlı devletinin Batı ve Orta Avrupa ile olan ticaretinden daha önemlidir<sup>128</sup>. 19. yüzyılda Osmanlı sınırları içinde üretilen tarım ürünlerinin en fazla %25'inin ihraç edildiği bilgisinden hareketle geri kalan kısmının ülke içinde tüketildiği sonucuna varılmaktadır. Bu üretimin bir kısmının üretildiği yerde tüketildiği bilinmekle birlikte bir kısmı da ülke içi pazarlar arasında nakledilmekte ve iç ticarete konu olmaktadır. İç ticaretin hacmine ilişkin veriler çok az olduğundan ve gümrük ya da konsolosluk kayıtları gibi bu konuda veri sağlayabilecek kaynaklarda malların ithal ürünler mi yoksa ülke içinde üretilen ürünler mi oldukları çoğunlukla belirtilmediğinden bu konudaki bilgiler oldukça sınırlıdır<sup>129</sup>.

Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda büyüyen dış ticaret hacminde Balkan eyaletlerinin ciddi bir payı olmuştur. Paskaleva'ya göre Osmanlı Balkan eyaletlerinin iktisadi tarihlerinde dönüm noktası 18. yüzyıldır. 18. yüzyılda Balkan ekonomilerinde yaşanan değişim, Osmanlı'nın içtimaî, siyasî ve iktisadî evrimini de belirlemiştir. 18. yüzyılda hem Osmanlı ve hem de Balkan dış ticaretini incelerken şu dört faktör dikkate alınmalıdır; Orta Avrupa devletlerinin Osmanlı ithalat ve ihracatındaki paylarının giderek artması, Rusya'nın Karadeniz havzasında güçlenmesi, Rumlar başta olmak üzere diğer halkların Osmanlı ve Balkan eyaletleri ile Avrupa pazarları arasındaki aracı faaliyetlerinin artması ve Türklerin sahip oldukları çiftliklerde ihracata yönelik tarımsal üretiminde gözlenen artış<sup>130</sup>.

Balkanlar'da şehir endüstrisi 18. yüzyılın sonuna kadar İngiltere, Fransa, Hollanda, Avusturya ve Rusya'daki şehir endüstrileri seviyesine ulaşamamış olsa da, bu ülkelerle Osmanlı Balkan eyaletleri arasındaki ticari ilişki Balkan ekonomileri üzerinde olumsuz bir sonuç doğurmamıştır. Paskaleva'ya göre uluslararası ticaret Balkanlar'da yerli tüccarların elinde sermaye birikimine ve üretimin bazı tarım ürünlerinde yoğunlaşmasına ve iç pazarın gelişimine sebep olmuştur<sup>131</sup>.

---

<sup>128</sup> Quartert, *19. Yüzyıla Genel Bakış...*, s.946.

<sup>129</sup> Quartert, *19. Yüzyıla Genel Bakış...*, ss.954-955.

<sup>130</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, ss.46-47.

<sup>131</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.46.

18. yüzyılda Balkan eyaletleri ile Avrupa ticaretinde Leipzig fuarı son derece önemlidir. Balkanlar'ın hemen her yerinden tüccarlar bu yüzyılda ürünlerini doğrudan doğruya Leipzig'e götürmekte ve oradan aldıkları Alman, İngiliz ve Fransız mallarını kendi ülkelerinde satmaktaydılar<sup>132</sup>.

18. yüzyılın sonlarına doğru Rusya gelişen endüstrisi ile Osmanlı topraklarında ticaret yapan Avrupalı devletlere rakip olarak kendisini göstermeye başlamıştır. 1774'te yapılan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Karadeniz ve Boğazlar Rus deniz ticaretine açılmış, Rus tüccarlar Osmanlı topraklarında ticaret yapan Avrupalı devlet tüccarları ile aynı hak ve imtiyazlara sahip olmuşlardır<sup>133</sup>.

1829 Edirne Barış antlaşmasından sonra Tuna ve Karadeniz için yeni imkânların ortaya çıkmasıyla Balkan eyaletlerinin Erdel (Transilvanya) şehirleri ile ticareti gerilemeye başlamıştır. Braşov ve Erdel şehirlerinin Osmanlı İmparatorluğu ile yaptığı alışveriş azalmaya başlamış, zamanla bu şehirlerin yerini Rumen Prenslikleri'nin aldıkları gözlenmiştir<sup>134</sup>.

1818 ile Kırım Savaşı arasında geçen zamanda Osmanlı Avrupa eyaletlerinin ihracatı üç kat artış göstermiştir<sup>135</sup>. 19. yüzyılın ortalarına kadar bahsi geçen eyaletler Osmanlı dış ticaretinde Anadolu ve Arap eyaletlerinden daha fazla yer tutmaktadır. Ancak yüzyılın ikinci yarısında Avrupa eyaletlerinin yerini Anadolu eyaleti almış ve Anadolu limanlarının ticaret hacimleri artış göstermiştir<sup>136</sup>.

1820-1880 yılları arasında İngiltere'nin Osmanlı sınırları içindeki Asya vilayetleri ile olan ticareti her geçen on yılda katlanarak artmış, ancak İngiltere aynı üstünlüğü Osmanlı Balkanlar'ında elde edememiş, bu topraklarda Avusturya liderliğini sürdürmüştür. Avusturya'nın İngiltere ile rekabetindeki avantajı Balkanlar'la olan coğrafi yakınlığı ve Tuna nehrinde tesis ettiği ulaşım imkânları olmuştur<sup>137</sup>. Osmanlı ile ticaretini daha çok Balkan eyaletleri üzerinden yürüten bir başka devlet Rusya olmuştur. Avrupa ülkeleri ile olan dış ticaretinde endüstriyel mal-hammadde alışverişi yapan

<sup>132</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, ss.48-49.

<sup>133</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.57.

<sup>134</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.55.

<sup>135</sup> Quartert, *19. Yüzyıla Genel Bakış...*, s.950.

<sup>136</sup> Quartert, *19. Yüzyıla Genel Bakış...*, s.949.

<sup>137</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, s.31.

Balkan toprakları Rusya ile hammadde-hammadde alış verişi yapmıştır. Ancak Rusya'nın 1829 Edirne Antlaşması ile kazandığı ticari avantajlar 1830'ların sonlarından itibaren Avrupa devletlerine de tanınmaya başlayınca Rusya'nın Osmanlı dış ticaretindeki payı gerilemeye başlamıştır<sup>138</sup>.

19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı Balkan eyaletlerinde ticarî rakip olan devletler özellikle yıllık panayirlarda karşı karşıya gelmekteydi. Bu panayirlarda Osmanlı ülkesinin hemen her yerinden gelen toptan ve perakendeci tüccarlar ile diğer Balkan ülkelerinden, Orta ve Batı Avrupa'dan, Rusya'dan ve Yakın Doğu'dan gelen tüccarlar, komisyoncular ve tefeciler buluşmaktaydılar. Uzuncaabad, Serez, Eskicuma panayirlerinin yanı sıra Karasu (Çernavoda<sup>139</sup>) panayiri da büyük miktarlarda yabancı malın satıldığı bir panayir olarak zikredilmektedir. Örneğin 1850'de Karasu panayirinin toplam işlem hacmi 800.000 kuruşu bulmaktadır ve bu meblağın yarısı İngiliz sanayi mallarına, dörtte biri de Avusturya ve Alman mallarına aittir<sup>140</sup>.

Paskaleva'ya göre, 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde Osmanlı dahilî ticaretinde sıkça yaşanan durgunluk dönemleri Balkan ekonomilerini ve Bulgaristan bölgesi ekonomisinin bu dönemdeki ana hatlarını da belirlemiştir<sup>141</sup>. Bu durgunlukların en önemli nedenlerinden biri, Osmanlı parasının değerinde yaşanan istikrarsızlıklardır. Paranın değerinde yaşanan dalgalanmalar malların -özellikle Avrupalılar'ın sömürgelerinden getirdikleri malların - fiyatlarında da dalgalanmalara ve belirsizlik nedeniyle çok küçük hacimli alışverişlerin yaygınlaşmasına neden olmuştur. Birbirini takip eden devalüasyonlar nedeniyle paranın değer kaybettiği ve örneğin Balkanlar'da dolaşımda çok sayıda madeni paranın var olduğu bir ortamda paranın değişim değerindeki istikrarsızlıkların sonucu faizciliğin artması ve ticari işlemlerde köylü, esnaf ve zanaatkârın mağduriyeti ile sonuçlanmıştır. Ayrıca dolaşımda yabancı paraların da varlığı fiyatlardaki dalgalanmaları ve para-değişim işlemlerini daha da karmaşık bir

---

<sup>138</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, ss.31-32.

<sup>139</sup> M.Türker Acaroğlu, **Balkanlarda Türkçe Yer Adları Klavuzu**, İstanbul:IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006, s.67 ve 81 'de Boğazköy için Çernavoda, Karasu için Negruvoda isimleri verilmiştir ancak Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.72'de Karasu için parantez içinde Çernavoda ismi kullanılmıştır. Bu nedenle bu kaynaktan alınan bilgiler dışında Çernavoda ismi Boğazköy için kullanılacaktır.

<sup>140</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.72.

<sup>141</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, ss.100-101.

hale getirmiş ve bu durumda da en çok zararı uyum kabiliyeti düşük olan küçük üretici görmüştür<sup>142</sup>.

Osmanlı dahîlî ticaretindeki durgunluğun diğer nedenleri ise, Osmanlı'nın ülke içinde uyguladığı gümrük düzeninden kaynaklanan olumsuzluklar; ölçü ve para birimlerde standart bir yapının olmayışı; olumsuz ulaşım şartları nedeniyle artan taşıma süreleri ve maliyetleri; limanlarda uygulanan uzun süreli karantinalar ve ticaret hukukuna ilişkin yasal düzenlemelerdeki eksiklikler olarak sıralanmaktadır<sup>143</sup>.

Kırım savaşını takip eden 20 yılda ticarete sekte vuran önemli bir faktörün bir tür dahîlî gümrük uygulaması olan “kara gümrükleri” olduğu da iddia edilmektedir. Çok yüksek dahîlî gümrük vergilerine dayalı bu sistem Tanzimat döneminde “sözde” devlet hazinesinin ihtiyaçları doğrultusunda reforme edilmiş ve 1859’ta kaldırılması gündeme gelmiştir. Bu sistem iç ve dış ticareti olduğu kadar yerli üretimi de sekteye uğratmıştır. Gümrüklerde iltizam usûlü uygulanmaktadır, devletin görevlendirdiği memurlar aracılığıyla yürütülecek bir gümrük sistemi uygulamada başarılı olamamıştır. Finansal problemlerle boğuşan Osmanlı devleti için iltizam daha caziptir<sup>144</sup>.

Paskaleva Osmanlı dahîlî gümrük sisteminin Balkanlar’daki uygulamaları ve olumsuz sonuçları üzerinde de ısrarla durmaktadır. Tanzimattan önce mahallî bir tüccar bir malı bir yerden başka bir yere naklettiğinde malın giriş-çıkışına göre gümrük (genellikle %5) ödemekteydi. Reformla birlikte bazı büyük şehirler dışında birçok şehir bu uygulamadan kurtulmuştur. Batılı devletlerin baskıları ve ticaret antlaşmaları sonucunda ülke içinden limanlara giden mallara gümrük ödemesi kaldırılmıştır. Bu vergilerin kaldırılmasıyla ortaya çıkan gelir kaybını önlemek için devlet bu defa dolaylı olan “rusûmat” vergilerini toplamaya başlamıştır ki, Paskaleva’ya göre bu vergilerin neye göre kimden alındığı konusu belirsiz olup birçok haksızlık yaşanmakta ve yoksullar daha da mağdur olmaktadır<sup>145</sup>. Paskaleva Rusûmat Nezareti’nin 1873 tarihli bir raporuna dayanarak köseleyi örnek vermekte ve ham madde ve işlenmiş üründen ayrı ayrı olmak üzere iki kez vergi (%8 + %8= %16) alındığını, bunun da yerli üretimin

---

<sup>142</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.101.

<sup>143</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, ss.102-105.

<sup>144</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.102.

<sup>145</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.102.

ucuz ithal ürünler karşısındaki rekabet gücünü iyice zayıflattığını iddia etmektedir. 1872’de kara gümrüklerinde vergiler 1862’de belirlenen eski oranlara göre alınmaktadır. Bulgaristan topraklarında buğday ve un karayoluyla taşındığında bunlar için vergi ödenmemekte, ancak deniz ya da nehir yoluyla taşınırlarsa geminin durduğu her yerde %8 vergi ödemeleri gerekmektedir. Romanya sınırlarında ise buğday ve un için %5’lik tek bir vergi ödenmekte ve bu yüzden Romanya buğdayı ve unu daha çabuk ve daha büyük miktarlarda satılabilmektedir<sup>146</sup>. Bahsi geçen raporun yazarının serbest ticaret politikaları uygulayan ülkelerle ticaretin günden güne arttığı ve en azından iç ticaret vergileri kaldırılmazsa yerli üretimin bitme noktasına geleceği yönünde fikir beyan ettiği belirtilmektedir.

Ulaşım şartları nedeniyle artan taşıma maliyetleri dahili ticaretin önündeki bir başka engeldir. 1864’den sonra Tuna Vilayeti Valisi Midhat Paşa’nın gayretleriyle 1865-73 arasında 1.609 km yeni yol yapılmış ve 1.050 km eski yol tamir edilmiş olsa da ulaşımdaki modernizasyon sınırlı kalmıştır. Taşımacılık yük arabalarıyla sürdürülmektedir. Taşıma maliyetleri büyük ölçüde piyasaların mevcut durumuna ve ürün fiyatlarındaki dalgalanmalara bağlıdır<sup>147</sup>. 1870’li yılların başlarında Bulgar bir tüccar ithal ettiği Avusturya mallarını Tuna iskelelerinde boşalttıktan sonra iç kısımlara öküz arabalarıyla nakletmek istediğinde yolun durumuna ve gidilecek mesafeye göre malın bir okkasına 32 para ile bir kuruş arasında değişen bir taşıma bedeli ödemekteydi. Kışın bu bedel okka başına iki hatta ikibuçuk kuruşa kadar yükselmekteydi. Bu rakamlar, Bulgaristan bölgesinde karayolunda araba taşımacılığında maliyetin Orta ve Batı Avrupa ile kıyaslandığında çok yüksek olduğunu göstermektedir<sup>148</sup>.

Ulaşımında en önemli gelişme demiryolu yapımıdır. Rusçuk-Varna demiryolu 1867’de tamamlanmış, 1870’lerde 1.100 kilometreyi bulan demiryolu uzunluğu mal taşımacılığını büyük ölçüde kolaylaştırmış ancak taşıma maliyetleri aynı ölçüde azalmamıştır. Kara ve demiryolu gibi Tuna üzerinde yapılan nehir taşımacılığında da maliyetler Avrupa’nın geri kalanı ile kıyaslandığında oldukça yüksektir. Bunun nedeni mal-para ve genelde -Paskaleva’nın ifadesi ile- kapitalist ilişkilerin yavaş gelişimi,

---

<sup>146</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.103.

<sup>147</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.103.

<sup>148</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.104.

düşük emek üretkenliği, taşımacılık yapan arabacılar arasında rekabet olmaması ve ilkel taşıma teknolojileri olarak özetlenmektedir<sup>149</sup>.

Paskaleva Osmanlı yöneticilerinin dünyada olup bitenlerden habersiz olmadıklarını, hükümet nezdinde -örneğin ticarete korumacı politikalar ile ilgili tartışmaların gündeme geldiğini, ancak batılı devletler tarafından dış ticaret ilişkileri ekseninde bu tür girişimlerin bir şekilde engellendiğini ifade etmektedir. 1849'da ticaret kanunu, 1860'da ticaret mahkemelerinin kuruluşu, 1862'deki düzenlemeler ve denizcilik kanunu ve 1870'deki "Fabrika Mâmulâtıyla Eşyayı Ticariyyeye Mahsus Alâmet-i Fârikalara Dâir Nizâm-nâme" ticaretle ilgili yasal düzenlemeler olup, Osmanlı'da kapitalist ilişkilerin gelişmesi ve bir burjuva sınıfının yaratılması noktalarında son derece önemsiz gelişmeler olarak kalmışlardır<sup>150</sup>.

1873'te Avrupa ve Amerika'da mali buhranla başlayan kriz Osmanlı ekonomisini de olumsuz etkilemiştir. Borsalardaki kriz Avrupa'dan sermaye ihracını yavaşlatmış ve Osmanlı'nın Avrupa piyasalarından sağladığı fonların kesilmesine yol açmıştır. Bu durum Osmanlı ekonomisini yaşayacağı dış borç krizine götüren önemli nedenlerden biri olmuştur. 1873-1896 yıllarında dünya ekonomisinde büyük bir bunalımın yaşanmasına sebep olan kriz sanayileşmiş ülkelerde büyüme hızlarının gerilemesine ve hızlı fiyat düşüşlerine neden olmuştur. Avrupa'dan ithal edilen malların fiyatları düşmüş ancak Osmanlı ihracatını oluşturan tarımsal ürün fiyatlarındaki düşüş daha da hızlı olmuştur. Bir taraftan Avrupa'nın Osmanlı ürünlerine talebi azalmış ve sonucunda Osmanlı-Avrupa ticaret hacmi daha yavaş büyümeye başlamış, dış ticaret hadleri Osmanlı aleyhine dönmüştür<sup>151</sup>. Krizin getirdiği durgunluğun yanı sıra 1875'te ağır geçen kış ve uzun süren bahar yağmurları Balkanlar ve Anadolu'da tarım ürünlerinin hasatını olumsuz etkilemiştir. Buğday ve un dışındaki ürünlerin alış verişini neredeyse durma noktasına gelmiştir. Bu durgunluk Osmanlı-Rus savaşına kadar devam etmiştir. Parasal dalgalanmalar tüccarların temkinli ve pasif davranmalarına sebep olmuştur<sup>152</sup>.

---

<sup>149</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.105.

<sup>150</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.105.

<sup>151</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağlılık ve Büyüme 1820-1913*, ss.32-35; 54-55.

<sup>152</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.102.



Osmanlı Devleti sınırları içinde yer alan Bulgaristan toprakları ve Tuna'nın kuzeyinde yer alan Eflâk ve Boğdan benzer ürünlerin ihracatını yapabilecek üretim yapılarına sahiptiler. Eflâk ve Boğdan'ın Tuna kıyısındaki önemli ihracat iskeleleri olan İbrail ve Kalas özellikle 19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren Tuna'nın güneyindeki Osmanlı iskelelerine kıyasla ticari açıdan daha öne çıkmış durumdadırlar. 1840'larda Bulgaristan topraklarının ticari kapasitesini değerlendiren İngiliz konsolos yardımcısı Eflâk ve Boğdan ile kıyaslandığında Bulgaristan bölgesinin aynı ürünlerin iki katını üretebilecek kapasiteye sahip olduğuna dikkat çekmektedir. Aynı yıllardaki İngiliz verilerine göre, normal bir hasat yılında Bulgaristan bölgesinin ihraç edebileceği ürünler ve miktarları aşağıdaki gibidir<sup>153</sup>.

**Tablo 1**  
**Bulgaristan Bölgesinin Yıllık İhracat Potansiyeli (1840'lı yıllar)**

Ürün	Miktar	Parasal Değeri (pound)
Buğday	600,000 quarter	425.000
Mısır, arpa, çavdar, v.s.	600,000 quarter	180.000
Don yağı	304.800 kg	90.000
Yıkanmamış yün	907.200 kg	25.000
Mum	254.000 kg	40.000
Bal, keten tohumu, keten, deri	-----	40.000
<b>TOPLAM</b>		<b>800.000</b>

**Kaynak:** Todorova, s.81.

<sup>153</sup> Todorova, s.81.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 19. YÜZYIL OSMANLI TUNASI'NDA TİCARET

#### I. TUNA TİCARETİNİN ANA HATLARI

Tuna nehrinde ve nehir sahilinde yer alan yerleşimlerde yürütülen ticari faaliyetin niteliğinden ve niceliğinden bahsedebilmek için öncelikle nehrin tanınması, daha sonra da hangi pencereden buradaki ticarete bakıldığıнын ifade edilmesi gerekmektedir. Çalışma boyunca Tuna nehrinin Osmanlı sınırlarına dahil olan kısmı “Osmanlı Tunası” olarak anılacaktır. Bu kısımda Osmanlı Tunası’ndaki ticarete nehir kıyısındaki iskelelerde Osmanlı dışındaki devletlerle yapılan ticaret açısından, yani bölgenin dünya ticaretine katılımı açısından yaklaşılacaktır. Bu bakış açısına göre Tuna ticaretinin nitelik ve niceliği hakkında bilgi vermek amaçlanmaktadır.

Osmanlı sınırlarının genişliği ve ülke içi ihtiyaçların karşılanması açısından bakıldığında Osmanlı devleti açısından bu bölgenin diğer devletlerle ticaretinin değil, bölgenin Osmanlı devletinin ihtiyaçları karşılama kapasitesinin önemli olduğu anlaşılmaktadır. Ama aralarında Babinger’in de bulunduğu Batılı tarihçilerin büyük bir kısmı tarafından Osmanlı dönemi bölgenin dünya ticaretinden koptuğu ve buradaki ticaretin gerilediği bir dönem olarak değerlendirilmektedir<sup>154</sup>. Babinger’in görüşleri aslında bu çalışmada başvurulan neredeyse tüm batılı kaynakların ortak zeminini yansıması açısından önem taşımaktadır. Babinger’e göre dünya ticareti açısından Osmanlı idaresindeki Tuna havzası tam anlamıyla “keşfedilmemiş kıta” olarak kalmıştır, buna hem doğal engellerin hem de Osmanlı Devleti’nin ticari teamüllerinin neden olduğu ileri sürülmektedir. Ortaçağda -Alman şehirleri başta olmak üzere- Orta Avrupa’nın aşağı Tuna bölgesi ile olan canlı ticaretinin Osmanlı döneminde 19.yüzyılın ikinci çeyreğine kadar ciddi biçimde gerilediği iddia edilmektedir. Ancak 1829 Edirne Antlaşması’ndan sonra Eflâk ve Boğdan’ın ve bir ölçüde Bulgaristan bölgesinin dünya ticaretine daha açık hale gelmeleri ile bölgenin diğer devletlerle ticareti artmış, tarımsal üretim ve şehirlerdeki ticari aktivite canlanmıştır. Eş zamanlı olarak Tuna’da buharlı

---

<sup>154</sup> Franz Babinger, “Die Donau als Schicksalsstrom des Osmanenreiches”, **Aufsätze und Abhandlungen zur Geschichte Südosteuropas und der Levante III**, München: Dr.Rudolf Trofenik, 1976, ss.24-25.

taşımacılığın başlaması da sürece ivme katmıştır. Buharlı vapurların düzenli bir hal alan seyrüseferleri ile Tuna üzerinden Orta Avrupa'da Viyana'dan İstanbul'a uzanan ve Batı Dünyası'nı en kısa ve ucuz şekilde Doğu Akdeniz'e bağlayan bir hat tesis edilmiştir. Babinger'e göre Osmanlı yönetimi Tuna nehrinin jeopolitik gücüne -özellikle ticari anlamda- hak ettiğinden daha az önem vermiş ve 19. yüzyılda nehrin ticari trafiğinde yaşanan gelişmelerde etkin bir biçimde rol almamıştır<sup>155</sup>.

Osmanlı Devleti Tuna nehrini resmi kaynaklarında şu şekilde tasvir etmektedir: *“Tuna nehr-i cesimi Almanya hükümet-i cenubisinden Baden Grand dükalığının canib-i cenubisinde vaki Karaorman dağlarından Badenwüttemberg ve Bavyera ve Avusturya ve Macaristan kıtalarından ve Avrupa-i Osmaniye'den cereyan ederek Sünne ve Hızırilyas ve Kili namıyla başlıca üç aded boğazdan Karadeniz'e karışır ki, menba'ından menasibine kadar 400 saatden ziyade mesafe kat' eder. Nehr-i mezkûrun sevhilinde pek çok şehir ve kasabalar var ise de, meşhurları Ulm ve Ratizbon ve Passau Avusturya'dan Linz ve Viyana ve Macaristan'dan Presburg ve Peşte olup Memalik-i Osmaniye'den dahi uğradığı mahaller Belgrad ve Vidin ve Lom ve Rahova ve Niğbolu ve Zıştovi ve Rusçuk ve Tutrakan ve Silistre ve Hırsova ve Maçın ve Tulçı ve Sünne kasabalarıdır. Nehr-i mezkûra sağ ve sol sevhilinden karışan nehirlerin başlıcaları Leş/Lech, İzar, İnn, Ans, Rabad/Raba/Raab, Drava, Sava, Morava, Tisa, Seret, Prut nehirleridir. Tuna nehri Memalik-i Osmaniye ile eyalet-i mümtazeden olan Eflâk kıtasından hattı fasıldır.”*<sup>156</sup>

Napolyon'un “Nehirlerin Kralı”<sup>157</sup> olarak nitelendirdiği Tuna Nehri, Avrupa'dan Karadeniz'e uzanan güzergâhında tarih boyunca birçok milletin ve devletin kaderinde belirleyici bir role sahip olmuştur. Tuna nehrinin tarih içinde etkilediği coğrafya geniş bir ard alanı kapsamaktadır. Walter Schneefuss'un Tuna nehrinin etkilediği alanlara ilişkin tasnifi tüm bu tarihsel sürece kısa ve özet bir bakış niteliğindedir. Schneefuss öncelikle Tuna'nın doğrudan, dolaylı ve politik havzalarının tasnifini yapmakta ve bunları şu şekilde sıralamaktadır. Tuna nehrinin doğrudan havzaları Suabia, Bavyera, Avusturya, Moravya, Slovakya, Macaristan, Hırvatistan,

<sup>155</sup> Babinger, *Die Donau als Schicksalsstrom ...*, ss.24-25.

<sup>156</sup> **Tuna Vilayet Salnamesi**, Sene 1285/1868-69, s.119.

<sup>157</sup> Henry Hajnal, **The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance**, The Hague, 1920, s.118.

Sırbistan, Bulgaristan, Eflâk ve Boğdan'dır. Dolaylı havzaları; Doğu Alp Ülkeleri, Erdel, Bukovinya'dır. Politik havzaları; Bohemya, Dalmaçya, Makedonya ve Trakya'dır. Schneefuss'un yaptığı bir diğer kategorizasyon ise Tuna bölgesinde yaşamış büyük imparatorluklar/devletlere ilişkin olup, Eski Bavyera, Avusturya, Bohemya, Büyük Moravya İmparatorluğu, Macaristan, Sırp ve Bulgar İmparatorluklarını kapsamaktadır. Tuna havzasında etkili olmuş dış güçleri Roma İmparatorluğu, Bizans, Türkiye ve Almanya olarak sıralayan Schneefuss, İtalya ve Rusya için ise Tuna'ya doğrudan sınırı olmayan ancak dolaylı olarak Tuna üzerinde etkisi olmuş Büyük Güçler ifadesini kullanmaktadır<sup>158</sup>.

Evliya Çelebi, 17. yüzyılın ortasında seyahat ettiği Tuna nehrinin Karadeniz'e beş kola ayrılarak döküldüğünü belirtmektedir. Karadeniz'den Kili boğazını geçerek Tuna nehrine giren binlerce “*şayka ve tıransa geminin*” İsmail, İbrail, Kalas, İsakça, Hırsova, Silistre ve Rusçuk'a ve hatta Budin'e kadar gittiklerini ifade etmektedir. Nehrin Karaharman girişinde ise büyük gemilerin demirleyerek kışladıklarını bildiren Evliya Çelebi, yüklü gemilerin genellikle nehre girip çıkamadıklarını da dile getirmektedir<sup>159</sup>.

Tuna nehrini inceleyen temel eserlerde nehir üzerindeki ticaretin gelişimi farklı dönemlendirmeler yapılarak ele alınmıştır. Bu dönemlendirmelerden ilki, Fransız İhtilali'ni nehir taşımacılığında uluslararası taşımacılık ve uluslararası hukuk mekanizmalarını gündeme getirmesi nedeniyle milat kabul eden Henry Hajnal'a aittir. Hajnal'a göre Fransız İhtilali yalnız insanoğluna tanınan özgürlüklerin genişletilmesiyle sonuçlanmamış, aynı zamanda nehir taşımacılığında da serbestiyetten bahsederek, yeni bir çığır açmıştır. Nehir taşımacılığındaki serbestiyetten kasıt, söz konusu nehrin tüm dünya ülkeleri için serbest olması anlamına gelmemektedir kuşkusuz. Fransız İhtilali ile birlikte nehirlerin nehre kıyısı olan tüm ülkelerin ortak mülkiyeti olarak kabul edilmesi fikri gündeme gelmiştir<sup>160</sup>.

---

<sup>158</sup> Bakınız:Walter Schneefuss, **Donauräume und Donaureiche**, 2. Basım. Wilhelm Braumüller, Universitätsbuchhandlung Wien-Leipzig, 1944.

<sup>159</sup> **Evliya Çelebi Seyahatnamesi Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 305 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini**, Yay. Haz. Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı, 3.Kitap, 2. Basım. İstanbul:Yapı Kredi Yayınları, 2006, s.185.

<sup>160</sup> Hajnal, ss.24-25.

Hajnal uluslararası hukuk açısından baktığında nehir taşımacılığında Fransız İhtilali öncesi ve sonrası nehir taşımacılığı ayrımını yapmış, İhtilal'den sonra Tuna nehrinde taşımacılığı 1815 Viyana Kongresi'ne kadar bir dönem, 1815-1856 Paris Antlaşması'nı ise ayrı bir dönem olarak ele almıştır. 1856 sonrasını ise eserinin basıldığı 1920'li yıllara kadar bir bütün olarak incelemiştir. Hajnal için bir diğer önemli dönüm noktası da Tuna nehrinde buharlı taşımacılık döneminin başlaması olmuştur. Buharlı taşımacılıktan öncesi ve sonrası diye yaptığı ayrımında buharlı taşımacılığın başlamasından sonraki dönem de bir kez daha 1856 Paris Antlaşması milat kabul ederek iki alt dönemde ele alınmıştır.

Bir başka dönemlendirmede, Tuna nehri ağzındaki seyrüseferin gelişiminde antik çağdan, I. Dünya Savaşı'na kadar geçen süre, üç ana döneme ayrılmıştır. Birinci dönem antik dönemden 1829 Edirne Antlaşması'na kadarki zaman aralığını, ikinci dönem 1829 ile 1856 Paris Antlaşması arasındaki yılları ve üçüncü dönem de, 1856 yılından I. Dünya Savaşı'na kadar geçen süreyi kapsamaktadır<sup>161</sup>.

1789 Fransız ihtilaliyle gündeme gelen nehirlerin uluslararasılaşması düşüncesinin Avrupa sınırları içinde kalan nehirler için hayata geçişi 1815 Viyana Kongresi ile olmuştur. Viyana Kongresi her ne kadar Tuna nehrini kapsamasa ve Osmanlı Devleti bu kongreye katılmamış olsa da bu kongre ile seyrüsefere elverişli bir nehir üzerinde nehre sahili olan tüm devletlerin eşit haklardan yararlanmaları uluslararası hukukta zemin bulmuştur. Buradaki amaç, nehirlerde devletlerin ticareti ve seyrüseferi aksatacak keyfi uygulamalarına son verilmesi idi<sup>162</sup>.

Viyana Kongresi'nin Tuna nehri için her hangi bir bağlayıcılığı olmasa da, kongreyi takiben oluşan uluslararası hukuk zemininde Osmanlı Devleti 19. yüzyılın başlarında en fazla müsaadeye mazhar devletler olarak muamele gören İngiltere, Fransa, Rusya ve Avusturya'ya, 1830'lu yıllarda Belçika, Sicilya, İspanya, Yunanistan, Hollanda, Portekiz, Prusya, İsveç ve Amerika Birleşik Devletleri'ne ve 1840'da Zollverein'a aşağı Tuna'da ticaret yapma izni vermiştir. Kapütülasyonlar çerçevesinde

---

<sup>161</sup> Spiridon Focas, **The Lower Danube River In the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948**, New York: East European Monographs, Columbia University Press, 1987, ss.643-649.

<sup>162</sup> Focas, *The Lower Danube River ...*, ss.77-89.

verilen bu izinlerin yanı sıra, Osmanlı Devleti nehirden gelip geçen diğer devletlerin gemilerinden vergi almadan nehir ağzını taratmakta, fener ve emniyet hizmetleri vermekte idi. Osmanlı Devleti'nin Tuna nehrindeki seyrüseferden elde ettiği tek vergi geliri akıntının tersine seyreden gemilerden alınan yedekleme vergisidir<sup>163</sup>.

1829 Edirne Antlaşması Osmanlı siyasi tarihinde olduğu kadar Tuna ticareti açısından da son derece önemli hükümler içermekteydi. 1821 Mora ayaklanması ile başlayan bir sürecin sonunda meydana gelen 1828-1829 Osmanlı Rus Savaşı'nın bitiminde imzalanan antlaşmada Osmanlı Devleti Yunanistan'ın bağımsızlığını ve Eflâk ile Boğdan'ın özerk yönetimlerini kabul ederek Balkanlar'da ciddi bir toprak kaybı yaşamıştır. Diğer taraftan Ruslar'ın Eflâk ve Boğdan'ın refahlarına kefil kılınması, Tuna'nın kolları arasındaki Yılan adalarının Ruslar'a ve nehrin sol sahilinin ve yakın adaların Eflâk ve Boğdan'a bırakılması Tuna'daki Rus nüfuzunun artması anlamına gelmekteydi. Karadeniz ve Tuna ticareti açısından asıl belirleyici olan gelişme ise, Çanakkale ve İstanbul boğazlarının Rus ticaret gemilerine ve Osmanlılar'la savaş halinde olmayan devletlerin Rus limanlarına giden ticaret gemilerine açılması şartları idi<sup>164</sup>.

Edirne Antlaşması ile birlikte 1829-1856 yılları arasında Tuna'nın seyrüsefere en elverişli ağzı olan Sünne ağzı ve Sünne boğazı Rus idaresi altına girmiştir. Bu dönem boyunca Rusya siyasi ve ticari kaygılarla Avrupalı devletlerin ve bilhassa İngiltere'nin Tuna'nın Karadeniz girişindeki ticaretlerini kasıtlı olarak zorlaştırmıştır. Nehrin doğal şartlarını iyileştirmeye yanaşmayan Rusya, karantina uygulaması ile de bahsi geçen devletlerin ticaret trafiğine sekte vurmuştur. Bu süreçten aşağı Tuna'da buhar teknolojisi ile ticaret yapmak isteyen Avusturya ve endüstrileşme sürecinde bu bölgenin tahılına ihtiyaç duyan İngiltere olumsuz etkilenmişlerdir. Kârlı çıkanlar ise, Osmanlı idaresinden özerklikle kısmen ayrılan Eflâk, Boğdan ve Sırbistan olmuştur. Rusya'nın

---

<sup>163</sup> İlhan Ekinci, "Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)", **Yayınlanmamış Doktora Tezi**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi, 1998, ss.105-106.

<sup>164</sup> Şerafettin Turan, "Edirne Antlaşması", **Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi**, Cilt 10, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1994, ss.442-443.

bu süreçteki tavrı Kırım'daki sıcak savaşı hazırlayan bir soğuk savaş dönemi olarak da nitelendirilmektedir<sup>165</sup>.

Bahsi geçen soğuk savaş döneminde karşı karşıya gelen Avrupa ülkeleri (Avusturya, İngiltere ve Fransa) ile Rusya ve Osmanlı Devleti arasında yürütülen müzakerelerden sonuç alınamamıştır. Bunun üzerine Rusya'nın Balkanlar'daki Osmanlı topraklarına saldırması ile savaş kaçınılmaz olmuş, Osmanlı ordusu Rusya'yı Tuna boylarında durdurmaya başarmış, savaşa İngiltere ve Fransa da dahil olurken, uzun süre kenarda kalan Avusturya Rus tehdidine karşı kısa süreli olarak Eflâk ve Boğdan'ı işgal etmiş ve barış imzalanmadan fiilen Tuna boğazlarında faaliyete başlamıştır. Beklediğini bulamayan Rusya barış imzalamaya mecbur kalmıştır<sup>166</sup>.

Kırım Savaşı'nın sonunda yapılan 1856 Paris Antlaşması ile Tuna ticareti için yeni bir dönem başlamaktaydı. Antlaşma ve sonrasında kurulan komisyonların faaliyetleri ile birlikte Tuna'da seyrüseferin uluslararasılaşması sağlanmış, Tuna ağzındaki Rus hakimiyeti ve bu hakimiyetten doğan olumsuz şartlar bertaraf edilmişti. Aslında bu antlaşma ile birlikte İngiltere başta olmak üzere Batı ve Orta Avrupa ülkeleri tarafından Rusya'nın Güneydoğu Avrupa'daki nüfuzu sarsılmış olmaktadır<sup>167</sup>. Bu süreçte İngilizler siyasi çıkarları doğrultusunda Osmanlı Devleti'nin Tuna ağzlarındaki varlığını sürdürmesini istemekteydiler<sup>168</sup>.

Tuna nehrinin Paris antlaşması ile kazandığı hukuki şartlarının hayata geçirilmesi için iki ayrı komisyon kurulması kararlaştırılmıştır. Bunlardan ilki Avrupa Tuna Komisyonu (Avrupa Komisyonu) adı altında İngiltere, Fransa, Avusturya, Rusya, Osmanlı Devleti ve Piyemonte devletlerinin temsil edildiği geçici komisyondur. Adı geçen komisyonun iki yıl içinde görevlerini tamamlayarak yetkilerini daimi bir komisyona devretmesi öngörülmüştür. Diğer komisyon ise daimi bir komisyon niteliği taşıyan, Tuna'ya sahili olan devletlerin temsil edildiği Tuna Sahil Komisyonu'dur<sup>169</sup>.

---

<sup>165</sup> Focas, *The Lower Danube River ...*, ss.99-100.

<sup>166</sup> İkinci, ss.111-112.

<sup>167</sup> Focas, *The Lower Danube River ...*, ss.227-230.

<sup>168</sup> Tuna üzerinden yürütülen ve "Anglo-Russian conflict" olarak nitelendirilen İngiliz ve Rus politikaları ve bu süreçte Osmanlı Devleti'nin İngiltere açısından önemine ilişkin bakınız: David Urquhart, **The Mystery of the Danube**, London: Bradbury & Evans, 1851. Urquhart adı geçen çalışmada Osmanlı Devleti'nin İngiltere'nin hammadde temini açısından Rusya'nın yerini alabileceği görüşünü savunmaktadır.

<sup>169</sup> Tuna Komisyonu ile ilgili ayrıntılar için bakınız: İkinci, ss.120-179.

Bu iki komisyon bir bakıma nehirde ticaretin serbestleşmesi ve sürdürülmesi için gerekli kuralların denetlenmesi ve uygulanması noktasında devletlerin siyasi ve ticari çıkarları nedeniyle meydana gelen anlaşmazlıklarına sahne olmuştur. Nehre sınırı olan ülkeler bir tarafta nehirde ticari aktiviteleri olan büyük devletler diğer tarafta komisyonları ve komisyonların faaliyetlerini kendi çıkarları doğrultusunda kullanmaya çalışmışlardır. Ekinci'nin ifadesiyle bahsi geçen komisyonlar Avrupa'nın Osmanlı Devleti üzerindeki ekonomik çıkar ve kavgalarının sürdürüldüğü bir zemin niteliği taşımıştır<sup>170</sup>.

Avrupa Tuna Komisyonu öngörüldüğü gibi işlevini tamamlayarak daimi bir komisyona devredilememiştir. Osmanlı Devleti başlangıçta pek de sıcak bakmadığı ve feshedilerek Tuna Sahil Komisyonu'na devrini istediği Avrupa Tuna Komisyonu'nun, Tuna'daki ticari faaliyetleri devam ettiği için nehir ile organik bağlarının koptuğu 1878 yılı sonrasında devamını savunmuştur<sup>171</sup>.

Oluşum süreci ve misyonu kısaca özetlenen Avrupa Komisyonu'nun en somut icraatı hiçbir devletin maliyetine tek başına katlanmak istemeyeceği Sünne boğazının ıslah edilerek seyrüsefere uygun hale getirilmesi ve seyrüseferin kolaylaştırılması olmuştur. Boğazda yapılan ıslah çalışmaları ile birlikte Sünne'deki ticari hareketlilik ilerleyen kısımlarda anlatılacağı gibi artmıştır. Osmanlı Devleti de 1856'dan sonra Tuna boğazlarının kendisine geçişiyle birlikte Sünne Sancağı adı altında bölgenin iskânı ve yeniden yapılandırılması sürecini başlatmıştır<sup>172</sup>.

### **A. Tuna Ticaretinin Tarihsel Gelişimi**

Tuna nehrindeki ticaret trafiği için son derece önemli olan siyasi gelişmeler bu şekilde özetledikten sonra Tuna nehrinin 19. yüzyıldaki konumuna gelene kadar nasıl bir tarihi süreçten geçtiği de kısaca açıklığa kavuşturulmalıdır. Tuna nehrinin aşağı çığırının sahili olan ülkeler için ne denli önemli olduğunu anlatmak için Macgregor "Aşağı Tuna'nın iki yakasında yer alan Tuna Beylikleri (Eflâk, Boğdan, Sırbistan) ve

---

<sup>170</sup> Ekinci, s.224.

<sup>171</sup> Ekinci, s.225.

<sup>172</sup> Ekinci, s.100.



Osmanlı yönetimi altındaki Bulgaristan'ın ticaretleri Tuna nehrine yönelik olup, Tuna nehri tarafından yönetilmekte ve yönlendirilmektedir<sup>173</sup> ifadesini kullanmaktadır.

Tuna nehri ve aşağı Tuna Milattan sonra 25 yılından beri seyre elverişli bir su yolu olarak tanımlanmış ve Tuna'nın yedi ağzından birinde ticaret yapıldığı belirtilmiştir<sup>174</sup>. 13. ve 15. yüzyıllar arasında aşağı Tuna'da ve nehir ağzındaki ticaretin Boğdan'dan tahıl ihraç eden Cenevizlilerin elinde olduğu bilinmektedir<sup>175</sup>. Ortaçağda Tuna ticareti daha çok yerleşmiş bir nitelik taşımaktaydı. Aşağı Tuna'da İbrail ve Demirkapı arasında 1368-1413 yılları arasında Macarların ve Rumlar'ın ticaret yapmalarına izin verilmiştir. Özellikle Cenevizliler'in aşağı Tuna'nın Kalafat'a kadarki kısmında deri ve tahıl yükledikleri belli noktaları bulunmaktaydı. Yukarı Tuna çıkışında ise yalnızca nehre sahili olan feodal devletlerin yasal geçiş hakkı bulunmaktaydı. Ticaretin yerleşmesinin en önemli nedenlerden birisi nehrin doğal yapısından kaynaklanan olumsuzluklar, bir diğeri ise iklim şartlarının nehir ulaşımını aksatması olarak sıralanmaktadır. 13. yüzyılın büyük bir kısmında ve 14. yüzyılın neredeyse tamamında kışın genellikle donan nehirde, yazları nadiren meydana gelen taşkınlar ve sıklıkla kuraklıklar görülmüştür<sup>176</sup>. 15. yüzyılda Osmanlı Balkan eyaletlerinde hakim olan ticari grup Raguzalı Cumhuriyeti ve tüccarları idi. Raguzalı tüccarların Balkanların çoğu yerinde olduğu gibi Rusçuk, Vidin, Niğbolu, Silistre ve Varna'da da kolonileri bulunmaktaydı. Eflâk'ta koloni kurmayan Raguzalılar şahısları adına Eflâk tarafına geçmekte ve oradaki pazarlardan haberdar olmaktaydılar<sup>177</sup>.

Osmanlı Devleti İstanbul'un fethiyle birlikte yukarı Tuna'da nehre kıyısı olan ülkeleri tehdit etmeye başlamış ve ticaret durma noktasına gelmiş, Türkler Cenevizliler'i Tuna'dan uzaklaştırmışlardır. Bu durum 1616 yılına kadar devam etmiştir. 17. yüzyılın sonunda Osmanlı Devleti'nin geri çekilmesiyle Tuna'daki ticaretin tekrar canlandığı dile getirilmektedir. Karlofça, Pasarofça ve Belgrad antlaşmaları ile Tuna ticareti nispeten serbest bir hal almıştır<sup>178</sup>.

---

<sup>173</sup> Macgregor, s.55.

<sup>174</sup> Hajnal, s.108.

<sup>175</sup> Hajnal, s.112.

<sup>176</sup> W.G.East, "The Danube Route-Way in History", *Economica*, No.37, Ağustos 1932, s.337.

<sup>177</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, ss.40-41.

<sup>178</sup> Hajnal, ss.113-114.

Orta ve aşağı Tuna b3lgesi 1521 yılında Osmanlı Devleti'nin y3netimine girmiştir. 1535 yılında Fransızlar'a verilen kap3t3lasyonlar, Fransızlar'a T3rk sularında ve tabii ki Tuna nehrinde serbest seyr3sefer hakkı tanımıştır. Bu d3nemde Fransızlar'ın Tuna ağzındaki varlıkları 3nemsiz boyutta olduğundan bu serbestiyet ticari hayatta pek de iz bırakmamıştır. Tuna nehri s3z konusu d3nemde “kapalı bir T3rk g3l3”<sup>179</sup> olarak nitelendirilirken, aşağı Tuna'dan “T3rk nehri”<sup>180</sup> olarak bahsedilmektedir.

Henry Hajnal'ın 16. y3zyıldaki Osmanlı-T3rk unsuruna ve Osmanlı Devleti'nin Tuna nehri ile ilişkisine dair yaptığı tespitler aslında Batılı ve Balkan k3kenli tarih3ilerin ve iktisat tarih3ilerinin devam edegelen tek yanlı bakışlarının temelini yansıtılmaktadır. Hajnal'a g3re T3rkler k3t3 y3netimleri ve ticareti organize etmekteki acizlikleri ile tanınmaktadırlar. Tuna nehrindeki uluslararası trafiği artırmak i3in hi3birsey yapmayan T3rkler, Tuna nehrine kıyısı olan 3lkeleri de tahıl ambarı olarak addetmektedirler. Bu 3lkelerin tahıllarını ihra3 edebilecekleri tek yer Osmanlı Devleti'nin başkenti İstanbul'dur. Ancak İstanbul'un talebi karşılıdıktan sonra tahıl artarsa başka yerlere ihracatına izin verilmektedir. Hajnal'a g3re, T3rk t3ccarlar tahıl fiyatlarını sabitleme hakkına sahip olduklarını iddia ederek bahsi ge3en 3lkeleri s3m3rmektedirler. Hajnal'ın 1778'de yayınlanmış bir eserden aktardığı manzara ř3yledir. Yaz aylarında Trabzon'dan İbrail ve Kalas'a gelen bir3ok Osmanlı gemisi Efl3k ve Boğdanlılar'ın b3t3n tahıllarını iskelelere getirip, T3rk t3ccarlar tarafından belirlenen sabit fiyattan satmaya zorlamaktadır. Yoksul satıcılar ellerinde ne varsa satmak zorunda kalmakta ve evlerine tam bir hayvan derisi ile d3nd3klerinde mutlu olmaktadır<sup>181</sup>. Hajnal daha sonra Sz3chenyi'nin Osmanlı ile ilgili fikirlerinin kendisinin “tembel T3rkler”e ait tespitlerini desteklediği şeklinde bir yoruma yer vermektedir<sup>182</sup>. Hajnal bununla beraber Osmanlı Devleti'nin az miktarda da olsa dış ticaret yaptığını 1588 tarihli bir belgede Boğdan Prensi'nin İngiltere'ye d3ř3k vergi imtiyazı vermesinden anlaşıldığını ifade etmektedir<sup>183</sup>.

---

<sup>179</sup> Hajnal, s.11.

<sup>180</sup> East, s.338.

<sup>181</sup> Hajnal, ss.11-12.

<sup>182</sup> Hajnal, s.133.

<sup>183</sup> Hajnal, s.12.

17. yüzyılın sonlarından itibaren yukarı Tuna'da düzenli yolcu taşımacılığında bahsetmek mümkündür<sup>184</sup>. 18. yüzyılda yani Tuna nehrinde buharlı gemiciliğin başlamasından önce ise nehirde kayda değer bir ticaret yapıldığı bilinmektedir<sup>185</sup>. Ancak Tuna nehrindeki ticari canlılık asıl olarak 1784'den sonra Avusturya'nın Osmanlı'dan elde ettiği haklarla aşağı Tuna'da ticarete yönelmesiyle başlamıştır. 18. yüzyılın sonlarında Tuna'nın Habsburg tarafında artan nüfus bölgesel ticareti artırmış, Erdel tüccarları Silistre, Rusçuk ve Zıştovi'de acentelikler kurmuşlardır<sup>186</sup>.

19. yüzyılda Tuna nehrindeki taşımacılık şartlarında ve ticaretin seyrinde üç temel gelişme etkili olmuştur. Bu gelişmeler; buharlı taşımacılığa geçiş, nehrin kısmen uluslararası bir yapı ile kontrol edilmesi ve nehrin fiziki şartlarının iyileştirilmesi için yapılan mühendislik çalışmalarıdır<sup>187</sup>.

19. yüzyıldaki gelişmeleri ele almadan önce Tuna'da seyrüseferi olumsuz etkileyen faktörlerden bahsetmek gerekmektedir. Tuna nehrinde akış yönünün tersine yük taşımak nehrin doğasından ötürü her zaman zor, pahalı ve uzun olmuştur<sup>188</sup>. Akış yönüne paralel yapılan seyrüseferlerde ise nehir vasıtalarının önüne ciddi engeller çıkarmaktadır. Tuna'da var olan büyük çağlayanlardan dolayı bunlardan önce ve sonra yolcu ve eşyaların gemilerden başka vasıtalara aktarılması taşımacılığın olağan hali kabul edilmektedir. Viyana'dan Kalas'a yapılacak bir yolculukta Peşte, Moldova ve Kladovo olmak üzere üç noktada aktarma yapmak gerekmektedir. Tahıl taşımacılığının en yoğun olduğu güz döneminde su seviyesi düşmektedir. Suyun az olduğu dönemlerde dar boğazlardan ve Demirkapı'daki kayalık kısımlardan geçmek zorlaşınca Moldova'nın biraz aşağısında yolcu ve yükler daha küçük gemilere ya da mavnalara aktarılmakta sonra tekrar büyük gemilere yüklenip Orşova'ya taşınmakta, yolculuğun Orşova'dan büyük buharlı gemilerin beklediği Turnu-Severin'e kadar olan kısmı karadan ya da kayık ve teknelerle sürdürülmektedir. Bu şartları iyileştirmek için 1830'ların başlarında Macar mühendislerin girişimlerinde bulunup sonuç alamadıkları

---

<sup>184</sup> Hajnal, s.116.

<sup>185</sup> Hajnal, ss.119-120.

<sup>186</sup> Bruce McGowan, "Ayanlar Çağı 1699-1812", Halil İnalçık ve Donald Quartert (Ed.). **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi Cilt II 1600-1914** içinde. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, s.864.

<sup>187</sup> East, s.340.

<sup>188</sup> East, s.340.

bilinmektedir. Demirkapı bölgesinin tesviyesi ancak 1899'da Avusturya-Macaristan tarafından gerçekleştirilebilmiştir<sup>189</sup>. Demirkapılar'da yaşanan sıkıntının bir benzerine Tuna nehrinin Karadeniz'le birleştiği ağzılarda rastlanmaktadır. İlerleyen bölümlerde ele alınacağı gibi nehir ağzındaki fiziki şartların iyileştirilmesi de ancak 19. yüzyılın ikinci yarısında mümkün olabilmektedir.

Tuna nehrinde buharlı gemilerin düzenli seferleri "Erste Wiener Orientalische Handelskompagnie" bünyesinde 1831 yılı Şubat ayında başlamıştır. Francis I adlı tek gemi ile yapılan seferlerin ilk yılı Macaristan'daki kolera salgını ve nehirdeki sığ geçitler nedeniyle pek başarılı bulunmamaktadır<sup>190</sup>.

Nehir ve denizlerde buharlı gemilerle ulaşımın artması Balkan sahil şehirlerinin ve özellikle Tuna sahilindeki şehirlerin ekonomik hayatını canlandırmıştır<sup>191</sup>. Bu canlılığa paralel olarak yabancı mal ithalatı da artmıştır. Bir taraftan da karayollarının ilkeliği ve demiryollarının yetersizliği suyolunun tercih edilmesine neden olmaktadır. Özellikle 19. yüzyılın ortalarında Demirkapı'dan geçişin kolaylaşması Tuna nehrini tüccarlar için geçilebilir kılmıştır<sup>192</sup>.

Tuna nehrinde buharlı taşımacılığın devreye girmesiyle birlikte Balkanlar'ın kuzeyinde yer alan ticaret merkezleri için yeni alış veriş imkânları sunmuştur. Aşağı Tuna bölgesinin batısında Rusçuk, Zıştovi, Lom ve Vidin Alman ve Avusturya malları için adeta birer stok sahasına dönüşmüşlerdir<sup>193</sup>.

Selanik Balkanlar'daki ticaretin merkezi olma özelliğini 1835'ten itibaren yitirmeye başlamıştır. Daha önce sadece Selanik'ten tedarik edilebilen mallar için artık Selanik yerine doğrudan Avusturya topraklarına gidilir olmuştur. Paskaleva'ya göre Selanik aslında Tuna üzerinde nehir nakliyatının başlamasıyla önemini kaybetmeye

---

<sup>189</sup> East, s.341.

<sup>190</sup> Hajnal, s.125.

<sup>191</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.73.

<sup>192</sup> Hajnal, ss.152-153.

<sup>193</sup> Ernst Mehlan, "Die Handelstrassen des Balkan während der Türkenzeit", *Südostdeutsche Forschungen*, Cilt 4, Sayı 2, 1939, s.291.

başlamıştır. Çünkü, Tuna nehri Balkan tüccarlarının ve yabancıların alışverişlerini doğrudan Orta Avrupa ile yapmalarını sağlayan bir kanal olmuştur<sup>194</sup>.

Tuna'da 1830'larda başlayan buharlı gemi taşımacılığı ile eski tip yelkenli gemilerin seferleri devam etse de bu süreçten son derece olumsuz etkilenmişlerdir. Buharlı gemiler yelkenli gemileri kısa bir sürede tamamen ortadan kaldırırsa da, özellikle küçük Türk gemileri zarara uğramış ve rekabet edebilmek için çok düşük fiyatlarla yolcu taşımaya başlamışlardır. Paskaleva'nın aktardığına göre, 1842'de Türk gemiciler Osmanlı hükümetinden destek istemişler ve hükümet de önce gizli olarak, sonra da açıkça Türk uyruklu yolcuların ve eşyalarının yabancı gemilerle taşınmasını yasaklamıştır. Çok sıkı bir şekilde uygulanmaya başlanan bu yasak boş sefer yapmak zorunda kalan Avusturya hükümetinin Avusturya gemilerinin zararlarının tazmin edilmesi için Bâbiâli'ye müracaatı sonrasında kaldırılmıştır<sup>195</sup>.

1835'ten önce Tuna nehrine giren gemiler Osmanlı, Yunan, Rus, İyonya Adaları, Avusturya ve Sardunya bayrakları taşımaktadır. Diğer ülkelerin bayrakları ise nadiren görülmektedir<sup>196</sup>. Hajnal'ın 1854 tarihli "Journal de Saint Petersburg"dan aktardığına göre 1837'de Sünne'den 1300 gemi Tuna nehrine giriş yaparken bu sayı 1846'da 1812'ye yükselmiştir<sup>197</sup>.

M.Hagemesiter adlı bir Rus yetkilinin Rus hükümetine teslim etmek üzere Karadeniz ve Tuna limanlarının ticaretleri hakkında hazırladığı 1834 tarihli rapordan aktarıldığına göre, Tuna'ya taşıma kapasiteleri 100 ile 300 ton arasında değişen yıllık 600'den fazla deniz vasıtası giriş yapmaktadır. Bunlardan büyük olanları genellikle İbrail'den yukarısına geçmemekte, 200 ton civarında olanlar nadiren Rusçuk'a kadar ilerleyebilmektedir<sup>198</sup>.

19. yüzyılın ortalarında Orta Avrupa'nın aşağı Tuna bölgesindeki iktisadî nüfuzunun iki temel belirleyicisi bulunmaktadır. Bunlardan ilki, İngiltere, Fransa, Belçika ve diğer Avrupa ülkelerinin artan mamul mal ithalatı; ikincisi ise Tuna

---

<sup>194</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.67.

<sup>195</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.69.

<sup>196</sup> Macgregor, s.56.

<sup>197</sup> Hajnal, s.154.

<sup>198</sup> Macgregor, s.55.

limanlarından Avrupa pazarlarına yapılan buğday ve tarımsal ürün ihracatında yaşanan artıştır<sup>199</sup>. 1847’de Aşağı Tuna havzası Avrupa’ya Karadeniz üzerinden 1.000.000 florin değerinde buğday ihraç etmiştir. Genellikle bu buğdayın %30’u İngiltere’ye, %25’i İstanbul’a, %12’si Trieste’ye, %28’i Marsilya, Cenova ve Livorno’ya ve yaklaşık %10’u yukarı Tuna limanlarına yani Avusturya’ya ihraç edilmektedir<sup>200</sup>.

19.yüzyılın üçüncü çeyreğinde aşağı Tuna’nın ithalat ve ihracat hacmi zaman zaman yaşanan dalgalanmalar ve iniş-çıkışlara rağmen dikkate değer bir artış göstermiştir. İthalat ve ihracat hacmi büyük ölçüde, tahıl ürünlerinde mahsülün durumuna, endüstriyel ürünlerin (pamuk, tütün ve Romanya’da tuz ihracatı) verimine, büyük ve küçükbaş hayvancılığa ve ülke içindeki yüksek maliyetli taşımacılığa bağlıdır. Bölge halkının alım gücü ve ithal ürün kullanımı sıralanan faktörlere bağlı olarak artmakta veya azalmaktadır. Tarımsal ürün ihracatındaki artış veya azalış hafif endüstriyel ürünlerin ithalinde artış veya azalışa sebep olmaktadır. Bunların yanı sıra 1857 ve 1873’de yaşanan iktisadî krizler, salgın hastalıklar, savaşlar ve isyanlar gibi siyasi olaylar da iç ve dış ticaret üzerinde olumsuz etkiler yaratabilmektedir<sup>201</sup>.

Aşağı Tuna limanlarındaki ticaretin büyümesi aynı zamanda Balkanlardaki “geç kalmış” kapitalist kalkınma sürecinin belirleyicilerinden olan tarımsal ürün pazarlarının büyümesine bağlıdır. Paskaleva’ya göre aşağı Tuna’nın tarımsal üretiminin yaklaşık %30 ilâ 40’lık kısmını Orta Avrupa pazarları emmektedir. Bu bölgeye yapılan tarımsal ürün ihracatı Orta Avrupa’nın üretim düzeyine bağlı olarak değişmekte veya Karadeniz’den Trieste’ye ya da Tuna’dan Viyana’ya gitmektedir<sup>202</sup>. Viyana’nın 1840’larda Orta Avrupa’da kurulan demiryolu ağının merkezi halini alması Orta Avrupa ve genelde Avrupa ile Balkanlar arasındaki ilişkinin artmasını sağlamıştır<sup>203</sup>.

Osmanlı ve Balkanlar’ın Orta Avrupa ile yaptıkları ticarete dış ticaret dengesi genellikle Osmanlı Devleti aleyhine bir yapıya sahip olmuş, Orta Avrupa’dan yapılan

---

<sup>199</sup> Virginia Paskaleva, “Shipping and Trade on the Lower Danube in the Eighteenth and Nineteenth Centuries”, Apostolos E.vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos and Béla K.Király (Ed.). **War and Society in East Central Europe Vol.XXIII, Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid-Eighteenth Century to 1914** içinde, Atlantic Research and Publications, Inc., 1988, ss.142-143.

<sup>200</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.143.

<sup>201</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.143.

<sup>202</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, ss.143-144.

<sup>203</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.139.

ithalat bu bölgeye yapılan ihracatın üstünde olmuştur. 1860'lı ve 1870'li yıllarda Orta Avrupa ülkeleri İngiltere ve Fransa ile demiryolu yapımı ve büyük nehirlerde taşımacılık konusunda adeta bir yarışa girmişlerdir. 1863-73 yılları arasındaki on yıllık sürede demiryolu ağı eski Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nda üç kat büyümüştür<sup>204</sup>.

### **B. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Tuna Ticaretinin Boyutları**

1856'dan sonra Avrupa Tuna komisyonu ile beraber uluslararasılaşan aşağı Tuna'nın ithalat-ihracat yapısı ve hacminde farklılaşmalar yaşanmıştır. Aşağıdaki tabloda 1857-1875 yılları arasında Aşağı Tuna'daki yolcu, mal ve para sirkülasyonunun seyri yer almaktadır. 20 yıla yakın bir sürede iniş çıkışlar olmasına rağmen yolcu sayısının neredeyse dört buçuk kat, mal miktarının parasal değerinin beş kat ve para sirkülasyonunun iki kat arttığı dikkati çekmektedir.

---

<sup>204</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.144.

**Tablo 2**  
**Aşağı Tuna'da Yolcu, Mal ve Para Sirkülasyonu (1857-1875)**

Yıl	Yolcu sayısı	Mal Miktarı (Zentner <sup>205</sup> )	Para (Florin)
1857	65.690	1.473.314	---
1858	47.465	1.167.609	2.509.105
1859	50.502	2.315.036	4.912.227
1860	62.488	2.893.149	5.501.956
1861	57.459	2.575.966	5.048.458
1862	53.254	3.757.571	5.215.448
1863	53.668	4.513.618	6.532.784
1864	102.303	5.556.389	5.464.787
1865	106.699	2.813.485	6.579.830
1866	---	---	---
1867	110.340	4.025.940	6.514.515
1868	147.004	3.942.302	10.310.230
1869	166.659	5.389.723	8.679.047
1870	165.695	3.225.057	8.545.421
1871	---	---	---
1872	279.745	1.557.534	13.765.954
1873	210.909	8.209.987	11.120.428
1874	208.862	11.901.179	8.110.339
1875	291.574	7.199.300	5.446.393
<b>TOPLAM</b>	<b>2.180.316</b>	<b>72.537.159</b>	<b>114.256.972</b>

**Kaynak:** Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.149. 1866 yılı ve 1871 yılları için, Avusturya-Prusya ve Fransa-Prusya savaşları nedeniyle gemiler asker ve cephane taşıdıklarından bu yıllara ilişkin veri bulunmadığı belirtilmiştir.

Paskaleva'dan aktarılan mal, para ve yolcu sirkülasyonunun yanı sıra Tuna ticaretindeki artışın takibi daha çok Tuna ağzından giriş çıkış yapan gemi sayısı, tonajları ve gemilerin türü üzerinden yorumlanmaktadır. Hajnal 1865 yılına kadar Tuna'da seyreden gemilerin ne kadarının buharlı olduğuna dair bir istatistiğin bulunmadığını dile getirmektedir. Aslında Avrupa Tuna Komisyonu'nda böyle bir istatistiğin oluşturulmasına yönelik olarak Avusturya'nın kendi sınırlarındaki verileri derlemesi gündeme gelmiş, ancak Avusturya Komisyonun iç işlerine müdahale etmesinden korkmuştur<sup>206</sup>. Hajnal 1855 yılı ve sonrası için sahip olunan verilerden

<sup>205</sup> 1 zentner = 100 pounds = 45.5 kg Bakınız: Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.137.

<sup>206</sup> Hajnal, s. 149.



hareketle 1856'ya kadar Tuna nehrinde taşınan yükün yarısından fazlasının kayık ve yelkenli gemilerle taşındığını iddia etmektedir<sup>207</sup>. 1855-1880 arasına ait verilere göre buharlı gemilerle taşınan malların %34.5'den fazla olmayışının da iddiasını güçlendirdiğini belirtmektedir.

Sünne boğazı Tuna nehrinin seyri sefere en elverişli boğazı olup, her ne kadar fiziki şartları nedeniyle 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar gemilerin yüklü olarak seyirlerine uygun olmasa da, nehrin sahil iskelelerinden -iç limanlarından- küçük vasıtalarla gelen yükün Karadeniz'den yollarına devam edebilmeleri için büyük gemilere aktarıldığı önemli bir limana sahiptir. Batı kaynaklarının çoğunda ve Tuna Komisyonu istatistiklerinde Tuna nehrinin ticari kapasitesi Sünne limanından ayrılan gemiler ve tonajlarına göre değerlendirilmektedir. Sünne limanı ile nehrin iç limanlarının ticari trafikleri aşağıdaki tablolardan takip edilebilir. 1861-1880 yılları arasında iç limanlardan ve Sünne'den yükleme yapan gemilere ve tonajlarına bakıldığında 1865'den sonra Sünne'de yapılan yüklemelerin iç limanlarda yapılan yüklemelere oranının gemi sayısı açısından %20'ye yaklaşırken, tonaj açısından %45'lere ulaşması, Sünne'de daha yüksek tonajlı gemilerin yükleme yaptığını göstermektedir. Bu oranlar aynı zamanda Sünne'nin tek başına nehir ticaretindeki ağırlığına da dikkat çekmektedir.

---

<sup>207</sup> Hajnal, ss. 149-150.

**Tablo 3**  
**Sünne Boğazında ve Tuna Nehrinin İç limanlarında Gemilere Yapılan Yüklemeler ve Gemi Sayıları (1861-1880)**

Yıllar	Gemilerin Yükleri				Sünne'deYapılan Yüklemelerin İç limanlarda Yapılan Yüklemelere Oranı	
	Sünne		İç limanlar			
	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj
1861-1865	1.403	478.379	12.786	1.648.333	11%	29%
1866-1870	2.003	827.915	10.524	1.827.441	19%	45%
1871-1875	1.385	786.492	8.371	1.831.431	17%	43%
1876-1880	991	889.788	7.351	2.198.872	13%	40%

**Kaynak:** Commission européenne du Danube, *La Commission européenne du Danube et son oeuvre, de 1856 à 1931*, Paris:Imprimerie Nationale,1931, s.512.

Tuna ticaretindeki trafiğin istatistikî boyutunu gözler önüne seren en önemli çalışmalardan birisi Josef M. Wolfbauer'e aittir. Wolfbauer Tuna'da faaliyet gösteren Avusturyalı vapur kumpanyaları başta olmak üzere farklı kaynaklardan topladığı verilerle 1847-1860 yılları arasında Tuna nehrini Sünne çıkışından terk eden gemilerin uyruklarını ve ton cinsinden yüklerini ayrıntılı bir şekilde ortaya koymaktadır. Aşağıda iki tablo halinde sunulan bu veriler arasında Fransa, Avusturya ve Rusya için 1860 öncesine ait bazı yıllardaki buharlı gemi sayıları ve taşıdıkları yük miktarları da bulunmaktadır.

**Tablo 4**  
**Tuna Nehri Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1847-1854)**

Uyruk	1847		1848		1849		1850		1851		1852		1853		1854	
	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)
Amerika	...	...	...	...	...	...	...	...	1	190	...	...	1	102	...	...
Avusturya	144	28.975	102	22.408	135	31.618	96	19.487	105	21.054	149	30.004	111	19.555	40	8.910
Belçika	5	889	2	345	1	224	1	184	1	224	3	527	5	854	...	...
Boğdan	14	3.342	19	5.528	3	644	9	1.742	6	896	15	2.058	13	1.308	4	645
Büyük Britanya	151	22.614	133	21.248	132	21.843	108	17.709	306	54.064	343	62.540	205	35.241	45	7.840
Danimarka	8	922	1	92	...	...	...	...	2	216	17	1.817	8	947	...	...
Eflâk	43	5.852	30	3.947	51	8.083	47	7.022	68	8.849	92	12.373	155	17.779	8	1.270
Fransa (İspanya, Roma Devletleri, Kudüs)	45	6.127	8	1.071	9	1.426	2	352	5	879	12	1.551	36	4.233	2	241
Hanover	2	262	...	...	1	265	1	158	5	685	28	3.961	11	895	...	...
Hansa Şehirleri	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3	402	3	356	3	382
Hollanda	5	712	...	...	...	...	...	...	1	142	19	4.008	56	8.402	18	3.242
İsveç	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	16	2.828	15	2.382	1	131
İyonya Adaları	...	...	...	...	...	...	27	3.830	52	7.660	58	9.355	72	8.697	10	1.240
Mecklenburg	...	...	...	...	...	...	3	647	10	2.286	7	1.647	...	...	3	753
Norveç	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	6	402	13	1.642	3	389
Oldenburg	...	...	...	...	...	...	...	...	8	900	17	2.132	9	976	...	...
Prusya	11	2.287	...	...	1	200	11	2.230	24	5.143	17	3.707	4	852	3	920
Rusya	125	22.845	72	14.665	110	22.297	61	12.287	74	16.156	67	11.149	63	9.644	4	364
Sardinya	151	18.799	67	10.141	49	7.557	37	5.475	95	15.490	99	14.995	144	20.441	14	1.977
Sırbistan	...	...	...	...	...	...	1	240	...	...	...	...	1	125	...	...
Sicilya	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	9	1.944	22	5.304	2	223
Sisam	14	1.151	8	912	18	1.916	11	1.353	15	1.466	18	1.467	45	3.004	...	...
Toskana	2	280	2	328	1	183	...	...	1	245	10	2.018	3	475	...	...
Türkiye	663	76.517	291	42.923	214	37.327	174	29.433	372	59.812	444	74.525	406	56.284	...	...
Yunanistan	630	94.500	532	90.440	880	158.400	860	154.800	951	161.670	973	171.248	1.049	199.310	520	109.200
<b>TOPLAM</b>	<b>2.027</b>	<b>287.961</b>	<b>1.296</b>	<b>218.683</b>	<b>1.641</b>	<b>297.512</b>	<b>1.449</b>	<b>256.949</b>	<b>2.102</b>	<b>358.027</b>	<b>2.422</b>	<b>416.658</b>	<b>2.450</b>	<b>398.808</b>	<b>680</b>	<b>137.727</b>
Fransa Buharlı Gemileri	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Avusturya Buharlı Gemileri	36	11.014	35	10.561	35	12.901	40	15.386	52	12.918	54	23.742	40	14.250	...	...
Rusya Buharlı Gemileri	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
<b>TOPLAM</b>	<b>2.063</b>	<b>298.975</b>	<b>1.331</b>	<b>229.244</b>	<b>1.676</b>	<b>310.413</b>	<b>1.489</b>	<b>272.335</b>	<b>2.154</b>	<b>370.945</b>	<b>2.476</b>	<b>440.400</b>	<b>2.490</b>	<b>413.058</b>	<b>680</b>	<b>137.727</b>

Kaynak: Wolbauer, ss.156-159 arasındaki tablolardan hazırlanmıştır.

**Tablo 5**  
**Tuna Nehri Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1855-1860)**

Uyruk	1855		1856		1857		1858		1859		1860		TOPLAM (1847-1860)	
	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)
Amerika	3	670	2	642	1	271	1	299	11	3.289	8	2.292	28	7.755
Avusturya	363	84.463	239	56.163	146	30.125	116	25.632	117	30.516	186	56.727	2.049	465.637
Belçika	5	907	7	1.043	1	109	1	81	1	146	1	116	34	5.649
Boğdan	8	1.188	38	4.341	36	3.725	43	4.114	57	4.582	29	2.866	294	36.979
Büyük Britanya	...	...	161	32.046	168	28.912	244	43.823	278	65.106	374	96.737	2.648	509.723
Danimarka	12	1.432	16	1.979	7	1.017	19	2.473	6	782	4	472	100	12.149
Eflâk	36	5.119	81	8.815	88	13.215	87	11.356	125	15.945	119	16.832	1.030	136.457
Fransa (İspanya,Roma Devletleri, Kudüs)	3	515	34	4.078	28	3.944	95	14.964	20	3.886	33	6.916	332	50.183
Hanover	44	7.285	65	7.594	11	1.720	35	4.697	16	2.008	9	914	228	30.444
Hansa Şehirleri	10	1.507	11	1.400	...	...	5	627	2	356	2	249	39	5.279
Hollanda	83	10.434	104	11.031	27	3.515	66	8.842	60	7.909	40	5.394	479	63.631
İsveç	6	1.123	7	1.132	3	516	13	2.231	6	961	5	624	72	11.928
İyonya Adaları	...	...	34	4.927	69	9.268	93	12.112	121	15.500	162	23.134	777	107.774
Mecklenburg	36	9.577	8	1.617	1	200	4	1.069	4	928	20	5.106	96	23.830
Norveç	51	7.426	33	4.986	12	2.695	37	5.755	19	3.817	25	4.008	199	31.120
Oldenburg	19	3.548	36	6.384	...	...	28	3.784	10	1.457	19	2.720	146	24.901
Prusya	11	2.762	12	2.834	5	904	12	2.185	4	1.221	9	3.064	124	28.309
Rusya	...	...	8	876	12	1.283	25	3.045	27	3.404	48	6.861	696	124.876
Sardinya	...	...	75	10.342	112	16.497	142	24.903	124	21.302	222	41.679	1.331	209.606
Sırbistan	25	3.359	12	1.364	16	2.046	6	838	5	734	13	1.902	79	10.608
Sicilya	5	730	2	394	4	997	12	2.096	5	1.087	3	922	66	13.697
Sisam	1	105	16	1.537	18	2.010	34	3.267	40	5.541	50	5.915	288	29.644
Toskana	47	11.157	22	4.024	9	1.338	13	2.033	14	2.111	12	2.206	136	26.398
Türkiye	...	...	125	17.077	220	32.390	302	38.534	459	55.724	703	87.682	4.373	608.228
Yunanistan	2.151	451.710	962	202.020	803	131.806	925	137.247	1.011	146.538	1.192	188.998	13.439	2.397.887
<b>TOPLAM</b>	<b>2.919</b>	<b>605.017</b>	<b>2.110</b>	<b>388.646</b>	<b>1.797</b>	<b>288.503</b>	<b>2.358</b>	<b>356.007</b>	<b>2.542</b>	<b>394.858</b>	<b>3.288</b>	<b>564.336</b>	<b>29.083</b>	<b>4.969.692</b>
Fransa Buharlı Gemileri	...	...	18	3.865	28	4.992	37	8.838	38	9.260	39	10.332	160	37.287
Avusturya Buharlı Gemileri	9	2.262	83	19.913	113	42.385	113	43.870	107	48.970	126	56.720	843	314.892
Rusya Buharlı Gemileri	...	...	...	...	...	...	...	...	17	2.516	38	5.368	55	7.884
<b>TOPLAM</b>	<b>2.928</b>	<b>607.279</b>	<b>2.211</b>	<b>412.424</b>	<b>1.938</b>	<b>335.880</b>	<b>2.508</b>	<b>408.715</b>	<b>2.704</b>	<b>455.604</b>	<b>3.491</b>	<b>636.756</b>	<b>30.141</b>	<b>5.329.755</b>

**Kaynak:** Wolbauer, ss.156-159 arasındaki tablolardan hazırlanmıştır.

1847-1860 yılları arasını bir bütün olarak değerlendirildiğinde, yukarıda yer alan tablolardan da anlaşılacağı üzere 1848-49 yıllarındaki politik karışıklıklar 1848, 1849 ve 1850 yıllarında Tuna nehri üzerindeki ticari trafiği olumsuz etkilemiştir. 1854, 1855 ve 1856 yıllarını kapsayan savaş döneminde ise İngiltere, Fransa, Rusya, Sardinya ve Osmanlı Devleti'ne<sup>208</sup> ait gemiler nehirdeki seyrüseferlerini devam ettirmek

<sup>208</sup> Orijinal tablolarda Osmanlı Devleti için "Türkiye" ifadesi kullanıldığından aslına sadık kalınmış, ancak metin içinde "Osmanlı Devleti" ifadesi tercih edilmiştir.

konusunda çaresiz kalmışlardır. 1856 yılında İbrail'den ayrılan İngiliz gemilerinin sayısı tam olarak bilinmemektedir<sup>209</sup>.

Buharlı gemi verilerini dahil etmeden, 1847-1860 yılları arasındaki toplam gemi sayıları ve yük miktarlarına bakıldığında 29.083 olan toplam gemi sayısı içinde 13.439 gemi ile Yunanistan'ın birinci sırayı, bu sayının üçte birine denk gelen 4.373 gemi ile Osmanlı Devleti'nin ikinci sırayı, 2.648 gemi ile Büyük Britanya'nın üçüncü, 2.049 gemi ile Avusturya'nın dördüncü ve 1.331 gemi ile Sardinya'nın beşinci sırayı aldığı görülmektedir. Toplam rakamlar içinde gemilerin yük miktarlarına bakıldığında gemi sayıları ile taşıdıkları yükün miktarı arasında bir paralellik olduğu dikkati çekmektedir. Taşınan toplam 4.969.692 ton yükün 2.397.887 tonunu Yunan, 608.228 tonunu Osmanlı, 509.723 tonunu İngiliz, 465.637 tonunu Avusturya ve 209.606 tonunu Sardinya gemileri taşımaktadır.

Yunanistan ve Osmanlı gemileri arasındaki sıralama incelenen 14 yıl içinde hemen hemen aynı kalmıştır. Ancak iki ülkenin gemi sayıları arasındaki fark hiçbir zaman kapanmamış, Yunanistan yalnız başına tüm ülkelerin toplam gemi sayısı içinde genellikle % 50'ye yakın bir paya sahip olmuştur. Sadece 1847 yılında Osmanlı gemi sayısı az farkla ilk sırayı almıştır. Buharlı taşımacılığın Tuna'da etkinlik kazanmasından önce özellikle aşağı Tuna'da Rum denizcilerin ciddi bir üstünlüğü mevcuttur. Sünne'deki ticari trafiği incelemeye devam etmeden önce Tuna'daki Rum denizcilerden bahsetmek gerekmektedir. Aşağı Tuna'da ticari taşımacılığı kuran ilk devlet, Karadeniz'deki kolonileri ile Akdeniz bölgeleri arasında bağ kurmak isteyen Antik Yunan'dır<sup>210</sup>. Rumların Antik Yunan'dan beri devam eden denizcilik faaliyetleri aşağı Tuna bölgesinde Osmanlı çatısı altında devam etmiştir. Rum denizcilerden bir kısmı Türk gemilerinde istihdam edilmekte, bir kısmı şahsi kayıkları ile faaliyet göstermekte ve bir kısmı da Osmanlı bandralı deniz ve nehir gemileriyle deniz taşımacılığı yapmaktaydı. 1789-1829 arasında Avusturya-Macaristan'ın aşağı Tuna'da ekonomik faaliyetlerinin artmasıyla Selanik- Zemun- Belgrad-Budapeşte-Viyana hattının yanı sıra

---

<sup>209</sup> Wolbauer, s.160.

<sup>210</sup> Spiridon G.Focas, "The Greeks and Navigation on the Lower Danube, 1789-1913", Apostolos E.vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos and Béla K.Király (Ed.). **War and Society in East Central Europe Vol.XXIII, Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid-Eighteenth Century to 1914** içinde, Atlantic Research and Publications, Inc., 1988, s.115.

İbrail-Braşov güzergâhı da önemli bir ticari hat olarak hareketlenmiştir. Bu güzergâhta Rum tüccarlar İstanbul'dan gemilerle ihraç edilen malları tekrar gemilere yükleyerek Braşov üstünden Avusturya- Macaristan'a nakletmektedirler<sup>211</sup>.

Wolfbauer'den alınan verilere göre, 19. yüzyılda Tuna nehrinde buharlı taşımacılığın başlangıcından önce ve sonra yelkenli gemilerde Rumların sahip oldukları üstünlük neredeyse istisnasız devam etmiştir. Türk ve Rum gemicilerin aşağı Tuna'daki en önemli rakipleri Avusturya-Macaristan buharlı taşımacılığı olmuştur. Avusturya Macaristan filosu Osmanlı çatısı altında faaliyet gösteren ilk grubun filousundan çok daha modernidir. Türk ve Yunan gemiciliği özel şahıs mülkiyetine dayalı ve küçük ölçekli iken, Avusturya-Macaristan ticaret gemileri devlet destekli anonim şirketlere aitti. Avusturya-Macaristan'lı denizciler denizcilik eğitimi almış kişilerdi, nehrin hidrografik yapısını bilerek, ülkelerinin nehirle ilgili bilimsel araştırmaları doğrultusunda hareket ediyorlardı. Focas'a göre, Türk ve Yunan denizciler ise, alaylı olup, hislerine göre hareket etmekteydiler. 1838'de Kalas ve İbrail'de toplam 790 deniz vasıtası içinde, 202 Yunan ve 38 İyonya bandralı gemi toplam içinde %30'luk bir kısmı oluştururken, Osmanlı bandrası taşıyanlar %24 ile ikinci sırayı, Sardunya bandıralılar %18 ile üçüncü sırayı, Avusturya bandıralılar %12 ile dördüncü ve Rusya bandıralılar %9 ile beşinci sırayı almaktadır. Ancak Yunan ve Osmanlı bandrası taşıyan vasıtaların sayıca sağladıkları üstünlük 19. yüzyılın sonlarına doğru kaybedilmiştir. Focas, sayıca üstün olmanın yanı sıra yüksek sigorta primleri nedeniyle Yunan ve Türk gemicilerin ciddi bir dezavantaj yaşadıklarını ve Türk denizcilerin yetersiz denizcilik bilgileri nedeniyle çok sayıda gemi kazası yaşadıklarını iddia etmektedir<sup>212</sup>.

Focas 1856 sonrasında yaşanan süreci bir değişim süreci olarak nitelemekte ve bu değişikliğin siyasi düzen, uluslararası hukuk, teknolojik düzen, seyrüseferin modernizasyonu ve sosyal düzen alanlarında kendini gösterdiğini ileri sürmektedir<sup>213</sup>. Bu değişimin Yunan gemicilerin lehine olduğunu düşünen Focas, 1856 sonrasında özellikle Yunan kökenli Balkan göçmenlerinin aşağı Tuna limanlarına yerleşmelerine de dikkat çekmektedir. Bu süreçte Tuna Beylikleri'nin "Balkanlar'ın Amerikası" olarak

---

<sup>211</sup> Focas, *The Greeks and Navigation ...*, s.117.

<sup>212</sup> Focas, *The Greeks and Navigation ...*, s.119.

<sup>213</sup> Focas, *The Greeks and Navigation ...*, s.120.

adlandırıldığını ve Sünne’de Yunanlılar’ın hakim olduğu çok uluslu mozaik bir yapının oluştuğunu dile getirmektedir<sup>214</sup>. Yunanlılar Sünne dışında kendi soylarından gelenlerin mesken tuttıkları diğer limanlara da yerleşmişlerdir.

Yelkenli gemi sayısı açısından Sünne’deki ticari trafiğe bakıldığında, Focas’ın Yunan gemicileri lehine yaptığı tespit doğru görünmektedir. Kırım Savaşı’na denk gelen 1854-1855 yıllarında da Yunan gemilerinin sayıca üstünlüğü devam etmektedir. Savaş yıllarına ait Osmanlı verisi bulunmazken, 1856 yılında Osmanlı gemi sayısı Yunan, Avusturya ve Büyük Britanya gemilerinin gerisinde kalarak dördüncü sırayı almıştır. Yıllar itibariyle ilk dört sıra kimi zaman yerleri değişmekle birlikte Yunanistan, Osmanlı, Büyük Britanya ve Avusturya arasında paylaşılmıştır. Beşinci sırada ise, gerek gemi sayısı gerekse yük miktarı açısından 1851’e kadar Rusya yer alırken, bu yıldan sonra genellikle Sardinya beşinci sırada gelmiştir. Yük miktarları Yunanistan ve Osmanlı Devleti dışında kalan ülkeler için daima gemi sayısı ile orantılı değildir. Gemi sayısı düşük olan bir ülke -Avusturya ve Büyük Britanya örneklerinde 1848, 1850, 1857-1860 yılları arasında olduğu gibi- yük miktarı açısından bazen gemi sayısı yüksek olan bir ülkenin önüne geçebilmektedir. Bu durumda gemilerin sayıca az ancak tonaj bakımından daha büyük olmaları ihtimali yükselmektedir.

1847-1860 yılları arasındaki buharlı gemi sayılarına ve yük miktarlarına bakıldığında, Fransa’nın 1856 yılına Rusya’nın ise 1859 yılına kadar buharlı gemi verisi bulunmadığı dikkati çekmektedir. Fransa’nın 1856’da 18 olan buharlı gemi sayısı 3.865 ton yük taşıırken bu rakamlar 1860’da 39 ve 10.332’ye yükselmiştir. Rusya ise 1859’da 17 olan gemi sayısını ve 2.516 tonluk yük miktarını 1860’ta iki katına çıkarmıştır. 1847-1860 yılları arasında Avusturya’nın buharlı gemi sayısı 36’dan 126’ya yükselerek 3.5 kat artarken, taşınan yük miktarı beş katı artış göstererek 11.014 tondan 56.720 tona çıkmıştır. Bahsi geçen üç ülkeye ait gemilerin tonaj farkını görmek için, gemi sayılarının birbirine yakın olduğu yıllardaki yük miktarlarına bakmak anlamlı olacaktır. 1847’de Avusturya 36 buharlı gemi ile 11.014 ton yük taşıırken, Fransa 1858 yılında 38 buharlı gemi ile 8.838 ton yük taşımış, Rusya ise tonaj bakımından Fransa’nın da gerisinde kalarak 1860’da 38 buharlı gemi ile 5.368 ton yük taşımıştır.

---

<sup>214</sup> Focas, *The Greeks and Navigation ...*, s.123.

Wolfbauer'in derlediği verilerin ikinci grubuna Tablo 6 ve Tablo 7'de yer verilmiştir. Bu iki tablodan 1861-1870 yılları arasında 24 ülke için Tuna nehrini Sünne çıkışından terk eden buharlı ve yelkenli gemilerin uyruklarını, sayılarını ve taşıdıkları yük miktarlarını ve Fransa, Avusturya-Macaristan ve Rusya için aynı yıllardaki buharlı posta vapurlarının sayı ve yük miktarlarını takip etmek mümkündür. Burada Tablo 7'deki toplam rakamlar üzerinden yapılacak değerlendirmeler önem arz etmektedir. Bazı ülkeler için buharlı ve yelkenli gemi ayrımı yapılamazken, Avusturya-Macaristan, Belçika, Eflâk ve Boğdan, Büyük Britanya, Fransa, İtalya, İspanya, Rusya, Osmanlı Devleti ve Yunanistan için buharlı ve yelkenli gemi sayıları ayrı ayrı verilmiştir. Toplam buharlı gemi sayısı Eflâk ve Boğdan, İtalya, İspanya ve Yunanistan için sırasıyla iki, iki, altı ve yedi olup, Osmanlı Devleti 15, Rusya 26 ve Fransa 55 buharlı gemiye sahiptir. Büyük Britanya ve Avusturya-Macaristan'ın buharlı gemi sayıları bunların kat be kat üstünde olup 891 ve 509'dur. Yelkenli gemi sayısında Yunanistan 10.443 gemi ile birinci sırayı, Osmanlı Devleti bunun yarısına denk gelen 5.233 yelkenli gemi ile ikinci, İtalya 3.156 gemi ile üçüncü, Büyük Britanya 2.107 gemi ile dördüncü ve Avusturya 1.418 yelkenli gemi ile beşinci sırayı almaktadır. Ancak yelkenli gemilerin taşıdıkları yük miktarına bakıldığında durum değişmektedir. Şöyle ki, Yunanistan taşıdığı yük miktarı ile de ilk sırada gelirken, Osmanlı Devleti taşınan yük miktarı bakımından İtalya ve Büyük Britanya'nın gerisinde kalmaktadır. Osmanlı uyruklu 5.233 yelkenli gemi 434.808 ton yük taşırken, İtalyan gemileri 891.713 ton yükü yalnız 3.156 yelkenli gemi ile taşımaktadır. Aynı şekilde Büyük Britanya da 2.107 gemi ile Osmanlı gemilerinden daha fazla yük taşımaktadır. Burada dikkat çeken şey yelkenli gemiler arasındaki kapasite farkıdır. Diğer taraftan bahsi geçen on yıl içinde buharlı gemilerle birlikte yelkenli gemilerin de faaliyetlerine devam ettikleri ve Yunan ve Osmanlı bandıralı yelkenli gemilerin Tuna'da sahip oldukları sayı üstünlüğünün sürdüğü açıkça görülmektedir. Osmanlı uyruklu buharlı gemilerin sayılarına yıllar itibariyle bakıldığında 1864'de bir, 1865'de üç, 1867'de üç, 1868'de yedi, 1868'de bir adet buharlı geminin Sünne'den çıkış yaptığı görülmektedir.

Fransa, Avusturya-Macaristan ve Rusya için buharlı posta vapurlarına bakıldığında gerek gemi sayısı gerek taşınan yük miktarı bakımında Avusturya-



Macaristan'ın üç yıllık verisi bulunmamasına rağmen önemli bir farkla ilk sırada geldiği, onu Fransa ve Rusya'nın takip ettiği anlaşılmaktadır.

**Tablo 6**  
**Tuna Nehri Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1861-1866)**

Uyruk	Gemi Türü	1861		1862		1863		1864		1865		1866	
		Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)
Amerika		19	7.087	22	9.088	4	904	1	295	1	159	...	...
Arjantin Cumhuriyeti		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Avusturya-Macaristan	Yelkenli	146	38.032	140	40.718	211	58.974	236	65.220	128	32.354	116	33.799
	Buharlı	22	4.440	19	3.800	14	2.800	32	6.479	38	8.088	45	9.525
Belçika	Yelkenli	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Buharlı	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Birleşik Prenslükler (Efiäk veBoğdan)	Yelkenli	124	10.016	124	10.722	67	7.912	60	6.479	47	5.508	53	6.096
	Buharlı	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Büyük Britanya	Yelkenli	214	55.278	212	61.468	216	57.545	247	76.523	180	52.316	186	55.387
	Buharlı	35	12.924	16	8.983	31	15.988	34	10.701	33	11.839	55	27.292
Brezilya		...	...	1	348	...	...	...	...	...	...	...	...
Danimarka		5	751	3	464	1	87	1	118	...	...	1	521
Fransa	Yelkenli	14	2.850	25	4.582	30	5.197	23	4.015	6	1.425	9	1.736
	Buharlı	...	...	...	...	...	...	4	1.554	...	...	...	...
Hollanda		42	5.055	38	4.983	30	4.152	19	2.797	5	715	5	706
İsveç		3	453	7	1.918	2	311	1	164	2	623	4	1.681
İtalya	Yelkenli	273	47.623	251	47.934	368	81.237	375	87.009	254	65.415	205	56.035
	Buharlı	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
İspanya	Yelkenli	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Buharlı	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kuzey Almanya Federasyonu		75	14.637	52	9.785	53	10.534	98	19.955	44	10.321	21	4.378
Norveç		15	3.547	20	5.282	15	3.634	28	7.683	23	6.424	37	12.196
Papalık Devletleri		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Peru		...	...	...	...	1	414	...	...	...	...	...	...
Portekiz		1	299	...	...	...	...	...	...	1	230	...	...
Rusya	Yelkenli	57	8.292	63	8.550	90	12.097	116	17.212	110	11.882	67	9.430
	Buharlı	...	...	...	...	1	46	...	...	1	250	...	...
Sırbistan		9	1.048	6	336	3	316	2	140	5	363	6	457
Sisam		34	3.436	22	2.302	22	2.467	25	2.915	25	3.206	19	1.921
Tunus	Buharlı	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Türkiye	Yelkenli	578	52.434	629	46.820	486	41.962	499	44.542	470	40.626	437	36.785
	Buharlı	...	...	...	...	...	...	1	70	3	650	...	...
Yunanistan	Yelkenli	1.236	140.804	1.192	142.293	1.245	161.711	1.527	200.982	1.178	157.998	1.055	137.048
	Buharlı	...	...	...	...	...	...	...	...	4	292	...	...
<b>TOPLAM</b>		<b>2.902</b>	<b>409.006</b>	<b>2.842</b>	<b>410.376</b>	<b>2.890</b>	<b>468.288</b>	<b>3.329</b>	<b>554.853</b>	<b>2.558</b>	<b>410.684</b>	<b>2.351</b>	<b>394.993</b>
Fransa	Buharlı	39	10.328	39	9.966	43	11.346	42	12.980	40	12.823	36	11.480
Avusturya-Macaristan	Posta Vapurları	108	27.022	101	25.498	129	35.066	41	13.514	44	14.919	43	17.608
Rusya		35	4.454	33	4.178	36	4.001	35	3.943	34	3.803	31	3.368
<b>TOPLAM</b>		<b>3.684</b>	<b>450.810</b>	<b>3.105</b>	<b>450.018</b>	<b>3.098</b>	<b>518.701</b>	<b>3.447</b>	<b>585.293</b>	<b>2.676</b>	<b>442.449</b>	<b>2.431</b>	<b>427.449</b>

Kaynak: Wolbauer, s.161'deki tablodan hazırlanmıştır.

**Tablo 7**  
**Tuna Nehri Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1867-1870)**

Uyruk	Gemi Türü	1867		1868		1869		1870		TOPLAM (1861-1870)	
		Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)
Amerika		...	...	...	...	1	37	...	...	48	17.570
Arjantin Cumhuriyeti		...	...	...	...	...	...	1	369	1	369
Avusturya-Macaristan	Yelkenli	85	25.249	104	34.489	129	45.727	123	45.803	1.418	420.365
	Buharlı	64	18.066	89	30.226	86	30.226	100	40.574	509	154.768
Belçika	Yelkenli	...	...	...	...	1	204	1	374	2	578
	Buharlı	...	...	1	1.045	3	1.994	2	2.126	6	5.165
Birleşik Prenslükler (Eflâk veBoğdan)	Yelkenli	30	3.724	40	5.382	49	5.957	54	7.343	648	69.139
	Buharlı	...	...	2	1.390	...	...	...	...	2	1.390
Büyük Britanya	Yelkenli	189	58.920	213	58.618	239	69.062	211	60.794	2.107	605.911
	Buharlı	84	35.536	222	103.967	226	118.873	155	75.678	891	421.781
Brezilya		...	...	...	...	...	...	...	...	1	348
Danimarka		...	...	3	513	8	1.245	1	152	23	3.851
Fransa	Yelkenli	14	2.629	7	1.215	12	2.388	14	2.750	154	28.787
	Buharlı	1	374	7	3.452	19	8.358	24	11.253	55	24.991
Hollanda		7	1.010	3	452	11	1.666	7	1.136	167	22.672
İsveç		2	935	5	939	9	2.007	3	1.375	38	10.406
İtalya	Yelkenli	217	60.863	431	134.509	409	152.471	373	158.617	3.156	891.713
	Buharlı	...	...	1	112	...	...	1	459	2	571
İspanya	Yelkenli	...	...	...	...	1	280	...	...	1	280
	Buharlı	...	...	3	1.381	1	867	2	879	6	3.127
Kuzey Almanya Federasyonu		21	4.775	61	12.341	41	10.149	13	3.862	479	100.737
Norveç		46	15.152	100	26.556	84	20.815	42	11.323	410	112.612
Papalık Devletleri		...	...	...	...	...	...	1	154	1	154
Peru		...	...	...	...	...	...	...	...	1	414
Portekiz		...	...	...	...	...	...	...	...	2	529
Rusya	Yelkenli	65	7.757	64	8.943	146	23.417	79	13.291	857	120.871
	Buharlı	3	238	2	824	16	4.101	3	861	26	6.320
Sırbistan		3	279	6	600	10	865	9	849	59	5.253
Sisam		9	908	17	1.587	18	1.836	9	919	200	21.497
Tunus		...	...	...	...	2	776	...	...	2	776
Türkiye	Yelkenli	325	27.210	614	51.400	646	50.653	549	42.376	5.233	434.808
	Buharlı	3	1.228	7	2.746	1	133	...	...	15	4.827
Yunanistan	Yelkenli	700	104.820	935	143.058	653	111.598	722	109.973	10.443	1.410.285
	Buharlı	...	...	...	...	1	265	2	498	7	1.055
<b>TOPLAM</b>		<b>1.868</b>	<b>369.673</b>	<b>2.937</b>	<b>626.289</b>	<b>2.822</b>	<b>665.970</b>	<b>2.501</b>	<b>593.788</b>	<b>26.970</b>	<b>4.903.920</b>
Fransa	Buharlı Posta Vapurları	38	11.054	39	11.409	27	7.556	18	4.828	361	103.780
Avusturya-Macaristan		23	9.959	...	...	...	...	...	...	489	143.586
Rusya		31	3.334	32	3.424	32	3.424	22	2.354	321	36.283
<b>TOPLAM</b>		<b>1.960</b>	<b>394.020</b>	<b>3.008</b>	<b>641.122</b>	<b>2.881</b>	<b>676.960</b>	<b>2.541</b>	<b>600.970</b>	<b>28.141</b>	<b>5.187.569</b>

**Kaynak:** Wolbauer, s.160'daki tablodan hazırlanmıştır.

Tablo 8 ve Tablo 9'da 1871-1879 yılları arasında bu defa Sisam, Uruguay ve Romanya için yalnız yelkenli gemi sayıları ve yük miktarları, İspanya için yalnız buharlı gemi sayısı ve yük miktarı ve geri kalan ülkeler için hem yelkenli hem de

buharlı gemi sayıları ve yük miktarları birlikte verilmiştir. Toplam rakamlara bakıldığında Büyük Britanya'nın buharlı gemi sayısında 1860'lı yıllarda yakaladığı üstünlüğü sağlamlaştırdığı dikkati çekmektedir. Dokuz yıl içinde toplam 2.995 Britanya uyruklu buharlı gemi Sünne'den çıkış yaparken, ikinci sırada gelen Avusturya'nın yalnız 714 buharlı gemisi bulunmaktadır. Üçüncü sırada 317 buharlı gemi ile Fransa, dördüncü sırada 235 gemi ile Rusya ve beşinci sırada 102 gemi ile Yunanistan gelmektedir. Yunanistan'ın yelkenli gemi sayısındaki azalmaya rağmen bu alandaki hakimiyetini korurken buharlı gemi sayısını artırdığı da dikkatlerden kaçmamaktadır. Diğer tarafta Osmanlı Devleti yelkenli gemi sayısı itibariyle hala ikinci sırada yer almakta ancak buharlı gemi sayısında artışın aksine azalma görülmektedir. Taşınan yük miktarına bakıldığında 2.292.414 ton yükü Büyük Britanya en yakın takipçisi olan Avusturya buharlı gemilerinin yedi katı yük taşımaktadır. Buharlı gemilerle yelkenli gemiler arasındaki tonaj farkını görmek için Osmanlı uyruklu gemilerin taşıdığı yükü Avusturya buharlı gemilerinin taşıdığı yükleri karşılaştırmak yerinde olacaktır. Toplam 4.095 yelkenli geminin taşıdığı yük 343.149 ton iken, 714 buharlı gemi 315.511 ton yük taşıyabilmiştir.

**Tablo 8**  
**Tuna Nehri Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1871-1875)**

Uyruk	Gemi Türü	1871		1872		1873		1874		1875	
		Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)
Almanya	Yelkenli	16	5.060	7	1.479	2	500	2	751	...	...
	Buharlı	...	...	...	...	2	1.183	5	4.139	4	3.224
Avusturya - Macaristan	Yelkenli	112	39.735	74	23.833	51	16.049	34	10.367	31	8.005
	Buharlı	84	33.998	74	32.561	85	40.625	109	54.275	86	41.524
Belçika	Yelkenli	...	...	...	...	...	...	1	239	...	...
	Buharlı	1	1.022	...	...	7	4.054	6	5.925	7	6.801
Büyük Britanya	Yelkenli	141	44.456	66	18.658	76	23.918	44	12.039	33	9.653
	Buharlı	240	134.402	233	129.431	300	193.234	298	204.806	307	250.097
Danimarka	Yelkenli	2	355	...	...	...	...	...	...	...	...
	Buharlı	...	...	...	...	1	778	...	...	1	1.045
Fransa	Yelkenli	4	773	2	410	1	172	1	150	2	401
	Buharlı	23	11.684	38	25.077	42	30.242	40	28.900	36	25.564
Hollanda	Yelkenli	2	347	1	177	...	...	...	...	...	...
	Buharlı	...	...	2	1.230	...	...	...	...	...	...
İtalya	Yelkenli	222	93.591	129	46.618	155	57.942	72	31.219	54	15.114
	Buharlı	3	1.337	4	1.158	8	3.863	5	1.960	3	1.437
İspanya	Buharlı	4	1.529	...	...	...	...	...	...	...	...
İsveç	Yelkenli	...	...	...	...	...	...	...	...	1	450
	Buharlı	...	...	...	...	4	2.158	1	483	5	2.336
Norveç	Yelkenli	16	5.045	8	2.202	3	974	13	3.746	7	2.791
	Buharlı	1	929	...	...	1	678	3	2.346	4	3.292
Romanya	Yelkenli	42	5.025	53	6.767	41	6.121	42	5.813	37	4.678
Rusya	Yelkenli	64	7.395	72	9.527	64	9.068	70	10.945	44	7.334
	Buharlı	33	3.797	16	3.536	25	6.836	38	12.633	33	9.615
Sırbistan	Yelkenli	5	522	...	...	...	...	...	...	...	...
	Buharlı	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Sisam	Yelkenli	4	386	4	458	3	295	3	221	4	275
Türkiye	Yelkenli	535	45.020	628	52.981	450	40.812	417	37.475	589	48.345
	Buharlı	...	...	...	...	...	...	5	2.230	...	...
Uruguay	Yelkenli	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Yunanistan	Yelkenli	699	113.055	806	141.930	557	94.157	478	79.682	410	69.619
	Buharlı	1	257	1	257	...	...	5	4.175	16	10.135
<b>TOPLAM</b>		<b>2.254</b>	<b>549.720</b>	<b>2.218</b>	<b>498.290</b>	<b>1.878</b>	<b>533.659</b>	<b>1.692</b>	<b>514.519</b>	<b>1.714</b>	<b>521.735</b>

**Kaynak:** Wolbauer, s.160'daki tablodan hazırlanmıştır.

**Tablo 9**  
**Tuna Nehri'ni Sünne Çıkışından Terk Eden Gemilerin Uyrukları (1876-1879)**

Uyruk	Gemi Türü	1876		1877		1878		1879		TOPLAM (1871-1879)	
		Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)	Gemi Sayısı	Yükü (Ton)
Almanya	Yelkenli	...	...	...	...	5	1.411	1	173	33	9.374
	Buharlı	5	3.905	...	...	1	666	9	7.485	26	20.602
Avusturya - Macaristan	Yelkenli	30	7.398	2	290	18	3.894	54	11.965	406	121.536
	Buharlı	84	41.561	17	9.899	87	44.923	88	46.145	714	315.511
Belçika	Yelkenli	...	...	...	...	...	...	...	...	1	239
	Buharlı	3	2.964	...	...	2	1.320	...	...	26	22.086
Büyük Britanya	Yelkenli	26	7.450	18	4.312	24	6.198	15	4.214	443	130.898
	Buharlı	521	444.964	134	115.390	483	411.598	479	408.492	2.995	2.292.414
Danimarka	Yelkenli	...	...	...	...	1	162	...	...	3	517
	Buharlı	9	9.333	...	...	...	...	...	...	11	11.156
Fransa	Yelkenli	4	1.079	...	...	...	...	...	...	14	2.985
	Buharlı	39	31.239	7	5.860	43	33.318	49	37.221	317	229.105
Hollanda	Yelkenli	...	...	...	...	...	...	1	175	4	699
	Buharlı	4	2.599	...	...	1	806	...	...	7	4.635
İtalya	Yelkenli	88	34.370	16	6.501	42	11.472	48	11.137	826	307.964
	Buharlı	4	2.176	...	...	...	...	1	457	28	12.388
İspanya	Buharlı	...	...	...	...	6	3.077	...	...	10	4.606
İsveç	Yelkenli	...	...	...	...	...	...	...	...	1	450
	Buharlı	1	483	...	...	7	3.226	7	8.080	25	16.766
Norveç	Yelkenli	2	637	1	348	...	...	...	...	50	15.743
	Buharlı	4	3.429	3	2.580	3	3.563	4	4.038	23	20.855
Romanya	Yelkenli	26	3.269	5	744	14	2.048	7	864	267	35.329
Rusya	Yelkenli	50	6.048	8	876	23	2.034	50	8.483	445	61.710
	Buharlı	...	...	...	...	52	23.090	38	15.566	235	75.073
Sırbistan	Yelkenli	...	...	...	...	...	...	...	...	5	522
	Buharlı	...	...	...	...	...	...	3	1.803	3	1.803
Sisam	Yelkenli	3	215	2	121	20	1.777	15	1.213	58	4.961
Türkiye	Yelkenli	473	37.566	100	8.255	358	25.082	545	47.613	4.095	343.149
	Buharlı	1	462	...	...	...	...	...	...	6	2.692
Uruguay	Yelkenli	...	...	...	...	1	242	...	...	1	242
Yunanistan	Yelkenli	548	97.991	146	28.158	656	109.996	805	147.689	5.105	882.277
	Buharlı	18	9.225	3	1.083	15	10.260	43	34.741	102	70.133
<b>TOPLAM</b>		<b>1.943</b>	<b>748.363</b>	<b>462</b>	<b>184.417</b>	<b>1.862</b>	<b>700.163</b>	<b>2.262</b>	<b>797.554</b>	<b>16.285</b>	<b>5.048.420</b>

**Kaynak:** Wolbauer, s.160'daki tablodan hazırlanmıştır.

Tuna ticaretine ilişkin Osmanlı arşiv kaynaklarından elde edilebilen resmi veriler yalnızca Tuna Vilayeti'nin kuruluşundan sonra hazırlanmış olan vilayet salnamelerinde yer alan bilgiler ile sınırlı bulunmaktadır. Vilâyet salnamelerinden ilki olan hicri 1285 tarihli (1868-1869) Salname'de Tuna iskelelerinde mevcut olan tüccar gemileri ve iskelelerden ihraç edilen zahire miktarları şu şekilde verilmiştir:

“Tuna nehrine mahsus olarak Rusçuk’da 65, Silistre’de 17, Zıştovi’de 104, Tutrakan’da 16, Niğbolu’da 100, Rahova’da 11, Lom’da 5, Vidin’de 55 kıta tüccar gemisi vardır. Tulçı iskelesine dahi bir sene zarfında 965 ve Sünne limanına 2.792 ve Köstence’ye 586 adet vapur ve yelken gemisi amed şod eder. Rusçuk iskelesinden senevi 190 ve Silistre’den 315 ve Zıştovi’den 1.000.318 ve Niğbolu’dan 506 ve Vidin’den 530 ve Lom’dan 515 ve Rahova’dan 430 ve Tulçı ve Maçın ve İsakçı ve Potbaşı ve Kili ve Çorlika iskelelerinden 210 ve Köstence’den 4.000.600 ve Sünne’den 34.264.000 keyl zahire sefaine tahmil olunur ve Varna ve Balçık iskelelerinden dahi 6.000.000 keyl tahmili tahmin kılınır.”<sup>215</sup>

İskelelerden yüklenen yıllık zahire miktarının yanı sıra birkaç yıl ile sınırlı olmak üzere Tuna vilayeti dahilinde yer alan bazı yerleşimlerde üretilen tarımsal ürün miktarı bilgisine de ulaşmak mümkündür. Üretim miktarlarına yer verilen yerleşimler arasında Rusçuk, Vidin, Tulçı ve Varna gibi sahil şehirlerinin yanında Sofya ve Niş gibi iç kesimlerdeki önemli Balkan şehirleri de bulunmaktadır. Tablo 10’da Tuna havzasında ve Balkanlar’ın kuzeyinde üretilen başlıca tarım ürünlerinin buğday, arpa, yulaf, çavdar, kabluca<sup>216</sup>, darı, fasülye, tütün ve üzüm olduğu teyid edilmektedir. Yalnız iki yılı kapsayan veriler için üretimde görülen ciddi artış ve azalışlara mevsimsel şartlar dışında herhangi bir anlam yüklemek doğru değildir. Ancak bazı ürünlerin bazı bölgelerde diğerlerine kıyasla daha fazla üretildiği de dikkat çekmektedir. Buğdaydan başlamak gerekirse Rusçuk bu anlamda 8.000.000 ve 10.000.000 İstanbul kilesini aşan üretim miktarları ile ayrıcalıklı bir yere sahip görünmektedir. 1866-1868 yılları arasında arpa ve yulaf üretiminde Vidin, çavdar ve kabluca üretiminde Sofya öne çıkmaktadır.

---

<sup>215</sup> **Tuna Vilayet Salnamesi**, Sene 1285/1868-69, 1286/1869-70 ve 1292/1875.

<sup>216</sup> Kabluca (kaplıca) bir tür ufak taneli buğdaydır.

**Tablo 10**  
**Tuna Vilayeti Kazalarının Tarımsal Üretim Miktarları (1866-1868)**

Şehir	Yıl	Buğday	Arpa	Yulaf	Çavdar	Kabluca	Mısır	Darı	Fasülye	Tütün	Üzüm
Varna	1866-1867	3.112.234	976.875	61.597	4.528	18.418	29.610	5.469	730	46.910	3.676.638
	1867-1868	2.608.527	1.322.858	135.757	4556	155	86.570	65.856	4.063	50.697	1.781.892
Tulçı	1866-1867	1.245.598	1.063.987	45.735	69.111	20	47.855	40.215	6.844	16.234	5.508.750
	1867-1868	1.226.242	1.261.809	81.623	53.882	206	115.778	179.339	23.880	39.727	10.229.502
Tırnovi	1866-1867	2.981.032	878.020	922.743	216.346	23.770	983.404	14.684	35.063	60.870	3.045.540
	1867-1868	3.381.249	999.225	956.513	239.614	39.860	1.320.306	17.320	38.991	61.370	3.589.364
	1870-1871	2.840.251	839.350	802.471,5	201.276	33.482	1.990.231	14.549	1.169.730	1.227.400	17.480.920
Sofya	1866-1867	2.170.688	972.831	967.335	1.409.333	150.122	623.144	15.428	31.868	315.951	3.094.559
	1867-1868	7.247.980	1.013.589	677.869	7.467.426	600.000	1.001.996	45.511	82.868	726.659	1.252.616
Niş	1866-1867	1.887.555	1.122.571	403.349	382.512	91.746	657.227	3.000	13.261	16.203	15.319.366
	1867-1868	2.399.817	1.285.349	467.932	396.975	96.819	1.073.645	3.718	16.846	17.441	10.172.548
Vidin	1866-1867	1.657.911	6.521.287	2.541.380	415.822	158.827	1.555.660	1.000	8.027	19.000	23.915.448
	1867-1868	6.170.000	4.200.200	539.000	0	35.440	2.240.725	127.960	10.000	14.200	3.988.217
Ruşçuk	1866-1867	8.638.578	2.811.523	424.468	572.026	30.374	1.827.230	57.516	55.719	98.288	9.053.526
	1867-1868	10.553.396	3.122.416	562.958	596.312	41.605	2.336.735	61.324	60.382	95.350	11.963.748
<b>Toplam</b>	<b>1866-1867</b>	<b>21.693.596</b>	<b>14.347.094</b>	<b>5.366.607</b>	<b>3.069.678</b>	<b>473.277</b>	<b>5.724.130</b>	<b>137.312</b>	<b>151.512</b>	<b>573.456</b>	<b>63.613.827</b>
<b>Toplam</b>	<b>1867-1868</b>	<b>33.587.211</b>	<b>13.205.446</b>	<b>3.421.652</b>	<b>8.758.765</b>	<b>814.085</b>	<b>8.175.755</b>	<b>501.028</b>	<b>237.030</b>	<b>1.005.444</b>	<b>42.977.887</b>

Tablo 10, 1868-1869, 1869-1870 ve 1870-1871 yılı verilerinden hazırlanmıştır. Ağırlık ölçüleri buğday için İstanbul kilesi cinsinden, tütün ve üzüm için kıyye cinsinden ve diğer ürünler için kile cinsinden verilmiştir. 1870-1871 yılı salnamesinde verilen miktarlar sadece Tırnovi için farklı olup diğer ürünler için 1867-1868 yılının aynıdır. **Kaynak:** **Tuna Vilayet Salnameleri**, Sene 1285/1868-69, 1286/1869-70 ve 1287/1870-71.

1868-1869 yılı salnamesinde orijinal tablo ile ilgili yapılan açıklama aynı zamanda vilayetin tarımsal üretimi hakkında da bilgi vermektedir: “83 Senesinde (1866-1867) husuli tahkik olunabilen mahsulât işbu cetvelde muharrer olup 84 senesi (1867-1868) mahsulâtı tahkik ve cetvelleri tanzim olunmamış ise de o vakitten şimdiye kadar mezruat hayliden hayli ilerülemiş ve 84 (1867-1868) mahsulü dahi fevkalâde feyzli bulunmuş olduğundan mikdar-ı mezkûrda terakkiyat-ı kile olduğu bedihidir. Bunu 84 (1867-1868) aşarının yüzde elli derecesinde olan zamaim-i kilesi dahi teyid eder. Binaenaleyh mahsulâtın terakkisi dahi buna yakın bir derecededir. Bunlardan başka bakla ve mercimek ve burçak ve fiğ ve keten tohumu ve keten ve kendir ve kenevir ve kökboya ve yer elması ve nohud gibi hububat dahi her sancakda az çok hasıl olarak



*mikdaratı mazbut ise de kaffesinin derecesine bu sahife mütehammil olmadığı cihetle anlar yazılmadı.”<sup>217</sup>*

Salnamelerde Tuna vilayetinin mamulat ve mensucatu başlığı altında bölgede üretilen belli başlı ürünler ve bu ürünlerin nerelerde satıldıkları hakkında bilgi verilmektedir:

*“Rusçukda iplikten ve ipekten nefis çarşaflık ve gömleklik bez ve sırmalı tatar kaltağı<sup>218</sup> ve Osmanlı ve Frenk eğerleri ve levazımat-ı sairesi ve ma'mûlât-ı türâbiyye<sup>219</sup>den kabaralı lüle ve sigara ve fincan ve tarak ve su tası yapılır. Cuma'da su testisi ve bu misillü evani-i türabiyyenin alâsı yapılır. Berkofça kazasında kilim ve aba ve şayak ve çorap nesc ve imal olunub kilim harice gider. Lom'da külliyetli çanak ve çömlek yapılip Tuna sevhili kazalarına gider. İvranya'da çıkan mutyabiyye<sup>220</sup> Edirne ve Selanik ve Bosna havalisine ve Sırbistan'a götürülür. Şehirköyü mensucatının meşhuru kilim ve seccade ve oda döşemesi olup her tarafa gider. Sofya'da çıkan sahtiyan civar kazalara ve Viyana'ya götürülür. Köstendil'de ipekten gömleklik ve çarşaflık ve yapağı gaytan çıkar. Samakov'da şayak ve yapağı gaytan ile çorap ve yünden ve yün ile ipekten mamul şallar ve pamuktan mensuc bez imal olunur. Etrepol nahiyesinde senevî 100.000 cild-i ağnam ve keçi sahtiyanı imal olunub bunların bir takımı Avusturya'ya ve Eflâk'a nakil ile fûruht olunmaktadır, bunlardan hasıl olan yapağı ve kıllardan kuşak ve muytabiyye imal olunarak Bosna ve Edirne caniblerine nakil ile satılmaktadır. Tırnovi kasaba ve kur'asında şayak ve aba ve ehram ve çerçe ve meşin ve sahtiyan gibi şeyler yapılip derun-ı kazada sarf edilir ve diyar-ı ahara dahi götürülür. Lofça kazasında çerçe ve kösele ve meşin ve sahtiyan ve şayak ve kuşak ve aba yapılip civarda ve Sofya ve Filibe ve Manastır ve Edirne taraflarına götürülüp satılır. Osmanpazarı kazasının mamulâtı aba ve sahtiyan ve meşin ve arabadan ibaret olup aba Karadeniz sevhilinde ve İzmir ve Eflâk'da ve meşin ve sahtiyan Zıştovi ve Rusçuk ve Tırnovi ve araba Dobruca taraflarında satılır. Selvi kazasında çıkan aba ve şayak orada ve etrafta satılır. Gabrova ve Travna kazalarında şayak ve ehram ve kebe ve çorap ve gaytan ve gön ve meşin ve ipekten mamul hayvan takımı gibi şeyler yapılip*

<sup>217</sup> Tuna Vilayet Salnamesi, Sene 1285, s.104-105.

<sup>218</sup> Eğin tahta kısmı.

<sup>219</sup> Topraktan yapılmış kap, kacak.

<sup>220</sup> Keçi kılından/kıldan yapılmış ürünler.

*her tarafta satılır ve kur'asında dahi kürek ve balta sapı ve çotra ve bıçak yapılp Dobruca tarafına götürülür.*"<sup>221</sup>

## C. Tuna Ticaretinde Etkin Olan Devletler

### 1. Avusturya

17. yüzyıl Avrupa ülkelerinin yeni pazar arayışlarının belirginleştiği bir dönem olarak değerlendirilebilir. Kıta Avrupası içinde sıkışıp kalan Avusturya için Tuna üzerinden Osmanlı topraklarına ve Karadeniz'e ulaşmak önemli bir fırsat olarak görülmüş, 1655'de Osmanlı Devleti ile imzaladığı antlaşma ile Tuna'da seyrüsefer hakkı kazanan Avusturya takip eden dönemde Tuna üzerinden yapacağı ticari açılımı devlet desteği ile yürütmüştür<sup>222</sup>. Hollanda Doğu Hindistan Kumpanyası'nı örnek alan ve 1667-1683 yılları arasında faaliyet gösteren "Erste Wiener Orientalische Handelskompagnie" Osmanlı topraklarına Avusturya'nın endüstri ürünlerini ihraç etmeyi ve Habsburg İmparatorluğu'na ipek, pamuk, yün, meşin ve deri gibi Osmanlı ürünlerini ithal etmeyi amaçlamıştır<sup>223</sup>.

1718 yılında imzalanan Pasarofça anlaşmasına eklenen ticaret sözleşmesi ile Avusturyalı ve İranlı tüccarlar Karadeniz'e girmek şartıyla Osmanlı Tuna'sı üzerinde ticaret yapma hakkını elde etmişlerdir. Sözleşmeye göre bahsi geçen tüccarlar %5 gümrük vergisi ödeyeceklerdir. Bu dönemde Avusturya-Osmanlı ticareti Tuna güzergâhından çok, Trieste ve Venedik üzerinden ciddi gelişme göstermiştir. 18. yüzyılın son çeyreğinde Karadeniz'de ticaret yapma hakkına kavuşan Avusturya aynı zamanda Eflâk ve Boğdan'da konsolos bulundurma hakkını da elde etmiştir<sup>224</sup>.

Ağustos 1777'de Avusturya malları ile yüklü ilk geminin Karadeniz'e gönderilmesi ve Willeshofen kumpanyasına ait "Donau" adlı geminin 1783'te Tuna

---

<sup>221</sup> **Tuna Vilayet Salnameleri**, Sene 1285-1294/ 1868-1877.

<sup>222</sup> Marta Bur, "Die Städte am Unterlauf der Donau im internationalen Handel (18.-19.Jh.)", **Bulgarian Historical Review**, 4, 1987, s.49.

<sup>223</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, ss.44-45.

<sup>224</sup> Tabakoğlu, s. 280. 18. yüzyılda Avusturya'nın Osmanlı Devleti ile Tuna nehri üzerinden yürüttüğü ticaretin ayrıntıları için bakınız: Numan Elibol, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti", **Basılmamış Doktora Tezi**. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003.

nehirinden başlayarak Karadeniz'e ve oradan Kherson'a doğru yola çıkışı kutlamalara neden olmuştur<sup>225</sup>. Avusturya 18. yüzyılda Avusturya'dan Karadeniz'e yapılacak ihracatları organize etmek amacıyla Viyanalı tacir Kleeman'ı Avusturya'nın mamul malları ile Macaristan'ın hammaddelerini Karadeniz'e ihraç etmek üzere görevlendirmiştir<sup>226</sup>. Avusturya'nın bölgeye olan ticari ilgisi, Tuna deltası üzerinden doğuya olan ihracatlarını artırmak için devletin üst düzey yöneticilerinin gösterdiği yoğun çabalar ile somutlaşmıştır<sup>227</sup>. Osmanlı Devleti tarafından 1784'de Avusturya Devleti'ne verilen ve Avusturya tüccarlarına önemli imtiyazlar tanıyan "*muahede senedi*"nin<sup>228</sup> önsözünde Avusturya ile Osmanlı Devleti arasındaki ticari antlaşmalar ile ilgili bilgiler ve Osmanlı Devleti'ne satılabilecek malların listesi yer almaktadır. Avusturya İmparatoru'nun çabaları ve Willeshofen, Brigenty, De La Zia gibi Avusturya firmalarına verdiği destek, Avusturya mamul malları ve tahıl için doğuda bir pazar açmak amacına hizmet etmektedir<sup>229</sup>. Avusturya'nın bu dönemdeki başlıca ihracat malları tuz, tahıl, şarap, kenevir, tütün ve yündür. Bahsi geçen firmalara hükümet tarafından hem ihracat vergilerinde indirim sağlanmakta, hem de bu firmaların Rusya ve Osmanlı Devleti'nden ithal ettikleri mallardan gümrük alınmamaktaydı. Bu çabalar doğrultusunda 1786'dan itibaren Avusturya ve Macaristan malları gemilerle Karadeniz'e ulaşmaya başlamıştır<sup>230</sup>.

18. yüzyılda Osmanlı Balkan Eyaletleri ile Orta Avrupa arasındaki ticarete Viyana önemli bir merkez niteliği taşımıştır. Avusturya'nın yüzyılın ikinci yarısında belirginleşen merkantilist ticaret politikalarına paralel olarak, Pasarofça barış antlaşmasıyla iki ülke tüccarlarına önemli imtiyazlar tanınmış, ancak bu imtiyazlardan daha çok Osmanlı tüccarları, Osmanlı tüccarları içinde de bilhassa Rumlar, faydalanmışlardır<sup>231</sup>. Avusturya hükümeti ise Osmanlı ile olan ticari faaliyetlerin

---

<sup>225</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.53.

<sup>226</sup> Hajnal, s.116. Kleemann'ın seyahati ile ilgili ayrıntılar için bakınız: Nikolaus Ernst Kleemann, **Reisen von Wien über Belgrad bis Kilianova, durch die Butschiak-Tartaren über Kavschan, Bender, durch die Nogen-Tartaren in die Crimm dann von Kaffa nach Konstantinopel, nach Smirna und durch den Archipelagum nach Triest und Wien, in den Jahren 1768, 1769 und 1770**, Wien, 1771.

<sup>227</sup> Hajnal, s.116.

<sup>228</sup> 24 Şubat 1784 tarihli Avusturya tüccarları ile ilgili meseleleri ele alan Muahede Senedi için bakınız: Elibol, s.31.

<sup>229</sup> Hajnal, ss.116-117.

<sup>230</sup> Hajnal, s.117.

<sup>231</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, ss.50-51.

Osmanlı tebaası tarafından değil de Avusturya kumpanyaları tarafından yürütülmesini yeğlemektedir<sup>232</sup>.

19. yüzyılın başlarında Avusturya-Osmanlı ve Avusturya-Balkan ticareti husumetler nedeniyle daralmıştır. Paskaleva, bu döneme ait resmi istatistikî veri bulunmadığından, bu daralmanın boyutları hakkında bilgi verilemeyeceğini ifade etmektedir<sup>233</sup>. Ancak 19. yüzyılın ortalarına doğru, Avusturya'nın hem Balkanlar'ın geneline hem de Tuna havzasına itiraz kabul etmez bir şekilde nüfuz ettiği bilinmektedir. 19. yüzyılın ikinci yarısında Balkanlar'ın tamamında ekonomik nüfuzu artan Avusturya, Selanik'te Fransızların yerini almış, geniş mal yelpazesıyla Fransa ve diğer Avrupa devletleri karşısında rekabet gücünü artırmıştır<sup>234</sup>.

Avusturya Bulgaristan'ı "henüz ticarî spekülasyon amacıyla kullanılmamış" bir eyalet olarak görmüş ve gerek gazeteler gerekse buralara yapılan ziyaretlerle Avusturyalı tüccarların ilgisini bu bölgeye çekmeye çalışmıştır<sup>235</sup>. Tuna nehri yoluyla bu bakir eyalete ulaşmaya çalışan Avusturya, Tuna nehriindeki faaliyetlerini devletinin en üst düzeyinde ele almaktadır. Avusturya kraliyet komisyonunda Tuna'da seyrüsefer meselesi ile görevlendirilmiş olan Count Stephen Széchenyi İngilizlerin felsefelerine, çalışkanlıklarına, özgürlük anlayışlarına olan hayranlığı ile tanınmaktadır. Buda ve Peşte arasında kalıcı ilk köprüyü de yapan bu şahıs Avusturya hükümetinin aşağı Tuna'da buharlı gemilerle ticaret yapması konusunda çok büyük emek sarfetmiştir. Hazırladığı raporlarda yaptığı tespitler ise 1830'lu yıllardaki Tuna ticaretine ışık tutacak niteliktedir<sup>236</sup>.

Széchenyi, 1833'te Macaristan Prensi'ne sunduğu raporda, 1834'te Tuna nehri üzerinden İstanbul ile ticarete başlanabilmesi için gerekli teknik ve mali şartları ayrıntılı bir şekilde sıralamış ve sonunda şirket için bu yatırım maliyetinin yüksekliğinin muhakkak olduğunu, ancak Karadeniz ile kurulacak doğrudan bağlantının getirisi yanında bu maliyetin çok önemsiz kalacağını belirtmiştir<sup>237</sup>. İçinde buldukları

---

<sup>232</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.53.

<sup>233</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.136

<sup>234</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.66.

<sup>235</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.70.

<sup>236</sup> Hajnal, ss.126-137.

<sup>237</sup> Hajnal, ss.128-129.

dönemin, ticaretlerini Osmanlı topraklarında yaymak için son derece elverişli olduğunu, böyle bir amaç için “Erste Österreichische Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft (DDSG)” şirketinin üzerine düşen her şeyi yapması gerektiğini vurgulamıştır. Aşağı Tuna’da ticaret amaçlı en az bir vapurun bulunması gerektiğini de ifade etmektedir. Aşağı Tuna’ya yapılacak seferlerin önündeki en önemli engel olan Orşova kısmındaki kayalıkların temizlenmesi mümkün olursa, buharlı gemilerin Viyana’dan Kalas ve İsmail’e kadar seyredebilecekleri de raporda belirtilmektedir<sup>238</sup>.

Széchenyi’nin dikkat çektiği bir başka konu, Avusturya’nın Aşağı Tuna havzasına ve Karadeniz’e ihraç edeceği ürünlerle ilgilidir. Avusturya’nın bahsi geçen bölgelere odun (kereste), tahıl ve şarap ihracatı yapmasının bir anlamı olmayacağını, çünkü aynı malların aşağı Tuna’da çok daha ucuza bulunabildiğini, bunların yerine demir, cam, kumaş ve benzeri ürünlerin büyük miktarlarda üretimi ve ihracatı gerçekleştirilemezse, pazarın Tuna ağzında bu ürünlerle hazır bekleyen İngiliz tacirlerine kaptırılacağı uyarısında bulunmaktadır. Ayrıca, 1834 yılı Nisan ayında Karadeniz’de bir İngiliz buharlı gemisinin görülmesini, İngilizlerin buradaki ticaretin önemini fark etmiş olmalarının ve bu ticaretin bir parçası olma isteklerinin bir işareti olarak yorumlamıştır<sup>239</sup>.

Széchenyi, Osmanlı Tunası’nın durumunu bizzat tespit etmek için buharlı bir gemi ile Tuna üstünde seyahat ederek bölgede incelemeler yapmıştır. Tuna nehrinin Zemun bölgesinden aşağıda kalan kısmında ne Avusturyalılar’ın ne de Eflâklılar’ın kayda değer bir ticaretlerinin olmadığını, buradaki ticaretin tamamen Türkler’in elinde olduğunu belirtmektedir. Bu nedenle de Tuna nehrinin bu bölgesinde gemilerin seyrini engelleyen şartların aslında Avusturyalılar’dan çok Türkler’i ilgilendirdiğini, ancak Türklerin de bu engelleri ortadan kaldırmak ve ticaretlerini daha da geliştirmek gibi bir kaygılarının olmadığını ifade etmektedir. Széchenyi’ye göre Türkler Demirkapı’yı bir engel olarak değil, milli varlıklarının devam ettirmek için doğal bir savunma hattı olarak görmektedirler<sup>240</sup>.

---

<sup>238</sup> Hajnal, s.129.

<sup>239</sup> Hajnal, ss.132-133.

<sup>240</sup> Hajnal, s.133.

Avusturya'nın 1840'lı yıllara kadar Osmanlı Devleti dışında başka bir ülke ile kendi lehine olan sözleşmeye dayalı ticari ilişkisi olmamıştır. Avusturya açısından bakıldığında Transilvanya üzerinden yapılan kara ticaretinin ve Trieste üzerinden deniz yoluyla yapılan ticaretin tamamı hâlâ Osmanlı tebaasının elindedir ve Avusturya ticaret dengesinde “borç” olarak durmaktadır. Kırım Savaşı'na kadar Avusturya-Osmanlı ticareti Balkan yerlilerinin elindeydi, bunlardan bir kısmı Avusturya tebaası olup diğerleri ise Avusturya vilayetlerinden geçici ikâmet almış kişilerdi. Bu durumun farkında olan Viyana bunların ticari faaliyetlerini gözetip kollayarak aslında bu yolla kendisinin Balkanlardaki iktisadî çıkarlarını ve pozisyonunu korumaktaydı<sup>241</sup>.

1840'dan Kırım savaşına kadar geçen sürede Avusturya'nın Bulgaristan'a tekstil ve tüketim malları gibi hafif endüstri ürünleri ihraç ettiği ve buradan tarım ürünleri ithal ettiği bilinmektedir. Avusturya'dan yapılan ithalat Bulgaristan ihracatının yaklaşık dört katıdır. Avusturya'dan ithal edilen malların büyük kısmı kitle tüketimine yönelik olup sınırlı miktarda lüks tüketim malı da içermektedir. Konsolos raporlarından derlenen verilerden 1842-1852 yılları arasında Rusçuk ile Avusturya arasındaki ticarete Avusturya'dan Rusçuk'a yapılan ithalatın tüm Bulgaristan'ın ihracatını yedi, sekiz kat aştığı tespit edilmiştir<sup>242</sup>.

Bulgaristan'ın tarımsal ürünleri pahalı değildir, ancak 1840 sonrasında bazı dönemlerde bu ürünlerin ihracatını yapanlar Balta Limanı Antlaşması ile mutabık kalınan %12'lik vergiyi ödemekten şikâyetçi olmaktadır. Bu durum Osmanlı Devleti'ndeki Avusturyalı diplomatlar ve konsoloslar için sürekli anlaşmazlık konusu olmuştur<sup>243</sup>.

Avusturya'nın Balkanlara olan ticari ilgisi Kırım Savaşı'ndan sonra daha da artmıştır. 1860'lı yıllarda Habsburg Monarşisi tarafından açılan savaşlardaki başarısızlıklar sonrası karşı karşıya olduğu iç krizi aşmanın tek yolu güneye doğru hem ticari hem de siyasi açılandı. Aşağı Tuna, Adriatik ve Ege Avusturya ticaretinin çıkış yolları durumundaydı. İngiltere ve Fransa'nın bölgede artan ticari faaliyetleri,

---

<sup>241</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.136.

<sup>242</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.70.

<sup>243</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.142.

Avusturya için kazandığı üstün pozisyonu kaybetme tehlikesi anlamına gelmekteydi. Bu nedenle özellikle Bulgaristan bölgesi Avusturya için ayrıcalıklı bir yere sahipti<sup>244</sup>.

Batı Avrupa'nın ve özellikle İngiltere'nin Orta Avrupa devletlerinin aşağı Tuna havzasındaki ithalat ve ihracatları için ciddi bir rakip olduğu muhakkaktır. Ancak bu rekabete rağmen Kırım Savaşı öncesinde Avusturya'nın aşağı Tuna bölgesindeki iktisadî nüfuzu, bölgeye olan fizikî yakınlığı, iyi organize olmuş buharlı taşımacılık ağı, yeni durumlara uyum sağlayabilen iş çevreleri sayesinde güçlenmiş ve genişlemiştir<sup>245</sup>.

Paskaleva'ya göre de aslında Avusturya'dan ithal edilen malların tercih edilen sebepleri İngiliz veya Fransız mallarından daha ucuz olmaları değildi. Hatta diğer Avrupa ülkeleri daha ucuz olan birçok malı Bulgaristan'a ihraç etmekteydiler. Avusturya'nın avantajı Bulgaristan'daki komisyoncuları ve tüccarları aracılığıyla Avusturyalı ticaret ve sanayi çevrelerinin yerel piyasalardaki değişiklikleri yakından takip etme ve fiyatlardaki ve arz ve talepteki değişikliklerle baş edebilme, “doğu” nun zevkine hitap edebilecek çeşitlendirilmiş hafif sanayi ürünleriyle yabancı rekabetine karşı üstünlük sağlayabilecekleri küçük fırsatları dahi değerlendirebilme kabiliyetine sahip olmasıdır. 1860'lı yılların sonlarında Alman sanayi ürünleri de Avusturya'nın aracılığıyla Aşağı Tuna havzasına nüfuz etmeye başlamıştı. Alman iş çevreleri sanayi ürünlerini aşağı Tuna havzasına ihraç ederken belli bir ölçüde Avusturya'nın bu bölgedeki ticari pozisyonundan ve deneyiminden ve Tuna'daki buharlı taşımacılığından istifade etmiştir<sup>246</sup>.

Avusturya, Almanya ve İsviçre gibi Orta Avrupa ülkelerinin doğu tüketicisinin zevkine hitap edecek hafif endüstri ürünleri -tekstil ve tüketim malları- Osmanlı Balkanları'na yoğun bir şekilde ihraç edilmekteydi. Bu malların büyük bir kısmı Tuna iskelelerinden Balkanlar'a dağılmaktaydı. Karadeniz limanlarına gelen mallar ise Trieste Lloyd firmasının büyük buharlı gemileri ile Trieste'den gelmekteydi. Örneğin 1865-1868 yılları arasında Varna limanında ticaret yapan buharlı gemiler arasında Avusturyalılar'a ait gemiler sayıca ilk sırada olsalar da, Avusturya'nın Varna üzerinden yaptığı ithalat Tuna iskelelerine kıyasla daha azdı. Ancak 1869'dan sonra diğer Avrupa

<sup>244</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.109.

<sup>245</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.143.

<sup>246</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.110.

devletlerinin Varna ve diğer Karadeniz limanlarındaki ticaretleri Avusturya aleyhine artış göstermiştir<sup>247</sup>.

Avusturya ile yapılan ithalat ve ihracatlarda tüm Tuna iskeleleri aktif bir rol oynamaktaydı. Tırnova Avusturya mallarının muhafaza edildiği büyük bir ambara sahipti. Burada 17 tane büyük Bulgar firması faaliyet göstermekteydi ki, bazılarının Viyana'da da şubeleri bulunmaktaydı. Bu firmalar ve Zıştovi'de ve Bulgaristan'ın iç kesimlerindeki bazı kentlerde faaliyet gösteren firmalar geniş bir mahalli acentalar ağı oluşturmuşlardı. Bu acentalar ihraç edilecek hammaddeleri toplayıp, ithal edilen malları satmaktaydılar. Bunlar her türlü ekonomik koşula adapte olabilen uyumlu tüccarlardı<sup>248</sup>. Bulgaristan'ın Avusturya'ya yaptığı ihracatın en büyük handikapı tarım ürünlerinden oluşması idi. Tarım ürünleri ihracatının yalnız %10 ya da 15'i Avusturya'ya gitmektedir. Bu durumda Paskaleva'ya göre Avusturya Bulgaristan topraklarını sanayi ürünlerini satacağı bir pazar ve kıtlık halinde başvurabileceği bir hammadde deposu olarak görmektedir<sup>249</sup>.

Ancak Macaristan'daki tahıl üretiminin az olduğu yıllarda Bulgaristan'dan tahıl ithal eden Orta Avrupa (Bükreş'teki bir ticari konsorsiyum) 1872'de Banat bölgesinde yaşanan büyük sellerin mahsülü vurması nedeniyle Bulgaristan'dan 600.000 ilâ 800.000 İstanbul kilesi mısır ihraç etmiştir<sup>250</sup>. Avusturya'nın Bulgaristan'dan ithal ettiği ürünlerin başında çeşitli yün ve hayvan derisi türleri gelmektedir. Bulgaristan'ın deri ihracatının neredeyse tamamı Avusturya'ya yapılmaktadır. Bulgaristan'ın bir diğer önemli ihracat maddesi güldür. Gül, Alman ve Avusturyalı firmalar tarafından doğrudan üreticiden de alınmaktadır. Viyana deri sanayisi için tabaklama maddeleri olan somak, meşe ağacı kozalağı, v.s., balmumu, at kılı gibi maddeler de Avusturya'ya ihraç edilmektedir. Bu ihraç listesi çok uzun olmasa da aşağı Tuna havzasının ihraç ettiği maddeler Avusturya için cazip ham maddelerdir. Avusturya ve Osmanlı Bulgaristan'ı arasındaki ticaret daha çok Viyana, Bükreş ve Bulgar kentlerinde acentaları bulunan Bulgar tüccarları aracılığıyla yürütülmektedir. Çok az Avusturyalı firmanın aşağı Tuna havzasında temsilcisi bulunmaktadır. Bunlar 1850-70 arasında daha çok bahsi geçen

---

<sup>247</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, ss.111-112.

<sup>248</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.113.

<sup>249</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.114.

<sup>250</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, ss.112-113.



Bulgar tüccarların girişimlerine güvenerek ticaret yapmaktaydılar. 1864 yılında yalnızca bir ayda Vidin'den 24 tüccar mal almak için Avusturya'ya gitmişlerdir<sup>251</sup>.

Avusturya'nın özellikle Tuna havzasındaki en önemli kozu Tuna  zerindeki ticaret filosu idi. Avusturya hükümeti gemicilik kumpanyalarının kurulmasını önemli ölçüde teşvik etmekteydi<sup>252</sup>. Tuna nehir ticaretinde Avusturyalı "Lloyd Triestino" ve "DDSG" adlı buharlı gemi kumpanyaları önemli bir yere sahiptir<sup>253</sup>. Bunlardan ikincisi İngiliz sermayesinin de olduğu bir anonim şirket olarak 1829'da kurulmuştur. Amacı Tuna ve kolları üzerinde gemi ile yolcu ve eşya taşımak olan şirket, 1831'de önce Viyana ile Peşte arasında seferlerine başlamış, 1834'te Avusturya hükümetinin de teşvikiyle aşağı Tuna'ya kadar inerek Demirkapı'yı geçmiş ve Kalas'a varmıştır. 1835 yılında şirkete ait dördüncü gemi nehirde seferlere başlamıştır. şirketin giderek sayıları artan deniz gemileri de Karadeniz'de İstanbul ile Kalas arasında seferlerine devam etmekteydi. Avusturya gemileri Linz'den İstanbul'a ve oradan da Trabzon'a uzanan bir hat üzerinde seyahat etmekteydiler<sup>254</sup>.

DDSG şirketi 1845 yılında deniz ticaretini bırakmak zorunda kalmış, bu durumu şirket büyük bir finansal başarısızlık kabul etmiştir.  ncesinde 1842'de önemli bir bütçe açığı yaşanmış ve bunda Osmanlı Devleti'nin tebaasına Avusturya gemileriyle yolculuk yapma yasağı getirmesinin de etkisi olduğu iddia edilmiştir. 1836'da hükümet desteğiyle kurulan "Austrian Lloyd" şirketi DDSG şirketinin deniz ticaretini devralmıştır. 1845'de şirkete ait altı adet buharlı deniz gemisini satın alan Lloyd şirketi İstanbul Kalas arasındaki seferleri de devralarak Viyana ile bağlantının devam etmesini sağlamış, 1855'de rotasını Eflâk hükümetinin isteği  zerine İbrail'e kadar uzatmıştır<sup>255</sup>. Deniz ticaretinde büyük zarar eden DDSG şirketine ise zararını telafi edebilmesi için 1880 yılına kadar Tuna nehrinde ticaret yapma imtiyazı verilmiştir<sup>256</sup>.

Paskaleva DDSG kumpanyasının zengin arşivlerinden faydalanarak 1843-1853 yıllarını kapsayan on yıllık süreçte Avusturya buharlı gemilerinin Tuna'da seferlerine

<sup>251</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.113.

<sup>252</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.68.

<sup>253</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.65.

<sup>254</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.68.

<sup>255</sup> Hajnal, ss.144-146.

<sup>256</sup> Hajnal, s.146.

başlamaları ile birlikte artan yolcu, taşınan mal ve taşınan para miktarını göstererek Orta Avrupa ile Aşağı Tuna bölgesinin sosyo-ekonomik bağlarının geliştiğini öne sürmektedir<sup>257</sup>.

**Tablo 11**  
**Aşağı Tuna’da Buharlı Seyrisferin Gelişimi (1843-53)**

Yıl	Yolcu	Mallar (Zentner)	Para (Florin)
1843	3.738	36.426	1.247.732
1853	12.015	378.997	2.693.260

**Kaynak:** Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.137.

Tablo 11’den de takip edilebileceği gibi buharlı gemilerle taşınan yolcu sayısı yaklaşık üç kat, taşınan mal miktarı on kat ve taşınan para miktarı da yaklaşık iki kat artmıştır. Paranın gemilerle taşınması ve bu miktarın on yıl içinde iki katına çıkması kredi ve bankacılık mekanizmasının gelişmemiş olması ile açıklanmaktadır<sup>258</sup>.

19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren Osmanlı Devleti’nin ihtiyaç halinde Avusturya vapur şirketleri vapurlarından akçe, asker ve muhacir nakliyatında faydalandığı bilinmektedir. Örneğin 1861 yılı mayıs ayında İstanbul’dan Tuna tarafına akçe naklinde ve üç yüzbaşının bölgeye ulaşmasında Köstence tarikiyle Loyd ve Tuna kumpanyalarından istifade edildiği görülmektedir<sup>259</sup>. 1842 yılına ait bir belgede ise, Avusturya vapur kumpanyası<sup>260</sup> yetkililerinin, Tuna vapur gemileri kumpanyası tarafından Osmanlı askerlerinin taşınmasına karşılık, Osmanlı Devleti’nden 250.000 kuruş alacaklarını talep ettikleri görülmektedir. Osmanlı hükümeti ise cevaben, bu paranın bir kısmının ödendiğini, kalanının ise taksitler halinde ödeneceğini belirtmektedir<sup>261</sup>.

<sup>257</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, ss.136-137.

<sup>258</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.137.

<sup>259</sup> BOA, A.MKT.UM 473-59, 12 Zi’l-ka’de 1277 (22 Mayıs 1861)

<sup>260</sup> Kumpanyanın adı tam olarak okunamamıştır: ELK?

<sup>261</sup> BOA, İ.HR 15-760, 24 Zi’l-hicce 1257 (6 Şubat 1842)

Osmanlı Devlet'nin öncelikle kendi vapurları aracılığıyla nakil işlemlerini gerçekleştirmek istediği, ancak bazı hallerde Avusturya vapurlarına “son çare” olarak müracaat ettiği de görülmektedir. Muhacir nakli ile ilgili bir durumda, Tuna tersanelerinde yetecek miktarda kömür bulunduğu, Hayreddin ve Kılıç Ali adlı vapurlar tez elden gönderilirse muhacirlerin naklinin bir ay içinde kolaylıkla tamamlanabileceği belirtilmekte; eğer vapurlar Tuna'ya gönderilemeyecekse Avusturya kumpanyasına müracaatdan başka çare olmadığı ve vakit kaybetmeden İstanbul'dan cevap beklendiği ifade edilmektedir<sup>262</sup>.

Avusturya buharlı gemileri Avrupa'dan Balkanlar ve Osmanlı'ya ve tersi yönde posta ve para taşımacılığı da yapmaktaydı. DDSG ile Austrian Lloyd kumpanyalarına ait gemiler buluşma yeri olan Kalas'a başlangıçta haftada dört kez ve 1848'den sonra haftada altı kez sefer yapmaktaydı. Kalas, Viyana ve İstanbul arasındaki düzenli posta, para ve mal taşımacılığının güvencesi durumundaydı<sup>263</sup>.

Yolcu taşımacılığı konusunda 1830'ların sonunda ilk Avusturya buharlı gemi şirketinin Niğbolu, Yergöğü, Rusçuk ve Silistre'de de acentalarının olduğu bilinmektedir<sup>264</sup>.

Avusturya vapur kumpanyalarının Tuna nehri üzerindeki faaliyetlerini sürdürmek ve kârlılıklarını artırmak için Tuna sahilindeki iskele ve yerleşimlerde yaptıkları altyapı yatırımları zaman zaman bölge halkı için pozitif dışsallıklar oluşturmuştur. Bu dışsallıklardan birisi hiç şüphesiz Karasu-Köstence arasındaki karayolu inşasıdır. DDSG adlı Avusturya buharlı gemicilik şirketi Sünne boğazının yüklü gemiler için tehlikeli olması nedeniyle Tuna'daki Karasu'dan (Çernavoda) Karadeniz'deki Köstence'ye kadar bir karayolu inşa ederek yolcu ve malların karayolundan özel atlı arabalarla bir gemiden diğerine nakledilmesini sağlamış ve bu nakil işiyle de şirket kendisi ilgilenmiştir<sup>265</sup>.

Bahsi geçen Avusturya buharlı gemicilik şirketinin aşağı Tuna sahillerindeki limanlarda yaptığı yatırımlar dışsallıklara verilebilecek diğer örneklerdir. 1842 yılı

<sup>262</sup> BOA, A.MKT.UM 426-37, 26 Safer 1277 (13 Eylül 1860)

<sup>263</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, ss.138-139.

<sup>264</sup> Hajnal, s.141.

<sup>265</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.69.

sonunda kumpanyanın Tuna'nın her iki yakasındaki iskelelerde temsilcilikleri bulunmaktaydı. Aşağıdaki tabloda iskelelerde çalışanlar ve yolcular için yapılan yeni binalar, kömür depoları, ambarlar, atlar için ahırlar, tamirhaneler, yangın söndürme cihazları, hidrolik pressler (su cendereleri) gibi varlıkların parasal değerleri yer almaktadır<sup>266</sup>.

**Tablo 12**  
**DDSG Kumpanyasının Tuna İskelelerindeki Varlıkları (1842)**

Limaneler	Parasal Değeri (Florin)
Drenkova	295.244
Orşova	1.116.230
Gladostniza	108.331
Kladova (Fethü'l-islâm)	12.835
Vidin	10.130
Ziştovi	yapım aşamasında
Ruşçuk	34.828
Yergöğü	355.957
İbrail	53.039
Kalas	50.450
Tulçı	4.000

**Kaynak:** Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.137.

Tablo 12'deki verilerin dikkat çekici yönü şirketin Tuna'nın kuzey sahilindeki iskelelerde yaptığı yatırımların parasal olarak güney (Osmanlı) sahillerindeki iskelelerden oldukça fazla olmasıdır. Rusçuk ve Yergöğü'ne bakıldığında fark açıkça görülmektedir. Rusçuk'un tam karşısında yer alan Yergöğü küçük bir iskele olduğu halde, kumpanyanın buradaki yatırımı Rusçuk'tan on kat daha fazladır. Paskaleva bu durumu Osmanlı tarafındaki güvenlik problemleri ve Osmanlı otoritelerinin koyduğu engeller nedeniyle kumpanyanın yatırımlarını Romen tarafına kıyasla Osmanlı tarafında daha ihtiyatlı organize etmesi şeklinde açıklamaktadır. Diğer taraftan Romanya tarafındaki iskelelerde daha serbest bir rejim uygulanmaktadır. Osmanlı iskelelerindeki bir diğer olumsuzluk, Anadolu'dan taşınan salgınlar nedeniyle uzun süren karantina uygulamalarıdır<sup>267</sup>.

<sup>266</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.137.

<sup>267</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.138.

Her ne kadar Tuna'nın iki yakasında yatırımların boyutları farklıysa da hem bahsi geçen dışsallıklar hem de DDSG kumpanyasının Tuna sahilleri arasında başlattığı seferler iki yaka arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesini sağlamıştır. Ekonomik aktivite önceden küçük ve sakin olan iskelelere ve küçük yerleşim yerlerine canlılık getirmiştir. Bu iskelelere Orşova ve Lom iskeleleri örnek gösterilmiştir<sup>268</sup>.

Avusturya vapur kumpanyaları Tuna bölgesindeki yerleşimlere sağladıkları olumlu katkının yanı sıra kendileri de bu bölgenin hem iktisadi hem de doğal kaynaklarından azami seviyede fayda sağlamaya çalışmaktadırlar. 1856 yılında Bulgaristan taraflarındaki kömür madenlerinin teftişi için Osmanlı Devleti'nden izin istemeleri dikkat çekicidir. Adı zikredilmeyen, merkezi Viyana'da bulunan ve Tuna'da işleyen bir vapur kumpanyası, belli bir vergi ile Tuna sahilindeki Silistre, Zıstovi, Rusçuk, Niğbolu, Lom, Palanka, Vidin ve Rasova sahillerinde iskele ve mağaza gibi bazı binaların inşası ve bunların idaresi işini üstlenmek ve Bulgaristan taraflarında çeşitli mahallerde bulunması umulan kömür madenlerini teftiş etmek için Osmanlı devletinden izin istemektedir<sup>269</sup>. İzin isteyen Avusturya elçisi kumpanya ile ilgili şu bilgileri aktarmaktadır. Bâbiâli'nin de malumu olduğu üzere, bahsi geçen vapur kumpanyası öncelikle Tuna nehrinin akıntı ve kayalar arasında bulunan yollarını açmış, ticaretin nehir sahilinde desteklenmesi ve yayılmasıyla bölge sakinlerinin geçim vasıtalarının artmasına ve çoğalmasına vesile olmuşsa da, mevcut savaş şartları Tuna sahillerini çok vakit harp alanına çevirmiş, kumpanyanın sağladığı faydayı sekteye uğratmıştır. Avusturya elçisine göre, savaşın (Kırım savaşı) bitimiyle kumpanyanın Tuna'da sürdürdüğü seyrüseferden ümit ettiği şekilde faydalanmak istemesi ve bu yöndeki talepleri haklı görülmelidir. Elçiye göre, Orta Avrupa'nın "*büyük bir damarı*" olarak nitelendirilen Tuna'nın bundan sonra her türlü engel ve zorluktan kurtulmuş olarak herkesin rekabetine açık hale geleceği ve az vakitte oluşacak rekabet ortamının ticareti ve bölge sakinlerinin bu ticaretten sağlayacağı faydayı artıracığı muhakkaktır. Kumpanya kömür madenlerinin araştırılması konusunun Osmanlı Devleti'nin masrafsız ve zahmetsiz bir şekilde toprakları dahilindeki bu zenginliklerden yararlanması için bir fırsat olarak değerlendirilmesi gerektiğinin altını çizmekte ve bu nedenle araştırma

<sup>268</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.139.

<sup>269</sup> BOA, İ.HR 131-6675, 10 Ramazan 1272 (15 Mayıs 1856)

izninin verilmesini istemektedir. Osmanlı Devleti'nin bu talebe karşılık, inşaatlara izin verilmesi konusunun etraflıca mütalaa edilmesi gerektiğinden, Meclis-i Ali-i Tanzimat'a havale edilerek görüşülmesine ve kömür madenlerinin sadece araştırılmasına izin verdiği görülmektedir.

Avusturya'nın Sünne boğazı ıslah edilmeden önce kendi ticaretini kolaylaştırmak için Tuna nehrinin yapısından kaynaklanan engelleri aşmaya çalıştığına birçok kez şahit olunmuştur. Tuna sahillerinde işlemekte olan Avusturya vapur sefaininin yolu azaltmak ve yolculuğu kolaylaştırmak amacıyla Sünne boğazından dolaşmamak için bazen Köstence'ye yanaşıp oradan Babadağı yoluyla araba ve hayvanlarla yolcu ve yükleri yakındaki Tuna iskelesinde bulunan diğer vapurlara nakletmesi ve yüklemesi için Avusturya devleti tarafından izin istenmesi üzerine ruhsat verilmiş ise de, Köstence ve Babadağı kazaları ahalisi tarafından zaman zaman engellemeler yaşandığına dair Avusturya sefaretî Bâbîâli'ye şikâyetde bulunmuştur. İlerleyen tarihlerde bu konuda Osmanlı yönetiminin herhangi bir şey yapmadığı iddiasıyla şikâyetini yineleyen Avusturya sefaretî, daha sonra konuyla ilgilenmesi için gönderilen memurun tutumundan memnun kalarak teşekkürlerinin göstergesi olarak bahsi geçen memura bir yüzük hediye etmiştir<sup>270</sup>.

Tuna Nehri'nin Demirkapı olarak bilinen mevkiinde bulunan taşların temizlenmesi seyrüseferi olumsuz etkilediğinden Avusturya devletini ilgilendiren önemli meselelerden biri olmuştur. Avusturya Elçisi Hariciye Nezareti tarafından kendisine ulaştırılan -Hırsova'ya yakın mahallerde Tuna nehrinde bulunan kayalıkların temizlenmesinin kararlaştırıldığına dair- tebligatı devletine ulaştırdığını belirtmiş ve buna karşılık Prens Meternich'in gönderdiği yazıda şu tespitlere yer verilmiştir. Herkesin bildiği üzere bahsi geçen taşların orada bulunması gemilerin seyrini oldukça güçleştirmektedir. Bu engelin ortadan kaldırılmasının hem bu nehir vasıtasıyla yapılan ticaretin geneline hem de Osmanlı ticaretine büyük fayda sağlayacağı muhakkaktır. Ancak böyle olumlu sonuçlanacak bir işe bir an önce başlanması gerekirse de,

---

<sup>270</sup> BOA, İ.HR 5-246, 27 Rebü'l-âhir 1256 (28 Haziran 1840)

öncesinde nehre sahili olan devletlerin bu konuda fikir birliğine varmaları gerekmektedir<sup>271</sup>.

Kırım Savaşı devam ederken Avusturya Devleti Kumpanya vapurlarının Tuna'daki faaliyetlerini sürdürdükleri bilinmektedir. 1855 ilkbaharında Hariciye Nezareti tarafından Silistre ve Vidin valilerine gönderilen şukkada Niğbolu, Lom, Palanka ve Silistre gibi Tuna iskelelerinden gelip geçen Avusturya Devleti Kumpanya vapurlarının geldiklerini ilan eden yazı ve bayrak açmak için izin istedikleri ve istenilen izin verildiği öğrenilmektedir<sup>272</sup>.

Aşağı Tuna'da Avusturya'nın sahip olduğu ayrıcalıklar başka Avrupa devletlerinin de benzer haklardan yararlanma isteklerini gündeme getirmiştir. Tuna'nın aşağı tarafında Avusturya emtia ve sefainine uygulanan muameleden Bavyera emtia ve sefainin de yararlanmak istemesi üzerine yapılan yazışmalardan şu bilgilere ulaşılmaktadır<sup>273</sup>. Avusturya Maslahatgüzarı Mösyö Kileçil tarafından Hariciye Nezareti'ne sunulan tahririn tercümesinde, Avusturya devletiyle Bavyera devleti arasında 1851 yılında "seyr-i sefâin" maddesine dair imzalanan anlaşma gereğince Tuna nehrinin Avusturya devleti toprakları dışında kalan yukarı taraflarından ve Tuna nehrine bağlı diğer ırmaklardan gelen emtia ve sefainin Tuna'nın yine Avusturya'ya tabi olmayan aşağı taraflarından denize kadarki seyrüseferlerinde Avusturya devletine tanınan haklardan yararlanabilmeleri için, Avusturya yönetimi Tuna nehrinin Avusturya devletinin sınırları dışında kalan kısımları için sahil devletlerle Bavyera arasında Bavyera lehine arabuluculuk yapacağını taahhüd etmiştir. Bahsi geçen anlaşmanın bu husustaki maddesi, Avusturya devletine bahsi geçen devletlerle müzakere yapma ve bunlarla birlikte gerekli ilânları belirleme yetkisi vermiştir. Bundan dolayı Avusturya maslahatgüzarı kendi devleti tarafından, işbu anlaşmanın bağlayıcı olduğunu Bâbiâlfî'ye bildirmek ve Tuna nehrinin ve Tuna nehrine bağlı diğer nehirlerin Osmanlı Devleti'ne bağlı olan Eflâk ve Boğdan'dan ve diğer eyaletlerden geçtikleri mahallerden ve denize kadarki kısımdan Bavyera emtia ve gemilerinin geçişlerinde anlaşma gereğince Avusturya emtia ve gemilerine tanınan haklardan Bavyera emtia ve gemilerine de

---

<sup>271</sup> BOA, A.DVN.DVE 2-39, 9 Rebîü'l-âhir 1258 (20 Mayıs 1842)

<sup>272</sup> BOA, A.MKT.MHM 70-35, 29 Şaban 1271 (17 Mayıs 1855)

<sup>273</sup> BOA, İ.HR 91-4439, 24 Zi'l-ka'de 1268 (9 Eylül 1852)

tanınması ve Württemberg Devleti anlaşmayı kabul edip imzaladığı takdirde bu devlete de aynı hakların tanınması için Bâbiâlî'den gerekli izni istemekle görevlendirilmiştir. Avusturya devletinin Bâbiâlî'den bu izni kolaylıkla alacağını umduğunu belirten maslahatgüzar bunun nedeni olarak da şunu göstermektedir: Osmanlı ile Bavyera ve Württemberg Devletlerinin de dahil oldukları Zollverein devletleri arasında 22 Ekim 1848 tarihinde imzalanan antlaşmada Osmanlı Devleti, ticaret ve gümrük konusunda ittifak oluşturmuş devletlere “en ziyade mazhar-ı müsaade olan devlet”lerin tebaasına ve *mahsulât-ı arziyye* (toprak mahsülleri) ve *mahsulât-ı sinaiyye* (endüstri mahsülleri)sine ve gemilerine tanımış olduğu hak ve ayrıcalıkların tamamını tanıyacağını temin etmiştir. Bu nedenle, Osmanlı Devleti'nin talep edilen izni vererek yalnızca dostane düşüncelerinin yeni bir delilini ibraz eylemiş olacağı ve hiçbir yeni mecburiyete girmeyeceği açıktır denilmektedir.

Söz konusu tahririn tercümesi padişaha sunulurken şu bilgiler eklenmiştir<sup>274</sup>. Almanya hükümetlerinin bir kısmı Zollverein adı altında ticarete ilişkin bir topluluk oluşturarak, Prusya devleti vasıtasıyla bahsi geçen topluluğa Prusya'nın sahip olduğu izinler tanımış ve buna dair daha önce Prusya Devleti ve bahsi geçen topluluğun üyesi olan diğer devletlerle antlaşmalar yapılmış olduğundan, Avusturya Devleti'nin talebi anlaşmaya ve geçmişteki benzer uygulamalara uygun olduğundan Bavyera ve Württemberg emtiası hakkında talep edilen uygulamada mahzur görülmediği Osmanlı Devleti yetkilileri tarafından ifade edilmiştir.

## 2. İngiltere

16. yüzyılın sonlarından itibaren İngiliz Şark Kumpanyası tüccarları ham madde açısından zengin olan Eflâk ve Boğdan'la olan ticari ve iktisadî ilişkilerini artırmaya başlamışlardır<sup>275</sup>. Ancak İngiltere'nin Tuna ticaretinde aktif olduğu dönem 19. yüzyıl olup bu süreçte Rusya ile İngiltere'nin karşılıklı çıkar mücadeleleri bölgede önemli siyasi, askeri ve ticari sonuçlar doğurmuştur.

<sup>274</sup> BOA, İ.HR 91-4439, 24 Zi'l-ka'de 1268 (9 Eylül 1852)

<sup>275</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.44.



Hajnal İngiltere'nin 1799 ve 1802 tarihlerinde Osmanlı Devleti ile yaptığı antlaşmalarda yalnız Karadeniz ile ilgilenmesini Aşağı Tuna'nın ticari imkânlarını henüz fark etmemiş olmasına bağlamaktadır<sup>276</sup>. Ancak 19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde İngiltere -kendi mahsulünün az oluşu nedeniyle hammaddeyi ithal etmek zorunda kalması ve hammadde ithalatında yaşadığı belirsizlikler nedeniyle- gözünü Tuna nehri ağzındaki verimli topraklara dikmiş bulunmaktadır<sup>277</sup>. İngiltere özellikle Eflâk ve Boğdan'dan ithal ettiği tahıl karşılığında bu ülkelere mamul mal ihraç etmektedir. Artan İngiliz rekabetine karşın Eflâk ve Boğdan 1840'lı yılların başlarında ihracatlarının büyük kısmını sırasıyla Osmanlı Devleti, Rusya, Sırbistan ve Avusturya'ya yapmaktadır<sup>278</sup>.

İngiltere'nin buharlı deniz gücünün hâkimiyeti Tuna ve Karadeniz'de Rus ve Avusturya buharlı gemilerinin varlığı ile sarsılmış<sup>279</sup> ve İngilizler, Tuna üzerindeki ticari çıkarları noktasında Avusturya ile karşı karşıya kalmışlardır. İngiliz yetkililer, İngiltere ve Avusturya arasında imzalanan anlaşmanın Avusturya tarafından Rusya lehine ihlal edildiğini iddia etmektedirler<sup>280</sup>. İddialara göre Rusya'nın Tuna'ya giriş çıkışları kendisi ve barış halinde olduğu devletler lehine kısıtlaması, Batı'nın zenginliklerinin, kaynaklarının ve medeniyetinin Avrupa'dan Karadeniz'e, İstanbul'a, Anadolu'ya ve İran'a ulaşmasını engellemek demektir. Tuna nehrinde seyrüseferin serbestiyeti Tuna kıyısındaki şehirlerin de faydasına olacaktır.

İngiltere Tuna havzasından Orta Avrupa'ya kıyasla daha fazla tahıl ithal etmekteydi. Macaristan kendisi iyi bir tahıl üreticisi olduğu için, Orta Avrupa'nın aşağı Tuna havzasından ithal ettiği tahıl büyük miktarlarda değildi. İngiltere'nin Tuna'nın her iki yakasındaki iskelelere ihraç ettiği ürünlerin başında, İngiliz patiskası (calico), pamuklu kumaşlar ve iplikler, kimyasal ürünler, tel, kablo, demir, demir levha, porselen, katran, çinko, bakır, kurşun, kahve, şeker v.s. gelmektedir. İthal edilen İngiliz

---

<sup>276</sup> Hajnal, s. 151.

<sup>277</sup> Hajnal, ss. 151-152.

<sup>278</sup> Hajnal, s. 153.

<sup>279</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.65.

<sup>280</sup> Macgregor, s. 16.

ürünleri Tuna sahillerine İstanbul'dan Varna ve Tuna yoluyla gelebildiği gibi, Bulgar tüccarlar aracılığıyla Leipzig ve Viyana'dan da gelmekteydi<sup>281</sup>.

Mehlan 19. yüzyılda Balkanlar'da İngiltere'nin özellikle Osmanlı Devleti ile yaptığı ikili antlaşmalar ve takip ettiği ticaret siyaseti ve denizlerde ve demiryollarında buharlı teknolojiden yararlanma noktasında sağladığı avantajlarla üstünlük sağladığını iddia etmektedir. Mehlan'a göre bu üstünlük 20. yüzyılın başlarında Alman devletlerinin eline geçecektir<sup>282</sup>. Osmanlı Devleti 19. yüzyılın ortalarında İngiliz ürünlerinin önemli bir müşterisi haline gelmiştir. 1850 verilerine göre İngiltere'nin ihracat yaptığı tüm ülkeler arasında Osmanlı pazarları üçüncü sırayı almaktadır<sup>283</sup>. 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde, 1837-1849 yılları arasında, Tuna nehrini terk eden İngiliz gemilerinin sayısı aşağıdaki gibidir. 1846 sonrasında İngiliz gemilerinin sayısında ciddi biçimde artış görülmektedir.

**Tablo 13**  
**Tuna Nehrini Terk Eden İngiliz Gemilerinin Sayısı (1837-1849)**

Yıl	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
Gemi Sayısı	15	6	12	8	3	14	7	26	19	52	394	132	128

Kaynak: Hajnal, s. 154.

1847'de gemi sayısında görülen artış aslında Varna, Burgaz ve Köstence arasındaki iskelelerden İngiltere'ye yapılan buğday ihracatı ile paralel görünmektedir. 1847'ye kadar bahsi geçen iskelelerden İngiltere'ye yapılan buğday ihracatı 200.000 quarter<sup>284</sup>,ı geçmezken, 1847'de bu miktar 896.000 quarter'a ulaşmıştır ki, bu miktar aynı yıl İbrail ve Kalas'tan yapılan ihracatın gerisindedir<sup>285</sup>. Todorova'nın Michoff'dan aktardığına göre, Bulgaristan bölgesinin buğdayı ilk defa 1842'de İngiliz pazarlarında

<sup>281</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, ss.108-109.

<sup>282</sup> Ernst Mehlan, "Mittel und Westeuropa und die Balkansjahresmärkte zur Türkenzeit", *Südostdeutsche Forschungen*, 3, 1938, s. 120.

<sup>283</sup> Todorova, s.80.

<sup>284</sup> Yaklaşık 12.7 kilogramlık ağırlık ölçüsü.

<sup>285</sup> Todorova, s.85.

görülmüştür. İhraç edilen buğday önce Vidin, Silistre, Zıştovi ve Rusçuk iskelelerinden Kalas ve İbrail'e oralardan da deniz yoluyla İngiltere'ye ihraç edilmektedir<sup>286</sup>.

1840'lı yılların başında Kalas'ta görev yapan İngiltere konsolos yardımcısı Rusçuk'ta bir İngiltere konsoloslugu açılması ve oradaki konsolosluk görevini kendisinin üstlenmesi yönünde Londra'ya talepte bulunmuş, hatta bunun için bölgenin ticari potansiyeli hakkında bir rapor hazırlayarak Londra'ya göndermiş ancak talebi reddedilmiştir. İngiltere'nin bölgedeki ilk konsoloslugu 1847'de Varna'da açılmıştır<sup>287</sup>. Bu durumda, İngiltere'nin Bulgaristan bölgesi pazarlarına girme noktasında -hem alıcı hem de satıcı olarak- ihtiyatlı davrandığı söylenebilir. Ancak 1852'de Varna'nın "*Bulgaristan'ın başkenti*" olarak McCulloch Ticaret Sözlüğü'ne girmesi bölgenin İngiltere ticaretinde kazandığı önemin de ispatı olarak değerlendirilmiştir<sup>288</sup>.

Kırım Savaşı ve etkileri İngiltere ticaretinin Osmanlı Devleti'nin tamamında ve Balkanlar'da yayılması için elverişli bir zemin oluşturmuştur. İngiltere'nin ham madde temini kadar, endüstri ürünlerini satacak yeni pazarlara da ihtiyacı vardır. 1861'de, 1838 ve 1839'da Avrupalı devletlerle yapılan ticaret antlaşmaları yenilenmiştir. Selanik başta olmak üzere Dedeağaç, Edirne, Filibe gibi diğer Balkan kentlerinde ve Karadeniz sahilindeki Varna ve Burgaz limanlarında İngiliz ticaretinin aktif olduğundan bahsetmek mümkündür. Tuna boyundaki iskeleler ve hatta Karadeniz sahilindeki Varna limanı yüklenmeleri ve boşaltılmaları birkaç gün süren büyük İngiliz buharlı gemilerini alabilecek kapasitede değildir. Bu nedenle İngilizler burada daha çok Trieste Lloyd firmasına ait küçük buharlı gemileri kullanmaktadırlar<sup>289</sup>. Rusçuk-Varna demiryolunun yapımı ile birlikte İngiltere'nin Varna limanı üzerinden yaptığı ticaret artış göstermiştir. İngilizler bu demiryolu hattının yapımında kullanılan ray, makine ve kömürü ithal ettikleri gibi Tuna vilayeti için de tarım makineleri ihraç etmişlerdir. Ancak buna rağmen Varna'da İngiltere'nin ticaret hacmi Avusturya'nın gerisinde ikinci sırada yer

---

<sup>286</sup> Todorova, s.83.

<sup>287</sup> Todorova, s.83.

<sup>288</sup> Todorova, s.85.

<sup>289</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.108.

almaktadır. Aşağıdaki tablo'da 1867 ve 1868 yılları için Varna limanından yapılan ticarete üç büyük Avrupa devletinin paylarını görmek mümkündür<sup>290</sup>.

**Tablo 14**  
**Avrupa Devletlerinin Varna Ticaretindeki Payları (1867-1868)**

Devletler	1867		1868	
	İthalat (Frank)	İhracat (Frank)	İthalat (Frank)	İhracat (Frank)
Avusturya-Macaristan	8.478.000	2.744.000	13.031.000	4.110.000
İngiltere	4.894.000	3.416.600	2.400.000	1.740.000
Fransa	622.000	1.076.000	900.000	1.320.000

**Kaynak:** Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.108.

Varna'da ikâmet eden İngiltere Başkonsolosu tarafından 1857 senesi Kânûn-ı Sânisî tarihiyle İngiltere Sefaretine gönderilen bir tahriratın tercümesi<sup>291</sup> Varna ve Tuna bölgesine ait, İngiltere'nin bölgedeki ticari çıkarlarının bir göstergesi kabul edilebilecek, tespitler içermektedir. Başkonsolos, öncelikle bahsi geçen yılda bölgedeki mahsülün iyi olduğunu belirterek bunun da çiftçi ve köylünün refahının artmasına ve durumlarının ıslahına neden olduğunu ifade etmektedir. Bölgedeki ıslahatlarda burada görev yapan konsolosların ciddi katkıları bulunduğu dikkat çekilmektedir. Bilhassa haydutluğun engellenmesi için Osmanlı Devleti tarafından alınan tedbirler sayesinde tüccar ve yolcuların daha güvenli yolculuk yapmaları mümkün olmuş, böylece tüccarlar panayırlara korkusuzca gidebilmiş ve ticaretlerini artırmışlardır. Başkonsolos bu bereketli eyaletin üretimini ve gelirini daha da artırmak için Varna ile Rusçuk arasında bir demiryolu inşasının gerekli olduğunu vurgulamaktadır. İki şehir arasındaki mesafenin 110 mil kadar olduğu, bu nedenle de demiryolu inşaatının çok müşkülâtlı olmayacağı da belirtilmektedir. Başkonsolos ayrıca limanın, ticareti ve bölgeye ticaret için gelen gemileri olumsuz etkileyen yönlerini de sıralamaktadır. Varna limanının en önemli mahzuru gündoğusu ve keşişleme rüzgârlarına karşı bulunmasıdır. Karadeniz'in batı sahilinde barınacak bir limanın olmayışı, bu sularda seyahat eden gemilerin hissettiği bir eksikliklerdir. Varna körfezinin güneyinde Galata ve kuzeyinde Soğanlı

<sup>290</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.108.

<sup>291</sup> BOA, **HR.TO 225-14**, 30 Ocak 1857.

burunlarıyla korunduğu ve bu iki burun arasındaki mesafe üç mile yakın olduğundan sert havalarda şiddetli dalgalar gemilerin eşya indirip bindirmelerine engel olsa da, demirleyen gemiler için iyi bir liman olduğundan nadiren kaza meydana geldiği belirtilmektedir. Başkonsolos'a göre, bu iki burnun arasına birbirine bitişik sallar konulsa gayet emin bir liman olur. Varna limanının batısında bulunan bir gölden bahsedilerek, derinliği elverişli olan bu göle denizden bir kanal kazılıp açıldığı takdirde 400 adet büyük gemi alabilecek kapasitede büyük bir liman meydana geleceği ifade edilmektedir. Böyle bir inşaatın çok masraflı olmayacağı ve olsa bile bu masrafın gemilerin tonilatolarına göre konulacak bir resim aracılığıyla birkaç yıl içinde karşılanabileceği iddia edilmektedir. Osmanlı Devleti'nin bu masrafa katlanmak istememesi halinde bunun bir şirket aracılığıyla yapılmasının da mümkün olduğu belirtilmektedir. Başkonsolos Köstence-Rasova arasında tasarlanan demiryolu hattı ile ilgili arazi muayenesinin yapıldığını haber aldığını da aktarmaktadır. Hatta Köstence limanının temizleneceğine dair söylentilerden bahsetmektedir. Başkonsolos öğrenebildiği kadarıyla sona eren Kırım Savaşı'nın etkisiyle, bir önceki yılın buğday ihracatının ortalamanın üstünde gerçekleşerek 32.000 quarter olduğu, 25.000 quarter arpa ve az miktarda mısır ve çeşitli hububatın ihraç edildiği bilgisini vermektedir. Başkonsolosun verdiği bir başka bilgi de Varna'da İngiltere devleti himayesinde 100'den fazla tebaa bulunduğu, bunların çoğunun Cezayir-i Seba ahalisinden olduğu ve çoğunluğunun tacir ve "dükkancı" olduğudur.

### **3. Rusya**

Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki ticaret 15. yüzyılda başlayıp, takip eden yüzyıl boyunca önemli ilerlemeler kaydetmiştir. 1739 Belgrad antlaşması iki ülkenin tüccarlarına birbirlerinin ülkelerine serbestçe girip çıkma izni vermiş, ancak Rusya için asıl dönüm noktası 1774 Küçük Kaynarca antlaşması ile Karadeniz ve Boğazların Rus tüccarlarına açılması ve Rusya'nın istediği yerde konsolos bulundurma hakkına sahip olması olmuştur<sup>292</sup>.

---

<sup>292</sup> Tabakoğlu, s. 280.

Rusya'nın Tuna nehri ile ticari ve iktisadi ilişkisi Rus Çarlığı'nın Karadeniz ve Balkan siyasetlerinin bir parçası olarak algılanmalıdır. Babinger'e göre, Balkan haklarının korumacılığını üstlenme noktasında Ortodoks Rusya Katolik Avusturya'dan çok daha avantajlı bir konuma sahip olmuştur. Ortodoks Balkan halklarını Türklerin hükümlerinden kurtarma iddiası halk nezdinde ciddi bir destek bulmuştur. Babinger, 18. yüzyılın son çeyreğine gelmeden Rus birliklerinin Tuna ağızlarına dayanmalarının ve peşinden Tuna'yı geçen Rusların Bulgarlar tarafından bir kurtarıcı olarak karşılanmalarının Osmanlı hakimiyetinin Güneydoğu Avrupa'daki tüm kulvarlarda uzun zamandır fark edilen ve kaçınılmaz olarak görülen güç kaybının bir göstergesi olduğu kanısındadır. Rusya Tuna deltasının hakimiyetini batılı güçlerden devralmış ve 1817 itibarıyla Tuna ağızlarında hak sahibi olmuştur. Rusya aslında Tuna ağızlarına sahip olarak ve Çanakkale boğazını açarak diğer devletlerin Tuna'daki seyri seferini engellemek istemektedir. Rusya'nın Tuna ağızlarını kontrol ettiği dönemde Sünne boğazındaki bakım ve ekskavatörlerle temizleme çalışmaları durmuş ve Tuna boğazları kuma gömülmüştür. Babinger Rusya'nın bu tavrının sıcak denizlere ulaşma politikasına paralel olarak Tuna bölgesinden yapılan ve Rusya ile benzeşen tarım ürünü ihracatını durdurmaya yönelik olduğu kanısındadır. Tuna ağızlarında suyun derinliği 1829'larda beş metre iken Rusya'nın buradaki muhafızlık rolünü kaybettiği Kırım Savaşı sonrasında rastlayan yıllarda iki metreye kadar düşmüştür. Rusya'nın diğer devletlerin Tuna üzerinden yürüttükleri ticareti sekteye uğratan bir başka girişimi, Tuna deltasındaki veba salgınları nedeniyle nehir ağzında hayata geçirdiği karantina uygulaması ve koyduğu ambargolarla seyri seferi aksatmak olmuştur<sup>293</sup>.

1829-1856 yılları arasında 1829'da imzalanan Edirne antlaşması ile Rusya'nın Tuna Beylikleri'nde ve Sırbistan'da kazandığı hareket alanı ve Sünne'deki ticari aktiviteleri önem kazanmıştır. Her ne kadar Sünne'nin coğrafi koşulları ve karantinalar aşağı Tuna'daki ticari hareketliliğe sekte vursa da, İngiltere ve Avusturya'nın bölgede ticari nüfuzlarını artırmak için girdikleri rekabet giderek güçlenmiştir. İngiltere ve

---

<sup>293</sup> Babinger, *Die Donau als Schicksalsstrom ...*, s.23.

Rusya arasında seyrüseferde yaşanan engeller nedeniyle ortaya çıkan anlaşmazlık büyümüş ve Kırım Savaşı'nın nedenlerinden biri olmuştur<sup>294</sup>.

Paskaleva'ya göre Rusya'nın Avrupa ülkelerinden farklı olarak Balkan ülkeleriyle ticaret noktasında özel bir programı bulunmamaktaydı. Bu tavrın öne çıkan sebepleri olarak Rusya'da kapitalist ilişkilerin zayıflığı ve bölgelerin yetiştirdikleri ürünler açısından birbirine çok benzemesi gösterilmektedir. Hemen hemen aynı ürünlerin ithalatçısı ve ihracatçısı durumundaki bölgelerde rekabet benzer olan ürünlerin ihracatında yaşanmaktadır. Rusya ve Balkanlar için de durum böyledir. Rusya'nın durum buğdayı dünya pazarlarında Balkanlar'da üretilen buğdaydan daha yüksek fiyata satılmakta ve Batı ve Orta Avrupa eğer Moldovya, Eflâk ve Bulgaristan'ı içine alan bölgedeki tahıl arzı yetersiz olursa, Balkanlar'dan tahıl ithal etmekteydi<sup>295</sup>.

Balkanlar'ın genelinde Avusturya birçok Avrupa ülkesi ve hatta ABD ile rekabet ederken, Balkan dağları ile Tuna nehri arasında Avusturya'nın ticarî rakipleri yalnız İngiltere ve Rusya idi<sup>296</sup>. Bulgaristan'a demir, teneke, halat çeşitleri, deri, pamuklu bezler, keten tohumu, havyar, tütsülenmiş ve tuzlu balık ve içyağı ihraç etmekte olan Rusya, 19. yüzyılın ilk yarısında Karadeniz havzası ve Balkanlar'da ticarî etkinliğini artırmıştı<sup>297</sup>.

Rusya'nın 1829-1856 yılları arasında Tuna'daki ticareti engelleme çabasının altında aşağı Tuna havzasında ve iskelelerinde yapılan tahıl ticaretini 1840'da serbest liman ilan edeceği Odesa'ya çekme gayreti de bulunmaktadır<sup>298</sup>. Rusya 1829'da imzaladığı Edirne Antlaşması ile Balkanlar ve Tuna bölgesindeki siyasi ve ticari nüfuzunu daha da artırmış Eflâk ve Boğdan ticaretine tekrar hayat vermiş ve Hajnal'ın ifadesiyle onları Türk prangasından kurtarmıştır. Kalas ve İbrail limanlarında daha serbest bir ticaret ortamı doğmuştur<sup>299</sup>. 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'ndan on yıl kadar önce imzalanan Edirne Antlaşması, Eflâk ve Boğdan'ın dünya ticaretine açılmalarını sağlamıştır, ancak Rusya Tuna Beyliklerindeki serbest ticareti desteklerken

---

<sup>294</sup> Focas, *The Greeks and Navigation ...*, s.118.

<sup>295</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.116.

<sup>296</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.71.

<sup>297</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.71.

<sup>298</sup> Ekinci, s.107.

<sup>299</sup> Hajnal, s. 151.

Avrupa'nın tahıl ithalatında önemli bir yere sahip olan Odesa'ya yeni bir rakip yarattığının farkında değildir<sup>300</sup>.

1856 yılında imzalanan Paris antlaşması Rusya ekonomisini olumsuz etkilemiştir, çünkü Karadeniz tarafsız bir deniz haline gelmiş ve Osmanlı yabancı tüccarlar için daha serbest bir ticaret alanı olmuştur. Bir diğer olumsuzluk da Osmanlı otoritelerinin Rusya aleyhindeki tavır ve duygularıdır. Bu tutum nedeniyle Bulgar tüccarlar ülkenin iç kesimlerinde büyük miktarlarda Rusya malı almaktan kaçınmakta ya da Rus tabiyetine geçmek zorunda kalmaktaydılar. Ancak Rus tabiyetine geçmek oldukça zordur<sup>301</sup>.

Rusya ile Bulgaristan arasındaki ticarete Odesa, Bükreş, Kalas ve İstanbul'da toptan ticaret yapan Bulgar tüccarları aracılık yapmaktaydılar. Bulgaristan'ın Rusya'dan ithal ettiği ürünlerin başında koyun ve sığır iç yağı, kemik ve ilikten elde edilen don yağı, ham ve işlenmiş deri, çay, tuz, şeker, balmumu, pamuk, çeşitli konserve balıklar, havyar, ipek kumaşlar, çuha, çeşitli ipler, demir kalıplar ve demir levhalar, demir eşya, teneke levha, balmumu, yelken bezi ve muşamba gibi ürünler gelmektedir. Suzdal ikonları ve dini kitapların da Rusya'dan ithal edilmesi ve büyük ilgi görmesi, Bulgaristan ve Rusya arasındaki sosyal ve kültürel yakınlığın bir göstergesi niteliğindedir. Bulgaristan'ın Rusya'ya ihraç ettiği az sayıdaki ürün ise, tütün, gül yağı, alkol ve sabundan ibarettir<sup>302</sup>.

#### **4. Fransa**

Fransa'nın Balkanlar'daki ticari faaliyetleri Kırım Savaşı'ndan sonra artmış ve savaşı takip eden 20 yıl içinde en etkin halini almıştır. Fransa'nın özellikle Bulgaristan topraklarındaki ticari nüfuzu iki kanaldan yayılmıştır. Bu kanallardan ilki, Bulgar tarım ürünlerini satın alan Fransız kapitalistler, ikincisi ise Fransa ile ithalat ve ihracat yaparak kâr eden Bulgar tüccarlardır. Fransız nüfuzunun en etkin olduğu dönem 1870 yılıdır ki, bu dönem tam da Fransa-Prusya savaşının öncesine rastlamaktadır. Bahsi

---

<sup>300</sup> Todorova, s.80.

<sup>301</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.116.

<sup>302</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.117.



geçen savaştan sonra ağır maddi kayıplar veren Fransa'nın dış ticareti de olumsuz etkilenmiştir<sup>303</sup>.

Fransa dış ticaretinin Bulgaristan'daki en önemli merkezlerinden biri Filibe olmuştur. Tuna bölgesindeki etkinliği ise Rusçuk-Varna demiryolunun yapımı ile artmıştır. 1868-78 yılları arasında Rusçuk-Varna-Tulçı üçgeni ve Romanya tarafındaki İbrail ve Kalas limanları Fransız tüccarlara buğday ve yün ihraç etmekte ve İngiliz ve Avusturya rekabetine rağmen Fransız tüccarlar bu limanlarda sanayi malları satmaktaydılar. Tulçı'daki konsolos yardımcısı 1862'de Fransız tacirlerin Dobruca'da üretilen 50 kilogramlık yünü Marsilya'da satarken 15-20 frank kâr ettiklerini bildirmektedir. Bu nedenle Dobruca yünlerinin üçte ikisi Fransa ve İngiltere'ye ihraç edilmektedir. Fransa'nın Bulgaristan'ın bağımsızlığını kazanmasından önceki son 20 yılda Bulgaristan'ın ithalatındaki payı %20-25 arasında iken, Bulgaristan'ın ihracatı içindeki payı ise %40'ı bulmaktadır. İthalatın %70'i Avusturya ve İngiltere'den yapılmaktadır<sup>304</sup>.

## II. TUNA İSKELELERİNDE TİCARETİN ANA HATLARI

### A. Tuna İskelelerinin Balkan Ticaret Yolları İçindeki Konumları

Osmanlı Devleti tarafından fethedilen bölgelerde eskiden beri kullanılan ulaşım kanalları muhafaza edilip iyileştirilmiş, ihtiyaç halinde yeni ulaşım kanalları devreye sokulmuştur. Çok eski medeniyetlere ev sahipliği yapmış Balkan yarımadası da Roma döneminden kalan eski kara yolu güzergâhlarına sahiptir. Osmanlı Devleti Balkanlar'ın fethiyle birlikte bu bölgedeki yolları da askeri ve ticari amaçlarla Anadolu ve İstanbul ile bağlantı kurulacak biçimde teşkilatlandırmıştır.

Osmanlı Devleti'nde haberleşmeyi sağlayan menzil teşkilatı en önemli askerî ve ticarî güzergâhlar üzerinde kurulmuş olup Anadolu'da ve Balkanlar'da üç ana kol üzerinden faaliyet göstermiştir. Tuna iskeleleri Osmanlı menzil teşkilatı içinde

<sup>303</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.114.

<sup>304</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, ss.115-116.

Rumeli'deki üç ana koldan sağ kol güzergâhı üzerinde yer almaktadırlar. İstanbul-Özi hattı olarak da bilinen bu kol İstanbul, Çatalca, Vize, Aydos üzerinden Prevadi, Hacıoğlu Pazarı'nı takip ederek Babadağı'na ve İsakçı ve Tulçı menzillerine ulaşmakta, İsmail Geçidi'nden devam ederek Tatar Pınarı, Akkırman, Özi, Kefe ve nihayet Azak'a varmaktadır. Sağ kol üzerinde İsakçı'dan Tuna yönüne giden yoldaki menziller ise şu şekilde sıralanmıştır: İsakçı, Nehr-i Tuna Sevahili, Maçın, Silistre, Tutrakan, Rusçuk, Zıştovi, Niğbolu, Lom, Vidin, Ligodina, Fethü'l-islam ve Ada-i Kebir<sup>305</sup>.

İstanbul'dan İsakçı ve Tuna iskelelerine ulaşan güzergâh aynı zamanda dört ana kol üzerinden teşkilatlanmış olan Osmanlı Devleti deniz yolları içinde ilk kolu oluşturmaktadır. İkinci kol Üsküdar'dan Anadolu'nun Karadeniz kıyılarını takip ederek Faş'a; üçüncü kol Akdeniz yönünde sağ kıyıları takip ederek İstanbul-Mora ve Ortona'ya; son kol ise Akdeniz yönünde sol kıyıları takip ederek Üsküdar-İzmir-İskenderun-İskenderiye-Cezayir ve Cebel-i Tarık Boğazı'na ulaşmaktadır. İlk kolda yer alan Tulçı ile Vidin arasındaki iskeleler şu şekilde sıralanmıştır; İsakçı, Balkov, Maçın, Dana-gölü, Hırsova, Rasova, Silistre, Tutrakan, Rusçuk, Niğbolu, Zıştovi ve Karaloma<sup>306</sup>.

Yüzyıllarca Osmanlı Devleti yönetiminde kalmış olan Anadolu ve Balkan toprakları Doğu ve Batı medeniyetleri arasında önemli bir konuma sahipti. Orta Avrupa'dan Önyasya'ya doğru gelen Tuna-Balkan yolu askeri olduğu kadar işlek bir ticaret yolu olarak da kullanılmaktaydı. Bu yol Balkan yarımadasında Peşte'den Meriç ve Tuna'nın önemli bir kolu olan Morava nehirlerinin vadileri boyunca uzanarak İstanbul'a ulaşmakta, İstanbul'dan da bir kolu denizden bir kolu da karadan olmak üzere Basra Körfezi ve Hind'e varmaktaydı<sup>307</sup>. Tuna-Balkan yolu olarak adlandırılan bu güzergâhta Balkanlar kara yolları, nehirleri, Karadeniz, Ege ve Akdeniz sahillerindeki limanları ile Doğu-Batı arasındaki mal akışını sağlama görevini Osmanlı idaresi altında da sürdürmeye devam etmiştir.

Osmanlı döneminde Orta Avrupa ile Balkanlar arasında aktif olan kara ticaret yollarını Mehlan, Orta Avrupa'dan Osmanlı topraklarında Selanik'e veya İstanbul'a

<sup>305</sup> Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, ss.95-103.

<sup>306</sup> Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, ss.146-147.

<sup>307</sup> Hamit Hadi Selen, *Ticaret Tarihi*, Ankara: Milli Eğitim Basımevi, 1947, s.63.

uzanan dört ana karayolu olarak gruplandırmaktadır. Bunlar Boğdan, Eflâk, Trakya ve Makedonya hatlarıdır. Makedonya hattı dışındaki ticaret yollarının Tuna nehri ile birçok noktada kesiştikleri görülmektedir. Boğdan kolu Hotin-Kalas hattı ile birleşip Boğdan'dan boylu boyunca uzanarak, Hotin'den önce Sutschawa (Suceava) ve Yaş kavşaklarına ulaşmakta, oradan Barlad, Kalas, İsmail ve Tulçı'ya ve adı geçen Tuna iskelelerinden güneye doğru inerek İstanbul'a varmaktadır<sup>308</sup>. İkinci ana yol Eflâk hattı olup Braşov'dan Tömöser geçidi ve Ploieşti yoluyla İbrail'e ve İbrail'den doğrudan Silistre'ye veya Bükreş'den Yergöğü, Zimniçe (Simniza) ve Turnu Magurele'ye (Niğbolu'nun karşısı) veya Piteşti-Krajova (Craiova) üzerinden Bechet ve Kalafat'a ulaşmaktadır<sup>309</sup>. Alman ve Avusturya mallarının İstanbul'a ulaştığı üçüncü bir hat Belgrad'dan başlayarak, Belgrad-Niş-Şehirköy (Pirot)-Sofya-Filibe-Uzuncaova-Edirne-Lüleburgaz yolunu takip ederek İstanbul'a varmaktadır. Bu güzergâhın Tuna iskeleleri ile çok sayıda bağlantısı bulunmaktadır. Belgrad'dan başlayıp Fethü'l-islâm (Kladovo) veya Saitschar (Zajecar) üzerinden Vidin ve Lom'a ulaşılabilirdiği gibi, Sofya'dan Petrohan geçidi üzerinden veya İster boyunca İvraca'ya ve oradan Bechet'in karşısındaki Rahova'ya varılabilmektedir. Filibe'den de Tuna iskelelerine ulaşan iki önemli yol ayrılmaktadır. İlki, Turyan geçidi-Lofça (Loveç) üzerinden Plevne ve Niğbolu'ya veya Lewski'den Zıştovi'ye (Zimniçe'nin karşısı) uzanan bir hattır. Diğer bir yol Kızanlık-Şipka-Gabrova-Tırnova (Tırnovi) hattından Zıştovi ve Rusçuk'a ulaşmaktadır. Edirne ve Lüleburgaz bölgesi ise beş ayrı güzergâhın çıkış noktasıdır. İslimye-Tvardica-Tırnova; İslimye-Kazan Geçidi; Karinabat-Kalınkavak?; Aydos-Nadir Derbent-Pirivadi (bu hat Şumnu ile birleşerek Rusçuk veya Tutrakan-Silistre'ye kadar uzanmakta); son hat ise Burgaz'dan sahil boyunca uzanarak Varna'ya ve buradan dallara ayrılarak Pazarlık-Silistre ve Balçık-Tulçı istikametine devam etmektedir<sup>310</sup>. Orta Avrupa'dan Balkanlar'a uzanan dördüncü hat Makedonya ve Yunanistan'ın güneyine devam etmektedir.

Tuna nehri iskelelerinden kara yolu vasıtasıyla Roma döneminden beri kullanılan iki ana yola -Via Egnatia ve Via Singidunum- bağlanan ticaret yolları, değişen yoğunluklarla hemen her dönemde canlılıklarını korumuşlardır. Vidin-Niş veya

<sup>308</sup> Mehlan, *Die Handelstrassen des Balkan ...*, s.255.

<sup>309</sup> Mehlan, *Die Handelstrassen des Balkan ...*, s.256.

<sup>310</sup> Mehlan, *Die Handelstrassen des Balkan ...*, ss.257-258.

Vidin-Sofya; Rusçuk-Şumnu-Aydos; Kalas-Dobriç-Varna-Şumnu-İslimye- Edirne; Vidin-Plevne-Şipka; Viyana-Bükreş-Rusçuk-Şipka güzergâhları Tuna iskelelerinden başlayarak Via Singidunum'a bağlanmaktadır<sup>311</sup>. Via Singidunum üzerindeki önemli ticaret noktaları Sofya, Filibe (Avusturya-Rumeli ticaretinin merkezi), Edirne ve İstanbul'dur. İstanbul, Batı Avrupa-Pontus ticaretinin önemli bir aktarma merkezi olarak nitelendirilmektedir. İstanbul'a gelen mallar ya Varna ve 1840'lardan sonra Burgaz'da kervanlara yüklenip Şumnu ve İslimye'ye ya da Kalas ve İbrail iskelelerinden Tuna Beylikleri'ne ulaşmaktaydılar. Mehlan, İbrail ve Kalas'ın önemli ticaret merkezleri olduklarının altını çizmekte ve Lom, Zıştovi ve Rusçuk'u da Orta Avrupa malları için Tuna iskeleleri ve önemli birer aktarma merkezi olarak nitelendirmektedir. Tırnovovo ise, kuzeyden geçen ticaret yolları için önemli bir dahili aktarma merkezi olarak anılmaktadır<sup>312</sup>.

Via Egnatia eski bir Roma güzergâhı olup, Durazzo-Ohri-Voden-Selanik-İstanbul hattını takip ederek Osmanlı döneminde İstanbul'u Balkanlar'ın batısı ve güney İtalya'ya bağlayan arasındaki en kısa yol olarak kullanılmaya devam etmiştir<sup>313</sup>. Via Egnatia üzerinden gelen Orta Avrupa ticaret yolu Niş veya Belgrad'da Selanik'e ve Sofya'ya olmak üzere iki farklı yola ayrılmaktadır<sup>314</sup>. Belgrad, Niş ve Sofya Balkanlar'ın kuzeyindeki kara ticaret yollarının neredeyse en önemli üç durağı olarak kabul edilmektedir<sup>315</sup>. Osmanlı gümrük kayıtlarında da Tuna iskelelerinden bu şehirlere mal gidiş gelişi olduğu görülmektedir.

Tuna nehrinin Akdeniz ticareti ile olan bağlantısında hem kara ticaret yolları hem de deniz güzergâhı aktif olarak kullanılmıştır. Trieste ve Venedik'ten kuzeye Makedonya'ya ve Selanik'e (eski Via Egnatia), batıya doğru Bulgaristan'ın kuzeyine Durazzo-Üsküp-Dupnica-Sofya, güneye doğru Kıbrıs'a ve Teselya'ya uzanan yollar Balkanlar üzerinden Tuna'ya kadar ulaşmaktadır<sup>316</sup>. Akdeniz ve Osmanlı ticaretinin önemli bir limanı olan Selanik'ten batıya giden yollar arasında Selanik-Dupnice-Sofya-

<sup>311</sup> Mehlan, *Mittel und Westeuropa* ..., ss. 110-111.

<sup>312</sup> Mehlan, *Mittel und Westeuropa* ..., s. 113.

<sup>313</sup> Olga Zirojevic, "Landstrassen auf der Balkan Halbinsel Periode der Türkenherrschaft", **AIESEE (ASSOCIATION INTERNATIONALE d'ÉTUDES du SUD-EST EUROPÉEN) Bulletin**, XII, 2, 1974, Bükreş, s.39.

<sup>314</sup> Mehlan, *Mittel und Westeuropa* ..., s. 113.

<sup>315</sup> Zirojevic, s.39.

<sup>316</sup> Mehlan, *Mittel und Westeuropa* ..., s. 109.

Berkofça-Vidin-Orşova-Viyana güzergâhı da bulunmaktadır ki, bu hat Selanik ve Orta Avrupa arasında Tuna üzerinden bağlantı kurmaktadır<sup>317</sup>.

Tuna iskeleleri doğu ve batı mallarının değiş tokuşunda önemli bir aracılık rolü üstlenmişlerdir. Tuna iskelelerinin 15. ve 16. yüzyıllarda üstelendiği bu rol 19. yüzyılda da devam etmiştir. Tuna sahillerindeki bu yerleşimler doğu-batı mallarının alış verişlerinden doğan piyasalarda bölgenin kendi ürünlerini satma fırsatı da bulmuşlardır<sup>318</sup>.

Tuna iskelelerinin 14. ve 15. yüzyıllarda Bulgaristan bölgesi ve Transilvanya'nın büyük ticaret merkezleri ile İstanbul ve Karadeniz'deki İtalyan kolonileri ile arasında bağlantı sağladıkları bilinmektedir. Doğu malları ile yüklü deniz gemileri bu malları İbrail ve diğer Tuna iskelelerine getirmekte ve iskelelerden alınan mallar karayoluyla Braşov ve Sibiu (Hermannstadt)'ya ve oradan Varad, Debrecen ve Buda'ya nakledilmekteydi<sup>319</sup>.

15. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Tuna sahillerindeki İbrail, Silistre, Rusçuk Niğbolu, Vidin gibi iskeleleri, Eflâk beyliği aracılığıyla, Osmanlı ve Orta Avrupa arasında Osmanlı ipeklileri, pamuklu dokumaları ve baharatının Orta Avrupa'nın yünlü kumaş ve metalleri ile değiştirildiği canlı bir ticarete sahiptiler. Kefe ve Pera'daki Cenovalı tacirlerin doğu mallarını 14. yüzyılın sonlarından itibaren Bursa ve Edirne'den temin etmeye başlamaları, bahsi geçen şehirlerin önem kazanmalarına ve Bursa ve Eflâk-Transilvanya sınırındaki Braşov kenti arasında Bursa-Braşov hattı olarak bilinen bir ticaret güzergâhının oluşumuna neden olmuştur. Braşov Karadeniz ve Tuna iskelelerinden gelen mallar için çok önemli bir transit merkezi konumundaydı. Edirne'den Osmanlı tebaası tarafından kervanlara yüklenen mallar doğrudan Tuna iskelelerine ulaştırılmakta ve bu iskelelerden Braşov'a götürülmekteydi. Aslında 14. yüzyıldan itibaren Macarlar'ın Venedikliler karşısında Cenovalılar'ı Tuna-Karadeniz hattında desteklemeleri ve Bulgarlar'ın Braşovlu tacirlere Tuna iskelelerinde imtiyazlar tanımaları bu hattın bahsi geçen yüzyılda da kayda değer bir trafiğe sahip olduğunu

---

<sup>317</sup> Mehlan, *Mittel und Westeuropa ...*, s. 109.

<sup>318</sup> Bur, ss.53-55.

<sup>319</sup> Bur, s.52.

göstermektedir<sup>320</sup>. Osmanlı devletinin Bursa-Braşov hattı vasıtasıyla ithal ettiği ürünlerin arasında Flemenk, Almanya, İtalya, Çek, Polonya ve Transilvanya yünlülere ve Almanya imalatı olan ancak Braşov'dan ithal edildiği için Eflâk bıçağı olarak bilinen bıçaklar önemli bir ağırlığa sahipti. Osmanlı'nın Braşov üzerinden Avrupa'ya ihraç ettiği ürünler ise karabiber ve çeşitli baharatlar, sof ve Anadolu'nun başta gelen ihracat ürünleri olan ince bir pamuklu dokuma türü olan bogasi, safran, pamuk ve kuru üzüm olarak sıralanmaktadır. Bahsi geçen güzergâhta Eflâklı ve Braşovlu tüccarlar kadar Osmanlı tüccarının da aktif bir rol oynadığı vurgulanmaktadır<sup>321</sup>. 16. yüzyıldan itibaren Macar topraklarının ve Transilvanya'nın da Osmanlı idaresine girişiyle birlikte Tuna ve Karadeniz üzerinden Orta Avrupa ve bilhassa Avusturya ile yapılan ticari alışveriş artarak devam etmiştir. Tuna nehri bu dönemde maliyet ve güvenlik açısından ve kış aylarında nehrin buz tutması ve ticaretin durmasına rağmen, bilhassa tahıl ve Balkanlar'dan gelen tarımsal ürünlerin taşınmasında karayoluna tercih edilmiştir. Büyükleri 30 ton (yaklaşık 1000-1500 kile) civarında yük alan ve küçükleri de bunun yarısı kadar taşıma kapasitesine sahip tekneler Tuna'da taşımacılık yapmıştır<sup>322</sup>.

Marta Bur'un 16. yüzyıla ait Osmanlı Gümrük kayıtlarından, liman ve şehir pazarlarına ait nizamnamelerden aktardığına göre Tulçı, İbrail, Silistre, Rusçuk, Zıstovi, Niğbolu, Rahova ve Vidin gibi Tuna iskeleleri hemen hemen her dönemde devlet tarafından gümrük teşkilatlarının kurulduğu önemli ticaret merkezleri olmuşlardır. Dönemin Batılı seyyahları Tuna sahilindeki pazarlarda alışılmamış çeşitlilikte malların düşük fiyatlarla arzedildiğini bildirmektedirler<sup>323</sup>.

18. yüzyılda Tuna nehri Makedonya'nın Serez bölgesinde üretilen pamuğun kara yoluyla önce Tuna nehrine ve Tuna sahilindeki Rusçuk ve Niğbolu iskelelerinden Habsburg topraklarına ulaştırıldığı güzergâhta da önemli bir yere sahipti<sup>324</sup>.

19. yüzyılda sanayileşen Avrupa ülkelerinin artan rekabeti tüm ticaret yollarında canlanmaya neden olmuş, önceki yüzyıllardan farklı olarak Tuna nehri aktif bir ticaret yolu olarak Doğu'dan deniz-nehir hattının ticaret kanallarına dahil olmasını

<sup>320</sup> İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, ss.354-355.

<sup>321</sup> İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, ss.355-358.

<sup>322</sup> İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s.368.

<sup>323</sup> Bur, s.52.

<sup>324</sup> McGowan, s.864.

sağlamıştır<sup>325</sup>. 18. yüzyılda Orta Avrupa'dan Balkanlar'a gelen malların en işlek güzergâhları yarımadanın güneyinde ve Trakya'da yoğunlaşırken, 19. yüzyılda Tuna nehri Balkanların kuzeyinde önemli bir ticaret hattı olarak varlık göstermiştir<sup>326</sup>. Makedonya ve güney ticaret yollarının tekrar işlerlik kazanması ancak demiryolları hatlarının kullanıma açılması ile mümkün olmuştur. Kuzeydeki ticaret yollarının 19. yüzyılda daha çok tercih edilmesinin bir başka nedeni ise diğer bölgelerde yaşanan siyasi çalkantılar olarak ifade edilmektedir<sup>327</sup>.

19. yüzyıl, Balkanlar için iç ve dış ticaretin buluşma noktası olan büyük uluslararası panayırlarının yüzyılı olmuştur<sup>328</sup>. Panayırlardaki ekonomik aktivitenin artmasında şüphesiz Tuna nehrindeki deniz trafiğinin -önceki yüzyıllarda var olan birtakım engellerin ortadan kalkması ile birlikte- nispeten hız kazanması da etkili olmuştur. Mehlan'a göre 1829'dan sonra nehir ağzının deniz trafiğine açılması, 1836'da Tuna'dan İstanbul'a kadar buharlı vapurların işler hale gelmesiyle birlikte Tuna nehri Orta Avrupa devletleriyle olan alışveriş için önemli bir güzergâh halini almıştır. 1864'ten sonra Rusçuk-Varna demiryolu hattının açılması ile birlikte Orta Avrupa bu güzergâhı kullanarak, teorik olarak, Marsilya-Trieste hattına kıyasla 68 saatlik bir zaman tasarrufu sağlamış olmaktadır<sup>329</sup>.

Varna ile Rusçuk şehirleri arasında bir demiryolu hattının hayata geçirilmesi şüphesiz bu güzergâhın ticari önemi ve ticaret yolları içindeki yeri ile yakından ilişkilidir. Söz konusu demiryolunun inşası halinde hangi ticaret yollarının birbirine bağlanacağı ve bölge ticaretinin göreceği fayda Osmanlı makamlarına sunulmak üzere hazırlanan layihalarda da ele alınmıştır. Osmanlı topraklarında görev yapan bir Fransız tarafından hazırlanarak 1856 yılında Meclis-i Ali-i Tanzimat'a sunulan bir layihada inşası kararlaştırılan demiryolunun bölgedeki ticaret yollarının geleceği açısından nasıl bir anlam taşıdığı maddeler halinde sıralanmıştır<sup>330</sup>. Buna göre, öncelikle bahsi geçen üç önemli ve seçkin şehir Rusçuk, Şumnu ve Varna bu demiryolu vasıtasıyla birbirine bağlanacaktır. İkincisi, Varna limanı ve Karadeniz Tuna nehri ile birleşecektir.

<sup>325</sup> Mehlan, *Mittel und Westeuropa ...*, s. 108.

<sup>326</sup> Mehlan, *Die Handelstrassen des Balkan ...*, s.295.

<sup>327</sup> Mehlan, *Die Handelstrassen des Balkan ...*, s.296.

<sup>328</sup> Mehlan, *Mittel und Westeuropa ...*, s. 119.

<sup>329</sup> Mehlan, *Mittel und Westeuropa ...*, s. 110.

<sup>330</sup> BOA, **HR.TO 422-38**, 1 Mayıs 1856.

Üçüncüsü, Varna şehri Silistre'nin öte tarafındaki Tuna ticaretinin büyük merkezi olacaktır. Layihada bu ticaretin öneminin fazlasıyla malum olduğu ve Tuna ticaretinin yapıldığı arazi ve memleketin alanının, bir başka ifade ile hinterlandının, ne kadar geniş olduğunun da aşikâr olduğuna dikkat çekilmektedir. Dördüncüsü, inşası kararlaştırılan demiryolu Dersaadet'i Tuna ve Türkistan'ı Avusturya ile birleştireceğinden pek çok fayda sağlayacaktır. Beşincisi, amaç Dersaadet'i Tuna ile birleştirmek olsa da, Dersaadet'ten Şumnu'ya kadar bir demiryolu yaptırmak gerektiğinden bu yol Dersaadet'i ayrıca Edirne, Varna ve Rusçuk ile de birleştirmiş olacaktır. Altıncısı, Osmanlı topraklarını Avusturya toprakları ile birleştirmek için Avusturya Devleti'nin Macaristan için Hermanstad ve Kronstad arasında bir demiryolu inşasına karar vermiş olması nedeniyle Rusçuk'tan Bükreş'e ve oradan Kronstad'a kadar bir yol inşa edilmelidir.

Köprü ve kaldırımlar başmühendisi sıfatıyla Osmanlı Devleti hizmetinde bulunan Fransız bir mühendisin hazırladığı bir başka layihada ise, Varna'dan Tuna'ya demiryolu yapımının gerekliliği temellendirilirken hem demiryolunun birleştireceği ticaret yollarının, hem de bu yolların ticari kapasitelerinin dikkate alındığı görülmektedir<sup>331</sup>. Başmühendise göre Razgrad, Şumnu, Prevadi şehirlerinden veya çevrelerinden geçerek Rusçuk'tan Varna'ya kadar inşa olunacak bir demiryolu Vidin'den Rusçuk'a kadar gelen Tuna ile hatt-ı müstakim olup Rusçuk Varna arası deniz yoluyla 730, yani Tuna'da 455 ve Karadeniz'de 275 kilometreden ibarettir. Bu mesafe karayoluyla yalnız 180 km, yani denizyolundan 550 km daha kısa ve kestirmedir. Rusçuk'tan Varna'ya kadar yapılacak demiryoluyla Rasova ile Köstence arasında yapılacak yoldan kazanılacak 360 km'den 200 km daha fazla yol kazanılmış olacaktır. Ülke içi ulaşım açısından değerlendirildiğinde, bu demiryolu dört şehri yani Rusçuk, Razgrad, Prevadi ve Varna'yı birbirine bağlayacak, bunun yanı sıra civarda bulunan arazi hem tarıma açılacak hem de imar edilecektir. Yalnız Varna yakınındaki mahallerin nüfusunun 150-200.000 olduğu tahmin edilmektedir. Askeri açıdan birçok avantaja sahip olan bu demiryolu hattı Dersaadet'ten Rusçuk ve Viyana'ya kadar gidenlerin dört gün, Viyana'dan posta vapurlarıyla Dersaadet'e gelenlerin üç gün ve yelkenli gemilerle gelen eşya ve yolcunun 15 gün kazanmalarını

---

<sup>331</sup> BOA, **HR.TO 426-18**, 17 Eylül 1856.



sağlayacaktır. Bunun yanı sıra Sünne Boğazı'nda yüklenen malların gemilerde zedelenmesi tehlikesi de bertaraf edilecektir.

1856 yılındaki durumları fena olduğu halde 1843-1852 yılları arasında Varna, Burgaz ve Balçık iskelelerinden bir biri üstüne yıllık 38.300 tonilato buğday, 5.734 tonilato arpa, çavdar ve mısır buğdayı ve 593 tonilato un, yani toplamda 44.627 tonilato zahire ve hayli içyağ, çerviş yağı, sade yağ, deri ve yapağı, tavuk ve yumurta ihraç edilmiştir. Varna'da bulunan Avusturya ve Fransa konsolosu Mösyö Tedeski'nin ifadesine göre, ihraç edilen bu mallar 12.500.000 frank değerinde olup, yarısından fazlası Varna'dan ihraç olunmaktadır. Bir toniloluk yükün Rusçuk'tan Varna'ya nakli karayolu ile 100, denizyolu ile 50 franka mal olurken demiryolu bu maliyeti 25 franka düşürebilmektedir. Demiryolunun inşası halinde Rusçuk'un yukarisından Dersaadet'e gelen malın çoğu ve eşyaların tümü taşınabileceğinden memleketin üretimi de artacaktır. Bu yol Osmanlı'nın tüm yollarından daha kârlı olacaktır. Başmühendis kendisinin Rusçuk'u merkez kabul ettiğini ancak Tutrakan veya Silistre'den herhangi birisinin de pekâlâ merkez kabul edilebileceğini ifade etmektedir. Eflâk yönetimi ile görüşülerek Bükreş şehrinin bahsi geçen yolun merkezine bağlanması sağlanırsa, yolun önemi daha da artacaktır. Başmühendis ayrıca bölgeyi gezdiğini ve bu hattın inşasının zor gözükmediğini ve bahsi geçen yolun doğrudan veya küçük bir kol aracılığıyla Şumnu'ya bağlanmasının mümkün olduğunu da belirtmektedir<sup>332</sup>.

---

<sup>332</sup> Aynı layihada Rasova'dan Köstence'ye kadar bir yol yapımına ilişkin tespitler de yer almaktadır. Baş mühendisin ifadesine göre Tuna'dan Karadeniz'e en kestirme ve kolay yol Rasova veya Çernavoda'ya (Boğazköy) giden yoldur. Deniz yolunun kara yolundan yedi kere daha uzun olması ve denizyolunun kullanımı halinde Sünne boğazında yaşanan zorluklar nedeniyle Fransa devleti Kırım ordusunun idaresini kolaylaştırmak için Rasova ile Köstence arasındaki yolun ıslahına 150.000 frank harcamakta tereddüt etmemiştir. Çernavoda yerine Rasova'nın seçilmesinin nedeni ise, Tuna sahilinden gemi ile eşya naklinin Rasova'da Çernavoda'dan daha kolaylıkla yapılabilmesidir. Fransa yolun ıslahı dahilinde Köstence'de bir de küçük rıhtım inşa etmiştir. Hali hazırda bu ıslahat Osmanlı Devleti'ne kaldığından, Osmanlı devletinin burada yapacakları konusunda başmühendis yalnız üç maddeden ibaret önerilerini sıralamıştır. İlki Fransa devleti tarafından yaptırılan yol, her mevsim yolcu ve eşya taşıyabilecek arabaların geliş gidişlerine uygun olacak şekilde taşlarla döşendiğinde, yolun etrafındaki mahallerin bir kısmı cüz'î olarak ekilip biçilmiş bir kısmı ise hiç ekilip biçilmemiş olduğundan buradan ihrac edilecek mahsul bulunmadığından, tahminen 500- 600 frank sarf edilerek memleketin ihtiyacına yetecek kadar yol tesviye edilmiş olacaktır. İkincisi, Çernavoda ve Köstence arasında kanal açılması halinde yolun yarısına yani Karasu'ya kadar bu hafriyat çok zor olmayacak ancak Karasu'dan Köstence'ye kadar olan arazi yüksek olduğundan bu kanaldan sağlanacak fayda yapılacak masrafa değmeyecek kadar cüz'î kalacaktır. Son olarak, Çernavoda'dan Köstence'ye bir demiryolu yapılması halinde; Fransa devletinin yapmış olduğu yol "dolaşık ve yokuşlu" olduğundan bu yolun demiryoluna çevrilmesi mümkün değildir. Ancak söz konusu demiryolu problemsiz olan Çernavoda ovasından geçirilecek olursa 15 milyon franklık bir bütçenin yeteceği tahmin edilmektedir. Tuna'dan Karadeniz'e giden uzun denizyolunun kısaltılması için bu üç yoldan başka karayolu bulunmamakta ve bu üç yoldan birinin tercih edilmesi halinde demiryolunun diğer ikisine tercih edilmesi gerektiği yönünde fikir belirtilmektedir. Taşlarla döşenecek yol Tuna yoluyla taşınan eşyanın o tarafa götürülmesine yetemeyecektir. Kanal yöntemi ise, bir gemiden diğerine yük nakline gerek kalmadan gemilerin seyr

19. yüzyılın ikinci yarısında ticareti yapılan malların akış yönlerine bakıldığında ise, Tuna nehri üzerinden Trakya'ya, Bulgaristan'ın Tuna kıyılarına ve Eflâk'a Avusturya ve Alman mallarının ulaştığı görülmektedir. Boğdan ise, daha çok Pontus üzerinden Batı Avrupa özellikle İngiltere malları almaktadır. Nehrin üst taraflarının Alman ve Avusturyalılar'ın, aşağı taraflarının ise Boğdan, Avusturya, Yunan ve İngilizlerin elinde olduğu iddia edilmektedir<sup>333</sup>.

## **B. Tuna Ticaretinde Etkin Olan İskeleler**

### ***1. Tuna Sahilindeki Osmanlı İskeleleri***

Çalışmanın mekan sınırı Tuna nehrinin akış yönüne göre sağ tarafında kalan Osmanlı topraklarına dahil iskeleler ve iskelelerin bulunduğu yerleşim yerleri olarak tespit edilmiştir. Bu nedenle çalışmada Tuna'nın sağ tarafında Vidin'den başlayarak Karadeniz'e kadar uzanan Osmanlı iskelelerine ait verilere yoğunlaşılacaktır. Bununla birlikte bu iskelelerin dışında kalan Tuna'nın sol kıyısındaki İbrail ve Kalas iskeleleri ile Balkanların Karadeniz sahilinde yer alıp Tuna ticareti ile doğrudan bağlantılı olan Varna ve Köstence gibi limanlara ait bilgilere de sık sık başvuru yapıldığından bahsi geçen iskeleler de kısaca ele alınacaktır.

Hicri 1290 yılı Tuna Vilayet Salnamesi'nde vapur işleyen Tuna iskeleleri ve karşılarında bulunan Eflâk ve Boğdan iskeleleri şu şekilde sıralanmıştır<sup>334</sup>; Vidin (Kalafat), Lom, Rahova, Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk (Yergöğü), Tutrakan, Silistre, Boğazköyü, Hırsova, Maçın (Kalas ve İbrail), Potbaşı, Tulçı ve Sünne. Bu sıralama aynı zamanda Osmanlı sınırları dahilinde yer alan, Tuna nehrinin akış yönüne göre sağ taraftaki sahil iskelelerinin batıdan doğuya yani Karadeniz'e doğru sıralanmış halidir. Bunların yanı sıra nehrin sağ sahilinde sıralanmış iskelelere Maçın ve Tulçı arasında yer

---

ve hareket edebilmesi halinde taşlarla döşenmiş yoldan daha iyi olduğu halde, Karadeniz'den gelen gemilerin Rasova'dan yukarıya gidememeleri bir yana, kanal yapımının masrafı çok fazla olacaktır. Bu halde demiryolunun daha kazançlı olacağı aşağıda anlatılacağından Tuna'yı Karadeniz'e demiryoluyla bağlamaya karar verilirse bu yolun Varna'dan Bükreş'e kadar uzatılması gerekecektir. BOA, **HR.TO 426-18**, 17 Eylül 1856.

<sup>333</sup> Mehlan, *Mittel und Westeuropa ...*, s. 110.

<sup>334</sup> **Tuna Vilayet Salnamesi**, Sene 1290/1873-74, s.103.

alan İsakçı iskelesinin ve Tuna nehrinin Karadeniz'e karıştığı Kili boğazında bulunan Kili iskelesinin dahil edildiği görülmektedir.

İngiltere Ticaret Kurulu sekreterinin 19. yüzyılın ilk yarısına ilişkin değerlendirmelerinde Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki limanları arasında, Varna limanı Karadeniz sahilinde aktif bir ihracat limanı olarak; Kara Harman, Varna'nın kuzeyinde güvenli bir liman ve bir antrepo merkezi olarak; İbrail, Tulçı, Kalas ve İsakçı ise Tuna üzerinde faaliyet gösteren önemli limanlar olarak nitelendirilmişlerdir<sup>335</sup>.

19. yüzyılın ortalarında Osmanlı ve Yunanistan'ın kalkınma süreçlerini inceleyen Reden, Osmanlı idaresindeki Bulgaristan topraklarının 19. yüzyılın ortalarındaki ticaret merkezlerini Sofya, Vidin, Rusçuk, Silistre, Varna, Şumnu, Tulçı ve Zıştovi olarak sıralamaktadır<sup>336</sup>. Reden, Avusturya konsolosluk raporlarına dayanarak 1852 yılında bu ticaret merkezlerinin ticaretlerine dair önemli istatistikî veriler sunmaktadır.

Farklı kaynaklardan derlenen veriler ışığında Tuna'ya sahili olan kentlerin tahminen 19.yüzyılın başlarındaki nüfuslarına ilişkin tahminler şöyledir<sup>337</sup>: Rusçuk 30.000, Vidin 25.000, Zıştovi 21.000, Silistre 20.000 kişilik nüfusa sahiptir. Bu verilerin daha anlamlı hale gelmesi aynı veriler doğrultusunda Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'daki ve büyük şehirlerdeki tahmini nüfus verilerine bakmakla mümkün olacaktır. Balkanlar'daki toplam nüfus 7.100.000 olarak tahmin edilirken, İstanbul'un 600.000, Edirne'nin 100.000, Selanik'in 70.000, Varna'nın 16.000 kişilik nüfuslarına bakıldığında ve aynı istatistiklerde tüm Osmanlı sınırları içinde nüfusu 100.000 ve üzerinde olan toplam dokuz şehir olduğu dikkate alındığında, Tuna sahilindeki adı geçen kentlerin küçük şehirler oldukları fark edilmektedir. Ancak aynı istatistiklerde Osmanlı sınırları içinde yer alan ve nüfusları 2.000 ile 30.000 arasında değişen 200

---

<sup>335</sup> Macgregor, s. 5.

<sup>336</sup> Frhr.Friedr.Wilh. von Reden, **Ost-Europa Kampf-Gebiet und Sieges-Preis in geschichtlich-statistischer Darstellung Zweite Abtheilung Die Türkei und Griechenland in ihrer Entwicklungsfähigkeit**, Karl Theodor Völcker, 1856, s.225.

<sup>337</sup> Macgregor, ss.7-8. Nüfus verilerinin hangi yıla ait olduğu belirtilmemiş.

şehrin dahil edilmediği düşünülürse, Tuna şehirlerinin orta ölçekli şehirler arasında kabul edilmesi daha makul görünmektedir<sup>338</sup>.

Coğrafi konumlarına göre batıdan doğuya doğru ilerleyerek Osmanlı sınırlarında yer alan Tuna sahil şehirlerinin ve iskelelerinin ticari ve iktisadi özelliklerine kısaca göz atmak bu şehirlerin gümrüklerinde ticarete konu olan malların tartışılabilmesi için gerekli görünmektedir.

### **a. Vidin**

Vidin 15. ve 16. yüzyıllarda Tuna üzerinden seyreden deniz gemileri için İbrail gibi aşağı Tuna iskeleleri ile Semendire, Belgrad ve Buda gibi Tuna'nın orta çığırındaki iskeleler arasında bir bağlantı noktası görevi yapmıştır. Bu yüzyıllarda Eflâk'tan gelen tüccarlar beraberlerinde demir, tuz, tahıl, şarap, gemi yapımında kullanılan tahta ve kereste getirmekte ve Vidin'den bölgenin tarım ürünlerini satın alıp götürmektedirler<sup>339</sup>.

18.yüzyılın ilk yarısında Vidin ile Temeşvar arasındaki ticaret dikkat çekmektedir. Vidin ve Krajova'dan gelen tüccarlar düzenli olarak Temeşvar'da buluşarak büyükbaş hayvan, yün, bal mumu ve ipek satmakta ve buradan tarımda kullanılacak demirbaş eşya ve bakır olarak geri dönmektedirler. Temeşvar'da satılan bahsi geçen ürünler ve doğu malları Sofya ve İvraca gibi Balkanlar'ın içlerinden karayoluyla Vidin'e gelmekte ve Vidin'den Eflâk tarafına geçirilen ürünler sahil boyundaki Orşova'ya ve Krajova'ya ve oralardan da Temeşvar'a nakledilmekteydi<sup>340</sup>.

Vidin, Avusturya malları için önem taşıyan önemli bir pazarlama merkezidir. Vidin, Sırbistan'a yakınlığı ve Eflâk iskelelerinden Kalafat'ın karşısında yer alması itibariyle önemli bir konuma sahipti. Şehir 19. yüzyılın ortalarında koyun yünü, ipek, deri ve post gibi hammaddelerin ihraç edildiği bir ticarî yapıya sahiptir<sup>341</sup>. Vidin Avusturya mallarının Niş, Sofya, İvrace, Lofça, Plevne gibi iç kesimlere ulaşmasında da

---

<sup>338</sup> Macgregor, ss. 7-8.

<sup>339</sup> Bur, s.52.

<sup>340</sup> Bur, s.54.

<sup>341</sup> Reden, s.225.

önemli bir geçiş noktasıdır. 1850’de Vidin’in Habsburg imparatorluğundan yaptığı ithalat 320.000 florin değerindeyken, Vidin’den ihraç edilen malların değeri 270.000 florini bulmaktadır.<sup>342</sup>. Avusturya-Vidin ticaretine dair 1852 yılına ait verilere göre, Vidin’den Avusturya’ya yapılan 380.165 florinlik toplam ihracat içinde Avusturya’nın payı tek başına 314.648 florine ulaşmaktadır. Vidin’in 1852 yılı itibariyle 248.000 florin değerindeki 4.680 koli, 6.648 zentnerlik toplam ithalatı içinde Avusturya’nın payı miktar olarak 700 koli, 1.100 zentneri, parasal değer olarak da 56.000 florini bulmaktadır<sup>343</sup>. 19. yüzyılın son çeyreğine yaklaşıldığında Vidin iskelesinden Avusturya vapurları ile yapılan ithalatın hacmi 18.551.071 franka, ihracatın hacmi ise 8.096.250 franka ulaşmış bulunmaktaydı<sup>344</sup>.

Vidin’e yaklaşıldıkça nüfus yoğunluğu azalmakta stepler ve dağlık arazi artmaktadır. Dolayısıyla bu bölgelerdeki tarım ürünleri ancak ihtiyaç düzeyinde üretilmektedir. Vidin’in yerel yöneticilerinin zaman zaman bölgeden başka yerlere tahıl ihracını yasakladıkları, üretilen tahılın kendilerine ait değirmenlerde öğütüldüğü ve elde edilen unun İstanbul’a sevk edildiği bilinmektedir. Vidin’deki yerel yöneticiler bu şekilde ticarete müdahil olmasalar, Vidin’in çok daha canlı bir ticarete ve bölge ürünlerini muhafaza edebilecek büyük depolara ev sahipliği yapabileceği iddia edilmektedir<sup>345</sup>. Ancak aynı yönetim Avusturya’dan ithalat yapan tüccarlara bir takım kolaylıklar da sağlamaktadır. Buradaki tüccarların çoğu Yahudi, az bir kısmı ise Türk’tür. Bu tüccarlar Rumeli şehirlerini ithal ettikleri sanayi mallarıyla donatılmaktadırlar<sup>346</sup>. 19. yüzyılın başlarında Vidin nüfusunun içlerinde zengin tacirlerin bulunduğu Müslüman Boşnaklar ve Hıristiyan Bulgarlardan oluştuğu ifade edilmektedir<sup>347</sup>.

İngiliz konsolosları, 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde, Vidin’den yapılacak buğday ithalatı için en elverişli güzergâhın Tuna nehri olduğunu ifade etmektedirler.

---

<sup>342</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.142.

<sup>343</sup> Reden, s.225.

<sup>344</sup> Engin Deniz Tanır, “The Mid-Nineteenth Century Ottoman Bulgaria From the Viewpoints of the French Travelers”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, , 2005, s.148.

<sup>345</sup> Macgregor, ss. 48-49.

<sup>346</sup> Macgregor, s. 49.

<sup>347</sup> P.L. İnciciyan ve H.D. Andreasyan. “Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası”, **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, Ayı Basım, Sayı 2-3, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1974, s.133.

Çünkü nehre alternatif olan diğer güzergâh, yani Vidin'den Varna'ya karayoluyla tahıl nakli, çok maliyetli olmaktadır. Vidin'in tahıl ihracatı daha çok nehir üzerinden yapıldığı için Tuna'nın seyrüsefere kapanması Vidin bölgesindeki tahıl üretimini son derece olumsuz etkilemektedir<sup>348</sup>.

## b. Lom

19. yüzyılın ilk yarısında Lom küçük, ticaretin yoğun olmadığı, tipik bir kırsal alan pazarı olarak tarif edilmektedir<sup>349</sup>. Lom iskelesi, Rahova ve Tutrakan gibi özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında buharlı taşımacılığın yaygınlaşması ve tahıl ihracatının artışı ile canlanan ticaret merkezlerinden biridir<sup>350</sup>.

1830'lu yıllarda Lom'da nüfusun çoğunluğunu oluşturan Türkler'in büyük kısmı hayvan ticareti ile uğraşırken, bir kısmı da küçük çaplı olmak üzere bakkaliye, balıkçılık ve ziraatle geçimlerini sağlamaktaydı. Bulgar nüfus ise ziraatin yanı sıra bağcılık ve büyükbaş hayvancılık ile meşgul olmaktadır. 19. yüzyılın ortalarına kadar bakkallar ve meyhanecilerden oluşan Bulgar tacirler, ancak yüzyılın ikinci yarısında şehirde başka ülkelerde de temsilcilikleri olan Rum ve Yahudi şirketlerinin açılması ile birlikte bireysel olarak faaliyet göstermeye ve zenginleşmeye başlamışlardır<sup>351</sup>.

Lom, Vidin'den daha küçük bir şehir olduğu halde ticaretinin, Vidin ile kıyaslandığında daha canlı olduğu iddia edilmektedir. Özellikle Niş-Sofya yolu yapımının tamamlanmasıyla Lom iskelesinin 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kuzey-batı Bulgaristan'ın ana ithalat limanlarından biri haline geldiği belirtilmektedir. Lom Eflâk tuzu, manifatura ve bakkaliye malları ithal ederken, bir taraftan da daha düşük miktarlarda tahıl, canlı hayvan, deri ve yün gibi temel malları ihraç etmektedir<sup>352</sup>. Lom ticaretinde yaşanan gelişmeleri Vidin ticaretinin önem kaybetmesi olarak yorumlanmasına rağmen, bu çalışma için başvuru kaynakları içinde Lom ile ilişkili

<sup>348</sup> Todorova, s.82.

<sup>349</sup> Nikolai Todorov, "The Bulgarian Population of the City of Lom in the 1840's", **La Ville Balkanique sou les Ottomans (XV-XIXes)** içinde, London: Variorum Reprints, 1977, s.13.

<sup>350</sup> Tanır, s.149.

<sup>351</sup> Todorov, s.13.

<sup>352</sup> Kanitz'den aktaran: Naci Yorulmaz, "19.Yüzyıl Alman Kaynaklarına Göre Bulgaristan Şehirlerinin İktisadi Durumu", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002, s.133.

bu tespitleri desteleyecek bilgiye pek rastlanmamıştır. Hatta, bunun tam tersine, Bulgar tarihçi Todorov Lom'un ticari öneminin küçümsenmemesi gerektiğini, ancak Niğbolu ve Lom'un ticaretlerinin az ya da çok Vidin ve Zıştovi'nin ithalatına bağlı olmaya devam ettiğini dile getirmektedir. Bilhassa Lom iskelesinin ithalatı Vidin yoluyla gerçekleşmektedir<sup>353</sup>.

1858'de Lom iskelesinin ithalat hacmi 180.000 florin'i bulmakta ve bunun yaklaşık 100.000 florinlik kısmını Avusturya'dan ithal edilen mallar oluşturmaktaydı<sup>354</sup>.

### c. Niğbolu

Evliya Çelebi Niğbolu için "*bender*" şehir ifadesini kullanmakta, şehirde yedi adet tüccar hanının, 1000 adet "ma'mûr ve müzeyyen" dükkânın varlığından ve bunların kalabalıklığından, sağlam bir bedesten bulunduğundan, bütün sanat ve mesleklerin burada icra edildiğinden ancak bilhassa terzilerin çokluğu ve ustalıklarından bahsetmektedir. Çelebi, Niğbolu'ya ait sanayi üretimi olarak Niğbolu tüfeklerini anlatmakta, 500 kuruşa satılan bu tüfeklerin diğer tüfeklere üstünlüğüne ve taklid edilemediğine vurgu yapmaktadır<sup>355</sup>.

16. yüzyıl Osmanlı kaynaklarından aktarıldığına göre, Niğbolu, Eski Cuma (Tırgovişte) ve Braşov'u birbirine bağlayan önemli bir ticaret yolu üzerinde bulunmaktadır. Tüccarlar Niğbolu üzerinden Eflâk ve Macaristan taraflarına Bursa kumaşları, halı, aba, kenevir halatlar, hammadde, kuru meyveler götürüp oralarından çeşitli tekstil ürünleri, kesici aletler ve hırdavat getirmekteydiler. Niğbolu'daki pazarlarda tarım ürünlerinin yanı sıra bölge zanaatkârlarının ürettiği eşyalar, büyük miktarlarda işlenmiş deri ve yün satılmaktadır. Niğbolu'nun özellikle tekstil üretiminin gelişmiş olduğu Braşov ile ilişkisi buradaki üreticileri bahsi geçen hayvansal ürünlerin tedariki için Niğbolu'ya çekmektedir<sup>356</sup>. Niğbolu'ya düzenli olarak Viyana'dan, Bükreş'ten, Braşov ve Sibiu'dan büyük firmaların ve tüccarların geldiği ve buradan

---

<sup>353</sup> Todorov, s. VIII-13.

<sup>354</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.142.

<sup>355</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi, s.183.

<sup>356</sup> Bur, s.53.

büyük çaplı yün alımı yaptıkları ve bu yünleri Temeşvar ve Peşte'ye sevk ettikleri bilinmektedir. Niğbolu'daki yün tedarikçilerinin çoğunun Türk olduğu da belirtilmektedir<sup>357</sup>.

İngiliz konsolosları tarafından 1840'lı yılların başında yapılan tespitlerde Niğbolu bölgesinin son derece verimli topraklara sahip olduğu ve bu bölgenin buğday ve domuz yağı ihracatı için elverişli olduğu belirtilmektedir<sup>358</sup>. Niğbolu iskelesinde 1873 yılında gerçekleşen ihracat 5.535.987 frank, ithalat ise 232.100 frank değerine ulaşmıştır<sup>359</sup>.

#### **d. Zıştovi**

Zıştovi Tuna'nın Osmanlı yakasındaki önemli yerleşimlerden biridir. Zıştovi ile Eflâk arasında yapılmış olan bir ticari anlaşma nedeniyle bu bölgenin tüccarları bazı ayrıcalık ve avantajlara sahip olup, Eflâk ile yoğun ticari ilişki içindedirler. Zıştovi'de yetişen en önemli ürünler keten ve kenevir, hayvan postları ve derileri, gülyacı ve don yağıdır<sup>360</sup>.

Evliya Çelebi de 17. yüzyılın ortalarında Zıştovi'de 20 adet dükkân ve bir han bulunduğundan ve bağlarının çokluğundan bahsetmektedir<sup>361</sup>. Marta Bur Zıştovi'de özellikle dericilik ve kürkçülük gibi zanaatların gelişmiş olduğunu, Zıştovili tüccarların önemli miktarlarda deri ve pamuk ipliği alım-satımı yaptıklarını da belirtmektedir. Osmanlı'da üretilen pamuklar Orta Avrupa tüketicisine Zemun ve Zıştovi üzerinden ulaşmaktadır. 18. yüzyılın sonlarında Serez'deki pamuk tüccarları doğrudan üreticiden aldıkları pamukları Zıştovili sevkiyat memurlarına gönderiyorlar, pamuklar buradan Kampina üzerinden Braşov'a nakledilmekteydiler. Büyük çaplı pamuk ticaretinin sağladığı avantajlardan yararlanan Zıştovili tüccarların Viyana, Peşte ve Transilvanya şehirlerinde ticaret firmaları kurdukları bilinmektedir<sup>362</sup>. Zıştovi'de 19.yüzyılın

---

<sup>357</sup> Bur, s.54.

<sup>358</sup> Todorova, s.82.

<sup>359</sup> Tanır, s.148.

<sup>360</sup> Macgregor, s. 48.

<sup>361</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi, s.181.

<sup>362</sup> Bur, s.54.



başlarında yılda bir defa olmak üzere ağustos ayının ikinci günü panayır kurulduğu bilinmektedir<sup>363</sup>.

Kalas'taki İngiltere Konsolos yardımcısının ifadelerine göre 1840 yılı için Zıştovi sadece kendi yakın çevresinin değil tüm Rumeli ürünlerinin merkezi durumundadır. Filibe'nin pirinci, Tırnova'nın ipeği, Kızanlık'ın gül yağı, Macaristan'a giden Samakov demiri hep Zıştovi'de toplanmaktadır. Şehirde birkaç kasap dükkânı ve tabakhane bulunduğu, aba dokumacılığının yaygın olduğu, kürkçülüğün geliştiği rapor edilmektedir. Zıştovi'de serbest ticarete geçilmesi halinde ihracatın önemli ölçüde artacağı da bildirilmektedir<sup>364</sup>. Canlı bir ticari hayata sahip olan Zıştovi'nin Avusturya'dan yaptığı ithalat Kırım Savaşı öncesinde iki kat artmıştır<sup>365</sup>. 1852 yılında Zıştovi'nin Tuna üzerinden yapılan ithalat ihracat rakamları ve bunların buharlı ve yelkenli gemiler arasındaki dağılımı aşağıdaki gibidir.

**Tablo 15**  
**Zıştovi'den Yapılan Toplam İhracat ve İthalat (1852)**

Vasita	TOPLAM İHRACAT			TOPLAM İTHALAT	
	Koli	Zentner	Parasal Değer (Florin)	Zentner	Parasal Değer (Florin)
Buharlı Gemiler	3.745	8.293	325.737	2.383	232.262
Yelkenli Gemiler	10.962	43.832	494.160	103.622	348.410
<b>TOPLAM</b>	<b>14.707</b>	<b>52.125</b>	<b>819.897</b>	<b>106.005</b>	<b>580.672</b>

Kaynak:Reden, s.225.

1852 yılı itibariyle Zıştovi'nin toplam ihracatının dörtte biri Avusturya'ya, geri kalanı ise Tuna iskeleleri üzerinden Varna ve İstanbul'a sevkedilmektedir. Bahsi geçen yılda Zıştovi, İbrail ve Kalas yoluyla İstanbul'a 90.000 İstanbul kilesi<sup>366</sup> buğday, 146.000 kilo mısır, 15.000 kilo çavdar, 4.000 kilo arpa ihraç etmiştir. 1851 yılında Zıştovi'de ticareti yapılan toplam mal miktarı 251.343 zentner, bu malların parasal değeri 1.532.900 florindir. 1852'de ise ticareti yapılan malların miktarı 158.130 zentner,

<sup>363</sup> İnciciyan ve Andreasyan, s.133

<sup>364</sup> Todorova, s.82.

<sup>365</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.142.

<sup>366</sup> "Konst. Kilo" şeklinde yer alan miktarın İstanbul kilesi olduğu tahmin edilmiştir

değeri 1.360.569 florin olup, Avusturya'nın bu toplam içindeki payı 17.397 zentner 363.264 florindir<sup>367</sup>. 1852 yılı verilerine göre Zıştovi iskelesinden yapılan ihracat, ithalattan %20 daha fazladır. İhracatın ithalata olan üstünlüğünün 1870'li yıllarda da devam ettiği görülmektedir. 1873 yılı itibariyle Zıştovi iskelesinden yapılan ihracatın parasal değeri 5.394.725 frank, ithalatın parasal değeri ise 4.223.375 frank olarak gerçekleşmiştir<sup>368</sup>.

#### e. Rusçuk

Rusçuk şehri 1864'te Tuna vilayetinin merkezi olana kadar Osmanlı idaresinde zaman zaman sancak beyliği ve paşalık merkezi olmuş önemli bir yerleşim ve ticaret merkezidir. Rusçuk ile ilgili seyahatnamelerden edinilen bilgiler doğrultusunda, şehrin öteden beri yün, ipek, deri ve tütün ticaretine ev sahipliği yaptığı anlaşılmaktadır<sup>369</sup>.

16. yüzyıldan beri Rusçuk'un uluslararası ticarete dahil olduğu ifade edilmektedir. Rusçuk iskelesine İbrail'e olduğu gibi doğu mallarıyla yüklü deniz gemilerinin ve Semendire, Vidin ve Niğbolu'dan gelen çeşitli gemilerin yanaştığı kaydedilmektedir. Döneme ait Osmanlı evraklarından Eflâk ve Macaristan'dan Rusçuk'a bakır tabak çanak, keten bezi gibi çeşitli malların getirildiği aktarılmaktadır<sup>370</sup>.

17. yüzyılın ortalarında Rusçuk'u ziyaret eden Evliya Çelebi nüfusun çoğunun Müslüman olduğundan, yalnız üç mahalle gayrimüslim bulunduğu bahsetmekte ve Yahudi nüfusun yalnız ticaret maksadıyla gelip gidenlerden oluştuğunu, Yahudi mahallesinin bulunmadığına dikkat çekmektedir<sup>371</sup>. Evliya Çelebi şehrin büyük bir limanı olduğundan, üç hanı ve 300 dükkânı bulunduğu, ancak bedesteninin olmadığından da söz eder. Rusçuk halkının zengin tüccarlardan oluştuğunu belirten Çelebi, şehir içinde haftada bir kurulan pazar yerinin kalabalıklığına "adem deryâsı" benzetmesi ile dikkat çekmektedir. Evliya Çelebi şehrin zenginliğinden bahsederken

<sup>367</sup> Reden, s.225.

<sup>368</sup> Tanır, s.148.

<sup>369</sup> Franz Babinger, "Rusçuk", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 9, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1964, s.785.

<sup>370</sup> Bur, s.52.

<sup>371</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi, s.180.

kavun, karpuz, ekme , et, bal ve yağ fiyatlarını Tuna sahillerindeki iskelelerde ve şehirlerde kullanımda olan bakır-gümüş karışımı bir akçe olarak tarif ettiği “peneze” cinsinden vermektedir. Bu dönemde Rusçuk’da bir gümrük emini bulunduğu da Seyahatname’de bildirilmektedir<sup>372</sup>.

Katip Çelebi Cihannüma’da Rusçuk’ta gümrükhane olduğundan bahsetmektedir<sup>373</sup>. Rusçuk şehrini 19. yüzyılın başlarında çok nüfuslu, faal bir ticaret şehri olarak tasvir eden bir başka kaynağa göre Rusçuk halkı içlerinde hayli zengin tacirler bulunan Türk, Ermeni ve diğer milletlerden ibarettir<sup>374</sup>.

18. yüzyılın sonlarına gelindiğinde doğu ülkelerinden gelen biber, çivit, kahve, şeker, tütün ve çeşitli ürünlerin yanı sıra İzmir’den gelen pamuk gerek Tuna nehri üzerinden, gerekse Varna limanından sonra karayoluyla Rusçuk’a ulaşmaktaydı. Rusçuk’ta bunlardan başka Serez bölgesinden gelen pamuk ve Balkanlar’ın çeşitli yerlerinden gelen deri gibi ürünlerin de ticaretlerinin yapıldığı kaydedilmektedir. Peşte ve Sibiu (Hermannstadt) gibi şehirlerden Rusçuk’a gelen tüccarların buradan tarım ürünleri ve Viyana’dan gelen Alman ve Avusturya kökenli endüstriyel ürünler aldıkları da bilinmektedir<sup>375</sup>. Braşov ve Sibiu şehirlerinde bulunan ticari belgeler 18. yüzyılın sonunda ve 19. yüzyılın başlarında Rusçuk’un Serez pamuğu ticaretindeki önemli duraklardan biri olduğunu kanıtlamaktadır. Aynı belgelere göre Rusçuk üzerinden Tuna’yı aşan çeşitli malların Braşov’a ve Braşov’dan sonra Transilvanya, Avusturya, Macaristan ve birçok Alman şehrine ulaştırıldığını da ortaya koymaktadır<sup>376</sup>. Braşov’da önde gelen tüccarların çoğunun Rusçuk ile düzenli ticari bağlantılarının olduğu bilinmektedir.

Rusçuk bölgesi her zaman Osmanlı Devleti’nin zahire iaşesinde önemli bir konuma sahip olmuştur. Rusçuk’a ait 18. yüzyıl ortalarına rastlayan bir şer’iyye sicili şehrin bu özelliğini doğrulamaktadır. Şer’iyye sicilinde öne çıkan konulardan birisi

---

<sup>372</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi, ss.180-181.

<sup>373</sup> Katip Çelebi, **Cihannüma**, Rumeli Kısmı, Transkripsiyonlu Metin I, İstanbul, 1971, s.55

<sup>374</sup> İnciciyan ve Andreasyan, s.130.

<sup>375</sup> Bur, ss.53-54.

<sup>376</sup> Teodora Bakardjieva, “Kargaşa ve Yaratıcılık Arasında: XVIII.Yüzyılın Sonu ve XIX. Yüzyılın Başında Bir Taşra Kasabasının Hikayesi”, **Osmanlı Ansiklopedisi**, Cilt 5, Ankara:Yeni Türkiye Yayınları, 1999, s.635.

Ruşçuk'un başta İstanbul olmak üzere Osmanlı devletinin iâşe politikalarında oynadığı roldür<sup>377</sup>.

Teodora Bakardjeva 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın başlarını kapsayan birkaç on yılı (Osmanlı Devleti'nin birçok kentinde olduğu gibi) Ruşçuk için idari anlamda ayanların iktidar mücadelelerinin sebep olduğu bir kargaşa dönemi olarak nitelendirmektedir<sup>378</sup>. Bakardjeva'nın kayda değer olan tespiti ise, siyasi kargaşanın ve günlük hayatı kesintiye uğratan askeri harekâtların (savaşlar 1787-1792 Osmanlı-Rus savaşı, 1810'da tekrar dokuz ay süren Rus kuşatması gibi) damga vurduğu bu sürecin ticaret ve üretimdeki gelişmeleri engelleyememiş olmasıdır. Ruşçuk Osmanlı Devleti için son derece önemli olan ticaret yollarının geçtiği bir merkez niteliği taşımaktaydı. Bakardjeva 18. yüzyılın sonlarına ait belgelerin Ruşçuk'un önemli bir ticaret merkezi olduğuna ve Ruşçuk'lu tüccar ve üreticilerin Avrupa ile ciddi ticaret bağlarının bulunduğu dair iddialarını kanıtladığını dile getirmektedir. Bahsi geçen döneme ait Avrupa'lı bürokratların izlenimlerine yer veren Bakardjeva Ruşçuk'un bir taraftan Viyana, Eflâk ve Transilvanya ile diğer taraftan da Edirne, Uzunköprü, İstanbul ve Selanik ile alışveriş halinde olduğuna dikkat çekmektedir. 18. yüzyılın sonlarında Ruşçuk yabancı ticaret ofislerinin bulunduğu; deri, yün, kereste, kömür, pirinç, çay, şeker, çeşitli gıda ve sömürge ürünlerinin yüklendiği, "çok iyi organize olmuş bir limanı olan büyük bir ticaret merkezi" olarak tasvir edilmektedir. Siyasi kargaşanın en yoğun olduğu dönemlerde dahi Avrupalılar Ruşçuk'tan ticaretin serbestçe yapıldığı, pazarında her türlü malın bolca bulunduğu bir kasaba olarak bahsetmektedirler<sup>379</sup>.

Ruşçuk, Avusturya'nın Tuna nehri üzerinden yaptığı ticarete en önemli merkezlerden biri olmuştur. Demirkapı ile nehir ağzı arasındaki mesafenin ortasında yer alan Ruşçuk, Şumnu üzerinden Varna'ya, Tırnova üzerinden Balkan dağlarından geçerek Kızanlık'a ve Kızanlık'tan güney Bulgaristan'a bağlanan bir geçiş noktası olup, Avusturya ticaretinin de etkisiyle büyük bir ticaret merkezi halini almıştır. Tuna'nın karşı yakasındaki Yergöğü'ne yakınlığı Transilvanya'dan ve Romanya'dan gelen birçok malın buradan Ruşçuk'a geçmesini sağlamıştır. Ruşçuk'a gelen malların ancak dörtte

---

<sup>377</sup> Meryem Kaçan Erdoğan, "1166-1167/1752-1754 Tarihli (R 37 Numaralı) Ruşçuk Şer'iyye Sicili'nin Tanıtımı ve Fihristi", *Vakıflar Dergisi*, Sayı 35, Haziran 2011, ss.169-175.

<sup>378</sup> Bakardjeva, *Kargaşa ve Yaratıcılık Arasında ...*, ss.631-639.

<sup>379</sup> Bakardjeva, *Kargaşa ve Yaratıcılık Arasında ...*, s.635.

biri Rusçuk pazarı tarafından tüketilirken, geri kalanı ülkenin iç bölgelerine yayılmaktadır<sup>380</sup>. Aşağıdaki tablo 1842-52 yılları arasında Rusçuk'un Avusturya'dan yaptığı ithalatın geliş vasıtaları, miktarı ve parasal değeri hakkında önemli veriler içermektedir.

**Tablo 16**  
**Rusçuk'un Avusturya'dan Yaptığı İthalat (1842-1852)**

Yıl	Vasıta	Mallar (zentner)	Parasal Değeri (Florin)
1842	buharlı gemi	3.179	718.142
1843	buharlı gemi ve karayolu	7.059	813.709
1844	buharlı gemi ve kayık <sup>381</sup>	9.590	1.656.180
1845	karantina (salgın nedeniyle)	---	---
1846	buharlı gemi	7.336	872.000
1847	buharlı gemi, kayık ve karayolu	10.534	1.359.500
1848	buharlı gemi	3.673	704.320
1849	buharlı gemi	2.269	---
1850	buharlı gemi, kayık ve karayolu	---	1.318.000
1851	buharlı gemi, kayık ve karayolu	14.887	998.408
1852	buharlı gemi	4.157	---

**Kaynak:** Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.140.

1848-49 yılı ihtilalleri<sup>382</sup> nedeniyle Orta Avrupa'daki Avusturya ithalatı yarı yarıya düşmüştür. 1849'da Tuna'nın Osmanlı sahillerinde görülen salgın nedeniyle sıkı bir karantina uygulanmıştır. Aynı yıllarda Rusçuk'tan yapılan ihracata ilişkin veriler ise aşağıdaki gibidir<sup>383</sup>.

<sup>380</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.140.

<sup>381</sup> Bugünkü anlamda kayık olmayıp, 20-50 ton kapasiteli küçük tonajlı yelkenli gemilerin kastedildiği tahmin edilmektedir. Kayıklar hakkında bakınız: Salih Aynural, **İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001, s.24.

<sup>382</sup> 1848'de Avusturya'da başlayıp 1849-1850 yıllarında Balkanlar'da Vidin isyanı ile kendini gösteren liberal ve milli hareketler olarak tanımlanmıştır. Ayrıntı için bakınız: Halil İnalçık, **Tanzimat ve Bulgar Meselesi**, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Doktora Tezleri Serisi No:2, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1943, ss.11-16.

<sup>383</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.141.

**Tablo 17**  
**Ruşuk'tan Yapılan İhracat (1842-1852)**

Yıl	Mallar (zentner)	Parasal Değeri (Florin)
1842	414	75.927
1843	1.375	71.873
1844	738	80.650
1845	---	---
1846	1.191	101.200
1847	847	53.000
1848	125	10.400
1849	---	---
1850	2.545	137.000
1851	1.873	165.000
1852	3.089	---

**Kaynak:** Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.141.

Ruşuk'un 1852 yılında buharlı gemilerle yaptığı ithalatın miktarı 5.738 koli 11.597 zentner, karadan yaptığı ithalatın miktarı 71.106 zentner değeri ise 1.295.440 florindir. Ruşuk'un nehir yoluyla yaptığı ticarete yelkenli gemilerin de önemli olduğu bilinmektedir. 1852 yılında Ruşuk'taki yelkenli gemi sayısı 800'e ulaşmış olup, bunların büyük bir kısmı Yunan bayrağı taşıırken, daha az bir kısmı Türk ve Sırp bayrağı taşımaktaydı<sup>384</sup>. Ruşuk'tan 1852 yılında buharlı gemilerle yapılan ihracatın hangi malları içerdiğini ve karayoluyla nerelere hangi ürünlerin ihraç edildiğini aşağıdaki tablolardan takip etmek mümkündür.

**Tablo 18**  
**Buharlı Gemilerle Yapılan Ruşuk İhracatının Mal Bileşimi (1852)**

Malın Cinsi	Malın Miktarı	
	Koli	Zentner
Koyun Yünü	258	2.556
Tütün ve tütün çubuğu	80	175
Bal ve yağ	282	358
Cam, tütün çubuğu ve ayakkabı	6	11
Manifatura ve askeri mallar	540	293
Manifatura	1.397	2.017
Sığır yağı (eritilmiş)	1.905	5.421
<b>TOPLAM</b>	<b>4.468</b>	<b>10.831</b>

**Kaynak:** Reden, s.226.

<sup>384</sup> Reden, s.227.

**Tablo 19**  
**Ruşçuk'tan Karayoluyla İhracat Yapılan Bölgeler ve İhraç Edilen Mallar (1852)**

Bölge	Malın Cinsi	Malın Miktarı		Parasal Değer (Florin)
		Koli	Zentner	
Eflâk	Tuzlu Balık	2.500	5.000	70.000
	Limon			27.000
	Çeşitli Meyve		11.000	80.000
	Hayvar	13	104	8.240
	Yağ		250	3.750
	Tahin ve Helva	785	1.860	52.675
	Tütün	2.620	2.200	96.000
	Kaba Kumaş	1.100		260.000
	Kürkten ürünler	360		97.000
	Çeşitli eşya	1.500	4.500	8.500
Varna ve İstanbul	Tulum, yağ	730	6.570	131.400
	Sığır yağı (katı yağ)	130	1.170	35.100
	Sığır yağı (eritilmiş)	1.365 (şişe)	3.200	92.800
Yergöğü	Üzüm	4.550		3.900
	Taş			2.700
Bükreş ve Kronstadt	Oğlak postu			7.000
	Manda derisi			15.600
	İnek derisi			19.200
Maçın ve Tulçı	Şarap			7.000
İstanbul ve İbrail	Buğday		112.300	208.300
	Arpa		22.370	25.000
	Mısır		18.400	16.000
<b>TOPLAM</b>			<b>188.924</b>	<b>1.267.165</b>

Kaynak: Reden, s.226.

Aşağıdaki tablodan 1860'lı yılların ortalarında Ruşçuk üzerinden ithal edilen Avusturya mallarının parasal değerlerini ve yaşanan artışı görmek mümkündür<sup>385</sup>.

<sup>385</sup> Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.112.

**Tablo 20**  
**Rusçuk'un Avusturya Malları İthalatı (1864-1866)**

Yıl	Parasal Değer (Florin)
1864	494.000
1865	826.114
1866	977.500

**Kaynak:** Paskaleva, *From the History of Bulgarian Trade ...*, s.112.

Paskaleva, Rusçuk'un ithalat ve ihracatına ilişkin bu tabloların konsolos raporlarına dayanılarak hazırlandığını ve bu raporlarda da karayoluyla yapılan ticaretten çok buharlı gemilerle yapılan ticarete dair kayıtlara yer verildiğini hatırlatmaktadır<sup>386</sup>. Gerek miktar, gerekse parasal değer açısından bakıldığında Rusçuk'un ihracatının, ithalatın çok gerisinde olduğu gözlenmektedir. Paskaleva ayrıca Bulgaristan'ın zahire ve diğer tarımsal ürünlerinin büyük kısmının önce Rusçuk'tan Kalas ve Varna'ya ihraç edildiğine ve buralardan da Avusturya'nın Tuna, Ege Denizi ve Karadeniz'deki ticari faaliyetlerinin en temel aktörlerinden Lloyd kumpanyasının büyük buharlı deniz gemileriyle tekrar diğer limanlara ihraç edildiğine dikkat çekmektedir<sup>387</sup>.

1841 yılında yaşanan kuraklık nedeniyle Rusçuk'ta üretilen tahıl miktarı ancak kendi ihtiyacını karşılayacak düzeyde kalmıştır. Mevsim şartlarının normal olduğu yıllarda ise Rusçuk'ta üretilen tahıl, Silistre'de üretilen tahılın iki katıdır. 1841'de Rusçuk'ta 6.000 adet sığır don yağı elde edilmek üzere kesilmiştir. Tahıl üretiminin yanı sıra Rusçuk ve Silistre arasında kalan bölge ağaçlık bir alan olup aynı zamanda geniş otlaklıklara da sahiptir. Geniş otlaklıklar bölgeyi hayvancılığa elverişli hale getirmektedir. Ayrıca bu bölgenin kerestesi kaliteli ve makul fiyatlıdır<sup>388</sup>.

1840 yılında İngiltere'nin Kalas konsolos yardımcısı tarafından hazırlanan raporda Rusçuk'un Avusturya ve Eflâk'dan İstanbul'a yapılan transit ticarete önemli bir nokta olduğu belirtilmekte ve Rusçuk'tan önemli miktarlarda tereyağ ve şarap ihraç edildiği ifade edilmektedir<sup>389</sup>.

<sup>386</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.141.

<sup>387</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, ss.141-142.

<sup>388</sup> Macgregor, s. 48.

<sup>389</sup> Todorova, s.82.



Ruşçuk-Varna arası önemli bir ticari güzergâhtır. Vidin'den Varna ve İstanbul'a gidecek mallar nehir yoluyla Ruşçuk'a oradan da karayoluyla Varna ve İstanbul'a ulaştırılmaktadır. Tahılın ihraç edilebilecek kadar çok üretildiği zamanlarda Tuna üzerinden Maçın ve İbrail'e kadar sevk edildiği ve oradan tekrar gemilerle Varna ve İstanbul'a nakledildiği görülmektedir<sup>390</sup>. Ruşçuk, Kladovo'dan İsakçı'ya kadar olan nehir güzergâhında önemli bir iskele olduğu kadar, Tuna sahillerinden Varna ve İstanbul'a giden kara güzergâhında yaygın taşıma araçları olan at, araba ve arabacı tedariki açısından da önemli bir merkez konumundadır<sup>391</sup>.

1873 verilerine göre Ruşçuk iskelesinden yapılan ihracatı 1.120.000 fank, ithalat ise 1.825.000 frank olarak verilmiştir. Engin Deniz Tanır bu rakamların gerçekçi olmadığını ancak bu rakamlar florin cinsinden verilmiş ise florin frankın 20 katı olduğundan mümkün olabileceğini ifade etmiştir<sup>392</sup>. Görüldüğü üzere Ruşçuk Tuna ticaretinde her dönem etkin ve önemli bir iskele olmuştur.

## f. Silistre

Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Hicrî 1061 (Miladî 1650/51) yılında ziyaret ettiği Silistre şehrine diğer Tuna sahil şehirlerine kıyasla daha ayrıntılı yer vermiştir. Şehirde var olan on Hıristiyan ve bir Yahudi mahallesi dışında halkın Müslüman olduğunu ifade eden Çelebi, Silistre'de iki han, 800 dükkân, iki kapılı bir bedesten ve bir saraçhane bulunduğunu bildirmektedir. Şehrin çok sayıda zengin tüccarı olduğu ve yılın her mevsimi haftada bir defa kurulan pazarda binlerce araba ve insanın bir araya geldiği de belirtilmektedir. Çelebi Silistre şehrinde bir gümrük emini ve bir de balık emininin varlığından bahsetmektedir<sup>393</sup>. Kış mevsimi Silistre'de çok sert geçtiğinden kürkçülerin çok olduğu, aktarlarının müzeyyen olduğu, burada neredeyse bütün sanayi ehillerinin çokça mevcut olduğu da ifade edilmektedir. Bu sanayilere örnek olarak, at

---

<sup>390</sup> Macgregor, s. 48.

<sup>391</sup> Teodora Bakardjieva, "Ruse and Ruse Region in the context of Demographic Processes in the Lower Danube Region/end of 14th-the beginning of 17th c. ", Osman Gazi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü **Uluslararası Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Türk-Bulgar İlişkileri Sempozyumu Bildiri Kitabı**, Eskişehir, 11-13 Mayıs 2005, s.47.

<sup>392</sup> Tanır, s.149.

<sup>393</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi, ss.191-195.

takımları, Tatar at eğerleri ve oklar imal eden Silistre kuyumcularından bahseden Evliya Çelebi, Silistre’de sayıca çok balık çarşılarına da dikkat çekmekte ve bu çarşıların tüm “*Kafiristan*”a balık ihraç eden bir balık pazarı görevi gördüklerini dile getirmektedir<sup>394</sup>. Özellikle morina balığı, çığa, sazan ve lom gibi birçok balık çeşidinin çok lezzetli olduğu vurgulanmaktadır. Tuna’nın buzlarının çözülmesiyle başlayan balık avını, dalyanları, balık emininin bu süreçteki rolünü son derece detaylı bir şekilde aktaran Evliya Çelebi, morina balıklarından ve bu balıklardan elde edilen havyarın bal fiçileri içinde tuzlanarak muhafaza edildiğinden, balık kasaplarının “*balık dutkalı*” denilen beyaz tutkalı çıkarıp, morina balığını dilim dilim tuzlayarak Leh, Moskov, *Donkarkız* (Portekiz), Danimarka ve “*Dip Frengistan*”a velhasıl bütün “*Kafiristan*”a ihraç ettiklerinden, bunların yanısıra havyar, mersin ve morina balıklarının da kara ve nehir yoluyla ihraç edildiğinden bahsetmektedir<sup>395</sup>.

Evliya Çelebi Silistre’de yetişen koyun ve sığırların etinin, üzüm, vişne ve kirazın çok lezzetli olduklarını kaydetmektedir. Çelebi’nin naklettiği pastırma adası, adından da anlaşılacağı gibi Silistre’de pastırma üretilen büyük bir adadır. Bu adadan her yıl yaklaşık 70-80.000 sığır kesilerek pastırma yapılmakta ve “*Rûm’a ve Arab’a ve Frengistan’a*” nice 100.000 yük pastırma ihraç edilmektedir. Evliya Çelebi pastırma mevsiminde bu adada binlerce sığır celebini ve pastırmacı bezirgânların çadırlar kurduklarını, yüzlerce kazan kurularak sığırların iç yağlarının ve ilik yağlarının eritilerek sadeyağa (tereyağına) karıştırıldığını, bir taraftan da “*çürüş*”<sup>396</sup> yağından mum yapıldığını anlatmaktadır<sup>397</sup>.

Evliya Çelebi’nin Silistre’ye ilişkin bir başka tespiti Tuna üzerindeki un değirmenleridir<sup>398</sup>. Evliya Çelebinin anlattığına göre, bu değirmenler altı yassı “*Tuna’nın tiransa gemi*”lerine benzer iki geminin birbirine büyük direklerle bağlanmasından meydana gelmiştir. Gemilerin içinde dolaplar, büyük çarklar ve büyükçe bir değirmen taşı vardır ve gece gündüz bu değirmenlerde 50’şer Silistre kilesi

<sup>394</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi, s.192.

<sup>395</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi, ss.193-194.

<sup>396</sup> “çürüş” yağının kastedildiği tahmin edilmektedir.

<sup>397</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi, s.193.

<sup>398</sup> 20. yüzyılın başında Tuna’da vapurla seyahat eden Ahmet İhsan (Tokgöz) Tuna üzerinde dubalardan yapılmış sâbih un değirmenlerinin nehrin Belgrad’dan Karadeniz’e kadar olan kısmında sıkça görüldüğüne dikkat çekmiştir. Bakınız: Ahmet İhsan, *Avrupa’da Ne Gördüm Tuna’da Bir Hafta*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2007, ss.513-514, 523.

un öğütölmektedir. Kışın bu değİrmenlerin bağlı oldukları ipler çözülmekte ve her bir değİrmen bir ada limanında muhafaza edilmekte, kışın sona ermesiyle değİrmenler ilkbaharda tekrar çalışmaya başlamaktadırlar<sup>399</sup>.

Silistre bölgesinde “Arna(v)ut” ve “kolos” olarak adlandırılan iki tür buğday yetiştirilmektedir. 1841’de bölgede 50.000 *chilo*<sup>400</sup> tahıl üretildiği bunun yarısı bölgede tüketilirken diğer yarısının ihraç edildiği belirtilmektedir. Bunun yanı sıra çok iyi kalitede 30.000 *chilo* arpa üretilmiştir. Aynı yıl içinde Silistre salhanesinde yağları İstanbul’a gönderilmek üzere 7.000 sığır kesilmiştir<sup>401</sup>.

17. yüzyılın ortalarında Evliya Çelebi’nin Silistre için yaptığı tespitler iki yüzyıl sonra Reden’in şehir için yaptığı tespitlerle büyük ölçüde örtüşmektedir. Reden’e göre Silistre 19. yüzyılın ortalarında yaklaşık 20.000 nüfuslu bir yerleşim olup, önemli bir ticari kapasiteye sahiptir. Özellikle sonbaharlarda yapılan büyük çaplı hayvan kesimleri, hayvan postlarının hazırlanması, kaba kumaş üretimi, sabun ve mum üretimi, çerviş yağı üretimi şehrin önde gelen ticari aktiviteleridir<sup>402</sup>. Silistre’nin 1852 yılında Avusturya’ya buharlı gemilerle yaptığı ihracatın mal bileşimi aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 21**  
**Silistre’den Buharlı Gemilerle Avusturya’ya Yapılan İhracat Kalemleri (1852)**

Malın cinsi	Mal Miktarı	
	Koli	Zentner
Tavşan postu	8	12
Koyun derisi	85	72
At derisi	70	93
Kuzu postu	3	3
Dana postu	19	28
Manda derisi	1	2
İnek derisi	20	31
Keçi postu	19	63
Koyun yünü	3	5
Bağırsak (sucuk yapımı için)	2	2
Sarı boya ağacı (sopak)		870
<b>TOPLAM</b>	<b>230</b>	<b>1181</b>

**Kaynak:** Reden, s.227.

<sup>399</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi, s.195.

<sup>400</sup> İtalyan kilosu

<sup>401</sup> Macgregor, s. 48.

<sup>402</sup> Reden, s.227.

Silistre'nin Avusturya ile ticaretinin yanı sıra iç bölgelerle ve diğer Tuna iskeleleri ile de kayda değer bir ticari ilişkisi mevcuttur. İç bölgelerle sabun, mum, çerviş yağı, işlenmiş post, kaba kumaş, tuzlanmış ve tütsülenmiş et alış verişi yapılmaktadır. Silistre, nehir yoluyla daha çok tahıl ihraç etmektedir.

Fransız kaynaklarına göre Silistre 19.yüzyılda özellikle Viyana'dan gelen çeşitli malların deposu haline gelmiştir. 1873 yılı itibariyle Silistre'nin ihracat hacmi ithalat hacminden yüksektir. 1873'te Silistre iskelesinin ihracatı 1.304.415 frank, ithalatı ise 939.350 frank değerinde gerçekleşmiştir<sup>403</sup>.

### **g. Tulçı ve İsakçı İskeleleri**

Tulçı ve İsakçı iskeleleri Tuna nehrinin sağ kıyısında nehrin Karadeniz'e döküldüğü boğazlara en yakın olan Osmanlı iskeleleridir. Tulçı ve İsakçı, İbrail ve Kalas'ın daha doğusunda yer aldıklarından bölgede üretilen tahılın büyük gemilere yüklenmesine daha elverişli konumdadırlar. Ancak ilerde bahsedileceği gibi İbrail ve Kalas'ın ayrıcalıklı konumları tahıl ihracatında Osmanlı iskelelerinin değil, karşı yakadaki iskelelerin öne çıkmasına neden olmuştur. Buna rağmen döneme ait Osmanlı kayıtlarından Tulçı, İsakçı ve hatta Maçın iskelelerinin tahıl ihracatında son derece önemli oldukları anlaşılmaktadır. Ticaret hacmi açısından İbrail ve Kalas'ın gerisinde kalmalarının bir sonucu olarak, adı geçen Osmanlı iskelelerine Batılı kaynaklarda çok az yer verilmiştir.

Evliya Çelebi 17. yüzyılın ortalarında Tulçı'da gümrük olduğundan ve Gümrük Emininden bahsetmektedir<sup>404</sup>. Tulçı 19. yüzyılın ortalarında özellikle yaz aylarında Osmanlı, Fransız, Avusturya, Rusya ve İngiltere bandıralı gemilerin düzenli olarak uğradıkları bir iskeledir<sup>405</sup>. 1840 yılında İngiltere'nin Kalas'taki konsolos yardımcısının hazırladığı rapora göre, Tulçı'nın tahıl ihracatı önemli boyutlarda değildir. Tulçı'nın ihracatında esas yer tutan mal yıkanmamış yün, gemi yapımında kullanılan meşe

<sup>403</sup> Tanır, s.149.

<sup>404</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 305 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini, Yay. Haz. Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı, 5.Kitap, İstanbul:Yapı Kredi Yayınları, 2001, s.59.

<sup>405</sup> Tanır, s.149.

kerestesi ve doğrudan Odesa'ya gönderilen tomruktur. Tuna'da artan gemi trafiği ve gemiciler için gerekli olan erzaklara talebin artması, Tulçı'nın gelişmesi için önemli imkânlar sağlamıştır. Bunun yanı sıra, Kalas ve İbrail'deki karantina kısıtlamaları ve zahire ticaretindeki mevcut tekelci yapı gemileri doğal olarak ticaretin daha serbest olduğu, daha ucuz ve kaliteli erzak (ikmal malzemelerinin) temin edilebilen Tulçı iskelesine yöneltmiştir<sup>406</sup>.

İsakçı 1840'lı yılların başında İstanbul'a tahıl tedarik eden önemli iskelelerden birisi olarak tasvir edilmiştir. Aynı yıllarda şehirde yeni bir mezbahanenin inşa edildiği de bilinmektedir. Dönemin yabancı konsoloslarına göre Tulçı ile benzer bir ihracat yapısına sahip olmasına rağmen, Tulçı ile aynı öneme sahip değildir. Ormanlara uzaklığı nedeniyle kereste ihracatının miktarı düşüktür ve gemiler ikmal malzemelerini tekrar Tulçı'dan doldurmayı tercih etmektedirler<sup>407</sup>.

#### **h. Tuna Ticareti ile Bağlantılı Karadeniz İskeleleri: Varna ve Köstence**

Karadeniz sahilinde bulunan Varna, Köstence, Balçık ve Karaharmanlık limanları Tuna havzasında üretilen ürünlerin ihraç edildiği merkezler arasında yer almaktadır. Özellikle Varna ve Köstence limanları gerek karayoluyla gerekse nehir ve deniz yoluyla Tuna bölgesinde üretilen zahirenin ve diğer malların İstanbul'a ulaştırılmasındaki rolleri nedeniyle ayrı bir öneme sahiptirler.

Varna Tuna üzerinden nehir yoluyla ve Balkanlar'ın içlerinden karayolu vasıtasıyla gelen malların İstanbul'a ulaştırılmasında kilit rol oynayan önemli bir deniz limanıdır. Varna limanını Tuna ticareti açısından önemli kılan faktörlerden biri kış aylarında Tuna'nın donmasıyla Varna limanının Balkanlar'dan İstanbul'a sevkedilecek zahirenin Karadeniz'e çıkarılabileceği tek liman halini almasıdır.

Bir Fransız seyyahın Tuna sahilindeki şehirlere ilişkin gözlemlerine göre, Varna şehri Karadeniz sahilindeki limanı ve İstanbul'a yakınlığı ile önemli bir ticari

---

<sup>406</sup> Todorova, s.82.

<sup>407</sup> Todorova, s.82.

merkez olarak tanımlanmaktadır. Varna'dan tahıl ve çeşitli ürünler yükleyen Türk ve Yunan gemileri Tuna nehrinin seyrüseferinde yaşanan güçlüklerden kurtulmaktadırlar. Tuna üzerinden taşınan mallar her ne kadar daha makul bir navlun ödeseler de sonuçta tüccarlar mallarını iç bölgelere nakletmek istediklerinde kara taşımacılığında daha yüksek maliyetlere katlanmak zorunda kalmaktadırlar. Varna'da Vidin'den kara yoluyla getirilip Varna üzerinden İstanbul'a sevkedilen don yağı ve benzeri ürünler için büyük bir depo bulunmaktadır. Varna ve civarında üretilen yağların büyük bir kısmı İstanbul'a ihraç edilmektedir. İstanbul'daki yağ ticareti Türk tüccarların elindedir. Bu tüccarlar ilkbaharda sığır sürüleri (sürülerdeki hayvan sayısı zaman zaman 40.000'e ulaşabilmektedir) satın almakta ve yaz boyunca bunların yağlanmasını beklemektedirler. 1841 yılında Varna bölgesinde -Şumnu da dahil olmak üzere- yağ elde etmek üzere 1200 sığırın kesildiği belirtilmektedir<sup>408</sup>.

19. yüzyılın başlarında Varna'nın başlıca ticaret malları sahtiyan ve çeşitli deriler, bal, keçi yağından iyi cins mum, tavuk v.s. olarak sıralanmakta ve bu malların İstanbul'a sevkedildiği belirtilmektedir<sup>409</sup>. 1840 yılında Kalas'taki İngiltere Konsolos yardımcısı tarafından hazırlanan bir rapora göre Varna İstanbul'a yıllık 100,000 quarter buğday ve bir o kadar da mısır ihraç etmektedir. Varna'nın diğer ihraç malları çavdar, arpa, don yağı, mum, bal, çeşitli deriler, kümes hayvanları ve yumurtadır. Çoğunluğu Bulgarlardan oluşan çalışkan halkı desteklenirse tarımsal üretimin artacağı ve burasının serbest pazar olması halinde Varna ihracatının birkaç yıl içinde üçe katlanacağı ve Varna'nın Karadeniz'deki en önemli limanlardan birisi haline geleceği belirtilmektedir<sup>410</sup>.

Fransız kaynaklarından aktarıldığına göre, 1848-1851 yılları arasında 23.000.000 franka ulaşan ticaret hacminin 15.000.000 franklık kısmını ihracat, 8.000.000 franklık kısmını ise ithalat oluşturmaktaydı. Bu dönemdeki ticaret hacmi ile Varna'nın Osmanlı limanları arasında beşinci sırada geldiği belirtilmektedir. Kırım Savaşı'ndan sonra 1857-1859 yılları arasında Varna limanındaki ticaret hacmi 44.000.000 franka ulaşmış, ihracat hacmi 23.000.000 frank, ithalat hacmi 21.000.000

---

<sup>408</sup> Macgregor, s. 47.

<sup>409</sup> İnciciyan ve Andreasyan, ss.116-117.

<sup>410</sup> Todorova, s.82.

frank olarak gerçekleşmiştir<sup>411</sup>. 1860'larda Rusçuk-Varna demiryolu hattının açılmasıyla Varna limanının tarımsal ihracatı daha da önem kazanmıştır.

Tuna ticareti açısından önemli olan bir diğer Karadeniz limanı Köstence limanıdır. Köstence bölgesi ve yakınındaki Babadağı ovası önemli bir tahıl üretim alanıdır. 1830'lardan sonra Tuna'daki buharlı gemiciliğin Çernavoda'ya kadar seyrüsefer etmesi bu limanın ticari önemini daha da artırmıştır<sup>412</sup>.

Evliya Çelebi Köstence limanına ilişkin olumsuz tespitlerde bulunmuştur. 17.yüzyılın ortalarındaki Köstence limanını anlatırken Osmanlı idaresinden önce burada bin tane geminin girebileceği büyüklükte bir liman olduğundan, ancak geçen zaman içinde limanın yığılan kum ve topraklarla dolduğundan, denizin dalgalarından zarar gördüğünden ve bazı yıllarda birçok geminin helâkına sebebiyet verdiğinden bahsetmektedir<sup>413</sup>. Anlaşılan o ki, 19. yüzyıla gelindiğinde de durum pek farklı değildir. Limanın korunmasız pozisyonu ve yüksek maliyetli bir dalgakırının ancak yüzyılın sonlarında yapılmış olması, sık sık gündeme geldiği halde Tuna'dan Köstence'ye bir su kanalının hayata geçirilememiş olması, aslında karayolunun kullanılması halinde zamandan tasarruf sağlayacak bu limanı atıl bırakmıştır<sup>414</sup>. 1840 yılı itibarıyla Köstence limanından yapılan ihracatın, Varna'dan yapılan ihracatın ancak yarısı kadar olduğu ifade edilmektedir. Köstence çok kötü bir limana sahip olmasına rağmen, burası Dobruca bölgesi üretiminin en iyi çıkış noktası olduğundan gelişime açık olduğu belirtilmektedir. Köstence'deki canlı hayvan panayırını Eflâk, Boğdan ve daha uzak yerlerden birçok kişi ziyaret etmektedir<sup>415</sup>. Köstence limanı Köstence-Çernavoda demiryolunun yapımından sonra daha işlek bir hal almıştır.

---

<sup>411</sup> Tanır, ss.144-145.

<sup>412</sup> Macgregor, s. 48.

<sup>413</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi, s.203.

<sup>414</sup> Lampe and Jackson, s.100.

<sup>415</sup> Todorova, s.82.

## 2. Başlıca Eflâk ve Boğdan İskeleleri

### a. İbrail

Eflâk'ın Tuna sahilindeki en önemli limanı İbrail limanıdır. İbrail tarihi boyunca sık sık meydana gelen savaşlar nedeniyle büyük tahribatlara uğrasa da stratejik konumu itibariyle önemli bir ticaret merkezi olmuş ve 19.yüzyılın başlarında adeta İstanbul tacirlerinin deposu haline gelmiştir<sup>416</sup>.

İbrail 1538-1830 yılları arasında Osmanlı yönetimi altında kalmıştır. 1774'te imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması Rus çarına Eflâk'ta konsolosluk açma ve serbest ticaret etme hakkını vermiş, 1792'de imzalanan Yaş Muahedesi ise Rusya'ya Eflâk üzerindeki siyasî ve iktisadî nüfuzunu artırma fırsatı tanımıştır. 1829'da Osmanlı-Rus savaşı sonunda imzalanan Edirne Antlaşması ise Eflâk'ın öteden beri Osmanlı Devleti'ne belirli bir fiyat üzerinden gıda satma mecburiyetini ortadan kaldırarak, Eflâk ve Tuna sahilindeki İbrail iskelesinin dünya piyasalarına açılmasını sağlamıştır. 1856 sonrasında Tuna nehrinin uluslararası bir nitelik kazanması ile İbrail iskelesinin tam anlamıyla Batı'ya açılma süreci hızlanmıştır<sup>417</sup>.

1520 yılında hazırlanmış olan Yavuz Sultan Selim dönemi Tuna iskeleleri kanunnamelerinde Trabzon, Kefe, Sinop, Samsun gibi Karadeniz limanlarından, İstanbul'dan ve daha başka yerlerden Tuna yoluyla İbrail'e tüccar gemilerinin geldiği belirtilmektedir. Zaman zaman Karadeniz'den gelen gemilerin sayısı 70, 80'i bulmakta ve bu gemiler beraberlerinde getirdikleri malları satıp, İbrail'den aldıkları buğday ile memleketlerine dönmektedirler. Bahsi geçen Kanunnamelere göre, İbrail halkı ve Tuna'nın çeşitli mahallerinden rençber taifesi Niğbolu, Vidin ve sair iskelelere gelerek gemilere ve sallara kumaş ve buğday yüklemekte ve bunları İbrail'e götürerek satmaktadırlar<sup>418</sup>. 16. yüzyıla ait Osmanlı kaynaklarından Karadeniz limanlarından gelen deniz gemilerinin hububatın yanı sıra Vidin ve Niğbolu'dan tedarik edilen mallarla, Batı ülkelerinden gelen metal eşyalar, araç gereçler ve kumaşlarla

<sup>416</sup> İnciciyan ve Andreasyan, s.121.

<sup>417</sup> Kemal Karpat, "Eflâk", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, Cilt 10, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1994, ss. 468-469.

<sup>418</sup> Ahmed Akgündüz, **Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri**, Cilt 3, İstanbul: Faisal Eğitim ve Yardımlaşma Vakfı, 1991, s.478.



yüklendikleri öğrenilmektedir<sup>419</sup>. İbrail yüzyıllarca canlı bir ticarete ev sahipliği yapmıştır. Burada ticarete konu olan başlıca mallar tuzlu ve taze balık, morina ve mersin havyarı, tuz, hububat, pastırma, çerviş yağı (içyağ), kereste, çeşitli içkiler, elma, armut, kara sığır gönü, manda gönü, kösele, meşin, sahtiyan, keçe olarak sıralanmaktadır. Ayrıca bu dönemde İbrail’de kayda değer bir esir ticareti de mevcuttur<sup>420</sup>. İbrail iskelesi 16. yüzyıldan beri İstanbul’un hububat ihtiyacının karşılanmasında çok önemli bir role sahiptir. Tüm Tuna iskelelerinden, Eflâk ve Boğdan’dan ve Dobruca iskelelerinden gelen hububatın İbrail iskelesinde toplanarak buradan İstanbul’a ihraç edildiği bilinmektedir<sup>421</sup>.

İbrail önünde bulunan ada nedeniyle korunaklı bir yapıya sahiptir. 1832’de İbrail limanından ayrılan gemi sayısı -büyüklük farkı olmaksızın- 280’dir. 1833’de bu sayı artmıştır<sup>422</sup>.

## **b. Kalas**

Kalas, Macgregor’un Rus devlet görevlisi Hagemeister’den aktardığına göre, Boğdan yönetiminin ithalatı serbest bırakmış olması nedeniyle yabancı ülkelerden ithal edilecek mamul mallar için önemli bir pazar niteliği taşımaktadır. Boğdan’ın Tuna nehriindeki tek iskelesi olan ve diğer Karadeniz limanlarıyla hemen hemen aynı malları ihraç eden Kalas iskelesinin ayırt edici özelliği, burada ithalata herhangi bir sınırlama getirilmemesidir. Hagemeister’e göre, Boğdan’ın üretiminin tamamı Osmanlı Devleti tarafından “*felçe uğratılmak*”tır. Ürünlerinin gerçek değerini bilmeyen Boğdan halkı tahıl, don yağı, tereyağ, koyun ve kereste gibi mallarını belirlenmiş sabit bir fiyattan Osmanlı Devleti’ne satmaya zorlanmaktadır<sup>423</sup>. Bu ürünlerin başka ülkelere ihraç edilmesi ancak kaçakçılık ile mümkün olmaktadır. Hagemeister, Kalas’ta ticaretin

---

<sup>419</sup> Bur, s.52.

<sup>420</sup> Mihai Maxim, “Osmanlı Döneminde Bir Tuna Liman Kenti: İbrayil (Braila)”, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, No.12, 1998, ss.176-177.

<sup>421</sup> Maxim, *Osmanlı Döneminde Bir ...*, ss.176-177.

<sup>422</sup> Macgregor, s. 48.

<sup>423</sup> Macgregor, s. 56.

gelişiminin ancak Osmanlı Devleti'nden ayrılmasıyla ve Rusya korumacılığında mümkün olabileceğini iddia etmektedir<sup>424</sup>.

Serbest liman olan Kalas'a giriş ile Kalas şehrine giriş arasında belirgin bir ayırım olmadığından, burası kaçakçılığa son derece müsaittir. 1834'de çıkarılan bir kanun ile Kalas limanının serbest liman olma özelliği bütün şehirde uygulanmaya başlanmıştır<sup>425</sup>.

Kalas'a üç koldan ulaşan Avusturya malları sebebiyle Kalas'taki ticaretin İngiltere, Fransa ve diğer Avrupa ülkelerini geride bırakan bir numaralı aktörü Avusturya idi. Bahsi geçen üç güzergâhtan, yani karayoluyla Transilvanya'dan, Tuna yoluyla Viyana'dan ve Karadeniz'i geçerek Trieste'den gelen mallar Kalas'da buluşmaktaydı. Fransız istatistiklerine göre 1840'da yalnız Viyana'dan gelen Avusturya gemileri Kalas'da 750.000 ley<sup>426</sup> değerinde mal tahliye etmişlerdir. 1839'da Trieste'den Kalas'a giden kahve, sömürge malları, kumaşlar ve kâğıdın değeri 1.833.000 leydir<sup>427</sup>. Kalas iskelesine gelen gemi sayısı 1832'de 195 ve 1833'de 193 olmuştur. Bu 193 gemiden 87'si Rus, 49'u Osmanlı, 31'i İyonya, 4'ü Avusturya, 6'sı Fransız, 13'ü Sardinya, 1'i Toskana, 1'i Napoli ve 1'i Sırp gemisidir<sup>428</sup>.

Kalas'ın Osmanlı yönetimi ve Rusya ile ilişkileri İbrail ile aynı nitelikte olmuş, Boğdan'ın özerklik kazanması ile birlikte Rus nüfuzu altında kalmıştır. 1840'da İbrail ve Kalas'ın serbest liman oldukları resmen ilan edilmiştir<sup>429</sup>.

---

<sup>424</sup> Macgregor, s. 56.

<sup>425</sup> Macgregor, s. 57.

<sup>426</sup> Romanya'nın para birimi

<sup>427</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.142.

<sup>428</sup> Macgregor, s. 57.

<sup>429</sup> Lampe ve Jackson, s.96.

### III. TUNA NEHRİNDE ULAŞIM

#### A. Tuna Nehrinde Osmanlı Taşımacılığı

##### 1. Tuna Nehrinde Kullanılan Taşıma Araçları

Tuna nehri Osmanlı Devleti'nin Avrupa fütuhatında iskeleleri<sup>430</sup>, iskelelerde askeri amaçla kurulmuş kaleleri ve küçük nehir filoları ile hem askeri hem de iktisadi ihtiyaçlar açısından son derece önemli bir konuma sahip olmuştur. Bu bilinçle hareket eden Osmanlı Devleti 15. yüzyılın başlarından itibaren aşağı Tuna'da kendi filolarını ve cephaneliklerini kurmuştur<sup>431</sup>. Buna paralel olarak Tuna üzerinde Rusçuk, Vidin, Niğbolu ve Silistre gibi iskelelerde donanmanın ihtiyacını karşılayacak gemilerin yapımına elverişli tersaneler tesis edilmiştir. Tuna üzerinde ve Tuna'ya bağlı nehirlerde işleyen gemilerin tamamı Tuna Kapudanlığı idaresi tarafından kontrol edilmekte idi<sup>432</sup>.

Tuna nehrinde ilk defa 1439'da II. Murad'ın Belgrad kuşatması sırasında Osmanlı gemilerinin görüldüğü ve sayılarının 100'ü bulunduğu ileri sürülmektedir. 1456 yılındaki Belgrad kuşatması esnasında çok sayıda nehir gemisinin kullanılmış olması Tuna donanmasının bu dönemdeki varlığına delil olarak kabul edilebilir<sup>433</sup>.

Tuna nehri Osmanlı donanması içinde "İnce Donanma" olarak adlandırılan, nehir şartlarında seyretmeye elverişli küçük boyutlu, kürek ve yelkenle kullanılan, çekdiri sınıfına giren, su kesimi az gemilerden oluşan bir filonun en önemli parçasını oluşturan Tuna Kaptanlığı'na ev sahipliği yapmaktaydı<sup>434</sup>. İnce Donanma'nın Tuna nehrinde kullandığı gemiler; aktarma, brolik, şayka/çayka, kırlangıç, çamlıca-çam gemisi, şalopa/şalope/çalope, nadiren kullanılmış olan şahtur/şehtur/meşhuf, pergandi/birgende, firkate, kalite/kaliyata, ateş kayığı, monitör, üstü açık/büyük açık/açık/açık Tuna, at kayığı, tombaz, duba, filika, sandal, kotra, işkampoye/işkampavye, geç-keç

<sup>430</sup> Tuna sahilindeki şehir ve iskelelerin askeri açıdan taşıdıkları öneme örnek olması açısından bakınız: Topal, ss.223-250.

<sup>431</sup> Yusuf Gülderen, "Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri)", **X. Türk Tarih Kongresi'nden Ayrılışım**, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1993, s.1773.

<sup>432</sup> İdris Bostan, "Tuna Nehri ve Batı Karadeniz'deki Osmanlı Tersaneleri ve Bulgaristan'dan Sağlanan Mühimmat", **Balkanlar'da İslam Medeniyeti Milletlerarası Sempozyumu Tebliğleri**, IRCICA, Sofya, 21-23 Nisan 2000, s.262-263.

<sup>433</sup> Rasim Ünlü, **İnce Donanma**, İstanbul: Deniz Basımevi, 2005, s.11.

<sup>434</sup> Ünlü, s.6, 11.

gemisi/kayığı, Varna beşçiftlisi, zarbona, çernik, borazan gemisi, palaşkerme olarak sıralanmaktadır. Bu gemi ve kayıkların büyük bir kısmından askeri alanda faydalanılmış, ancak bir kısmı nakliye için de kullanılmıştır<sup>435</sup>. İnce Donanma'nın Tuna nehrinde yürüttüğü faaliyetlerden biri de nehrin iki yakası arasında yolcu ve yüklerin karşıdan karşıya geçirilmesi işidir ki, Orhonlu bu faaliyeti gemicilik olarak tanımlar. Osmanlı nehirlerinde karşıdan karşıya geçişler üç şekilde örgütlenmiştir. Birincisi devrin ileri gelenleri tarafından vakfedilen kayıklarla halktan bedel alınmaksızın geçirilmesi şeklinde, ikincisi yerel idareler için bir tür gelir temin edecek şekilde halktan bedel alma yoluyla, üçüncüsü ise Fırat ve Tuna gibi büyük nehirlerde İnce Donanma aracılığıyla gerçekleşmiştir<sup>436</sup>.

Tuna nehri sahillerinde irili ufaklı gemi ve kayıkların inşa edilebildiği Kalas, Sünne, Kili, İsmail, İbrail, Tulçı, Tutrakan, Hırsova, Silistre, Zıştovi, Niğbolu, Adakale ve Lom tezgahları ve daha büyük gemilerin yapılabildiği İsakçı, Yergöğü, Vidin, Rusçuk tersaneleri yüzlerce yıl faaliyet göstermişlerdir<sup>437</sup>.

Tuna havzası, Osmanlı ordusunun iaşesini hem gemicilikte hem de gemi yapımında kullanılan malzeme açısından desteklemekteydi. Balkanlar'ın talebini karşılamakla kalmayıp Osmanlı sınırları içinde birçok bölgeye ihraç edilen Samakov demiri ve gemi yapımı için elverişli niteliklere sahip kereste açısından zengin olan bölge ormanları bu bakımdan son derece önemli idi. Demir ve kerestenin yanı sıra Filibe'de üretilen abalar, Tuna sahillerinde ve iç bölgelerde pişirilen peksimetler Osmanlı donanmasının bölgeden tedarik ettiği önemli ürünler arasında sıralanırken, Tuna kıyılarında yaşayan halkın Tuna donanmasının levent temininden sorumlu olduğu da bilinmektedir<sup>438</sup>.

16. yüzyılda Tuna üzerinde seyreden askeri gemi türleri şayka, kalite (kalyata), firkateyn (firkate), çete kayıkları, çamca kayığı (çamlıca), dombaz, at gemileri olarak sıralanmaktadır<sup>439</sup>. İdris Bostan bu deniz vasıtalarına bir tür nakliye gemisi olan

---

<sup>435</sup> Ünlü, ss.197-367.

<sup>436</sup> Cengiz Orhonlu, "Gemicilik", **Türkiyat Mecmuası**, Cilt 15, Yıl 1969, s.158.

<sup>437</sup> Ünlü, ss.371-408.

<sup>438</sup> Bostan, ss.264-265.

<sup>439</sup> Gülderen, ss.1792-1793.

üstüaçık, aktarma, şalope, kancabaş, işkampoye ve zahire gemilerini de eklemektedir<sup>440</sup>. Tuna iskelelerine ait kanunnamelerde adı geçen nehir vasıtalarına göz atıldığında Yavuz Selim dönemi kanunnameleri içinde yer alan 1516 tarihli Niğbolu Kanunnamesi'nde zikredilen gemi türlerinin korab, nasad, dunbaz, lâdiye olduğu dikkati çekmektedir<sup>441</sup>. Yine Yavuz Selim dönemi kanunnameleri içinde yer alan 1520 tarihli Çirmen Sancağı Kanunnameleri altında rastlanılan Tuna İskeleleri Kanunnameleri'nde herhangi bir gemi adı zikredilmeyip, gemilerin yanı sıra sallarla mal taşındığından bahsedilmiştir<sup>442</sup>. II. Selim devrine ait 1569-1570 tarihli Kanunnameler'de Kili, İbrail, Bender, Tulçı, İsakçı Maçın ve Hırsova karye ve iskelelerine dair düzenlemelerde adı geçen gemi türleri ise tonbaz, gurâb, şayka, deniz gemisi, norad, lâdiye, nasad, çırnik olarak dikkati çekmektedir<sup>443</sup>. Osmanlı kanunnamelerinden hareketle Tuna iskelelerindeki vergilendirme ve devlet denetimini inceleyen Cvetkova, Osmanlı döneminde kullanılan nehir vasıtalarının bir kısmının bu bölgede Osmanlı idaresinden daha önce de kullanılan araçlar olduğuna dikkat çekmektedir. Cvetkova sandal, korab, ladia, nasad gibi vasıta isimlerinin Bizans, Slav ve Macar kökenli olduğunu iddia etmektedir. Yazar, kanunnamelerde nehirde seyreden vasıtaların tamamından değil de iskelelere en çok uğrayanlardan bahsedilmiş olma ihtimalini de dile getirmektedir. Buna göre büyük yüklerin taşındığı donbazların büyükce bir cins şalope oldukları ve farklı donbazlardan farklı vergiler talep edilmesinden bu türün kendi içinde farklılıklar gösterdiği anlaşılmaktadır. Donbazların yanı sıra şaykalar da yük taşımada kullanılan büyük Türk tekneleri olarak tarif edilmektedirler. Nasad ve nevrâd küçük savaş gemileri olarak, çernik ile dümenli ve kürekli ladialar da bir cins büyük kayık olarak nitelendirilmişlerdir<sup>444</sup>.

Mehlan, Tuna nehrinde 19. yüzyılın ortalarına doğru buharlı gemiler görülse de, kürekli Sırp gemilerine rastlandığını ve yelkenlilerin sayıca daha çok olduğuna

---

<sup>440</sup> Bostan, s.263.

<sup>441</sup> Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ...*, Cilt 3, ss. 412-424.

<sup>442</sup> Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ...*, Cilt 3, ss. 475-478.

<sup>443</sup> Ahmed Akgündüz, **Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri**, Cilt 7, İstanbul: Osmanlı Araştırmaları Vakfı, 1994, ss. 727-745.

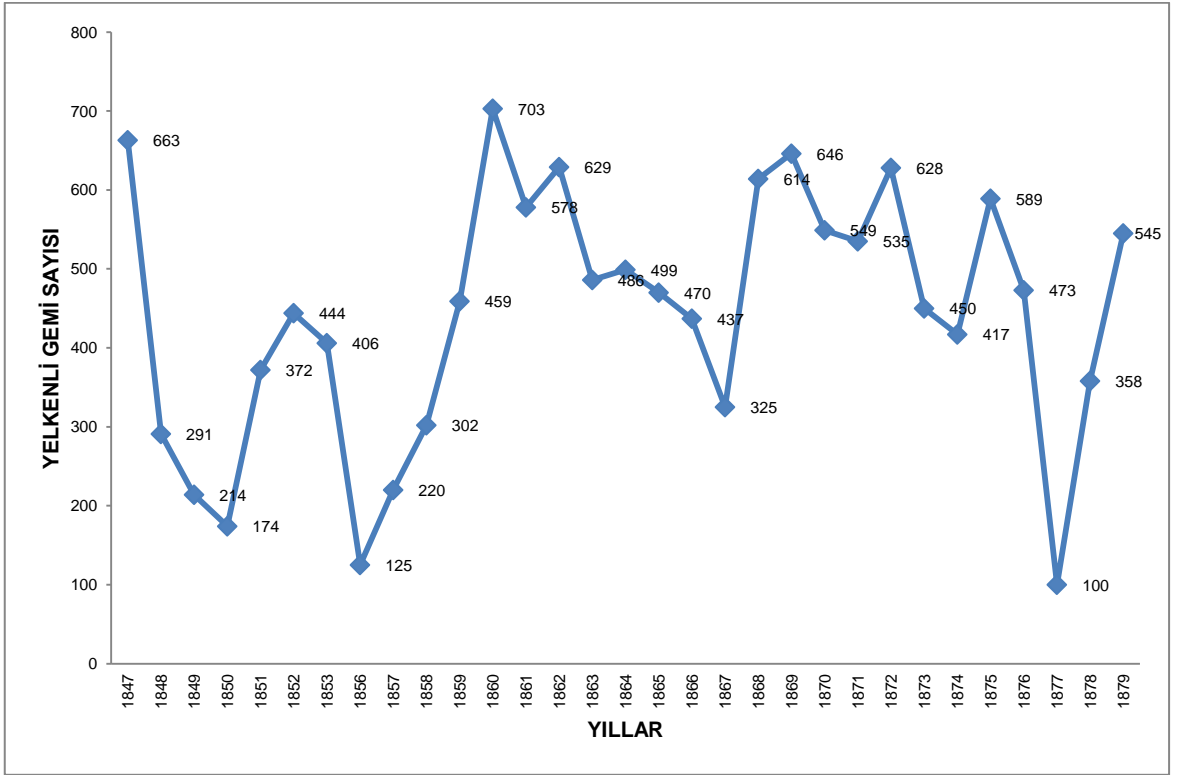
<sup>444</sup> Bistra Cvetkova, "XV-XVI. Yüzyıllarda Balkan Topraklarındaki Bazı Limanların Rejimi", **Toplum ve Bilim**, Sayı 8, 1979, ss.3-7.

dikkat çekmekte ve yelkenliler içinde de brik tabir olunan iki direkli yelkenli gemilere ve daha çok da kayıklara rastlanıldığını belirtmektedir<sup>445</sup>.

Wolfbauer'den aktarılan veriler de Mehlan'ın tespitlerini doğrular niteliktedir. 19. yüzyılın son çeyreğine kadar yelkenli gemiler düşük tonajlarına rağmen sayıca üstün olmaya devam etmişlerdir. Daha önceki bölümlerde 19. yüzyılda Tuna'da işleyen yelkenli ve buharlı gemilerin sayıları, tonajları ve uyruklarına ilişkin ayrıntılı veriler ele alınmıştır. Bu veriler içinde Osmanlı yelkenli ve buharlı gemi sayılarına ve tonajlarına bakıldığında aradaki farkın büyüklüğü dikkat çekmektedir.

---

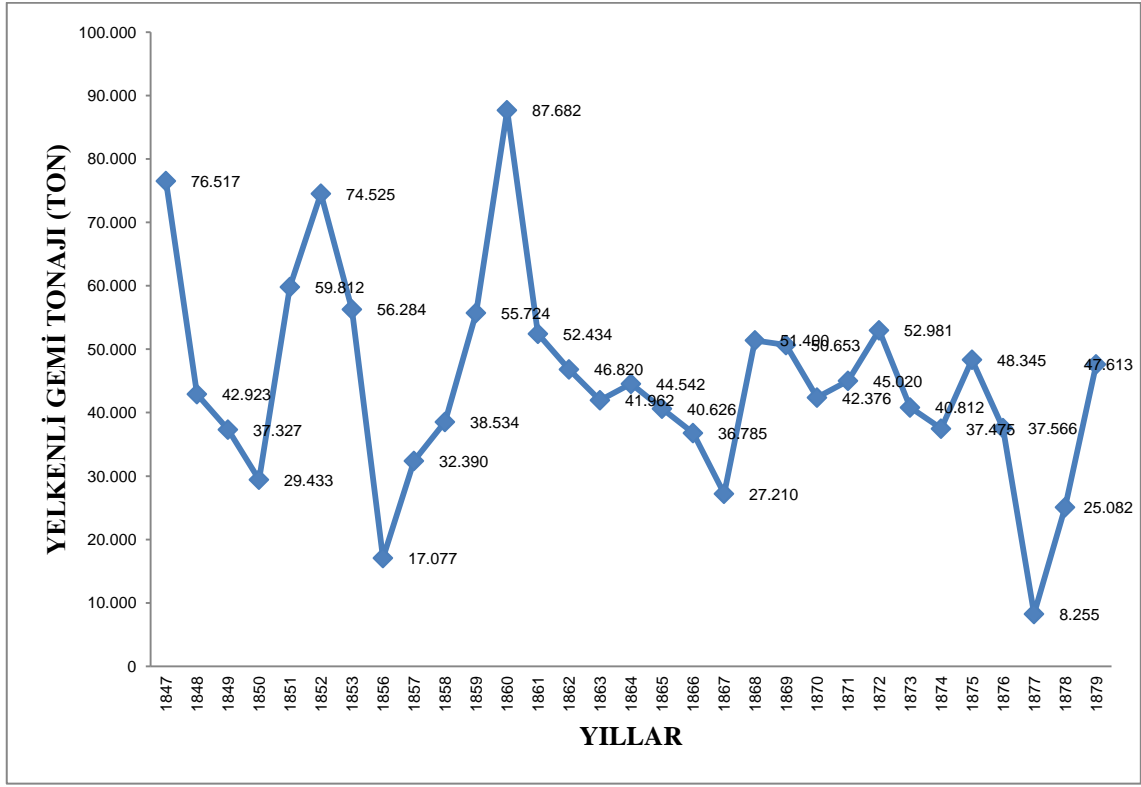
<sup>445</sup> Mehlan, *Die Handelstrassen des Balkan ...*, s.276.



**Grafik 1. Tuna Nehri Sünne Çıkışından Terk Eden Osmanlı Yelkenli Gemi Sayısı (1847-1879)**

**Kaynak:** Tablo 4, 5, 6, 7, 8 ve 9'da yer alan verilerden hazırlanmıştır. Kırım Savaşı nedeni ile 1854-1855 yılları için veri bulunmamaktadır.

Grafik 1 ve 2'den 1847-1879 yılları arasında Tuna nehrini Sünne'den terk eden Osmanlı yelkenli gemi sayısını ve bu gemilerin tonajını takip etmek mümkündür. Savaş yıllarında gemi sayısında ciddi bir düşüş yaşandığı görülmektedir. Yelkenli gemilerin 1860'larda 80.000 tonu aşan taşıma kapasiteleri bu tarihten sonra 40.000-50.000 ton aralığında seyretmiştir. Bu yıllardaki gemi sayısı ise ortalama 500 civarındadır.

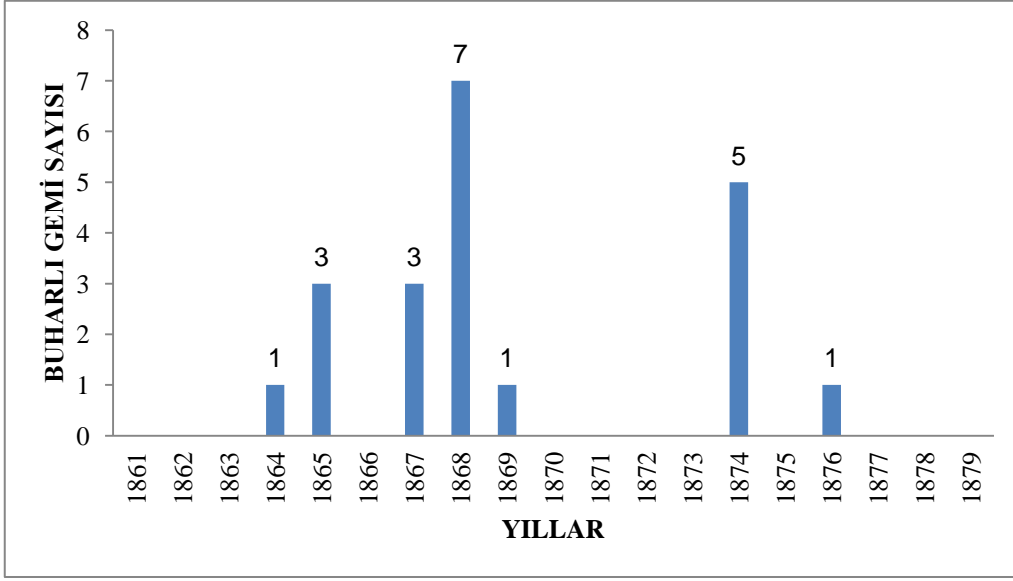


**Grafik 2. Tuna Nehri Sünne Çıkışından Terk Eden Osmanlı Yelkenli Gemi Tonajı (1847-1879)**

**Kaynak:** Tablo 4, 5, 6, 7, 8 ve 9'da yer alan verilerden hazırlanmıştır. Kırım Savaşı nedeni ile 1854-1855 yılları için veri bulunmamaktadır.

Aynı yıllardaki Osmanlı bandıralı buharlı gemi verilerine bakıldığında sayının bir elin parmaklarını geçmediği görülmektedir. Grafik 3 ve 4 ise buharlı gemilerin yelkenli gemiler karşısındaki tonaj üstünlüğünü bir kez daha gözler önüne sermektedir.

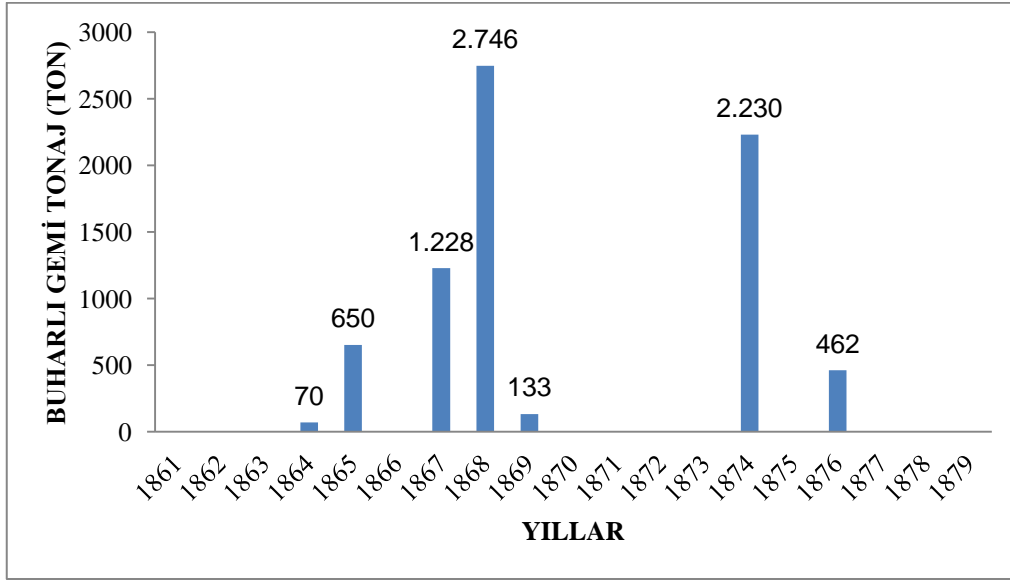




**Grafik 3. Tuna Nehri Sünne Çıkışından Terk Eden Osmanlı Buharlı Gemi Sayısı (1861-1879)**

**Kaynak:** Tablo 6, 7, 8 ve 9'da yer alan verilerden hazırlanmıştır.

1847-1879 yılları arasında Osmanlı bandıralı yelkenli gemi sayısının en yüksek olduğu yıl 1860 olup, sayıları 703'ü bulan buharlı gemilerin tonajı 87.682 tondur. Buna göre, bir yelkenli geminin taşıma kapasitesi yaklaşık 124 ton civarında iken, 1868'de yedi adet buharlı Osmanlı gemisi toplamda 2.746 ton, gemi başına ise ortalama 392 ton yük taşıma kapasitesine ulaşmış bulunmaktadır. 1876'da bir Osmanlı buharlı gemisinin taşıma kapasitesi ise 462 ton olarak kaydedilmiştir.



**Grafik 4. Tuna Nehrini Sünne Çıkışından Terk Eden Osmanlı Buharlı Gemi Tonajı (1861-1879)**

**Kaynak:** Tablo 6, 7, 8 ve 9'da yer alan verilerden hazırlanmıştır.

## 2. Tuna Nehrinin Ulaşım Altyapısı

Tuna nehrindeki en tehlikeli bölge Demir kapı mevkiidir. Moldava mevki ve Orşova arasında buharlı gemilerin seyrüseferi kesintiye uğramakta, yükler çok daha küçük vasıtalara yüklenerek taşınmaktadır. Orşova'dan sonra Tuna'da daha çok *kırılç* diye adlandırılan ve 30 tonla 100 ton arasında değişen Türk mavnalarına rastlanmaktadır. 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde bunlardan yaklaşık 50-60 tanesi Rusçuk'ta, 70-80 tanesi Ziştovi'de 15-20 tanesi Niğbolu'da, 30-40 tanesi ise Vidin'de bulunmakta ancak bu mavna mevcudu taşımacılıkta yetersiz kalmaktadır. Bahsi geçen mavnalar Tuna'nın iki yakasında yetiştirilen tahıl ve hammaddeleri Tuna'nın Karadeniz'e yakın iskeleleri olan Kalas, İbrail ve Maçin'e götürmekte ve oralardan da daha büyük gemilere yüklenen ürünler İstanbul'a ulaştırılmaktaydı. Eflâk'tan ihraç edilen ürünler önce İbrail veya Kalas'a, Osmanlı tarafında yetişen ürünler ise İbrail'in karşı kıyısındaki Maçin'e götürülüp oradan büyük gemilere nakledilmekteydi<sup>446</sup>.

<sup>446</sup> Macgregor, s. 55.

Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü yerdeki ağızlardan taşımacılığa en uygun olanı Sünne'dir. Ancak nehrin ağız gemilerin seyrini ve nehre girişlerini oldukça güçleştirmektedir. Yüklü gemiler hatta az yüklü gemiler dahi burada yüklerini çok daha küçük vasıtalarla boşaltmak zorunda kalmaktadırlar. 200 ton ve daha fazla yük taşıyan gemilerin Sünne boğazını yük boşaltma işlemi yapmaksızın geçtiklerine çok ender rastlanmaktadır. Bazen de yüklerini boşaltan gemiler rüzgârda fırtınaya yakalanarak nehre tekrar girememekte ve yüklerini taşıyan küçük vasıtalarından ayrı kalmaktadırlar. Dalgalara karşı koyamayan yük taşıyan kargo vasıtaları ise yok olmaktadır. Bu nedenle 1834 yılı başında sayıları 12 olarak tespit edilen mavnalar nehrin ağızında konuşlanmaktadır. Bu mavnalar kargo hizmetlerine karşılık zaman zaman 1000 kuruşa varan bedeller talep etmektedirler<sup>447</sup>. Nehrin ağızında rüzgâr genellikle yelkenle yol almaya elverişli olmadığından, yedek çekmek gerekmekte bu da daha çok insan gücü gerektirmektedir. Tuna nehri üzerinde "enfekte" kabul edilen gemilerin Besarabya, Eflâk ve Boğdan kıyılarında kalmalarına -bu sahillerde sıhhi koruma olmadıkça- izin verilmemektedir. Tuna'nın Osmanlı yakasının Maçin'den yukarda kalan kısmı son derece kayalık ve tehlikelidir. Karşı kıyılar mavnaların yaklaşması için son derece uygundur, ancak enfekte farzedilen gemiler bu kıyılara yanaşmaya cesaret edememektedirler. Bu da gemilerin bazen 50 günden fazla nehirde beklemelerine sebep olmaktadır ki, Kalas'a üç gün içinde geçilebildiğine göre bu oldukça uzun bir süredir<sup>448</sup>.

## B. Tuna Nehrinde İşleyen Buharlı Gemiler

İlk kez Amerika'da 1807'de işlemeye başlayan buharlı gemilerin Osmanlı donanmasına katılışı 1827'de İstanbul'a getirilen "Sürat" adlı buharlı geminin satın alınmasıyla olmuştur<sup>449</sup>. Osmanlı tersanelerinde ilk buharlı gemi inşası ise, 1838'de bir Amerikalı tarafından gerçekleştirilmiştir. 19. yüzyılın ilk yarısı sona ermeden Osmanlı

---

<sup>447</sup> Macgregor, ss. 55-56.

<sup>448</sup> Macgregor, s. 56.

<sup>449</sup> Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", **Çağın Yakalayan Osmanlı** içinde. Ekmeleddin İslamoğlu ve Mustafa Kaçar (Yay.Haz). İstanbul: IRCICA, 1995, s.146.

sularında buharlı vapurlarla tarifeli yolcu ve eşya taşımacılığı da başlamış bulunmaktadır<sup>450</sup>.

1860'lı yıllarda Tuna nehri üzerinde hizmet veren Avusturya vapur şirketlerinin sağladığı konfor ile Osmanlı vapur şirketlerinin şartları arasında karşılaştırılmayacak kadar fark olduğu ifade edilmektedir<sup>451</sup>.

19. yüzyılın ikinci yarısında ve Tuna vilayetinin kuruluşunu takiben ortaya çıkan manzara Tuna nehrinde gerek askeri ihtiyaçlar gerekse yolcu, posta ve eşya taşımacılığında ve ticari anlamda Osmanlı vasıtalarının yetersiz kaldığı ve özellikle Avusturya vapurlarından sık sık yararlanmak zorunda kalındığını göstermektedir.

### **1. İdare-i Nehriyye (Tuna Nehir İdaresi)**

Tuna vilayetinin kurulması ile birlikte ve bilhassa vilayetin ilk valisi Mithat Paşa'nın şahsi gayretleri ile bölgede ziraatten, eğitim, bayındırlık ve ticarete kadar hemen her alanda önemli atılımların ve iyileştirme çalışmalarının gerçekleştirildiği bilinmektedir<sup>452</sup>. Bu atılımlardan birisi de şüphesiz İdare-i Nehriyye<sup>453</sup>'nin kurulmasıdır.

Mithat Paşa Osmanlı nehir kuvvetinin ve mevcut tersanelerin yetersizliğinin farkında olarak 1867'de hazırladığı layiha ile bunların tanzim ve ıslahı hususunda yapılması gerekenleri sıralamış ve gerekli bürokratik ve teknik programı ortaya koymuştur. Aynı yıl içinde Tuna Kumandanlığı da benzer bir layiha hazırlamıştır<sup>454</sup>. Bu layihalar Tuna bölgesindeki Osmanlı yetkililerin Tuna'da yaşanan gelişmelerden ve Osmanlı'nın bu gelişmeler karşısında alması gereken tavırdan haberdar olduklarını

---

<sup>450</sup> Ercüment Kuran, "XIX.Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı:"İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", **Çağın Yakalayan Osmanlı** içinde. Ekmeleddin İslamoğlu ve Mustafa Kaçar (Yay.Haz).İstanbul: IRCICA, 1995, s.159.

<sup>451</sup> Kuran, ss.161-162.

<sup>452</sup> Tuna vilayeti ve Mithat Paşa'nın Tuna valiliği için bakınız: İsmail Selimoğlu, "Osmanlı Devleti'nde Tuna Vilayeti (1864-1878)", **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995; Mehmet Çelik, "Tanzimat in the Balkans: Midhat Pasha's Governorship in the Danube Province (Tuna Vilayeti) 1864-1868", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Bilkent Üniversitesi, Tarih Bölümü, 2007.

<sup>453</sup> İdare-i Nehriyye konusunda ulaşılan en ayrıntılı çalışma için bakınız: Ekinci, ss.78-93.

<sup>454</sup> Ekinci, s.80-81.

göstermeleri açısından önemlidir. Bahsi geçen layihaların teklifleri hükümet tarafından kabul edilmiş ve Vali Midhat Paşa projesini hayata geçirmiştir.

Midhat Paşa vilayet dahilinde oluşturduğu karayolu ağının yanı sıra, Avrupa devletlerinin hakim olduğu Tuna ticaret trafiğinde Osmanlı Devleti'nin etkinliğini artırmayı ve Osmanlı vapurlarının bu trafiğe aktif olarak katılımını sağlamayı amaçlamıştır. Bu amaca yönelik olarak ticaret vapurlarının satın alınması için girişimlerde bulunulmuştur. Vapurların alımı için gerekli sermayenin tedariki için vilayet dahilindeki bazı miri arazilerin değerlendirilerek satılması yoluna gidilmiştir. Söz konusu satışlardan sağlanan gelirlerle Midhat Paşa döneminde Niş, Sofya ve Midhat vapurları ve dört adet şilep, sonraki valilerin yönetimleri sırasında ise Seyyare, Vidin, Lom ve Zıştovi vapurları ile dokuz adet şilep alınmıştır<sup>455</sup>. 1877 tarihli Tuna Vilayet Salnamesi'nde adları geçen Aziziye, Kılıç Ali, Hayreddin, Nakil, Rusçuk ve Islahat vapurları ile birlikte İdare-i Nehriye nezaretinde toplam 13 adet vapur bulunduğu dikkati çekmektedir. İdare nezaretinde ayrıca 1877 yılı itibariyle 13 şilep, 20 adet köprüleri ile birlikte iskelelik duba bulunmaktadır. Vilayet salnamesinde faaliyet alanına dair ayrıntılı bilgi bulunmamakla birlikte İdare-i Nehriye'nin vapurların bakım ve onarımından sorumlu olduğu tahmin edilen bir de fabrikanın bulunduğu görülmektedir. Fabrikada Türk ustaların yanı sıra iki tane de İngiliz ustanın çalıştığı ifade edilmektedir<sup>456</sup>.

İdare-i Nehriye nezaretinde Tuna'da seyretmeye başlayan Osmanlı vapurlarının ve Osmanlı tebaasına ait gemi ve vapurların Tuna'da faaliyet gösteren diğer devletlerin vapur şirketleri karşısında önemli bir dezavantajları vardı. Kapütülasyonlar gereği diğer devletlere ait vapurlar uğradıkları hiçbir iskele veya limanda herhangi bir vergi ya da harç ödemiyorlardı. Ancak Osmanlı vapurlarından iskelelerde alınan patente vergisi bu vapurların diğer devletler karşısındaki rekabet gücünü azalttığı gibi, Osmanlı tebaasının bu alanda yapabilecekleri yatırımları da

---

<sup>455</sup> Selimoğlu, ss.119-120.

<sup>456</sup> **Tuna Vilâyet Salnamesi**, Sene 1294/1877, ss.62-63.

olumsuz etkilemekteydi. Vali Mithat Paşa'nın girişimleri ile Osmanlı vapurları bir süreliğine bu vergiden muaf tutulmuşlardır<sup>457</sup>.

İdare-i Nehriye nezaretindeki vapurlarda kaptanlar ve çalışanlar askerdir. Çalışanların asker olmaları maaşlarının düşüklüğü açısından İdare'ye maliyet avantajı sağlamaktadır. Ancak tüccarların askerlerden çekinmeleri nedeniyle idare vapurlarını tercih etmedikleri ifade edilmektedir<sup>458</sup>. Aslında İdare-i Nehriye'nin kuruluş amacı Tuna sahilinde ticaret yapmak olarak belirlenmişti, ancak anlaşılan o ki, ticaret gemileri ile askeri gemiler birbirinden ayrılmış durumda değildi. İdare nezaretindeki gemiler askerler tarafından işletilmekte ve gerekli hallerde asker ve mühimmat taşımaktaydılar. 1871'den sonra Karadeniz'in tarafsızlığı ile ilgili Rusya ile yaşanan problemler sonrasında Osmanlı'nın Tuna nehrinde daha kuvvetli olması konusunda fikirbirliği oluşmuştur. Ancak bu amacın hayata geçirilmesi için iki grup iki farklı çözüm önerisi getirmekteydi. Bir grup sahil muhafazasından sorumlu Tuna Nehir Kuvvetleri ile İdare-i Nehriye'nin birleştirilmesini öngörürken, bir diğer grup ise ticari ve askeri gemilerin birbirinden ayrılması gerektiğini savunmaktaydı<sup>459</sup>. Bu görüşler doğrultusunda İdare-i Nehriye Bahriye Nezareti'ne bağlanmıştır. Ancak 1876 yılının temmuz ayında Tuna İdare-i Nehriye'si vapurları işlerinin eskiden olduğu gibi Tuna Vilayeti'nin idaresine verilmesi hususu gündeme gelmiştir. Konuyla ilgili Şura-yı Devlet'te kaleme alınan mazbatada Bahriye Hazinesi'nin Tuna İdare-i Nehriye'si vapurlarının masraflarını karşılamaya müsait olmadığı ve harp işleri ile meşgul olan bir dairenin böyle ticaretle alakalı işlerle meşgul olmasının uygun olmayacağı ifade edilmektedir. Bu gerekçelerle Tuna İdare-i Nehriyesi'nin tekrar Vilayet'e devredilmesine karar verilmiştir. Yazışmalardan anlaşıldığında göre, iki yıl öncesine kadar Vilayet idaresinde bulunan kurum iki sene önce Daire-i Harbiye'ye devredilmiş ancak yukarıda belirtilen gerekçelerle idarenin tekrar Vilayet'e bırakılması kararlaştırılmıştır<sup>460</sup>.

1867 yılında Tuna nehrinde işlemeye başlayan ticaret vapurlarının idaresini üstlenmek üzere vilayete bağlı olarak kurulan İdare-i Nehriye'nin Tuna sahilinde 21

---

<sup>457</sup> Ekinci, ss.83-84.

<sup>458</sup> Ekinci, ss.88-89.

<sup>459</sup> Ekinci, ss.89-90.

<sup>460</sup> BOA, İ.ŞD 31-1527, 28 Cemâziye'l-âhir 1293 (21 Temmuz 1876)

iskelede acente açtığı bilinmektedir<sup>461</sup>. Her ne kadar nehir taşımacılığında Osmanlı varlığını artırmaya yönelik olarak kurulsada, İdare-i Nehriye'nin faaliyet gösterdiği dönemde yalnız ticaret ve kâr amaçlı hareket edemediği, vapurlardan beklenen verimin alınmadığı ve diğer devletlerin vapurlarına alternatif oluşturulamadığı ve bunda sermaye eksikliğinin ve beklenen hasılatın elde edilememesinin etkili olduğu anlaşılmaktadır.

1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nın Tuna vilayeti için hazırladığı son İdare-i Nehriye'nin ve nezaretindeki vapurların da kaderi olmuştur. Çok sayıda vapuru batırılan İdare'den kalan Niş ve Seyyare vapurlarının adları değiştirilerek İzmir civarında işletilmeleri gündeme gelmiştir<sup>462</sup>.

## ***2. Tuna İskelelerindeki Vapur Şirketleri***

19. yüzyılda Osmanlı sınırları içinde Lloyd ve Tuna Buharlı Gemi Kumpanyası ile posta hizmeti veren ve en yaygın posta ağına sahip olan devlet Avusturya idi<sup>463</sup>. 1846 yılı itibariyle Osmanlı deniz taşımacılığı içinde Osmanlı gemilerinin payı %23, Avusturya gemilerinin payı ise %10 civarındadır<sup>464</sup>.

1868-1877 yılları arasında bazı Tuna iskelelerinde ve Varna'da acentası bulunan vapur şirketleri Tablo 22'de listelenmiştir. Hemen hemen tüm iskelelerde Avusturya Lloyd veya Avusturya Tuna vapur kumpanyaları acentalarının bulunması Tuna nehir trafiğinde Avusturya'nın etkin pozisyonunu teyid etmektedir. Avusturya dışında Fransız Messageries Emperyal Kumpanyası, Fransa Vapur Kumpanyası ve İngiltere Morgan? Vapur Kumpanyası acentalarının Varna, Tulçı ve Sünne'de faaliyet gösterdikleri görülmektedir. Fransa Messageries Emperyal Kumpanyası'nın Nisan

---

<sup>461</sup> Tuna Vilayet Salnamesi, Sene 1294/1877, ss.62-63.

<sup>462</sup> İkinci, ss.92-93.

<sup>463</sup> Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz ve Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", **OTAM**, 17, 2005, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/19/68.pdf> (20 Aralık 2011), s.5.

<sup>464</sup> Demir, s.4.

1875'ten itibaren Tuna nehrinde seyrüsefere başladığı öne sürülse de<sup>465</sup>, 1868'den beri Varna'da acentesi olduğu bilinmektedir.

Diğer taraftan Fevâid-i Osmaniye Vapur Kumpanyası adlı şirketin acentası 1868-1877 yılları arasında Varna'da faaliyet göstermiştir. Merkezi İstanbul'da olan şirketin 1850'de kurulan Şirket-i Hayriye'den kısa bir süre önce kurulduğu ileri sürülmektedir<sup>466</sup>. 1873-1874 yıllarında ise sadece Hırsova'da Şirket-i Osmaniye Tuna Vapur kumpanyası adına bir liman reisinin görevli olduğu dikkati çekmektedir. Tulçı'da ise 1869'dan 1874'e kadar "İdare-i Nehriye Fransız Vapur Kumpanyası" adına bir acentanın bulunduğu, 1874'den 1877'ye kadar ise İdare-i Nehriye Vapur Acentası ve Fransız Kumpanyası Vapur Acentalarına ayrı ayrı yer verildiği görülmektedir.

---

<sup>465</sup> Demir, s.6.

<sup>466</sup> Kuran, ss.160-161.



**Tablo 22**  
**Tuna İskelelerinde Acentası Bulunan Vapur Şirketleri (1868-1877)**

Yıl	Varna	Tulçı	Sünne	Vidin	Ruşçuk	Hırsova
1868-1869	-Avusturya Lloyd -Fevid-i Osmaniye -Fransa Messageries Emperyal Kump. -İngiltere Morgan	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -Fransa Vapur Kump.	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -Fransa Messageries Emperyal Kump. -Fransa Vapur Kump.			
1869-1870	-Avusturya Lloyd -Fevid-i Osmaniye -Fransa Messageries Emperyal Kump. -İngiltere Morgan	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -İdare-i Nehriye Fransız Vapur Kump. Acenti	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -Fransa Messageries Emperyal Kump.	-Avusturya Vapur Kump.		
1870-1871	-Avusturya Lloyd -Fevid-i Osmaniye -Fransa Messageries Emperyal Kump. -İngiltere Morgan	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -İdare-i Nehriye Fransız Vapur Kump. Acenti	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -Fransa Messageries Emperyal Kump.	-Avusturya Vapur Kump.		
1871-1872	-Avusturya Lloyd -Fevid-i Osmaniye -İngiltere Morgan -Fransa Vapur Kump.	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -İdare-i Nehriye Fransız Vapur Kump. Acenti	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -Fransa Messageries Emperyal Kump.	-Avusturya Vapur Kump.		
1872-1873	-Avusturya Lloyd -Fevid-i Osmaniye -İngiltere Morgan -Fransa Vapur Kump.	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -İdare-i Nehriye Fransız Vapur Kump. Acenti	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -Fransa Messageries Emperyal Kump.	-Avusturya Vapur Kump.		
1873-1874	-Avusturya Lloyd -Fevid-i Osmaniye -İngiltere Morgan -Fransa Vapur Kump.	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -İdare-i Nehriye Fransız Vapur Kump. Acenti	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -Fransa Messageries Emperyal Kump.	-Avusturya Vapur Kump.		-Avusturya Vapur Kump. -Şirketi Osmaniye Tuna Vapur Kump. Liman Reisi
1874-1875	-Avusturya Lloyd -Fevid-i Osmaniye -İngiltere Morgan -Fransa Vapur Kump.	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -İdare-i Nehriye Vapur Acenti -Fransa Kump. Acenti	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -Fransa Messageries Emperyal Kump.	-Avusturya Vapur Kump.		-Avusturya Vapur Kump.
1875	-Avusturya Lloyd -Fevid-i Osmaniye -İngiltere Morgan -Fransa Vapur Kump.	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -İdare-i Nehriye Vapur Acenti -Fransa Kump. Acenti	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -Fransa Messageries Emperyal Kump.	-Avusturya Vapur Kump.	-Avusturya Kump. Tuna Vapurları Acenti Vekili	-Avusturya Vapur Kump.
1876	-Avusturya Lloyd -Fevid-i Osmaniye -İngiltere Morgan -Fransa Vapur Kump.	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -İdare-i Nehriye Vapur Acenti -Fransa Kump. Acenti	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -Fransa Messageries Emperyal Kump.	-Avusturya Vapur Kump.		-Avusturya Vapur Kump.
1877	-Avusturya Lloyd -Fevid-i Osmaniye -İngiltere Morgan -Fransa Vapur Kump.	-Avusturya Lloyd -Avusturya Tuna -İdare-i Nehriye Vapur Acenti -Fransa Kump. Acenti	-Tuna Avusturya Kump. -Fransa Kump. Acenti	-Avusturya Vapur Kump.	-Avusturya Kump. Tuna Vapurları Acenti Vekili	

**Kaynak: Tuna Vilayet Salnameleri, Sene 1285-1294/(1868-1877).**

### **3. Tuna Nehrinde İşlemesi İçin Talep Edilen Vapurlar**

Tuna nehrinde istihdam edilmek üzere farklı amaçlarla çeşitli taşıma araçlarının talep edildiği görülmektedir. Normal şartlar altında ticaret için kullanılan gemilerin

savaş döneminde askeri amaçlarla, askeri gemilerin de taşıma amacıyla kullanıldığı görülmektedir.

Savaş dönemlerinde ortaya çıkan ihtiyaç nedeniyle Tuna'da bulunan ve yabancı devletlere ait olan tüccar gemilerinin kiralandığına rastlanmaktadır. 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşı nedeniyle Tulçı muhafızı 1828 yılı haziran ayında İsmail'de bulunan İngiltere ve Rusya'ya ait 20 parça tüccar gemisinin iki aylığına Tuna'da istihdam edilmek üzere 60.000 kuruş navlun ile kiralandığını ve dört güne kadar hazır olmalarının tenbih edildiğini bildirmektedir<sup>467</sup>.

Tuna'da ihtiyaç duyulan vapurları karşılamakta Osmanlı yönetiminin zaman zaman yetersiz kaldığı görülmektedir. Tersane-i Amire'de bulunan kısıtlı sayıdaki vapur ülkenin farklı bölgelerinden gelen talebi karşılayamamaktadır. 1853 yılı ilkbaharında Vidin valisi Tuna'da işlemek üzere Tersane-i amirede bulunan küçük vapurlardan elverişli iki üç tanesinin Tuna'ya gönderilmesini talep etmekte, Tuna'da konumu gereği vapur bulundurulmasının ticaretce ve çeşitli nedenlerle faydalı olacağı ifade etmektedir<sup>468</sup>. Vali'nin bu talebi Meclis-i Bahriye'de görüşülmüş ve Şirket-i Hayriyye hisselerinin artırılmasıyla sekiz kıta vapurun kumpanya aracılığıyla mübayaası kararlaştırılmıştır. Ancak bu vapurlar alınıncaya kadar Peyk-i Ticaret, Vesile-i Ticaret ve Eser-i Nüzhet adlı vapurlardan birinin Tuna tarafında bulunan Kuvve-i Bahriye kumandanının emrinde bulunmak üzere bölgeye gönderilmesi mümkün görünmektedir. Gönderilecek vapurun kışlaması için Vidin limanında gerekli tamiratın yapılması hususunda valiye ne cevap verileceği Sadaret'e sorulmaktadır<sup>469</sup>. Sadarettten gönderilen cevapta talep olumlu karşılanmış ancak vapurun kışlaması için Vidin yerine Lom limanı uygun bulunmuştur. Bu limandaki gerekli tamiratın derhal ve cüz'i masrafla yapılması yönünde gereğinin yapılması emredilmiştir<sup>470</sup>. İlerleyen aylarda Vidin valisi bir vapurun Tuna'ya gönderilmiş olduğunu, bu vapurun bir defa Vidin'e gelip tekrar Rusçuk'a döndüğünü ve Rusçuk'da şiddetle ihtiyaç olduğundan oradan ayrılamadığını belirterek askeri amaçla (kaleler ve asker için zahire ve malzeme sevkinde kullanılmak üzere) birkaç vapur daha gönderilmesini talep etmektedir. Ancak Vidin valisine gönderilen

<sup>467</sup> BOA, **HAT 1085-44174**, 18 Zi'l-ka'de 1243 ( 1 Haziran 1828)

<sup>468</sup> BOA, **A.MKT.NZD 76-59**, 2 Receb 1269 (11 Nisan 1853)

<sup>469</sup> BOA, **A.AMD 44-43**, 24 Receb 1269 (3 Mayıs 1853)

<sup>470</sup> BOA, **A.MKT.MHM 55-96**, 13 Şaban 1269 (22 Mayıs 1853)

cevaptan Tuna bölgesine Eser-i Nüzhet adlı vapurun gönderildiği daha önce adı geçen vapurların başka yerlerde görevlendirildiği ve başka vapur gönderilmesinin de mümkün olmadığı anlaşılmaktadır<sup>471</sup>.

Tuna'da işlemek üzere ihtiyaç duyulan vasıtaların İngiltere ve Fransa gibi Avrupa ülkelerinde inşa ettirildiği görülmektedir. Tuna Komisyonu başkanı 1857 ilkbaharında Tuna'da zabıta işleri ve diğer işlerde kullanmak için altı düz iki kıta vapur talep etmektedir. Teknik ayrıntıları<sup>472</sup> belirtilen vapurların Londra'da yaptırılacağı ve maliyetinin Maliye Hazinesi tarafından karşılanacağı belirtilmektedir<sup>473</sup>. Temmuz 1858'de Londra'dan Tuna'da ve İstanbul'da kullanılmak üzere dört vapur getirildiği bilinmektedir<sup>474</sup>. Bu vapurlar büyük ihtimalle bir yıl önce talep edilen vapurlardır. Kurumlar gibi özel şahıslar ve tüccarlar da vapur inşa ettirebilmektedir. 1850'li yıllarda Fransa tebaasından Aleksandır Karaçin adlı bir tacir aracılığıyla Cidde, Basra ve Tuna'da işletilmek üzere Fransa'da vapur inşası sipariş edilmiştir. Fransa sefaretisi ise hem bu vapurların parasını hem de Tersane-i Amire hazinesinde olan alacaklarının ödenmesini talep etmektedir<sup>475</sup>.

Tuna sahillerindeki tersanelerde ise kayık gibi daha ufak nehir araçları yapılmaktadır. Yabancı tüccarların bu tersanelerde araç yaptırma taleplerinin zaman zaman yerel yöneticiler tarafından engellenmiş olması dikkat çekicidir. Nemçe tebaasından Kalas'ta ikamet eden bir tacir, Tuna nehrinde kullanılan 20 yirmi zira' uzunluğunda "tonbaz" diye adlandırılan kayıklardan bir adet yaptırmak istemiştir. Gerekli olan keresteyi satın alarak Tulçı'da yaptırmak için oraya nakleden tacire Tulçı ayanı bu tür gemi inşasına Dersaadet'ten irade buyrulmadıkça izin veremeyeceği gerekçesiyle engel olmuştur. Nemçe devleti elçisi sadarettin konuyla ilgili izin istemektedir<sup>476</sup>. Ayan muhtemelen kendi ticaretini engelleyeceği için izin vermemektedir.

<sup>471</sup> BOA, A.MKT.NZD 83-63, 13 Şevval 1269 (20 Temmuz 1853)

<sup>472</sup> "... Ahşap olarak uzunluğu 150, eni 21, derinliği 9 İngiliz kademi ve kış tarafı bacasına kadar musanna güverte kamaralı olmak ve altı nühas kaplanmak ve hamulesini aldıktan sonra kış nihayet dört kadem su kesmek üzere 125 şer bargir kuvvetinde müteharrik pervaneli ..." BOA, İ.HR 141-7423, 3 Şaban 1273 (29 Mart 1857)

<sup>473</sup> BOA, İ.HR 141-7423, 3 Şaban 1273 (29 Mart 1857)

<sup>474</sup> BOA, A.MKT.MHM 135-13, 3 Zi'l-hicce 1274 (15 Temmuz 1858)

<sup>475</sup> BOA, A.MKT.NZD 107-103, 6 Rebîü'l-âhir 1270 (6 Ocak 1854)

<sup>476</sup> BOA, A.DVN.DVE 2-50, 10 Cemâziye'l-âhir 1260 (27 Haziran 1844)

Tuna nehrinde ticari taşımacılığın yanı sıra askeri amaçla da daha modern vapurlara ihtiyaç duyulduğu bir gerçektir. Böyle bir ihtiyacı Sadaret'e bildiren Silistre valisi vapur teknolojisinin avantajlarına vurgu yapmaktadır. Valiye göre, Vidin ve Rusçuk tersanelerinde beylik (devlete ait) yelkenli gemiler mevcutsa da, bunların istenildiği zaman seyir ve hareketi mümkün olmadığından ve Tuna sahillerinin muhafazasının her zamankinden daha çok dikkat gerektirdiği bir dönemde bir vapura ihtiyaç duyulmasının gayet açık olduğu belirtilmektedir. Kısa bir süre önce bir lüzum üzerine Rusçuk'dan beylik bir geminin Vidin'e gönderilmesi gerektiği ve geminin Vidin'e ancak 15 günde ulaştığı üstelik de yedek çekerek binbir zahmetle ulaşabildiği ifade edilmektedir. Vapurla ise istenilen yere asker ve gemi sevkinin çok daha çabuk yapılabileceği belirtilmektedir. Bundan beş, on gün önce iki redif taburunun Vidin'e sevk edilmesi için yaklaşık 100.000 kuruş vapur ücreti verildiği bu tür masrafların her zaman ortaya çıktığı ama Vidin ve Rusçuk tersanelerinden birinde uygun bir vapur bulundurulması halinde bu tür masraflardan da kurtulunacağı bildirilmektedir<sup>477</sup>.

#### **IV. TUNA TİCARETİNE KONU OLAN MALLAR**

Tuna ticaretinin tarihsel gelişimi, nehir ticaretinin nitelik ve niceliği, Osmanlı iskelelerindeki ticari yapının ve nehir ulaşımının ana hatları ele alındıktan sonra Osmanlı Tuna'sında ticaretin iç dinamiklerini tespit edebilmek için ticarete konu olan malların dönemin brincil kaynaklarından hareketle ortaya konulması gerekmektedir. Nehir kıyısındaki gümrüklerden geçen malların ayrıntılarına değinmeden önce zaman içinde Balkanlar'da ne tür malların ticarete konu olduğuna kısaca göz atılacaktır.

---

<sup>477</sup> BOA, A.MKT.UM 474-37, 16 Zi'l-kade 1277 (26 Mayıs 1861)

## A. Balkanlarda Ticarete Konu Olan Mallar

15. ve 16. yüzyılda Osmanlı Balkan eyaletlerinde ticareti yapılan mallar Ortaçağ ekonomisinin geleneksel ve standartlaşmış karakterini taşımaktadır. 15. yüzyılda Osmanlı Balkan eyaletlerinin dış ticaretini elinde bulunduran Raguzalı tüccarlar Osmanlı'ya kendi dokudukları çeşitli kumaşların yanı sıra Avrupa'da, özellikle İtalya'da, dokunan kumaş çeşitlerini, cam ürünleri, ilâç, iğne, sabun ve tuz gibi malları getirmekteydiler. Osmanlı Balkan eyaletlerinden ise, yün, deri, ipek, marangozlukta kullanılmak üzere kaliteli tahta, balmumu ve 15. yüzyılın sonuna kadar hububat satın almaktaydılar. Raguzalı tüccarlar Balkan köylülerinin üretim fazlalarını - özellikle deri ve yün- sistemli bir şekilde toplarken, getirdikleri malları da nüfusu köylere göre daha az olan şehirlere satmaktaydılar. Raguzalı tüccarlar aldıkları malları satmak için Ancona, Venedik, Floransa, Cenova ve Roma gibi İtalyan pazarlarına götürmekteydiler<sup>478</sup>.

Balkan piyasalarında ticarete konu olan mallar neredeyse 18. yüzyıla kadar, çok büyük farklılıklar göstermeksizin, ortaçağ ekonomilerine has özelliklerini korumaya devam etmişlerdir. 18. yüzyılda ise Osmanlı Devleti'nin ve Balkan eyaletlerinin Orta Avrupa'ya ihraç ettiği mallarda evvelki dönemlere kıyasla bir çeşitlenme olduğu görülmektedir. Bunun temel nedeni Orta Avrupa endüstrisinin hammadde ihtiyacında görülen artıştır. Buna karşılık Orta Avrupa'dan yapılan ithalatın mal bileşiminde 19. yüzyılın ilk yarısına kadar önemli bir değişiklik gözlenmemiştir. Bunun nedeni ise tüketicinin sosyal yapısında ve taleplerinde henüz Avrupa standartlarında bir modernleşmenin yaşanmamış olmasıdır. 18. yüzyılda Osmanlı'dan ihraç edilen mallarla ilgili ayrıntılı bilgiye sahip olmak oldukça zordur. Osmanlı topraklarından yapılan ihracatlarda çoğunlukla kullanılan "Türk malı" ifadesi bu malların neler olduğu bilgisini vermemekte, bir de adı geçen bazı malların Osmanlı sınırlarında mı üretildiği yoksa başka ülkelerden gelip Osmanlı'dan tekrar ihraç mı edildiği belirsizlik taşımaktadır<sup>479</sup>. Paskaleva'nın çeşitli kaynaklardan derlediği veriler doğrultusunda hazırlanan Tablo 23'den 18. yüzyılda Osmanlı'nın Orta Avrupa'dan ithal ettiği malların bir dökümünü

<sup>478</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, ss.40-41.

<sup>479</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.145.

görmek mümkündür. İthal edilen malların büyük çoğunluğu Trieste ve Fiume gibi limanlardan gelmektedir ve pek çoğunun menşeleri bilinmemektedir<sup>480</sup>.

**Tablo 23**  
**Osmanlı Devleti'nin Orta Avrupa'dan İthal Ettiği Mallar (18.Yüzyıl)**

<b>Yün kumaşlar</b>	Moravya ve Bohemya'dan gelen çeşitli renklerde 14 farklı peluş türü, molton, camelot?, mulim, calamanco? ve ratine? gibi yünlü kumaş türleri
<b>Pamuklu kumaşlar</b>	Silezya'ya özgü 11 tür pamuklu kumaş, Linz ve Bruno pamukluları, beyaz, düz ve desenli pamuklular, tülbent, pazen, pike, pamuklu satenler, çamaşırılık kumaşlar, patiska, canfes (tafta)
<b>İpekliler</b>	Osmanlı Avrupa'ya ipek ihraç eder durumda olduğundan ipek ithalatı oldukça azdır. Balkanların en çok ithal ettiği ipekli türü Linz fuları ve muslinidir
<b>Züccaciye</b>	Çekoslavya'dan ayna ve porselenler, Osmanlı'nın zengin üst düzey yöneticileri ve Romanya boyarlarına satılan lüks mobilya aksesuarları
<b>Kürk</b>	Kaliteli işlenmiş kürkler, örneğin Viyana'dan gelen samurlar
<b>Hazır giyim</b>	Elbise ve bluzlar, çoraplar, şapka, eldiven, şal, eşarp, havlu, atkı, mendil ve fesler
<b>Tuhafiye</b>	Sırmalı şeritler, psküller, ponponlar, düğme, kozmetik ve makyaj malzemeleri, iplik, büjiteri
<b>Hırdavat</b>	tüfek, barut, kılıç, iğne, pirinç eşyalar, demir eşyalar, bıçak, orak, tırpan, teneke, testere, kilit, ege, fiçi ve variller için demir halkalar, at ziynetleri
<b>İlaç ve kimyasal ürünler</b>	renkli boyalar ve vitriyol <sup>481</sup>
<b>Alkollü içecekler</b>	şarap, likör, konyak ve rom
<b>Neşriyat</b>	çeşitli dillerde kitap, gazete ve mecmualar

**Kaynak:** Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.146.

Aynı yüzyılda Osmanlı Devleti'nden kara yolu vasıtasıyla Orta Avrupa'ya ihraç edilen malların listesi Tablo 24'de verilmiştir. Canlı hayvan, deri ve yün gibi çeşitli hayvansal ürünler, çeşitli kumaşlar, ipek, tütün, pamuk, balmumu, tuzlu balık, baharatlar, zeytinyağı, sarı boya, telkari ve sumak Osmanlı topraklarından Avrupa tüketicisine ulaştırılmaktadır.

<sup>480</sup> Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.146.

<sup>481</sup> Zaç yağı, demirsülfat ya da kezzap.

**Tablo 24**  
**Osmanlı Devleti’nden Orta Avrupa’ya Karayoluyla İhraç Edilen Mallar**  
**(18.Yüzyıl)**

<b>Yün</b>	Çeşitli kalitelerde numaralandırılmış yünler
<b>Hayvan Derisi</b>	Kordovan tabir olunan işlenmiş ya da yarı işlenmiş dana ve kuzu derisi; kırmızı, beyaz ve sarı sahtiyan
<b>Pamuk ve pamuk ipliği</b>	Beyaz ve daha değerli olan kırmızı renkte
<b>Tütün</b>	Yaprak veya kıyılmış halde
<b>İpek</b>	Ham veya bükülmüş ipek, saten
<b>Evde dokunmuş kumaşlar</b>	Çeşitli kalınlıklarda dış giyim eşyaları
<b>Pamuklu kumaşlar</b>	Bogasi tabir olunan kaba dokunmuş kumaş, ince pamuklular, çul (at çulu) ve kaytan
<b>Somak (sumak)</b>	Tabaklama endüstrisinde kullanılmakta
<b>Gümüş aksesuarlar</b>	Telkari
<b>Boya</b>	Oldukça pahalı ve soğanlı bir bitki olan safrandan edilen sarı boya
<b>Canlı hayvan</b>	Bulgaristan ve Romanya topraklarından Transilvanya yoluyla ihraç edilen koyun, at ve manda, sığır gibi büyükbaş hayvanlar
<b>Diğer</b>	Balmumu, baharatlar, zeytinyağı, tuzlu balık, tütüsü

**Kaynak:** Paskaleva, *Shipping and Trade on the Lower Danube ...*, s.147.

18. yüzyılda Tuna sahillerindeki Zıştovi, Niğbolu ve Vidin’den ihraç edilen mallar arasında yün önemli bir yere sahiptir. Yünden başka Zıştovi ve Niğbolu Avusturya’ya ve Eflâk’a özel bir fundadan çıkarılan ve “patzakina” adı verilen kıymetli bir boya türünü de ihraç etmektedir<sup>482</sup>.

İngiliz kaynaklarına göre, 19. yüzyılda, verimli topraklara ve elverişli bir iklime sahip olan Osmanlı Balkanları’nda üzüm, zeytin, mısır, buğday ve pirinç gibi tarımsal ürünler, çeşitli sebze ve meyveler, tütün, keten, kenevir, dut, laden reçinesi üretiminde kullanılan laden otu; kitre üretiminde kullanılan geven türleri; reçineli zambak üretiminde kullanılan sakız ağacı ve menengiç; damla sakızı, menengiç, Balkanlar’ın güney kesimlerinde şeker kamışı ve pamuk gibi bitkilerin üretimi ve ticareti yapılmaktadır. Balkanlar, adı geçen tarım ürünlerinin yanı sıra, gemi yapımında kullanılan kereste marangozlukta kullanılan diğer ağaç türleri açısından da zengindir. Bölgenin başka bir zenginliği de at, sığır, koyun yetiştiriciliği için elverişli mera ve otlaklarıdır. Deniz kıyıları ve ırmaklarında balık, zengin bitki örtüsünün bir ürünü olan bal ve daha birçok zengin doğal kaynağa sahip olan bölge, madenler açısından da

<sup>482</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.54-55.

zengindir. Altın, gümüş, kalay, kurşun, demir, tuz, mermer ve kömür bu bölgenin sahip olduğu doğal madenler arasındadır<sup>483</sup>.

## **B. 16. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticarete Konu Olan Mallar**

Osmanlı Devleti sınırları içindeki her bir yerleşim biriminde olduğu gibi Tuna havzasında da ticari hayatın ve iskele gümrüklerinin işleyişinde düzenleyici bir rol üstlenmiştir. 16. yüzyıl Osmanlı Kanunnameleri Tuna sahilindeki iskelelerin gümrük kanunlarını, nehir kenarındaki yerleşim yerlerinin çarşı ve pazarlarında alış verişi yapılan mallar ve Tuna üzerinden taşınan yükler için ödenmesi gereken vergileri ayrıntılı biçimde düzenlemektedir. Bu düzenlemelerde iskele ve pazarlarda vergilendirilen mallar aynı zamanda bölgede ticareti yapılan malların da dökümü niteliğindedir. Düzenlemelerde ödenmesi gereken vergi miktarlarının ürünün cinsine, miktarına, ürünü iskele veya pazara getiren tüccarın tabiyetine, ürünün taşındığı vasıtanın cinsine ve ürünün iskeleden geçirilme maksadına göre değiştiği görülmektedir. Bazı durumlarda malların nereden geldiğine veya nerede üretildiğine dair bilgiye de rastlamak mümkündür.

Yavuz Selim dönemi kanunnamelerinden olan 1516 tarihli Niğbolu Kanunnamesi'nde Niğbolu pazarında adları geçen mallar; tuz, hamr (şarap), esir, pirinç, buğday, çavdar, mercimek, böğrölce, nohud, Bursa kumaşı, ham halat, kalı, ip, kürk, kepenek, yoğurt, tahta, bal, yağ, kuru üzüm, biber, zencefil, karanfil, tarçın, koyun, sığır, kara canavarı, kara sığır, su sığırı, arpa, kabluca, darı, kavun, karpuz, elma, armut, kiraz, soğan, ıspanak, şalgam, kelem (beyaz lahana), uluvine (olona: baldan yapılan bir tür içki) olup bu malların nehir yoluyla mı karayoluyla mı geldiğine dair bilgi bulunmamaktadır. Bursa kumaşı dışında malların üretildikleri yerler de bilinmemektedir. Niğbolu iskelesine Eflâk'dan tuz, bıçak, koyun, at ve sığır geldiği, Niğbolu'dan Eflâk tarafına ise kumaş gittiği belirtilmektedir. İskelede bunlar dışında alınıp satılan mallar sazan, besâtir, morina gibi balık çeşitleri, ağaç ve odundur. Niğbolu

---

<sup>483</sup> Macgregor, s.2.



sınırları içindeki Hlonik<sup>484</sup> iskelesine Eflâk'dan tuz, bıçak, meyve, bal, yağ, tahta, odun, sürü ile koyun, koyun, at, sığır, kara canavarı geçmekte, bu taraftan Eflâk tarafına şarap, kumaş ve esbab geçirilmektedir. Bu dönemde celebkeşlerin Eflâk tarafından Niğbolu tarafına küçükbaş hayvan sürüleri geçirdikleri de görülmektedir<sup>485</sup>.

Yavuz Selim dönemine ait olan ve 1520 tarihli Çirmen Sancağı Kanunnameleri içinde yer alan Tuna İskeleleri Kanunnameleri'nde en çok Eflâk tuzuna dair düzenleme yapıldığı dikkati çekmektedir. Bunun yanı sıra koyun, sığır, at, balık, esir, kumaş ve esbab da iskelelerde alış verişi yapılan mallar arasında yer almaktadır<sup>486</sup>.

16. yüzyılın ikinci yarısına rastlayan 1569-70 tarihli II. Selim Devri Kanunnameleri'nde Kili, İbrail, Bender, Tulçı, İsakçı, Maçın ve Hırsova iskelelerine ait düzenlemelere yer verilmiştir. Tuna'nın karşı sahilinde, nehrin Karadeniz'e karıştığı Kili boğazında bulunan Kili iskelesinde kumaş, esir, at, sığır, koyun, tuzlu gön, kuru gön, kerde gön, ağaç, tahta, ağaç çanak, ağaç tekne, ağaç bardak gibi ağaçtan yapılmış eşyalar, ıhlamur kabı, yapu ağacı, çam padavrası (bir tür ince tahta), hamır<sup>487</sup>, araki, örtü kebesi, büber kebesi, kanaviçe, kettân, peynir, toprak çanak, toprak bardak, toprak küp gibi topraktan yapılmış eşyalar ve morina ve mersin balıklarının ticareti yapılmaktadır<sup>488</sup>.

İbrail iskelesine Tuna üzerinden ve Vidin ve Kili taraflarından zahire ve hububat, yiyecek, kumaş ve dokumalar ve demir geldiği görülmektedir. Trabzon'dan ise hamr gelmektedir. İbrail iskelesinde ticarete konu olan diğer mallar ise ağaçtan eşyalar ve çeşitli ağaçlar, ham halat, pamuk ipliği, çeşitli giyecekler, araki, ab-ı asel, mervezî, misket (üzüm ya da şarap cinsi), benefşe<sup>489</sup>, balık, tuzlu balık, kebe, peynir, kara sığır gönü, su sığırı gönü, kösele, meşin, sahtiyan, çizme, potoşe (kafir çizmesi), esir, kettân,

<sup>484</sup> Hlonik Niğbolu'nun müstahkem kalelerinden biridir. Bakınız: Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ...*, Cilt 3, s.422.

<sup>485</sup> Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ...*, Cilt 3, ss. 420-424.

<sup>486</sup> Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ...*, Cilt 3, ss. 475-478.

<sup>487</sup> Farklı bölgelerden farklı hacimlerdeki fiçılar içinde şarap geldiğinden, şaraptan geldiği bölgenin fiçısına göre değişen miktarlarda gümrük alındığı görülmektedir.

<sup>488</sup> Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ...*, Cilt 7, ss. 727-729.

<sup>489</sup> Türk Dil Kurumu Tarama Sözlüğünde menengiç anlamındadır, ancak burada şarap cinsi olma ihtimali de bulunmaktadır.

bargir, yond (başıboş hayvan), kara sığırı, su sığırı, koyun ve tuz olarak sıralanmaktadır<sup>490</sup>.

Kili ve İbrail gibi aşağı Tuna'da yer alan ancak Tuna'nın sağ tarafında bulunan Tulçı, İsakçı ve Maçin iskelelerinde balık, odun, hamr, kumaş, incir, üzüm, at, yond, eşek, kara sığır, hanazir, koyun, esir, sığır gönü, yapağı, un ve tuz alış verişi yapıldığı görülmektedir. Bu iskelelere sallarla ağaç getirildiği ve satılmadan Tuna'nın karşı kıyısına ya da karşıdan bu tarafa at, ester (katır), hard, gav (öküz, sığır), deve ve sürü ile koyun geçirildiği bilinmektedir<sup>491</sup>.

16. yüzyılın ikinci yarısında Hırsova iskelesine Silistre'den kiraz, elma, armut; Eflâk'dan alaca kebe; Braşov'dan kebe gelmektedir. Bunlardan başka iskelede at, katır, yond, sığır, koyun, keçi, kumaş, bal, yağ, esbab, balık, hamr, çelik<sup>492</sup>, peynir, gön, un, çizme, Edirne sahtiyani, Hırsova sahtiyani, soğan, sarımsak, padavra, potoşe, pabuç, paşmak (ayakkabı), meşin, tilki derisi, kurt derisi, zerdave (ağaç sansarı) derisi, kaplama kürk, bakraç, sarı eğin kürkü ve avret kürkü alınıp satılmaktadır<sup>493</sup>.

Hırsova'dan daha batıda yer alan Silistre iskelesinde ise kumaş, koyun, at, sığır, hamr, hınzır, çuval, kebe, çelik, peynir, çizme, soğan, kaplama kürk, padavra, bakraç, sarı eğin kürkü, avret kürkü, elma, armut, potoşe, balık, esir, pabuç, paşmak, tilki derisi, kurt derisi, zerdave derisi, kepenek derisi, koyun derisi, keçi derisi, Edirne işi merdane paşmak, sahtiyani, meşin, odun, ham demir, buğday, un, kettân, Eflâk tuzu, arpa, darı, alef, kavun, karpuz, esbab, tahta, korita üzüm, bal, yağ, aba, kebe, hırdavat gibi mallar ticarete konu olmaktadır. Silistre iskelesinden otlak için Tuna içindeki adalara koyun, hınzır, kara sığır, at, bargir ve kovan geçirilmekte ve iskele emininin icazeti olmadan bu geçişe izin verilmemektedir<sup>494</sup>.

<sup>490</sup> Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ...*, Cilt 7, ss. 732-735.

<sup>491</sup> Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ...*, Cilt 7, ss. 736-738.

<sup>492</sup> Çelik miktarının "bağ" ile ifade edildiği görülmektedir.

<sup>493</sup> Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ...*, Cilt 7, ss. 739-740.

<sup>494</sup> Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ...*, Cilt 7, ss. 742-744.

### C. 19. Yüzyılda Tuna Gümrüklerinde Ticarete Konu Olan Mallar

Osmanlı arşiv kaynakları içinde 19. yüzyılın ilk yarısına ait Bâb-1 Defteri Başmukataa kalemi defterleri tasnifinde yer alan gümrük kayıtları ile Maliye Varidat defterleri tasnifinde yer alan yüzyılın ikinci yarısında kayda alınmış gümrük defterleri Tuna gümrüklerinden geçen mallara dair düzensiz ancak önemli veriler sunmaktadır. Başbakanlık Osmanlı Arşivindeki farklı tasnifler içinde dağınık bir şekilde bulunan ve bir seri teşkil edecek devamlılığa sahip olmayan Osmanlı gümrük kayıtlarını içeren defterler mufassal, icmal, teslimat-bakaya, muhasebe, vazife ve ahkâm defterleri olarak sıralanmaktadır. İcmal defterleri aylık veya yıllık olarak gümrüklerin gelir ve giderlerinin icmallerini içeren defterlerdir. Gümrüklerde toplanan meblağların hazineye teslimlerinin işlendiği defterler teslimat-bakaya defteri, icmal defterlerinin daha kapsamlısı olarak tanımlanabilecek defter türü ise muhasebe defteri olarak adlandırılmaktadır. Gümrük gelirlerinden maaş alan vazife sahiplerinin maaşlarının kaydedildiği defterler vazife defterleri ve gümrüklerle ilgili hükümleri içeren defterler ise ahkâm defterleri adı altında toplanmaktadır<sup>495</sup>. Çalışmanın bu kısmında yer alacak olan gümrük defterleri daha çok ilk sırada gelen mufassal defter tanımına uymaktadır. Mufassal defterler günlük olarak tutulan, gümrük giriş çıkışlarına ilişkin bir takım bilgilerin kaydedildiği, zamana ve mekâna göre farklılıklar sergileyen defterler olarak tanımlanmıştır<sup>496</sup>.

Gümrük gelirleri Osmanlı maliyesinin önemli gelir kaynakları arasındadır. Osmanlı Devleti gümrüklerin idare ediliş biçimi nasıl olursa olsun, buralardan elde edilen gelirlerin tespitine önem vermiş ve buna ilişkin kayıtlar tutturmuştur. Ancak sistemin gelir tespitine öncelik vermesi ve devletin gümrükleri uzun bir süre iltizam sistemi bünyesinde teşkilatlandırması gibi sebepler bu kayıtlardan hareketle ticaret tarihini ortaya koymakta kullanılacak bilgilere ulaşmak için çetin bir çalışma ve iz sürmeyi gerektirmektedir.

Osmanlı Devleti'nin ciddi bir kayıt tutma geleneği olduğu şüphe götürmez bir gerçektir. Az sayıdaki örneği bugüne ulaşmış olsa da, titizlikle tutulan günlük gümrük

<sup>495</sup> Kütükoğlu, *Osmanlı Gümrük Kayıtları*, s.219.

<sup>496</sup> Kütükoğlu, *Osmanlı Gümrük Kayıtları*, ss.220-224.

kayıtları ve bunların icmal ve hulasaları bunun bir ispatı niteliğindedir. Osmanlı şehirlerinde bulunan Avrupa devletleri konsolosları, kendi ülkelerine yolladıkları raporlarda bundukları şehirlerin ticaret hacimlerine dair verileri Osmanlı gümrük kayıtlarından aldıklarını zaman zaman açıkça beyan etmişlerdir<sup>497</sup>.

Bu bölümde ele alınacak gümrük defterleri 1830'lu yıllara ve 1861 yılının yalnız birkaç ayına ait olup belirli Tuna iskelelerini kapsamaktadır. Görüldüğü üzere bahsi geçen defterler hem alan hem de süre açısından son derece sınırlı veriler içermektedir. Bu defterlerin önemi 19. yüzyılın son çeyreğine kadar Tuna iskelelerindeki ticaret kurumuna ait Osmanlı arşiv kaynağının çok sınırlı oluşundan kaynaklanmaktadır. Ne yazık ki; Tuna nehir ticaretini bütün yönleri ile açıklığa kavuşturacak ve yıllar itibariyle bunun takip edilmesine imkân tanıyacak, tasnif edilmiş Osmanlı arşiv malzemesi bulunmamaktadır. Bir diğer husus ise, 1878 yılına kadar Osmanlı Devleti tarafından hazırlanmış düzenli dış ticaret verisine rastlanmamasıdır<sup>498</sup>. Hal böyle iken, söz konusu gümrük defterlerinden elde edilen veriler önem kazanmaktadır. Ancak, bu defterlerin yalnızca sınırlı bir dönemi kapsamaları bu çalışmanın önemli bir kısıtıdır. Bu nedenle, bahsi geçen defterlerden elde edilecek verilerle genellemelere gidilemeyeceğini dikkate alarak hareket etmek gerekmektedir. Defterlerdeki verilerin genellenmesini güçleştiren bir başka özellik, defterlerin içerik açısından ortak bir standarda sahip olmamalarıdır. Gümrük görevlilerince tutulan kayıtlar muhteva ve şekil şartları açısından birbirlerinden farklıdır. Bu sebeple ele alınacak gümrük defterlerinin tamamını kapsayan bir veri seti oluşturmak da mümkün görünmemektedir.

Tüm bunlar veri iken, gümrük defterlerine kaydedilmiş ticareti yapılan mallarla ilgili altı tür analiz yapılabilir;

- Malın cinsine dayalı analiz; mallar türlerine göre gıda, tekstil, v.s gibi üst başlıklar ve her bir mal grubu kendi içinde (örneğin gıda içinde hububat, meyve-sebze,

---

<sup>497</sup> Kütükoğlu, *Osmanlı Gümrük Kayıtları*, s.227.

<sup>498</sup> Pamuk, *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, s.XV.

hayvansal gıdalar v.s. gibi) alt başlıklar halinde gruplandırılarak değerlendirme yapılabilir<sup>499</sup>.

- Malın miktarına dayalı analiz; malların her biri için tek tek miktar hesaplanarak ticareti yapılan malların miktarlarına göre değerlendirme yapılabilir.

- Malın kıymetine dayalı analiz; ticareti yapılan malların miktar ve fiyatları çarpılarak ticareti yapılan malların parasal değeri üzerinden analiz yapılabilir.

- Malın ticaretinden elde edilen vergi gelirine dayalı analiz; elde edilen vergi gelirinden kasıt, devletin her bir mal çeşidinin ticaretinden elde ettiği gümrük gelirdir. Yani malın parasal değeri üzerinden ödenen gümrük vergisi hesaplanır ve ticarete konu olan mallar kazandırdıkları vergi geliri açısından değerlendirilebilir.

- Malın dolaşımında görülme sıklığına dayalı analiz; dolaşımında görülme sıklığından kasıt ise şudur; gümrükten geçen mallardan kaçısı aynı cins maldır? Yani miktar ve fiyat bilgisi bir tarafa konulduğunda tüccarlardan kaçısı mesela buğday ya da bir başka mal ile gümrüğe gelmektedir? Bu sorunun cevabı o malın dolaşımında görülme sıklığına karşılık gelmektedir.

- İhracat ve ithalat mallarının tespitine dayalı analiz; kayıtlarda belirtilmesi halinde malların ihracata ya da ithalata konu olup olmadıkları tespit edilerek, dış ticarete konu olan mallar ve hangi bölgelerle hangi malların ticaretinin yapıldığı bilgisine ulaşılabilir.

Az sayıda ve kısa bir zaman aralığını yansıtan bu defterler, çalışmanın bu bölümünde içerdikleri verilere uygun olan analiz türlerine müracaat edilerek değerlendirilmeye çalışılmıştır. Defterlerin tümüne yönelik olarak yukarıda sıralanan analizlerden yalnız beşinci kriteri baz alarak bir değerlendirme yapmak mümkündür. Diğer kriterler yalnız gerekli verileri içeren defterler için elverişlidir. Bu bölümde özellikle mal grupları, ticareti yapılan malların miktarları, malların dış ticarete konu olup olmadıkları ve dolaşımında görülme sıklıkları üzerinde durulacaktır. Ticareti yapılan

---

<sup>499</sup> Mal gruplandırılması yapılırken büyük ölçüde Prof.Dr.Mesut Küçükcalay'ın hazırladığı tasnif esas alınmıştır. Bakınız: A.Mesut Küçükcalay, **Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818-1839**, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007, ss.201-205.

mallardan elde edilen gümrük gelirleri de mal grupları bazında tablolar halinde verilmiştir. Malların kıymetine dayalı bir analiz yapmak ise, malların fiyat bilgilerinin yetersiz olduğu durumlarda mümkün olamamaktadır.

İktisadî analizlerde en çok tercih edilen veriler, miktar ve fiyat verileridir. Ancak dördüncü analiz kriterinin de üretim yapısının anlaşılmasında önemli olduğunu unutmamak gerekir. Miktar bilgisi üretim yapısının incelenmesi açısından önemlidir. Ancak malların fiyatları devreye girdiğinde (mesela Vidin gümrüğünde rastlanılan kayıtlarda 30 kıyye kırmızı havyarın gümrük geliri 1452 akçe, 100 kıyye balığın vergi geliri 1210 akçedir) gümrük gelirleri açısından, miktar bilgisinin önemini büyük ölçüde kaybettiği görülmektedir.

Bu kısımda yararlanılan gümrük verilerinin bir bölümü Bab-1 Defteri Başmukataa Kalemî defterleri içinde Silistre Mukataası defterleri başlığı altında yer alan 1830-34 yılları arasında tutulmuş defterlerden elde edilmiştir. Bu defterlerden biri Tutrakan gümrüğüne ve diğerleri Rusçuk gümrüğüne ait olup, aylık bazda adı geçen “... *gümrüğünden hasıl olan mebalîğ*”in tespitini amaçlayan günlük kayıtlardan oluşmaktadır. Kayıtlar tarih, giren veya çıkan maldan alınan gümrüğün kuruş ve para cinsinden değeri, malın cinsi ve miktarı şeklinde tutulmuştur. Ancak her bir mal için bu bilgilerin tamamına ulaşmak mümkün değildir. Birden çok malın miktar veya gümrük gelirinin bir kalemde verildiği kayıtlara da rastlanmaktadır. Kayıtlarda malı getiren tüccarın adı genellikle belirtilmemiş, bunun yanı sıra bazı kayıtlarda ise yalnızca tüccar veya komisyoncu adı ve kendisinden sağlanan gelir bilgisi verilmiştir. 1833-34 yıllarına ait son iki defterde ise tüccar adı ile birlikte getirdikleri mallar “bazı emtia gümrüğü” şeklinde ifade edilmiştir.

1830’lu yıllara ait bahsi geçen gümrük defterlerinde gümrük bedeli alınan malların ithal ya da ihraç malı oldukları veyahut alınan gümrük resminin amediye veya reftiye olduğuna dair herhangi bir kayıt düşülmemiştir. Bu bölümde ele alınan gümrük defterlerinin bir kısmı hayli yıpranmış olduğundan okunamamış kayıtlar ve okunabildiği halde bir anlam verilememiş mallar değerlendirme dışında bırakılmıştır.

Bahsi geçen gümrük defterlerinden ulaşılan mal miktarlarının ve malların ticaretinden elde edilen gümrük gelirlerinin tablolar halinde verilmesi amaçlanmıştır. Ancak gümrük kayıtları ortak bir standarda sahip olmadıklarından bazı malların miktar bilgileri bulunmamakta, bazı mallarda ise birkaç malın miktarının birlikte kaydedildiği görülmektedir. Benzer bir durum gümrük gelirleri için de geçerlilik taşımaktadır. Birkaç malın gümrük gelirlerinin birlikte verildiği sıkça görülmektedir. Bu durumlarda malların tek tek gümrük gelirlerinin tespiti her zaman sağlıklı olamamaktadır. Bu nedenle, A ve B mallarının gümrük gelirlerinin birlikte kaydedildiği bir durumda, gümrük gelirin tamamlanması için A malına ait olduğu varsayılarak A malı için maksimum gümrük geliri, aynı gelirin tamamının B malına ait olduğu varsayılarak B malı için minimum gümrük geliri hesaplanmış ve bu değerler tablo içinde “max.” ve “min.” değerler şeklinde verilmiştir. Benzer bir mantıkla, miktar bilgisi verilmemiş mallar toplama dahil edilirken “min.” ifadesi ile birlikte verilmiştir. Bu kategoride yer alan defterler ileride ele alınacak Maliye Varidat defterlerine göre çok daha kısıtlı bir bilgi demeti sunmaktadır.

Bu bölümde değerlendirilecek bir diğer veri kaynağı ise, Tuna iskelelerine ait maliye varidat defterleridir. Maliye varidat defterleri de diğer gümrük defterleri gibi malî idare tarafından, söz konusu gümrüklerden, belirtilen zaman dilimleri içinde elde edilen gelirin tespiti için tutulmuştur. İncelenen defterlerin tümü 1861 yılına aittir. Rusçuk ve Niğbolu gümrüklerine ait defterler 13 Ekim 1861 ile 12 Kasım 1861 tarihleri arasındaki; Vidin, Hırsova, Silistre, Tulçı ve mülhakatı İsakçı kazası gümrüklerine ait defterler ise 13 Kasım 1861 ile 12 Aralık 1861 tarihleri arasındaki gümrük kayıtlarını içermektedir.

İlgili defterlerde gümrük kayıtları günlük olarak, her bir tüccar için tek tek tutulmuştur. Gümrük memurları tarafından tutulan bu kayıtlarda genellikle tarih, tüccar adı, malın gittiği ya da geldiği yer, malın cinsi ve -hepsinde olmamakla birlikte- malın miktarı yer almaktadır. Kimi kayıtlarda fiyat bilgisi yer alırken, kiminde ise sadece *tarife*, *rayiç*, *muarref* gibi ifadeler yer almakta, bazılarında ise malın fiyatıyla ilgili herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Bazı mallar için “*kıymeti*” başlığı altında (fiyat x miktar) bilgisi mevcuttur. Defterlerin bir kısmında vergi oranları da yer almaktadır. Bu

defterlerde söz konusu olan gümrük vergilerinin amediye ve reftiye rüsumu oldukları anlaşılmaktadır. Ticareti yapılan mallardan elde edilen vergi geliri, kuruş veya akçe cinsinden, nadiren her bir mal için, genellikle de bir tüccarın getirdiği tüm mallar için bir bütün halinde kaydedilmiştir. Bu durumda eğer malın fiyat ve kıymet bilgisi de yoksa vergi gelirinin tek tek hesaplanması gerekmektedir. Vergi gelirinin hesaplanması da malın değeri üzerinden doğrudan doğruya vergi oranının hesaplanması şeklinde olmayıp, rayiç bedel üzerinden bir tenzilat yapıldıktan sonra vergi yüzdesinin alınması şeklinde gerçekleşmektedir.

Bu bölümde Tuna gümrüklerinde ticarete konu olan mallar geçtikleri gümrükler temelinde elverişli analiz yöntemlerinden faydalanılarak değerlendirilmeye çalışılmıştır. Gümrüklerin sıralaması gelirlerinin büyüklüğüne göre yapılmıştır.

### ***1. Rusçuk Gümrüğünden Geçen Mallar***

#### **a. 19. Yüzyılın İlk Yarısında Rusçuk Gümrüğünden Geçen Mallar**

Rusçuk gümrüğü, Tuna gümrükleri arasında “Tuna sevahili ve mülhakatı gümrüklerinin merkezi” olması nedeniyle önemli bir yere sahiptir. Muhtemelen konumu nedeniyle en ayrıntılı gümrük kayıtları da Rusçuk gümrüğüne aittir.

26 Mart – 21 Haziran 1830 tarihleri arasındaki bahar ve yaza rastlayan üç ay içinde<sup>500</sup> yalnız bir günün “*hâlî*” olarak kaydedilmesi kışın sona ermesiyle Tuna’da seyrüseferin tekrar canlandığını göstermektedir. Bahsi geçen dönemde Rusçuk gümrüğünden 100 çeşitten fazla malın geçtiği tespit edilmiştir. Bazı malların Tablo 25’den takip edilebileceği gibi menşeleri ile birlikte kaydedildiği görülmektedir. Beç malı, İzmir malı, Preşova malı gibi malın cinsi belirtilmeden yalnız geldiği yer kayıt edildiği gibi bazı mallarda da doğrudan üretildiği yerle ilgili bilgi verilmiştir; Eflâk tuzu, Bosna eriği, Gabrova çakısı, Trabzon ipi, Karlova kaytanı, Eflâk keteni, Eflâk duhanı, Kırçalı Duhanı gibi.

---

<sup>500</sup> D.BMK.SLM 22673 numaralı defterde 1245 senesi şevval, zi’l-kade ve zi’l-hicce aylarına ait Rusçuk gümrüğü kayıtları yer almaktadır.



**Tablo 25**  
**Rusçuk Gümrüğü (26 Mart 1830 – 21 Haziran 1830)**

Mal Grubu	Mal Çeşitleri
cam ve cam ürünleri	Cam kırığı
deniz ürünleri	Balık, tuzlu balık, uskumru balığı
deri ve deri ürünleri	Haffafiye malı, meşin, pabuç, yemeni, ayakkabı, gön, manda derisi, hayvan derisi, manda gönü
diğer	Bec malı, İzmir malı, Preşova malı, mahlut mal, ufak tefek mal, mezar taşı, lüle, lüle toprağı, koşum, kemik tarak, kiremit, kovan, koza, merc (çayır otu), enfiye, çanak, tırpan
ecza ve kimya	Katran, sabun, şem-i asel, mum yağı, sac-ı Kıbrısı (demir sülfat)
gıda diğer	Eflâk tuzu, ham sirke, sirke, pastırma, peynir, tetre (somak), hurma, pestil, kırmızı biber, gülle şeker, kahve, harnup, turşu, zeytin
gıda bakliyat	Mercimek
gıda bal	Bal
gıda hububat	Pirinç, zahire, mısır, darı
gıda un	Dakik(un)
gıda meyve&sebze	Arpacık soğan, soğan, fasulye, erik, Bosna eriğı, portakal, limon, incir, kuru üzüm, fındık, hurma, kestane, harnup
gıda yağ	Revgan, revgan-ı çerviş, revgan-ı sade, revgan-ı zeytun
maden ve maden ürünleri	Bakır, eski bakır, demir, demir sac, Gabrova çakısı, sagir çakı, bıçak, çelik
manifatura ve tuhafiye	Pamuk ipliğı, lika ipi, Trabzon ipi, ibrişim, Karlova kaytanı, kinnap
mensucat	Aba, şayka, keten, Eflâk keteni, çuka, pamuk, lika, ipek
müskirat	Irakı
tütün	Duhan, Eflâk duhanı, Kırcalı duhanı

Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22673, 1245.10.1-1245.11.30 (26 Mart 1830-23 Mayıs 1830).

Gümrük gelirleri içinde bir de yukardaki tabloya dahil edilemeyen gelirler yer almaktadır. Bunların başında “kayık masdariyesi”, “açık iradı<sup>501</sup>” ve “kayık iradı” adları altında kaydedilmiş olan gelir kalemleri bulunmaktadır. Bu kalemlerden elde edilen gelir 1.000 kuruş civarındadır. Diğer mal gruplarının toplam gümrük geliri içindeki payları ve mevcut olanlar için miktar bilgileri Tablo 26’da yer almaktadır. Bahsi geçen üç aylık dönemde Rusçuk gümrüğü gelirinin 13.500 kuruşdan fazla olduğu tahmin edilmektedir. Zi’l-kade ayının toplam gelir ve harcama sütunları okunamadığından net gelire bakılarak üç ayın toplamı için bu sonuca varmak mümkündür. Toplam gümrük geliri içinde en önemli pay gıda ürünlerine, gıda ürünleri içinde de zahire, revgan-ı çerviş (eritilmiş yağ) ve pastırmaya aittir. Gıda ürünlerinden elde edilen toplam gümrük geliri min. 7.273 kuruştur. Diğer mal gruplarının gümrük gelirleri -cam ürünleri ve müskirat dışında- birbirlerine yakın değerlere sahiptir.

<sup>501</sup> “açık”tan kasıt üstüaçık tabir olunan ve Tuna nehrinde işleyen bir tür nakliye gemisi olmalıdır. Bakınız: Bostan, s.263.

**Tablo 26**  
**Ruşçuk Gümrüğü Mal Miktarları ve Gümrük Gelirleri (26 Mart 1830 – 21 Haziran 1830)**

Mal Grubu	Alınan Gümrük (Kuruş)	Miktar
cam ve cam ürünleri	3	1
deniz ürünleri	min. 158 - max.193	min. 1190 vukiye 2 sepet 1 çuval
deri ve deri ürünleri	158	
diğer	min. 817 - max. 857	
ecza ve kimya	min. 377 - max. 417	
<b>gıda toplam</b>	<b>min. 7.273 – max. 7.705</b>	
gıda_diğer	min. 1.637	
pastırma	min. 905	28.000 vukiye 10.860 kıyye
gıda_bakliyat	6	
gıda_bal	min. 155 - max.167	78 fıçı
gıda_hububat	min. 3.706 - max. 3.784	
zahire	3.489	2 yük 829 vukiye 120 kile
gıda_un	min. 12 - max. 94	3730 vukiye 14 çuval
gıda_meyve&sebze	min. 207 - max. 395	
gıda_yağ	min. 1.550 - max. 1.622	
revgan-ı çerviş	min.1.418 - max.1.470	70 yük 70 vukiye 21 yedek
revgan-ı sade	min. 2 - max. 6	26 vukiye 1 çömlek
revgan	130	7 yük 700 vukiye
revgan-ı zeyt	max. 16	1 desti
<b>maden ve maden ürünleri</b>	<b>min. 251 - max. 317</b>	
<b>manifatura ve tuhafiye</b>	<b>min. 391 - max. 471</b>	
pamuk ipliği	min. 312 - max. 362	60 çuval 4,5 denk
<b>mensucat</b>	<b>min. 190 - max. 285</b>	
<b>müskirat</b>	<b>max. 16</b>	<b>45 vidre</b>
<b>tütün</b>	<b>min.225 - max. 249</b>	
Eflâk duhanı	75	640 vukiye 8 denk
duhan	min. 115 - max. 139	14 denk 93 boğça 7 vukiye
Kırcalı duhanı	35	min. 9 denk

Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22673.

Ruşçuk gümrüğü 12 Haziran 1831- 30 Mayıs 1832 tarihleri arasında “ber vech-i emanet” Silistre Valisi ve Rusçuk muhafızı Mehmed Paşa’nın uhdesinde bulunmaktadır<sup>502</sup>. Bahsi geçen yılın kış ayları olan aralık-ocak-şubat aylarında yaklaşık 36 günün “hâlî” kaydedildiği görülmektedir. Bir yıllık bir süreyi kapsayan bu defterde, bir önceki üç aylık dönemde karşılaşılmayan, farklı bir mal grubu olan canlı hayvan ticareti görülmektedir. Mal grupları içinde yer alan mal çeşitlerine bakıldığında bir

<sup>502</sup> D.BMK.SLM 22674 numaralı defter Rusçuk gümrüğünden Hicri 1247 senesi boyunca geçen malların kaydını içermektedir.

önceki dönemden pek farklı olmayan mal çeşitleri dikkati çekmektedir. Toplam mal çeşidi 120 civarındadır.

**Tablo 27**  
**Rusçuk Gümrüğü Mal Çeşitleri (12 Haziran 1831- 30 Mayıs 1832)**

Mal Grubu	Mal Çeşitleri
cam ve cam ürünleri	Cam
canlı hayvan	Ganem, bargir, camuş, hayvan (binek hayvanı), kuzu, koyun, inek, öküz, manda, sığır
deniz ürünleri	Balık, tuzlu balık, havyar
deri ve deri ürünleri	Haffafiye malı, meşin, sahtiyan, pabuç, yemeni, katır, ayakkabı, çizme, postal, sığır derisi, oğlak derisi, öküz gönü, gön, deri
diğer	Bakkaliye malı, beyaz lüle, lüle, bilezik, çanak, çömlek, toprak boya, mahlut mal, ufak tefek mal, taş, maşat taşı, tahta, tavan tahtası, çam tahtası, kereste, enfiye, gülsuyu, salyangoz, ot, kovan, kiremit, kav, kavak, kavata, hasır, Gabrova malı, kaftancı malı
ecza ve kimya	Katran, sabun, kara sabun, şem-i asel, kezzap, güherçile
Gıda diğer	Aktariye, ceviz, ham sirke, helva, kahve, karabiber, kaşkaval, leblebi, pastırma, pekmez, pestil, peynir, sucuk, zeytin, şıra, mesir
gıda bakliyat	Mercimek
gıda bal	Bal
gıda hububat	Pirinç, yulaf, hinta (buğday)
gıda un	un
gıda meyve&sebze	Arpacık soğan, soğan, sarmısak, bostan, elma, fasulye, erik, limon, kiraz, taze üzüm, üzüm, taban inciri
gıda yağ	Revgan, revgan-ı sade, revgan-ı zeyt
maden ve maden ürünleri	Bakır, eski bakır, demir, kömür
manifatura ve tuhafiye	Pamuk ipliği, iplik, siyah iplik
mensucat	Aba, astar, bez, çuka, keten, pamuk, yapağı, keçi yapağı
müskirat	Arak, ham şarap, hamir
tütün	Duhan, Eflâk duhanı

**Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22674.**

Mal gruplarına dahil edilmeyen gelirler arasında yer alan “açık iradı” ve “kayık masdariyesi” gelirleri yaklaşık olarak 1.000 kuruştur. Bunun dışında Rusçuk’tan Tuna nehrinin karşısına geçen camuş ve hayvanlardan, taşlardan ve canbazlardan da gelir sağlandığı görülmektedir. Bu tür gelirlerin toplamı 337 kuruştur. Mal grupları içinde yer almayan bir diğer gelir kalemi şahısların yaptığı gümrük ödemeleridir. Bu kayıtların büyük bir kısmında yalnızca kişinin adı, bazı kayıtlarda kişilerin kapan tüccarı, bezirgân, Yahudi veya çorbacı oldukları belirtilmektedir. Kayıtların bir kısmında da yapılan ödemenin komisyon olduğu belirtilmektedir. Bahsi geçen kayıtların toplam gelir içinde önemli bir yer tuttuğunu söylemek mümkündür. Bir yıllık süre içinde şahıslar adına kayıtlı gelirlerin tümü 12.000 kuruşu aşmaktadır. Toplam gümrük gelirinin mal grupları arasındaki dağılımına bakıldığında gıda alış verişinden elde edilen toplam

gelirin tüm vergi geliri içinde ilk sırada geldiği dikkati çekmektedir. Bir önceki üç aylık sürecin hububat geliri ile karşılaştırıldığında bir yıllık hububat gelirinin ve miktarının düşüklüğü göze çarpmaktadır. Toplam gıda gelirlerini canlı hayvan ticaretinden elde edilen gümrük geliri takip etmektedir. Canlı hayvanlar arasında sayı olarak koyun ve kuzu öne çıkmakta, ancak gümrük geliri açısından manda ve camuş birinci sırayı almaktadır. Üçüncü sırada diğer kategorisinden elde edilen gelirler gelmektedir ki, bunların da ağırlıklı kısmını çeşitli ve ufak tefek mal adı altında ayrıntısı verilmeyen mallar oluşturmaktadır.

**Tablo 28-a**  
**Rusçuk Gümrüğü Mal Miktarları ve Gümrük Gelirleri (12 Haziran 1831-30 Mayıs 1832)**

Mal Grubu	Alınan Gümrük (Kuruş)	Miktar
<b>cam ve cam ürünleri</b>	<b>80</b>	<b>belirtilmemiş</b>
<b>canlı hayvan</b>	<b>min. 2.004 - max. 2.407</b>	2.360
koyun, kuzu	min.251 - max.389	min.1692
bargir, hayvan	min.619 - max.685	min. 160
manda, camuş	min.680 - max.854	min. 282
inek, sığır, öküz	min.405 - max.583	min. 226
<b>gıda toplam</b>	<b>min. 3.058 - max. 4.541</b>	
<b>gıda_diger</b>	<b>min.1.132 - max.1.176</b>	
peynir	min.236 - max.708	2390 vukiye 3020 kıyye 16 tulum 35 fiçi
ham sirke	min.557 - max. 685	2.801 vidre 1.200 vukiye 6 fiçi
pastırma	min.82 - max.97	2000 kıyye 500 vukiye
<b>gıda_bakliyat</b>	<b>max. 18</b>	<b>1 çuval</b>
<b>gıda_bal</b>	<b>min.274 - max. 955</b>	<b>510 vukiye</b>
<b>gıda_hububat</b>	<b>min.253 - max.659</b>	<b>140 fiçi</b>
pirinç	min. 179 - max. 291	69 çuval
buğday	min.74 - max. 85	141 keyl 100 kıyye
yulaf	max. 10	200 kıyye
<b>gıda_un</b>	<b>min. 495 - max. 617</b>	<b>27.200 vukiye</b> <b>9.250 kıyye</b> <b>2 çuval</b>
<b>gıda_meyve&amp;sebze</b>	<b>min.370 – max.1.173</b>	
elma	min.234 - max.352	6.600 kıyye 7.550 vukiye
üzüm	min. 56 - max. 137	2060 kıyye 840 vukiye
<b>gıda_yağ</b>	<b>min.535 - max. 842</b>	
revgan	min. 161 - max. 404	2365 kıyye 920 vukiye 1 fiçi
revgan-ı sade	min.367 - max. 425	1875 vukiye 2180 kıyye 1 fiçi
revgan-ı zeyt	min. 8 - max. 14	1 fiçi 1 tulum

Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22674.

**Tablo 28-b**  
**Rusçuk Gümrüğü Mal Miktarları ve Gümrük Gelirleri (12 Haziran 1831-30 Mayıs 1832)**

Mal Grubu	Alınan Gümrük (Kuruş)	Miktar
<b>deniz ürünleri</b>	<b>min. 988 - max. 1.003</b>	
balık	min. 981 - max. 996	350 vukiye 1.800 kıyye
havyar	8	3 fiçı
<b>deri ve deri ürünleri</b>	<b>min. 293 - max. 500</b>	
ayakkabı çeşitleri	min. 106 - max. 194	323 çift 6 sepet
deri ve gön	min.54 - max.118	
meşin ve sahtiyan	min.44 - max.123	
haffafiye ve kösele	min.90 - max.120	
<b>diğer</b>	<b>min. 1.919 - max. 2.176</b>	
mahlut mal, ufak tefek mal	min. 1.344 - max. 1.390	
bakkaliye	224	
<b>ecza ve kimya</b>	<b>min. 237 - max. 641</b>	
güherçile	107	300 vukiye 19 çuval
sabun	min. 19 - max. 76	min. 250 kıyye
bal mumu	min. 85 - max. 175	300 kıyye 100 vukiye
<b>maden ve maden ürünleri</b>	<b>min.528 - max.714</b>	
demir	min. 525 - max. 640	min 5.500 vukiye 400 kıyye
bakır	min. 2 - max.74	min. 90 kıyye
kömür	1,5	1 araba
<b>manifatura ve tuhafiyе</b>	<b>min.935 - max.1.060</b>	
iplik	min. 935 - max.1.060	99 çuval 120 vukiye 12 denk
<b>mensucat</b>	<b>min.494 - max.761</b>	
aba	min.162 - max.242	min. 9 denk 37 top
yapağı	min. 235 - max. 349	1.700 kıyye 1.160 vukiye 3 hasır
<b>müskirat</b>	<b>min. 901 - max. 1.031</b>	
şarap	589	min. 2.300 vukiye 1.710 vidre
arak	min. 312 - max. 442	min. 2.300 vukiye 559 vidre 1.450 kıyye
<b>tütün</b>	<b>min. 1.602 - max. 1.722</b>	
Eflâk duhanı	min. 1.320 - max. 1.373	min. 2.850 vukiye 1.844 kıyye 27 denk
duhan	min. 282 - max. 320	min. 525 kıyye 57 bohça 40 denk

Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22674.

21 Mayıs 1833 - 9 Mayıs 1834 tarihleri arasında kapsayan bir yıllık süreçte<sup>503</sup> Rusçuk gümrüğünün yine Silistre valisi ve Rusçuk muhafızı Seyid Mehmed Paşa'nın uhdesinde olduğu görülmektedir. Bu yıl içinde aralık-ocak-şubat aylarında “*hâlî*” gün sayısının toplam on gün kadar olduğu dikkat çekmektedir. Gümrükte işleme tabi olan mal çeşidi 115 civarında olup, okunamayan ya da okunduğu halde bir anlam verilemeyen mallar analiz dışında bırakılmıştır. Hububat kalemleri arasında buğdayın yer almaması ise dikkat çekicidir. Mal grupları içinde yer alan ürünlere bakıldığında 1830 yılı baharı ve yaz başında ticareti yapılan mallar ile büyük benzerlikler olduğu görülmektedir.

**Tablo 29**  
**Rusçuk Gümrüğü Mal Çeşitleri (21 Mayıs 1833-9 Mayıs 1834)**

Mal Grubu	Mal Çeşitleri
cam ve cam ürünleri	cam, sırça
canlı hayvan	ganem, bargir, camuş, kuzu, manda, sığır, yaban hayvanı
deniz ürünleri	balık, tuzlu balık, havyar, kırmızı havyar
deri ve deri ürünleri	ağnam derisi, bakar gönü, camuş derisi, camuş gönü, çarık gönü, çizme, deri, gön, haffafiye malı, keçi derisi, koyun derisi, kuzu derisi, sığır derisi, sığır gönü, manda derisi, meşin, sahtyan, yemeni, tilki derisi
diğer	ağaç, araba, araba ağacı, araba kirişi, bakkaliye malı, boş fiçi, boynuz, çam tahtası, çanak, çömlek, eğri ağaç, fiçi, halı seccade, ham halat, hasır, kuka, lüle, maşatlık taşı, öküz boynuzu, taş, tahta, toprak boya, ufak tefek mal, Kaftancı malı, salyangoz, Beç malı
ecza ve kimya	ab-ı kezzap, katran, sabun, kara sabun, şem-i asel, kezzap, kitre
gıda diğer	aktariye, ceviz, kahve, kaşkaval, pastırma, pestil, peynir, somak, tetre yaprağı
gıda bakliyat	mercimek
gıda bal	bal
gıda hububat	mısır, piring, arpa
gıda un	un
gıda meyve&sebze	arpacık soğan, bamya, elma, fasulye, koruk, incir, soğan, üzüm
gıda yağ	revgan, revgan-ı sade, revgan-ı zeyt
maden ve maden ürünleri	kurşun, demir, demir sac
manifatura ve tuhafiye	pamuk ipliği, iplik, rişte, rişte-i penbe
mensucat	aba, harir, keten, lika, penbe, yapağı, yorgan
müskirat	arak, hamir, rom
tütün	duhan, Eflâk duhanı, Kırçalı duhanı

**Kaynak:** BOA, D.BMK.SLM 22675, 1249.1.0- 1249.6.19 ( 21 Mayıs 1833-3 Kasım 1833) ve BOA, D.BMK.SLM 22676, 1249.5.20- 1249.12.29 (5 Ekim 1833-9 Mayıs 1834).

<sup>503</sup> D.BMK.SLM 22675 defteri Rusçuk Gümrüğü Hicri 1249 senesi Muharrem, Safer, Rebiü'l-evvel, Rebiü'l-ahir, Cemaziye'l-evvel, Cemaziye'l-ahir aylarına ait kayıtları, D.BMK.SLM 22676 numaralı defter ise aynı yılın kalan altı ayına ait kayıtları ve Cemaziye'l-ahirin ilk defterde yer almayan kısmını içermektedir. Yani iki defter toplamda hicri 1249 yılının tamamını kapsamaktadır, bu nedenle de ikisinin birlikte ele alınması uygun görülmüştür.

Tablo 30-a ve 30-b'den takip edilebileceği gibi, en yüksek gümrük geliri sağlayan mal grubu gıdadır. Gıda mallarının geçişinden sağlanan gümrük geliri toplam gelir içinde de önemli bir paya sahiptir. Gıda grubunda yer alan mallar arasında öncelik açık bir farkla un ticaretine aittir. Un giriş çıkışlarından elde edilen gelir diğer gıda gruplarının en az beş katı kadardır. Gıda ürünlerini canlı hayvan ticareti, deri ve deri ürünleri ve diğer başlığı altında toplanan çeşitli mallar ve müskirat kaleminde yer alan alkollü içeceklerin gümrük gelirleri takip etmektedir. Aşağıdaki tabloya dahil edilmemiş olan Rusçuk iskelesinden karşıya geçen hayvan, yaban hayvanı ve yolcu bargirlerinden alınan gümrük bedeli 1.000 kuruşu bulmaktadır. 1833-34 yılları Rusçuk gümrüğünde tutulan bazı kayıtlarda tüccar adı ile birlikte yalnız “*bazı emtia gümrüğü*” ifadesi yer aldığı için bu gelirler “diğer” başlığı altındaki mallara dahil edilmişlerdir.



**Tablo 30-a**  
**Rusçuk Gümrüğü Mal Miktarları ve Gümrük Gelirleri (21 Mayıs 1833 – 9 Mayıs 1834)**

Mal Grubu	Alınan Gümrük (Kuruş)	Miktar
cam ve cam ürünleri	75	13 sandık
canlı hayvan	min. 5.073 - max. 5.235	min. 8.514 re's
bargir ve hayvan (binek hayvanı)	min.714 - max. 820	260
koyun ve kuzu	1.659	7.602
camuş ve manda	min. 1.775 - max. 1.906	366
sığır	841	286
yaban hayvanı	min. 24 - max. 31	belirtilmemiş
deniz ürünleri	min. 2.902 - max. 3.120	
balık	min. 2.189 - max. 2.357	min. 30.830 vukiye 4.400 kıyye
tuzlu balık	min. 631- max. 681	min. 16.400 vukiye 4.050 kıyye
havyar	82	min. 33 fiçı
<b>gıda toplam</b>	<b>min.15.462 - max.18.541</b>	
<b>gıda_diğer</b>	<b>min.900 - max. 1.571</b>	
pastırma	min. 347 - max. 634	min.4.000 vukiye 2.950 kıyye
peynir	303	6.400 vukiye 63 fiçı
<b>gıda_bal</b>	<b>min. 684 - max. 744</b>	<b>180 fiçı</b> <b>max. 200 vukiye</b>
<b>gıda_hububat</b>	<b>min. 1.324 - max. 2.371</b>	
mısır	min.720 - max. 1767	max. 6.000 vukiye 5.011 kıyye 485 kile
arpa	80	40 kile
pirinç	524	min. 184 çuval
<b>gıda_un</b>	<b>min. 9.565- max. 10.704</b>	<b>min 328.680 vukiye</b> <b>55.300 kıyye</b>
<b>gıda_meyve&amp;sebze</b>	<b>min. 1.190 - max. 1.934</b>	
fasülye	min. 296 - max. 471	min. 17.300 vukiye 13.640 kıyye
elma	min. 482 - max. 586	min. 10.600 vukiye 7.700 kıyye
üzüm	min. 169 - max. 314	min. 7.100 vukiye 40 kile
<b>gıda_yağ</b>	<b>min. 1.985 - max. 2.340</b>	
revgan	min. 1.690 - max. 1.829	min. 6.387 vukiye 10.500 kıyye 9 fiçı 14 yedek
revgan-ı sade	min. 30 - max. 116	min. 190 kıyye
revgan-ı zeyt	126	21 tulum

Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22675 ve 22676.

**Tablo 30-b**  
**Rusçuk Gümrüğü Mal Miktarları ve Gümrük Gelirleri (21 Mayıs 1833 – 9 Mayıs 1834)**

Mal Grubu	Alınan Gümrük (Kuruş)	Miktar
<b>deri ve deri ürünleri</b>	<b>min. 4.805 - max. 5.372</b>	
hayvan derileri ve gön	min. 2.274 - max. 2.468	min. 1.943 adet
çizme ve yemeni	min. 76 - max. 87	588 çift
haffafiye	min. 2.190 - max. 2.443	belirtilmemiş
meşin ve sahtiyan	min. 265 - max. 374	min. 101 tura 35 top 3 denk
<b>diğer</b>	<b>min. 4.080 - max. 4.438</b>	
bakkaliye	min. 878 - max. 1156	belirtilmemiş
bazı emtia ve ufak tefek eşya	1.760	belirtilmemiş
ağaç, tahta	min. 616 - max. 790	9.300 adet?
<b>ecza ve kimya</b>	<b>min. 650 - max. 951</b>	
bal mumu	min. 192 - max. 252	min. 605 vukiye
katran	min. 383 - max. 423	min. 4.600 vukiye 4.800 kıyye
sabun ve kara sabun	min. 56 - max. 192	min. 1.100 vukiye 200 kıyye 1 denk
<b>maden ve maden ürünleri</b>	<b>min.746 - max. 1.052</b>	
demir	min. 544 - max. 884	min. 8.300 vukiye 6.500 kıyye
kurşun	30	600 vukiye
<b>manifatura ve tuhafiyeye</b>	<b>min. 1.003 - max. 1.109</b>	
iplik, pamuk ipliği	min. 844 - max. 934	min. 89 çuval
rişte, rişte-i penbe	min. 159 - max. 175	34 çuval 3 sandık
<b>mensucat</b>	<b>min. 744 - max. 912</b>	
aba	min. 222 - max. 263	min. 9 denk
keten	min. 165 - max. 220	min. 150 kıyye 36 çuval
yapağı	308	3400 vukiye
<b>müskirat</b>	<b>min. 2.720 - max. 2.775</b>	
arak	min. 257	min. 2.592 vidre 150 kıyye
hamir	min. 1.951	min. 16.266 vidre
rom	10	400 vukiye
<b>tütün</b>	<b>min. 1.986 - max. 2.110</b>	
duhan	min. 1.166 - max.1.290	min. 1.800 vukiye 132 bohça 56 denk
Eflâk duhanı	min. 783 - max. 848	min. 1.000 kıyye
Kırcalı duhanı	37	belirtilmemiş

Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22675 ve 22676.

## **b. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Rusçuk Gümrüğünden Geçen Mallar**

### **(1) Rusçuk Gümrüğünden Geçen Yerli Mallar (*Memalik-i Mahruse*)**

1861 yılı Ekim ayının ortasından kasım ayı ortalarına kadar bir aylık dönemi kapsayan Rusçuk gümrüğü kayıtları<sup>504</sup>, 1830'lu yılların gümrük kayıtlarına kıyasla hem daha hacimli hem de oldukça ayrıntılıdır. Beş ana bölümden oluşan kayıtların ilk bölümünde bir ay zarfında “...*Memalik-i Mahruse-i Şahane mahsulât ve mamulâtı sinaiyesinden amed ü şod eden eşya ve emtia...*” dan elde edilen “...*amed ve reftiye rüsumunun miktar ve kemiyeti...*” nin dökümü yer almaktadır. Bu bölümde toplam 257 muayene kaydedilmiştir. Muayenelerde 129 tacirin adı geçmekte ancak 7 tanesinin adı okunamamaktadır. Adı geçen tacirlerin 50'si gayrimüslim, 72'si müslümandır. Bu tacirlerden yalnız birinin Fatma Hatun adlı bir kadın olduğu dikkat çekmektedir. Ticarete konu olan mal çeşidi 122'dir. Bu kısmın amediye ve reftiye gelirlerinin toplamı 305.696 kuruş 23 paradır. Mal gruplarının toplam vergi gelirleri içindeki paylarına bakılırsa, gıda ve gıda ürünlerinin toplam gelir içinde 244.355 kuruşla birinci sırada olduğu görülecektir. Bu mal grubu içinde buğdayın önemi dikkat çekmektedir. Toplam 133.614 İstanbul kilesi buğdayın ticaretinden 199.936 kuruş vergi geliri elde edilmiştir. Buğdayın gittiği yerlerin başında İbrail gelmekte, İbrail'i Boğaz karyesi ve Dersaadet takip etmektedir. Gıda malları içinde yağlar da önemli bir paya sahiptir. Revgan-ı çerviş ağırlıkta olmakla birlikte, revgan-ı sade (sadeyağ) ticareti de yapılmaktadır. Ticareti yapılan toplam yağ miktarı 49.516,5 kıyye, yağdan elde edilen vergi geliri 32.591 kuruştur. Yağın çok büyük bir kısmının Dersaadet'e gittiği görülmektedir. Toplam 89.632 kıyyelik taze üzümün ise, yalnız 20.917 kıyyesi Boğaz karyesine geri kalanı Yergöğüne gitmektedir. Taze üzümünden elde edilen toplam vergi geliri 4.693 kuruştur. Bunların dışında, gıda maddeleri arasında un, tahin helvası, peynir, pastırma ve sucuk, somak yaprağı ve daha düşük miktarlarda bal, ceviz ve badem içi, kestane, pirinç, mercimek, fasulye, pekmez, patates, kavurma ve kıyma et dikkati çekmektedir. Deri ve deri ürünleri bu kısımda yer alan bir diğer önemli mal grubudur. Deri ürünlerinden elde edilen toplam vergi geliri 23.639 kuruştur. Bu ürünler arasında yer alan malların başında meşin, kösele, manda, camus, dana ve kuzu tulumu

<sup>504</sup> BOA, **ML.VRD 3399**, 1278.4.8-1278.5.5 (13 Ekim 1861-8 Kasım 1861)

ve sahtiyan gelmektedir. Yaklaşık 50 çift kadar pabuç ve yemeni de giden mallar arasındadır. Deri ve deri ürünlerinin en çok Yergöğü'ne gittiği görülmektedir. Tablo 31 ticareti yapılan malları gruplarına göre sıralarken, Tablo 32-a ve Tablo 32-b bu mal gruplarının toplam vergi geliri içindeki payları hakkında bilgi vermektedir.

**Tablo 31**  
**Rusçuk Gümrüğü Memalik-i Mahruse-i Şahane Mahsulât ve Mamulat-ı Sinaiyesi**  
**Mal Çeşitleri (13 Ekim 1861-8 Kasım 1861)**

Malların grupları	Mal Çeşidi
cam ve cam ürünleri	sırça bilezik
deniz ürünleri	tuzlu balık, havyar
deri ve deri ürünleri	Al meşin, Al sahtiyan Rumeli, beyaz meşin, beyaz sahtiyan, camuş derisi, manda derisi, kuzu derisi, dana derisi, yemeni, kösele, pişmiş kösele, bargir köselesi, dana köselesi, kuzu tulum, meşin, meşin Rumeli, meşin silahlık, nev zuhur sarı meşin, parça kösele, pabuç, sahtiyan kundura, siyah sahtiyan, sarı pabuç, haffafiye malı
diğer	bal peteği, cigara çubuğu, duhan havanı kütüğü, kahve dolabı, malta şurubu, hasır süpürge, seng-i adi
diğer_araba	yük arabası
diğer_fıçı	boş fıçı
diğer lüle	kama lülesi, harc-ı lüle, has lüle, sade lüle, lüle
ecza ve kimya	bal mumu, bal mumu gülce?, mum, kara sabun
ecza ve kimya_anason	anason
gıda	acı badem içi, ceviz, badem, erik reçeli, kestane, kavurma, kıyım et, pastırma, pekmez, patates, peynir, salamura peynir, tuzlu peynir, sucuk, tahin helvası, tarhana, yufka, tetre yaprağı
gıda_bakliyat	mercimek
gıda_bal	bal
gıda_hububat	buğday, pirinç
gıda_un	dakik evsad, dakik has, dakik-i Eflâk
gıda_meyve&sebze	kuru bamya, fasulye, taze üzüm
gıda_yağ	revgan-ı çerviş, revgan-ı sade
hırdavat	hırdavat
kürk	çakal Rumeli, çalkafa, çalkafa Rumeli, çalkafa tulum Rumeli, çalkafa zağra-i Rumeli, kurt Rumeli, kuzu, nafe-i Rumeli, nafe-i Üsküp
maden ve maden ürünleri	bakır kazan, bıçak Gabrova
manifatura ve tuhafiyeye	Alâ çorap, çorap (Drama, Filibe), dikilmiş dimi koton entari, kaytan, yün kaytan, boncuk, kaba çuka potur, kebe aba kalçın
mensucat	elvan aba, elvan aba Filibe, tiftik aba, tiftik aba İslimye, siyah aba İslimye, beyaz aba Filibe, çarşaf bezi, kebe-i Bosna, elvan harir, penbe-i ham, penbe-i Rumeli, yapağı Rumeli, basma sağır takye
yer döşemesi	kilim, kaba hasır, kıl çul, kilim seccade, kilim Şarköy

Kaynak: BOA, ML.VRD 3399.

**Tablo 32-a**  
**Rusçuk Gümrüğü Memalik-i Mahruse-i Şahane Mahsulât ve Mamulat-ı Sinaiyesi**  
**Miktar ve Gümrük Gelirleri (13 Ekim 1861 - 8 Kasım 1861)**

Mal Grubu	Alınan Gümrük (Akçe)	Alınan Gümrük (Kuruş)	Miktar	Miktar Birimi	Kıymeti (Kuruş)
<b>Cam ve cam ürünleri</b>	<b>12.390</b>	<b>103</b>	<b>11.200</b>	<b>adet</b>	<b>1.175</b>
<b>Deniz ürünleri</b>	<b>16.221</b>	<b>135</b>	<b>708</b>	<b>kıyye</b>	<b>1.291</b>
Deniz ürünleri tuzlu balık	12.953	108	699	kıyye	1.021
Deniz ürünleri havyar	3.268	27	9	kıyye	270
<b>Deri ve Deri Ürünleri Toplam</b>	<b>2.489.300</b>	<b>20.744</b>			<b>138.822</b>
Deri_meşin	88.111	734	1.488	adet	432
Deri_meşin	849	7	2	tura	muarref
Deri_sahtiyan	191.861	1.599	1.516	adet	muarref
Deri_kösele	24.751	206	30	adet	320 + muarref
Deri_parça kösele	44.166	368	belirtilmemiş	belirtilmemiş	3.650
Deri_hayvan derileri	1.806.780	15.057	1.066	adet	132.915 + muarref
Deri_kuzu tulum	317.625	2.647	1.050	tulum	muarref
Deri_pabuç yemeni kundura	7.171	60	67	çift	625
Deri_haffafiye	7.986	67	120	çift	880
<b>Diğer toplam</b>	<b>317.058</b>	<b>2.642</b>			<b>26.260</b>
Diğer_araba	21.905	183	14	adet	1.810
Diğer_fıçı	224.970	1.875	621	adet	18.600
Diğer_lüle	50.602	422	61.250	adet	4.182
<b>Ecza ve kimya ürünleri</b>	<b>1.253.746</b>	<b>10.448</b>	<b>31.366</b>	<b>kıyye</b>	<b>4.960</b>
Ecza ve kimya ürünleri anason	918.606	7.655	29.701	kıyye	muarref
<b>Gıda toplam</b>	<b>29.324.658</b>	<b>244.372</b>			<b>440.159</b>
Gıda_taze üzüm	479.501	3.996	75.812	kıyye	42.042
Gıda_buğday	23.992.366	199.936	133.614	keyl-i asitane	muarref
Gıda_pirinç	16.941	141	560	kıyye	1.400
Gıda_un	32.722	273		58 kıyye 123,5 keyl-i asitane	70 (dakik-i Eflâk) muarref
Gıda_yağ çerviş	3.809.291	31.744		48.306 kıyye 370,5 keyl-i asitane	315.164
Gıda_yağ sade	101.645	847	840	kıyye	8.400

Kaynak: BOA, ML.VRD 3399.

**Tablo 32-b**  
**Ruşçuk Gümrüğü Memalik-i Mahruse-i Şahane Mahsulât ve Mamulat-ı Sinaiyesi-**  
**Miktar ve Gümrük Gelirleri (13 Ekim 1861-8 Kasım 1861)**

Mal Grubu	Alınan Gümrük (Akçe)	Alınan Gümrük (Kuruş)	Miktar	Miktar Birimi	Kıymeti (Kuruş)
<b>Hırdavat</b>	<b>9.135</b>	<b>76</b>	<b>belirtilmemiş</b>	<b>belirtilmemiş</b>	<b>755</b>
<b>Kürk</b>	<b>1.830.969</b>	<b>15.258</b>			<b>muarref</b>
Kürk çeşitleri	1.812.518	15.104	3.248	tulum	muarref
Çalkafa Zağra-i Rumeli	18.451	154	30	deste	muarref
<b>Maden ve maden ürünleri</b>	<b>4.053</b>	<b>34</b>			<b>muarref</b>
Maden nühas kazgan	1.632	14	9	kıyye	muarref
Maden bıçak Gabrova	2.421	20	1	kutu	muarref
<b>Manifatura ve tuhafiye</b>	<b>238.381</b>	<b>1.987</b>			<b>13.761</b>
Manifatura Alâ Çorab	1.694	14	7	deste	140
Manifatura çorap	73.089	609	242	kıyye	muarref
Manifatura kaytan	147.137	1.226	303	kıyye	12.161
Manifatura_Dikilmiş dimi koton Entari	8.778	73	14	çift	825
Manifatura_hareze (boncuk)	5.142	43	170	çift dirhem	425
Manifatura_kaba çuka potur	1.452	12	1	adet	120
Manifatura_kebe aba kalçın	1.089	9	30	çift	90
<b>Mensucat ürünleri</b>	<b>333.340</b>	<b>2.778</b>			<b>195</b>
Mensucat_aba çeşitleri	275.577	2.296	702	top	muarref
Mensucat_çarşaf bezi	1.815	15	3	top	150
Mensucat_Elvan harir	2.421	20	1	kıyye	muarref
Mensucat_kebe-i bosna	41.442	345	138	adet	Muarref
Mensucat_basma sağır tekye	541	5	90	aded	45
Mensucat_Penbe-i Ham	2.481	21	1	Kantar	muarref
Mensucat_Penbe-i ham Rumeli	2.928	24	52	kıyye	Muarref
Mensucat_yapağı rumeli	6.135	51	3	kantar	Muarref
<b>Yer döşemesi</b>	<b>64.674</b>	<b>539</b>	<b>374</b>	<b>adet</b>	<b>5.045</b>
Yer döşemesi_hasır	19.722	164	340	adet	1.630
Yer döşemesi_kilim	42.531	354	30	adet	3.215
Yer döşemesi_çul	2.421	20	4	adet	200
<b>TOPLAM (mal grupları)</b>	<b>35.893.925</b>	<b>299.116</b>			<b>632.423</b>

Kaynak: BOA, ML.VRD 3399.

Ruşçuk'ta ticareti yapılan Memalik-i Mahruse mallarından dolaşımda en sık rastlanana buğday, taze üzüm ve revgan-ı çerviştir. Ruşçuk'tan mal akışının en yoğun olduğu yer Ruşçuk'un karşı sahilinde yer alan Yergöğü'dür. 257 kayıttan 144 ünde malların Yergöğü'ne gittiği kaydedilmiştir. Yergöğü'nü 41 kayıtla Dersaadet ve 25 kayıtla İbrail takip etmektedir. Ruşçuk'ta ticareti yapılan memalik-i mahruse mallarından taze üzüm, boş fiçı, hayvan derileri, deri ve deri ürünleri ve kuzu gibi canlı hayvanların çok büyük bir kısmı; yük arabası, tuzlu balık ve havyar gibi deniz

ürünlerinin, anason, tetre (sopak-sumak) yaprağı ve kürk gibi ürünlerin ise tamamı Yergöğü'ne gitmektedir. Rusçuk'tan Dersaadet'e ise en çok yağ, buğday, un, mum ve pastırma gittiği görülmektedir. İbrail'e ise birkaç ürün dışında neredeyse sadece buğday gönderilmektedir. Daha düşük yoğunlukta olmakla beraber Boğaz karyesine ve Vidin, Kalas, Silistre, Lom, Maçın, Tulçı, Tutrakan, Karasu ve Zıştovi gibi diğer Tuna iskelelerine de mal akışının gerçekleştiği görülmektedir. Tüm bu merkezlere ve Viyana'ya giden mallar için resm-i gümrük oranı % 12'dir. Viyana'ya sadece 932 kuruş 28 para vergi gelirine karşılık gelen “*al sahtiyani Rumeli*” ihraç edilmiştir. Belgrad'a yapılan ihracatın resm-i gümrük oranı ise % 9'dur. Belgrad'ın burada istisnai bir durumu vardır. 20 temmuz 1859 tarihli Gümrük Nizamnamesi'nde yapılan düzenleme ile Osmanlı gümrüklerinden Belgrad'a gelen mallardan % 9 oranındaki gümrük vergisi çıktığı yerde, % 3 oranındaki kalan vergi ise Belgrad'da tahsil edilmektedir<sup>505</sup>. Belgrad'a ihraç edilen mallar ise sağır ve kebir haffafiye, sırça bilezik, hasır süpürge, pabuç ve yemeniden ibarettir.

Rusçuk gümrüğü kayıtları içinde müskirattan alınan resm-i gümrüğün kaydı ayrı bir bölüm halinde tutulmuştur. Bu bölümde, Rusçuk'a ağırlıklı olarak arak geldiği, arak ispirto, arpa suyu, hamr (şarap) ve rom gibi malların ticaretinin yapıldığı, bunların neredeyse tamamının Yergöğü'nden geldiği, sadece şarabın Hırsova'ya gittiği görülmektedir. Ticareti yapılan müskirat çeşitleri, miktar ve vergi gelirleri Tablo 33'den takip edilebilir. Müskirat ticaretinin tamamının gayrimüslimlerin elinde olduğu da dikkat çekmektedir. Adı geçen 15 tacirin tamamı gayrimüslimdir.

**Tablo 33**  
**Rusçuk Gümrüğü Müskirat Geliri (13 Ekim 1861-8 Kasım 1861)**

Mal çeşidi	Miktar (kıyye)	Gümrük Geliri (kuruş)
arak	28.963	3.709
hamr	10.400	786
rom	1.045	177
arak ispirto	260	49
arpa suyu	96	8

Kaynak: BOA, ML.VRD 3399.

<sup>505</sup> Kütükoğlu, *Gümrük*, ss.264-265.

## (2) Rusçuk Gümrüğünden Geçen İthal Mallar (*Memalik-i Ecnebiye*)

Rusçuk gümrük kayıtlarının ikinci bölümünde ise “...*Memalik-i Ecnebiye mahsulât-ı arziye ve sınıyesinden amed ü şod eden eşya ve emtia...*”dan elde edilen “...*amediyeye ve reftiye rüsumunun miktar ve kemiyeti...*”nin dökümü yer almaktadır. İthal edilen malların kayıtlarının tutulduğu bu bölümde 18 tacirin adı geçmekte bunlardan yalnız ikisinin Müslüman tüccar olduğu görülmektedir. Ticareti yapılan mallardan bir kısmının adı okunamamış yada okunduğu halde ne olduğu anlaşılammıştır. Bunlar da dahil olmak üzere bu bölümde toplam 72 mal çeşidi zikr edilmektedir. Burada malın nereden geldiği ile ilgili ayrıca bir bilgi verilmemekte ancak bazı malların adında menşei ile ilgili ifadeler yer almaktadır; *rişte-i penbe İngiliz, revgan-ı zeyt Fransa, revgan-ı zeyt Yunan, sabun Nemçe* gibi. Bu kısmın içerdiği farklı bir bilgi “*mahal-i irsal*” kayıdır. Bu kayıt altında malların çoğu için “*mağazasına*” ve yalnız bir tüccar için “*dükkâna*” ifadesine yer verilmiştir. Defterin sonunda bu bölümdeki mallardan alınan gümrük vergisinin % 5 olduğu belirtilmektedir. Bu kısımda verilen bir başka bilgi de, bazı malların “*ber mucceb-i tarife akçesi*”dir, yani tarife gereğince, ölçü birimi başına ödenmesi gereken akçe miktarı bilgisi verilmiştir. *Memalik-i ecnebiye mahsulât-ı arziye ve sınıyesinden* elde edilen toplam gelir 7.604 kuruştur. Tablo 34’de de görüldüğü üzere, bu gelirin 2.326 kuruşluk önemli bir kısmını mensucat oluşturmaktadır. Mensucatu birbirlerine yakın oranlarla gıda ve manifatura ve tuhafiye kategorileri takip etmektedir.



**Tablo 34**  
**Ruşuk Gümrüğü Memalik-i Ecnebiye Mahsulât-ı Arziye ve Sınaiyesi – Mal**  
**Çeşitleri ve Gümrük Gelirleri (13 Ekim 1861 - 8 Kasım 1861)**

Mal Grupları	Mal çeşidi	Gümrük gelirleri kuruş (1 kuruş= 120 akçe)	Gümrük gelirleri (akçe)
deri ve deri ürünleri	kösele-i şıra, siyah sahtiyan Nemçe	200	24.018
diğer	kibrît kavı, mühür mumu, kundura boyası, lastik kundura, sigara kutusu, makaralı kutu ayna, Nemçe fincanı, çiçekli fincan, edna gözlük, kulaksız gözlük, oyun kağıdı, kağıt futa? İslambol?	309	37.022
ecza ve kimya ürünleri	Malta ve Nemçe sabunu ve kav ecza	168	20.184
gıda	şeker-İngiliz, şeker gülle, kahve-Efrenç, zeytin, harnup, şehriye ve karabiber	1.193	143.100
gıda_meyve&sebze	limon, siyah üzüm	110	13.200
gıda_yağ	zeytinyağı - Fransa ve zeytinyağı-Yunan	165	19.824
maden ve maden ürünleri	dört köşeli demir	309	37.080
manifatura ve tuhafiye	fes çeşitleri (fes ağaç marka, fes marsilya ağaç marka, fes meci diye Fransız?, fes meci diye ligorta? taklidi, fes nemçe ligorta? taklidi), rişte-i penbe İngiliz, rişte-i penbe, al rişte-i penbe, eldiven kaşmir, boyun bağı, fanila gömlek, kazib çiçek, iğne, boynuz tarak, aynalı kağıt kutu, iğneli kutu, kazib sim şerit	1.440	172.831
mensucat ve mensucat ürünleri	basma, çubuklu dimi koton, çuka-i çifte balık, çuka-i Sudan, çuka-i Saksonya, dimi koton Nemçe, İngiliz ve Avusturya şalları, hariri çitari, yün basma, yün dokuma basma, keten minderlik	2.326	279.157

Kaynak: BOA, ML.VRD 3399.

### (3) Rusçuk Gümrüğünden Geçen İmtiyazlı Ülke Malları (Memalik-i İmtiyaziye)

Ruşuk gümrük kayıtlarının üçüncü bölümünde “...memalik-i imtiyaziye mahsulâtı ve sınaiyesinden amed ü şod eden eşya ve emtia...” dan alınan resm-i gümrüğün kaydı tutulmuştur. “Memalik-i imtiyaziye” ifadesi ile hangi ülkelerin kastedildiğine dair bir bilgi bulunmamakla birlikte, bu bölgenin 1829’da özerk bir statü kazanan Eflâk ve Boğdan olduğu anlaşılmaktadır. Bu kısımda 22 tüccarın adı geçmektedir. Bunlardan 15’i müslüman 7’si gayrimüslimdir. Rusçuk’a gelen Memalik-i imtiyaziye mallarının 15 çeşit olduğu görülmektedir. Çoğunluğu gıda maddesi olan bu mallar arasında Eflâk’dan gelen bal, un, tütün, sadeyağ, salamura peynir ve katran, toplamı 2.576 kuruş olan gümrük gelirinin yaklaşık 2.000 kuruşluk önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Tablo 35’den de takip edilebileceği gibi, sadece Eflâk tütünü 1.614 kuruşluk bir vergi geliri bırakmaktadır. Bunun dışında Bükreş hırdavatı, kuru bağırsak, kuru erik, salamura peynir, sadeyağ, Tuna yağı ve Kocine tuzu gibi mallar da memalik-i

imtiyaziyeden gelen mallar arasındadır. Burada da mahal-i irsal bilgisi mevcuttur: çoğunluk mağazasına, üç tanesi dükkâna şeklinde kaydedilmiştir. Geliş mahalleri hakkında bilgiye sahip olunan malların neredeyse tamamı Yergöğü'nden gelmekte, yalnız gemi halatının Kalas'dan geldiği görülmektedir. Gümrük oranlarının % 5 olduğu defterin sonunda belirtilmiştir.

**Tablo 35**  
**Ruşuk Gümrüğü Memalik-i İmtiyaziye Mahsulâtı ve Sınaiyesi (13 Ekim 1861-8 Kasım 1861)**

Malların grupları	Mal Çeşidi	Alınan Gümrük (Akçe)	Alınan Gümrük (Kuruş)	Miktar (kıyye)	Kıymeti (Kuruş)
diğer	gemi halatı	5.994	50	170	1.190
ecza ve kimya	katran Eflâk	16.632	139	1.650	3.300
gıda	salamura peynir, kuru erik, kuru bağırsak, Tuz Kocine	64.858	540	4.451	11.707
gıda_bal	asel Eflâk	12.474	104	495	2.515
gıda_un	Dakik-i Eflâk	17.265	144	1.370	3.405
gıda_yağ	revgan-ı sade, revgan-ı sade Eflâk, revgan Tuna?	22.499	187	551	4.610
hırdavat	hırdavat Bükreş	9.876	82	belirtilmemiş	1.960
tütün	duhan Eflâk	193.696	1.614	12.546	37.638

Kaynak: BOA, ML.VRD 3399.

## 2. Niğbolu Gümrüğünden Geçen Mallar

Niğbolu gümrüğünün 13 Ekim 1861 ile 12 Kasım 1861 tarihleri arasındaki bir aylık geliri 150.148 kuruş 16 paradır<sup>506</sup>. Bu dönemde gümrükten mal geçiren toplam 65 tacirden 29'unun müslüman olduğu anlaşılmaktadır. Niğbolu gümrük kayıtlarından ticareti yapılan 44 çeşit mal tespit edilmiştir. Niğbolu gümrüğünün verilerine göre en yoğun mal alış verişi yapılan yer Eflâk'tır. Eflâk'ı İbrail ve Vidin takip etmekte; Viyana, Zıştovi, Belgrad, Yergöğü, Deraliye, Boğaz karyesi, Hırsova ve Rahova ise çok daha az yoğunlukta mal gidiş gelişinin olduğu bölgeler olarak dikkat çekmektedir. Eflâk'a Niğbolu'dan en çok balık ihraç edilmektedir (4.550 kıyye). Balığı 968 kıyye ile üzüm takip etmektedir. Peynir ve pastırmanın yanı sıra, meşin ve çeşitli hayvan derileri, yün kaytan, aba ve süpürge de Niğbolu'dan Eflâk'a giden ürünler arasındadır. Eflâk'dan

<sup>506</sup> BOA, ML.VRD 3405, 1278.4.8-1278.5.9 (13 Ekim 1861-12 Kasım 1861).

Niğbolu'ya gelen ürünler ise, elma, revgan-ı sade, arak ve demirdir. Niğbolu için bir diğer önemli ticaret ortağı İbrail'dir. İbrail'e sadece buğday ihraç edilmektedir. Niğbolu'dan İbrail'e bir ay içinde giden buğday miktarı 79.000 İstanbul kilesine ulaşmaktadır. Niğbolu gümrüğü kayıtlarında daha önceki defterlerde pek rastlanılmayan bir bilgi dikkati çekmektedir; malın kimin sefinesi ile taşındığı bilgisi. Burada İbrail'e giden ve 10.000 İstanbul kilesinden fazla olan buğdayların iki farklı tarihte Avusturya vapur şirketleri ile taşındığı belirtilmektedir. Bu bilgi bizim için taşıma teknolojisi ve Tuna'da ticaret yapmak üzere kurulan Avusturya Vapur şirketleri açısından küçük bir ipucu niteliğindedir. Niğbolu'ya Hırsova'dan mum yağı, Zıştovi'den pastırma ve sucuk, Viyana'dan ise ahşap masa gelmektedir. Viyana'ya giden malların meşin ve koyun derisi olduğu ve 500 adet koyun derisinin vapurla taşındığı anlaşılmaktadır. Bunlardan başka Boğaz karyesine 4.286 İstanbul kilesi buğday; Vidin'e tuzlu balık (10.693 kıyye), üzüm turşusu, pekmez, un ve mintan; Belgrad'a ham ipek ve İzladi çergesi, Deraliye'ye ise peynir ve pastırma gittiği görülmektedir.

**Tablo 36**  
**Niğbolu Gümrüğünden Geçen Mallar (13 Ekim 1861-12 Kasım 1861)**

Ticaret Yapılan Yer	Malın Cinsi	
Eflâk	giden mallar	balık (4.550 kıyye) üzüm (978 kıyye) peynir ve pastırma, meşin ve çeşitli hayvan derileri, yün kaytan, aba, ve süpürge
	gelen mallar	elma, revgan-ı sade, arak ve demir
İbrail	giden mallar	buğday (79.000 İstanbul kilesi)
Vidin	giden mallar	tuzlu balık (10.693 kıyye) üzüm turşusu, pekmez, un ve mintan
Viyana	giden mallar	meşin ve koyun derisi
Belgrad	giden mallar	ham ipek ve İzladi çergesi
Dersaadet	giden mallar	peynir ve pastırma

Kaynak: BOA, ML.VRD 3405.

### 3. Vidin Gümrüğünden Geçen Mallar

İşlem hacmi açısından Rusçuk gümrüğünün ardından ikinci sırada yer alan Vidin gümrüğünün 13 Kasım 1861 ile 12 Aralık 1861 tarihleri arasındaki bir aylık geliri 40.363 kuruş 9 paradır<sup>507</sup>. Vidin gümrük kayıtlarında toplam 157 tüccarın adı geçmektedir. Bunlardan 19'unun kimliği tespit edilememiştir.<sup>508</sup> Geri kalan 138 tüccardan 75'inin gayrimüslim, 63'ünün ise Müslüman olduğu görülmektedir. Vidin gümrüğü için hangi mal gruplarından ne kadar vergi geliri sağlandığı tespit edilememiştir, çünkü bu gümrük kayıtlarında tüccarın getirdiği malların tümü için toplam vergi miktarı verilmiştir. Bu nedenle buradaki hareket noktası malların dolaşımında görülme sıklığı olacaktır. Yani bir tüccar beş ayrı mal getirmiş ise, bu beş ayrı kayıt olarak düşünülecektir. Buna göre Vidin gümrüğünde bir ay içinde 157 tüccarın getirdikleri mallara ait 291 kayıt tespit edilmiştir. Bu defterde malın geldiği ve gittiği yer bilgisi genellikle verilmiştir. 291 kayıttan 27'sinde malın yönünü tayin etmek mümkün olmamıştır. Geri kalan 264 kayıttan 192'si gümrükten mal çıkışının, 74'ü ise gümrüğe mal girişinin olduğunu göstermektedir. Burada yapılacak bir başka tespit, malın ülke içine mi yoksa ülke dışına<sup>509</sup> mı hareket ettiğiyle ilgilidir. Gümrükten çıkan malların sekiz tanesinin nereye gittiği belirtilmemekte, 93'ünün ülke dışına gittiği, 89'unun ise ülke içinde bir başka bölgeye gönderildiği açıkça görülmektedir. Gümrüğe giren mallardan ise, yalnız 20'si ülke içinden 54'ü ise ülke dışından gelmektedir. Vidin, Rusçuğa nazaran daha farklı bölgelerle ticaret yapan bir iskele konumundadır. Vidin'in coğrafi konumunun bu noktada belirleyici olduğu muhakkaktır. Sayıları 25'i bulan bu merkezler<sup>510</sup> ticaret yoğunluna göre sıralanacak olursa; Viyana, Sırbistan, Şehirköy, Belgrad, Deraliye, Kalas, Belgradcık, Feth'ül İslam, Hırsova, Niş, Berkofça, Lom, Rusçuk, Razlok, İzladı, Adakale, Dupnice, Filibe, Köstendil, Niğbolu, Pazarcık, Selanik, Sofya, Üsküp ve Zıştovi olduğu görülecektir. Bunların dışında Vidin'in karşı yakasında bulunan Kalafat iskelesine giden mallar "*Kalafata giden perakende rusûmatı*" adı altında kaydedilmiş olup toplam 3.810 kuruşluk gümrük geliri

<sup>507</sup> BOA, **ML.VRD 3423**, 1278.5.10-1278.6.9 (13 Kasım 1861-12 Aralık 1861).

<sup>508</sup> Orijinal defter bir hayli yıpranmış olduğundan, bazı kısımların okunmasında ciddi güçlüklerle karşılaşmıştır. Aksi belirtilmedikçe okunamayan veriler analiz dışında tutulmuştur.

<sup>509</sup> 1817'de özerklik kazanan Sırbistan ve 1829'da özerklik kazanan Eflâk ve Boğdan aksi belirtilmedikçe "ülke dışı" olarak kabul edilmiştir.

<sup>510</sup> okunamayan birkaç yer adı ve malın nereden gelip nereye gittiğinin belirtilmediği, ancak "*celbi, mübayaa eylediği ve beren celbi*" gibi ifadelerin yer aldığı kayıtlar analiz dışında bırakılmıştır.

sağlamıştır. Viyana, Vidin'den en çok malın gittiği bölgedir. Viyana'ya giden mallar oldukça çeşitlidir. “*Eşya-ı mahlut/mütenevvia*” olarak ifade edilen çeşitli eşyaların yanı sıra meşin, kuzu ve koyun derileri ve sahtiyan gibi deri ve deri ürünleri; çeşitli kumaşlar ve yapacağı gibi mensucat ürünleri, rişte-i flemenk, tuzlu bağırsak, elvan sabun gibi mallar da Vidin'den Viyana'ya giden mallar arasındadır. Viyana'dan gelen mallar gidenlere nazaran miktar ve çeşit açısından çok daha azdır. Bunlar şeker, hırdavat ve çuka, basma, kaşmir ve lepiska gibi kumaş çeşitleridir. İkinci sırada yer alan Sırbistan'a giden mallar içinde miktar olarak ilk sırayı 14.700 kıyye ile don yağı almaktadır. Dolaşımda görülme sıklığı en yüksek olan balığın Sırbistan'a ihraç edilen miktarı ise, bir ay içinde 1.650 kıyyedir. Pirinç ve süpürge de Sırbistan'a giden diğer mallar arasındadır. Sırbistan'dan yalnız üç kalem mal geldiği görülmektedir. Bunlar 940 kıyye elma, 420 kıyye ceviz ile 400 kıyye fasülyedir.

Vidin için önemli bir başka merkez Belgrad'tır. Belgrad'tan Vidin'e daha çok mal girişi olmaktadır. Bu malların başında çeşitli eşyalar ve hırdavat gelmektedir. Bunlardan başka çivi, çelik, katran, kâğıt, kazib çiçek, rişte-i flemenk, dimi koton ve şeker de Belgrad'tan gelen mallar arasındadır. Vidin'den Belgrad'a giden mallar az miktarda hırdavat, kazib çiçek, rişte-i flemenk ve hümayundur. Vidin'den Deraliye'ye giden mallar Tuna bölgesinin İstanbul'un iaşesindeki rolünü bir kez daha teyid etmektedir. Ağırlıkla gıda ürünlerinden oluşan bu malların başında revgan-ı sade ve salamura peynir gelmektedir. Ancak Deraliye'ye giden yağ miktarı Sırbistan'a giden yağ miktarından çok daha azdır; yalnız 547 kıyye. Bunlardan başka kavurma, havyar, balık, kuzu derisi, çorap ve mum da Deraliye'ye giden mallar arasında sayılabilir. Vidin'den sadece mal gidişi olan yerler arasında Belgradcık'a taraba tahtası, çarık, süpürge, fasülye, vişne ve armut ve revgan-ı don; Berkofça'ya ham pamuk, anason, değirmen taşı ve çarık; Feth'ül İslam'a ise pirinç, bal, şeker ve süpürge gittiği görülmektedir.

**Tablo 37**  
**Vidin Gümrüğünden Geçen Mallar (13 Kasım 1861 - 12 Aralık 1861)**

Ticaret Yapılan Yer	Malın Cinsi	
<b>Viyana</b>	gelen mallar	şeker, hırdavat ve çuka, basma, kaşmir ve lepiska gibi kumaş çeşitleri
	giden mallar	çeşitli eşya, meşin, kuzu ve koyun derileri ve sahtiyan gibi deri ve deri ürünleri; çeşitli kumaşlar ve yapağı gibi mensucat ürünleri, rişte-i flemenk, tuzlu bağırsak, elvan sabun
<b>Sırbistan</b>	gelen mallar	elma,ceviz, fasülye
	giden mallar	revgan-ı don (14.700 kıyye) balık (1650 kıyye) pirinç, süpürge
<b>Belgrad</b>	gelen mallar	çeşitli eşyalar ve hırdavat, çivi, çelik, katran, kağıt, kazib çiçek, rişte-i flemenk, dimi koton ve şeker
	giden mallar	hırdavat, kazib çiçek, rişte-i flemenk ve hümayun
<b>Kalas</b>	gelen mallar	arak ve rom, sabun, zift, şeker, harnup,karabiber, şehriye ve balık
	giden mallar	balık, sabun, şeker
<b>Şehirköy</b>	gelen mallar	kuzu derisi, revgan-ı don, elma, fasülye, kuru erik, katran, aşı boya ve Amerikan bezi
	giden mallar	balık
<b>Hırsova</b>	gelen mallar	telatin, kösele, peynir ve meyve

**Kaynak:** BOA, ML.VRD 3423.

Vidin gümrüğüne en çok mal gönderen yerler ise, Kalas, Hırsova ve Şehirköy bölgeleridir. Kalas'a az miktarda balık, sabun ve şeker giderken, bu iskeleden Vidin'e arak ve rom, sabun, zift, şeker, harnup, karabiber, şehriye ve balık gibi ürünler gelmektedir. Şehirköy'e daha çok balık giderken, buradan Vidin'e kuzu derisi, revgan-ı don, elma, fasülye, kuru erik, katran, aşı boya ve Amerikan bezi gibi malların geldiği görülmektedir. Vidin gümrüğüne Hırsova'dan telatin, kösele, peynir ve meyve; Lom'dan meşin ve çuka; Razlok'dan katran; Eflâk'dan koyun derisi ve kuzu gelmektedir. Niş, Üsküp, Filibe ve Sofya taraflarına ise balık ve havyar gittiği görülmektedir. Vidin gümrük defterinde 135 farklı malın ticarete konu olduğu görülmektedir. Vidin gümrüğünden geçen balıklar arasında morina balığının ciddi bir paya sahip olduğu kayıtlardan anlaşılmaktadır.

#### 4. Hırsova Gümrüğünden Geçen Mallar

Hırsova gümrüğünün 13 Kasım 1861 ile 12 Aralık 1861 tarihleri arasındaki bir aylık geliri 8668 kuruş 7 paradır<sup>511</sup>. Hırsova gümrük kayıtlarında 38 tacirin adı geçmekte, bunlardan yalnız dördünün Müslüman olduğu, geri kalanların gayrimüslim oldukları görülmektedir. Tüccarların çoğunun “*mokan*”<sup>512</sup> olduğu görülmektedir. Hırsova gümrüğünden en çok mal giden yer Memleketeyn’dir. Hırsova’nın daha az yoğunlukta ticaret yaptığı yerler ise, Hırsova’nın karşı tarafı<sup>513</sup>, İbrail, Kalas, Boğazköy, Maçın ve Tulçı’dır. Ticareti yapılan mal çeşidi 20 olup, gümrüğe giren mallar İbrail’den kahve, şeker, pirinç ve mum; karşıdan ise revgan-ı çerviştir. Giden mallar ise, arpa, buğday, peynir, yoğurt, yapağı, tuzlu balık ve atdır. Hırsova’dan Memlekeyetn’e bir ay içinde 640 kıyye yoğurt, 580 kıyye peynir, 235 kıyye yapağı, 14 İstanbul kilesi buğday, at ve koyun derisi ihraç edilmiştir. Karşı tarafa ise 8810 kıyye tuzlu balık ve 1250 kıyye elma gitmiştir. İbrail tarafından getirilip Boğaz köy tarafına götürülen mallar 31 İstanbul kilesi buğday, 300 kıyye arak ve 60 kıyye sirkedir. Doğrudan Boğazköy’e 200 kıyyelik elma gönderilmiştir. Hırsova’nın daha çok tahıl ihraç ettiğinden bahsetmek mümkündür, çünkü İbrail’e 312 İstanbul kilesi buğday, Maçın’e 4.809 İstanbul kilesi arpa ve 131 İstanbul kilesi buğday, Kalas’a 100 İstanbul kilesi buğday ve Tulçı’ya 2.770 İstanbul kilesi arpa ve 133 İstanbul kilesi buğday gönderildiği görülmektedir.

---

<sup>511</sup> BOA, **ML.VRD 3375**, 1278.2.6-1278.3.7 (13 Ağustos 1861-12 Eylül 1861). Defterin gömlek üzerindeki tarihler bu şekilde olsa da, kayıtların tutulduğu tarihler 13 Kasım -12 Aralık 1861 arası dönemdir.

<sup>512</sup> “Canlı Hayvanlardan Alınan Geçit Resimleri” kısmında mokanlara ayrıntılı şekilde yer verilmiştir.

<sup>513</sup> Yer adı verilmemiştir, ancak eski adıyla Oraşul de Floci/Tirgul de Floci yada bugünkü adıyla Giurgeni yerleşimi olması muhtemeldir.

**Tablo 38**  
**Hırsova Gümrüğünden Geçen Mallar (13 Kasım -12 Aralık 1861)**

Ticaret Yapılan Yer	Malın Cinsi	
Eflâk ve Boğdan (Memleketeyn)	giden mallar	yoğurt (640 kıyye) peynir (580 kıyye) yapağı (235 kıyye) buğday (14 İstanbul kilesi) at ve koyun derisi
Tunanın karşı kıyısı	giden mallar	balık (8810 kıyye) elma (1250 kıyye)
	gelen mallar	revgan-ı çerviş (eritilmiş yağ)
İbrail	giden mallar	buğday (312 İstanbul kilesi)
	gelen mallar	kahve, şeker, piriç ve mum
Maçin	giden mallar	arpa (4809 İstanbul kilesi) buğday (131 İstanbul kilesi)
Kalas	giden mallar	buğday (100 İstanbul kilesi)
Tulçı	giden mallar	arpa (2770 İstanbul kilesi) buğday (133 İstanbul kilesi)
İbrail'den gelip Boğzaköy'e	giden mallar	buğday (31 İstanbul kilesi) arak (300 kıyye) sirke (60 kıyye)

Kaynak: BOA, ML.VRD 3375.

### 5. Tulçı ve Mülhakatı İsakçı Kazası Gümrüklerinden Geçen Mallar

Tulçı ve İsakçı gümrüklerinden 1861 yılı Kasım-Aralık aylarında geçen mallar birkaç bölüm halinde kaydedilmiştir<sup>514</sup>. Bahsi geçen gümrüklerde ihracata ve ithalata konu olan malları tespit etmek mümkündür. Ayrıca İsakçı'ya bağlı Karabine? gölü ve Peseyka (Pisika) karyesi gümrük gelirlerinin kaydı da tutulmuştur. İhracat bölümündeki 9 kalem malın önemli bir kısmını balık türleri ve havyar oluşturmaktadır. Bunun dışında tütün, hasır, hatab ve ıhlamur çiçeği de ihraç edilmektedir. En çok mal ihraç edilen yerlerin başında İbrail gelmektedir. Kalas, Tulçı, İsmail ve Rusçuk da malların gittiği iskeleler arasındadır. Bahsi geçen gümrük kayıtlarında bir kez daha -Rusçuk gümrük kayıtlarında da görüldüğü gibi- malların ülke içinde bir iskeleden diğerine %12'lik bir gümrük vergisi ile gittiği görülmektedir. Bu bölümde adı geçen 13 tüccardan 5'inin Müslüman geri kalanının gayrimüslim olduğu görülmektedir.

<sup>514</sup> BOA, ML.VRD 3418, 1278.5.10- 1278.6.9 (13 Kasım 1861- 12 Aralık 1861).



İthalat bölümünde 37 kalem mal kaydedilmiştir. Bu mallar içinde gıda ürünlerinin dolaşımında görülme sıklığının yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Erik, harnup, pirinç, fasülye, fındık, hurma, incir, üzüm, leblebi, limon portakal, un, yağ; kimyon ve karabiber gibi baharatlar, kahve ve şeker, çeşitli kağıtlar, sabun, mum, Amerikan bezi ve gömlek ithal edilen malların başlıcalarıdır. Buradaki resm-i gümrük oranı %5 olarak belirtilmiştir. Gittiği mahal kısmında yalnız bir mal için İbrail, geri kalanlar için Kalas yer almaktadır. Adı geçen 8 tüccardan 5'i Müslüman, diğerleri gayrimüslimdir.

Karabine gölünden İbrail ve Kalas'a %12'lik resm-i gümrük oranı ile balık ihraç edildiği görülmektedir. Bir ay zarfında Karabine gölünden 111.970 kıyye balık ihraç edilmiştir. Karabine gölü balık ihracatından elde edilen vergi geliri 5.219 kuruş, 14 paradır. Burada adı geçen 13 tüccardan yalnız ikisi Müslüman diğerleri gayrimüslimdir. Peseyka (Pisika) karyesinden yalnız Kalas'a %12'lik resm-i gümrük oranı ile balık ve hasır ihraç edildiği görülmektedir. Burada yalnız beş tüccarın adı geçmekte ve ticaretin tamamen gayrimüslimlerce yapıldığı görülmektedir. Bir ay içinde ihraç edilen toplam balık miktarı 1.145 kıyye olup, bundan elde edilen vergi geliri 117 kuruştur. Hasırdan elde edilen gelir ise 101 kuruş 20 para olup Peseyka (Pisika) karyesinin bir aylık toplam vergi geliri 218 kuruş 20 paradır. Bir aylık zaman diliminde kayıt altına alınan gümrük geliri 7.898 kuruş 28 paradır.

**Tablo 39**  
**Tulçı ve mülhakatı İsakçı Kazası Gümrüklerinden Geçen Mallar (13 Kasım 1861-12 Aralık 1861)**

Deferin Bölümü	Mallar	Gittiği Yer
<b>İhracat</b>	balık türleri ve havyar tütün, hasır, odun, ihlamur çiçeği	İbrail, Kalas, Tulçı, İsmail, Rusçuk
<b>İthalat</b>	Erik, harnup, pirinç, fasülye, fındık, hurma, incir, üzüm, leblebi, limon portakal, un, yağ; kimyon ve karabiber gibi baharatlar, kahve ve şeker, çeşitli kağıtlar, sabun, mum, Amerikan bezi ve gömlek	Kalas, İbrail
<b>Karabine Gölü</b>	Balık (ihracat) 111.970 kıyye	İbrail, Kalas
<b>Peseyka Karyesi</b>	Balık (ihracat) 1145 kıyye hasır	Kalas

Kaynak: BOA, ML.VRD 3418.

## 6. Tutrakan Gümrüğünden Geçen Mallar

27 Aralık 1829-25 Ocak 1830 tarihleri arasındaki bir aylık sürede Tutrakan gümrüğünden toplam 14 çeşit mal geçmiştir<sup>515</sup>. Kış ayları Tuna'nın donması nedeniyle ulaşımın zorlaştığı ve bazen tamamen imkânsız hale geldiği bilinmektedir. Bu bir aylık dönemde gümrükte 16 günün “*hâli*” olarak kaydedilmesi, yani ayın yarısında gümrükten mal geçişinin olmaması, bu durumu doğrular niteliktedir. 14 çeşit malın önemli bir kısmı gıda maddelerinden oluşmaktadır. Malların tamamı için miktar bilgisinin bulunmayışı bir ay içinde gümrükten geçen malların hacmine ilişkin bir sonuca varılmasını engellemektedir. Ancak bir aylık zaman zarfında elde edilen gümrük geliri 757 kuruştur. Aşağıdaki tabloda gümrükten geçen malların hangi mal grubuna dahil oldukları ve miktarları yer almaktadır. Tuna iskelelerinde yaygın olarak alış verişi yapılan pastırma, peynir, soğan, mercimek, fasülye, elma gibi gıda maddeleri ve revgan-ı çervişin dışında lika ve iplik gibi mensucat ve manifatura ürünleri, duhan (tütün) ve katran hemen hemen tüm gümrük kayıtlarında rastlanan mallar arasındadır. Gümrük gelirleri açısından bakıldığında ilk sırayı revgan-ı çerviş, ikinci sırayı katran, üçüncü sırayı ise fasülye almaktadır.

**Tablo 40**  
**Tutrakan Gümrüğünden Geçen Mallar (27 Aralık 1829-25 Ocak 1830)**

Mal grubu	Malın cinsi	Alınan Gümrük (Kuruş)	Malın miktarı
diğer	çeşitli mal	12	
ecza ve kimya	katran	137.5	275 vidre <sup>516</sup>
gıda	pastırma	30	1000 kıyye
gıda	peynir	77.5	1525 kıyye
gıda_bakliyat	mercimek	10	belirtilmemiş
gıda_meyve&sebze	soğan	49	belirtilmemiş
gıda_meyve&sebze	fasülye	121.5	min.1500 kıyye
gıda_meyve&sebze	elma	2.5	100 kıyye
gıda_yağ	revgan-ı çerviş	154	22 yük
manifatura ve tuhafiye	ipten	18.5	belirtilmemiş
mensucat	lika (ham ipek)	19	belirtilmemiş
tütün	duhan	107	107 denk

Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22672, 1245.7.1-1245.7.30 (27 Aralık 1829-25 Ocak 1830).

<sup>515</sup> D.BMK.SLM 22672 numaralı defterde 1245 senesi Receb ayında Tutrakan gümrüğünden geçen malların kaydı tutulmuştur.

<sup>516</sup> Bir tür sıvı ölçüm birimi olduğu anlaşılmaktadır.

## 7. Silistre Gümrüğünden Geçen Mallar

1861 yılı Kasım-Aralık dönemi Silistre gümrüğü kayıtları yalnız müskirattan elde edilen gümrük gelirleri bilgisini içermektedir<sup>517</sup>. Toplam yedi gayrimüslim tüccarın adı geçmektedir. Yergöğü, Eflâk, Kalas ve İbrail'den -tamamının toplamı 3.500 kıyyeyi aşan arak ispirto, rom ve arpa suyunun Silistre gümrüğüne giriş yaptığı görülmektedir. Silistre iskelesinde bir ayda müskirattan elde edilen gümrük geliri 842 kuruştur.

## 8. Tuna Gümrüklerinde Ticarete Konu Olan Mallara İlişkin Değerlendirme

1830'lu yılların başlarına ait gümrük kayıtlarında gümrükten geçiş yaparak ticarete konu olmuş mal çeşitlerine bakıldığında bir yılda ortalama 115-120 farklı malın alışverişinin yapıldığı görülmektedir.

**Tablo 41**  
**Tuna Gümrüklerinden Geçen Mal Çeşitleri (19. Yüzyılın İlk Yarası)**

Gümrüğün Adı	Toplam Mal Çeşidi
Tutrakan (Aralık-Ocak 1830)	14
Ruşçuk (Mart-Haziran 1830)	100
Ruşçuk (Haziran 1831- Mayıs 1832)	120
Ruşçuk (Mayıs 1833- Mayıs 1834)	115

Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22672, 22673, 22674, 22675, 22676.

Gümrüklerde işlem görmüş toplam mal çeşitlerinde karşılaştırma yapmak oldukça güçtür. Rusçuk gümrük gelirlerinin malların menşesine göre tasnif edilmiş olması bazı mal çeşitlerinin her bir grup içinde var olmaları nedeniyle mal çeşitlerinin ayrı ayrı değerlendirilmesini gerektirmiştir. Rusçuk gümrüğünden giriş çıkış yapan Osmanlı memleketlerinde üretilmiş mallar 122 çeşit, yabancı memleketlerden gelen mallar 72 çeşit, imtiyazlı eyaletlerle ticarete konu olan mallar 15 çeşit olup, alkollü içeceklerin toplam 5 çeşit olduğu dikkati çekmektedir. Gümrük gelirine göre ikinci

<sup>517</sup> BOA, ML.VRD 3428, 1278. 5.11- 1278.6.9 (14 Kasım 1861- 12 Aralık 1861).

sırada yer alan Niğbolu gümrüğünün ise mal çeşidi açısından Vidin gümrüğünün gerisinde kaldığı görülmektedir.

**Tablo 42**  
**Tuna Gümrüklerinden Geçen Mal Çeşitleri (19. Yüzyılın İkinci Yarısı)**

Gümrüğün Adı	Toplam Mal Çeşidi
Ruşçuk	122 (Memalik-i Mahruse-i Şahane) 72 (Memalik-i Ecnebiye) 15 (Memalik-i İmtiyaziye) 5 (Müskirat)
Vidin	135
Niğbolu	44
Hırsova	20
Tulçı ve İsakçı	9 (ihracat) 37 (ithalat) 2 (Karabine, Peseyka)
Silistre	7

**Kaynak:** BOA, ML.VRD 3399, 3423, 3405, 3375, 3418, 3428.

Ruşçuk gümrüğünde 1861 yılındaki bir aylık süreçte yaşanan ticari aktiviteyi 1831 ve 1833 yıllarının aynı dönemine rastlayan (13 Ekim-12 Kasım) günlerindeki gümrük kayıtları ile karşılaştırma imkânı vardır. 1831 yılında aynı günlerde toplam 37 çeşit mal gümrükten giriş çıkış yapmış ve bu mallardan elde edilen gümrük geliri maksimum 2.189 kuruşa ulaşmıştır. 1833 yılının aynı döneminde 25 çeşit malın getirdiği gelir 3.746 kuruş olmuştur. 1861 yılının aynı ayında sadece Osmanlı sınırları içinde üretilmiş mal çeşidi 122 olup, bir aylık dönemin toplam geliri 320.608 kuruştur. Bir aylık dönemde 30 yıl içinde aynı gümrükten elde edilen toplam gelir 1831 yılı için 146 kat, 1833 yılı için 85 kat artış göstermiştir. İşlem gören malların miktar açısından karşılaştırılması çok anlamı değildir. Bahsi geçen üç yılın hepsinde işlem görmüş mal sayısı sadece altı olup, bunlar meşin, peynir, pastırma, pirinç, un ve fasülyedir. Bu malların her bir yıl için miktar ve vergi gelirleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 43**  
**Ruşuk Gümrüğünden Geçen Ortak Mallar (1831,1833,1861)**

Mal Grubu	1831 (13 Ekim - 12 Kasım)		1833 (13 Ekim - 12 Kasım)		1861 (13 Ekim - 12 Kasım)	
	Miktar	Vergi Geliri (Kuruş)	Miktar	Vergi Geliri (Kuruş)	Miktar	Vergi Geliri (Kuruş)
meşin	1 torba	max. 4	47 tura	39,5	1488 adet 2 tura	741
peynir	1500 vukiye 950 kıyye	min. 22 max. 130	2500 vukiye 6 fıçı	117	1089 kıyye	308
pastırma	500 kıyye	min. 11 max. 26	150 kıyye	6	2546 kıyye	746
pirinç	3 çuval	min. 6 max. 12	2 çuval	207	560 kıyye	141
un	2400 vukiye 3600 kıyye	min. 40 max. 98	16800 vukiye	335	123,5 keyl-i asitane 58 kıyye	273
fasülye	20 vukiye	max. 35	2900 vukiye 400 kıyye	69	77 kıyye	8

Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22672, 22673, 22674, 22675, 22676; BOA, ML.VRD 3399, 3423, 3405, 3375, 3418, 3428.

#### D. Osmanlı Limanlarından Tuna İskelelerine Gelen Mallar

28 Şubat 1855 - 1 Nisan 1855 tarihleri arasında yaklaşık bir aylık bir sürede İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapmak için izin isteyen tüccar gemilerinin kayıtlarında<sup>518</sup> toplam 53 izin başvurusundan 33 tanesinin doğrudan Tuna tarafına gitmek üzere izin istedikleri görülmektedir. Bunların dışında bir tüccar gemisinin İbrail'den yüklediği mallarla Karadenize, bir diğ erinin İskenderiye'den Varna'ya ve bir başkasının da Dersaadet'ten yüklediği mallarla Varna'ya gitmek istediği görülmektedir. Bu durumda boğazdan geçiş izni isteyen gemilerin yaklaşık %68'inin Tuna bölgesinde ticaret yapmak için geçiş izni istediği söylenebilir. Bu kayıtlarda tarih, sefine sahibinin ve sefinenin adı, sefinenin tonilatosu, gemici sayısı ve bazılarında taşınan yük hakkında bilgi verilmiştir. Tuna bölgesinde ticaret yapacak gemilere ilişkin veriler değerlendirildiğinde şu sonuçlara ulaşılmaktadır. Kayıt altına alınan veriler doğrultusunda en az 12, en çok 335 tonilatoluk taşıma kapasitesine sahip 36 sefine arasında 21 tanesi 100 tonilatoluk üstünde yük kapasitesine sahip olup, sefinelerin

<sup>518</sup> BOA, A.DVN 102-20, 10 Cemâziye'l-ahir 1271 (28 Şubat 1855); BOA, A.DVN 102-87, 13 Cemâziye'l-ahir 1271 (3 Mart 1855); BOA, A.DVN 102-97, 13 Receb 1271 (1 Nisan 1855); BOA; A.DVN 103-31, 24 Receb 1271 (12 Nisan 1855)

taşıma kapasiteleri ortalama 113,5 tonilatodur. Sefinelerde en az 3 en çok 15 gemici olmak üzere ortalama 8 gemici istihdam edildiği de kayıtlardan ulaşılan bilgiler arasındadır. Adı geçen sefine sahiplerinin tamamının gayr-i Müslim oldukları görülmektedir ancak tabiiyetleri hakkında bir kaç dışında herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.

İzn-i sefine kayıtlarından bazıları sefinelerin taşıdığı yüklerle ilgili bilgileri de içermektedir. Taşıma kapasitesi en büyük olan ve İskenderiye'den yüklediği malları Varna'ya götürmek isteyen sefine başta olmak üzere sefinelerin taşıdıkları mallar Tablo 44'den takip edilebilir. Malların icap eden gümrük resimlerinin ödendiği de ayrıca belirtilmiştir.

**Tablo 44**  
**Osmanlı Limanlarından Tuna İşkelelerine Gelen Mallar (28 Şubat 1855 – 1 Nisan 1855)**

Sefinenin Yük Kapasitesi (Tonilato)	Istihdam Edilen Gemici Sayısı	Nereden Yüklenip Nereye Gittiği	Ne Malı Olarak Taşındığı	Taşıdığı Malın Cinsi	Taşıdığı Malın Miktarı
	7	İbrail'den yüklenip Akdeniz'e		buğday	belirtilmemiş
335	13	İskenderiye'den yüklenip Varnaya	Memalik-i Mahruse-i Hazreti Şahane mahsulü olup müste'men malı olarak	Şair (arpa)	3649 kile
60	5	Dersaadet'ten yüklenip Varna'ya		sabun	20 çuval
				kağıt	12 top
				şeker	2 fiçi
				çelik	3 sandık
				boya	2 varil
				rom	1 varil
115	9	Dersaadet'ten yüklenip Tuna canibine		tuzlu balık	30 varil
				zeytin	1008 vukiye
110	7	Dersaadet'ten yüklenip Tuna canibine	Reaya tüccar malı olarak	tuzlu balık	10 varil
				üzüm	26.5 kantar
				incir	180 kantar
				revgan-ı zeyt	79 tulum
				zeytin	2056 vukiye
150	10	Dersaadet'ten yüklenip Tuna canibine		tuzlu balık	57 varil
125	5	Dersaadet'ten yüklenip Tuna canibine	Reaya tüccar malı olarak	revgan-ı zeyt	88 kantar
				tuzlu balık	67 varil
				zeytin	9369 vukiye
59	6	Dersaadet'ten yüklenip Tuna canibine	Müste'men malı olarak	revgan-ı zeyt	15 tulum
				zeytin	50 sepet
				tuzlu balık	20 varil

**Kaynak:** BOA, A.DVN 103-31, 24 Receb 1271 (12 Nisan 1855)

İzn-i sefine kayıtlarından elde edilen veriler Tuna bölgesinin ithal ettiği mallara aittir. Yalnız İbrail'den Akdeniz'e buğday ihraç edildiği görülmektedir. İskenderiye'den Varna'ya arpa ve Dersaadet'ten Varna'ya ise sabun, kağıt, çelik, boya, şeker ve rom getirildiği kaydedilmiştir. Dersaadet'ten Tuna tarafına gelmek isteyen sefinelerin tamamı gıda maddeleri taşımaktadır. 184 varil tuzlu balık, 12.433 vukiye ve 50 sepet zeytin, zeytinyağı, üzüm ve incir Tuna bölgesine gelen mallar arasındadır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TUNA TİCARETİ VE DEVLET

#### I. TUNA TİCARETİNDE ARZI KONTROL VE KORUMA POLİTİKALARININ BİR ARACI OLARAK DEVLET MÜDAHALESİ

Osmanlı iktisadi sistemi içinde devlet üretim faktörleri ve piyasalar üzerinde geniş bir müdahale alanına sahiptir. Şevket Pamuk, Osmanlı Devleti'nin ticaret ve yerel piyasalara ilişkin uygulamalarını daimi ve kapsamlı müdahalecilik olarak değil, seçici müdahalecilik olarak nitelendirmenin daha doğru olduğu kanısındadır. Devlet müdahalesinin İstanbul'un iâşesi ve ordunun temel ihtiyaçlarının karşılanması noktasında ve kıtlık yaşanması ihtimali halinde belirginleştiği görülmektedir<sup>519</sup>. Bir önceki bölümde Tuna gümrüklerinde ticarete konu olan malların çeşitliliği gözler önüne serilmiştir. Ancak Tuna sahillerindeki yerel yönetimler ile merkezi idare arasında yapılan yazışmalarda ve devletin bölgeye gönderdiği emir ve kanun gibi bağlayıcı ve düzenleyici metinlerde sadece belli bir grup malın konu edilmesi aslında devletin seğilediği seçici müdahaleci tavırla birebir örtüşmektedir. İncelenen arşiv belgelerinde diğer mallara dair doğrudan müdahalenin bulunmaması, devletin bu malların ticaretinde pasif bir rol üstlendiği anlamına da gelmemelidir. İstanbul'un ve ordu başta olmak üzere ordunun ihtiyaçlarını karşılamak için üretim yapan devlet kurumlarının iâşesini doğrudan ilgilendirmeyen malların ülkeye giriş çıkışları, alım-satımları ve fiyatları da hem vergilendirmeye hem de ülke içi piyasaları düzenleyen diğer kurumların denetimine tabiidir.

Arşiv belgelerine dayanarak ortaya konan devlet müdahaleciliğinde araştırmacıyı yanıltan bir durum daha çok İstanbul'la ilişkili olan belge ve düzenlemelerin Osmanlı coğrafyasının tamamında geçerli olduğu gibi bir yanılgıya kapılmaktır<sup>520</sup>. İstanbul nüfusu ve siyasi konumu gereği istisnai bir yere sahiptir ve şehrin iâşesi en önemli devlet meselelerinden biridir. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin İstanbul dışındaki yerleşimlerde böylesine müdahaleci bir tavır sergilediğini iddia etmek

<sup>519</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları Seçme Eserler I*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2007, s.11.

<sup>520</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları Seçme Eserler I*, ss.24-25.



de pek doğru olmayacaktır. Devletin doğrudan müdahalesi İstanbul'un ve devlet kurumlarının iaşesi için gerekli mallarda ve bu malları tedarik eden bölgelerde yoğunlaşmaktadır. Bu durumda çalışmaya konu olan Tuna iskelelerindeki ticaretin daha fazla devlet müdahalesi ile karşılaştığı düşünülebilir.

19. yüzyılın başlarından itibaren ele alınan dönem içinde Tuna bölgesinde bazı malların ticaretine devlet tarafından çeşitli kısıtlamalar getirildiği görülmektedir. Bu kısıtlamaların genellikle başta İstanbul olmak üzere imparatorluğun herhangi bir yerinde yaşanabilecek bir mal darlığının önüne geçmeyi amaçladığı dikkati çekmektedir. Temel ihtiyaç mallarında mal arzının bol, fiyatların istikrarlı olması amacı Osmanlı iktisat politikalarının temellerinden biridir. İstanbul'un iaşesinde önemli olan temel ihtiyaç maddelerinin herhangi birisinde -bilhassa zahirede- yaşanacak muhtemel bir arz darlığı devletin en önemli problemlerinden biri olmuştur. Bu sebepten, devlet İstanbul'un iaşesinde tedarik bölgesi niteliği taşıyan mahallerde bu tür malların ticaretini kontrol altında tutmakta ve önceliği kâr amacı gütmeksizin İstanbul'a vermektedir. Bu tür olağan tedbirlerin yanı sıra, zaman zaman kuraklıklar, kıtlıklar ve savaşlar gibi olağandışı hallerde de, sıkıntı yaşanan bölgelere öncelik vermek amacıyla bazı malların ticaretinin kısıtlandığı dikkati çekmektedir. Savaş veya kıtlık dönemlerinde özellikle temel besin maddelerinde üreticinin ürün teslim etme zorunluluğu, bazı ürünlerde ihraç yasağı veya bazı malların zorunlu olarak ve öncelikle İstanbul'a gönderilmesi şartı gibi olağanüstü tedbirler alınmıştır<sup>521</sup>. Ayrıca kriz dönemlerinde mal stoklama, halkın toptancıların hatta perakendecilerin yüzünden sıkıntı çekmemesi için yasaklanmıştır<sup>522</sup>. İstanbul halkı başta olmak üzere “*ibadullahın tevsi-i daire-i maaşları*” amacıyla izlenen iaşeci politikalara bir de önemli devlet kurumlarını eklemek gerekmektedir. Bu kurumlar arasında en önemlisi şüphesiz ordu ve ordunun iaşesidir. Ordunun yanı sıra Tersane-i Amire, Dikimhane-i Amire gibi kurumların ihtiyaçlarını karşılamak için kısıtlamalar getirildiği de görülmektedir.

Osmanlı Devleti, neredeyse kuruluşundan itibaren, ülkede üretilen tarımsal ürünlerin, çıkarılan madenlerin ve mamul maddelerin ülke dışına ve yabancı tüccara

---

<sup>521</sup> Robert Mantran, *17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi*, Cilt I, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1990, ss.173-174.

<sup>522</sup> Mantran, *17.Yüzyılın İkinci ...*, Cilt I, s.170.

kayıtsız şartsız satılmasına izin vermemiştir. Osmanlı ekonomisinde üretim yurt içi ihtiyaçların karşılanması için yapılmakta, ihracat ise ancak yurt içi ihtiyaçlar karşılandıktan sonra kalan mallarda yani iktisadi anlamda marjinal faydası toplum için sıfır olan mallarda söz konusu olmaktadır<sup>523</sup>. Bazı malların ticaretine -özellikle ihracatına- üretimin yetersiz oluşundan, iç alım-satım-üretim dengesinin bozulması kaygısından ve stratejik nedenlerden kısıtlamalar getirildiği öteden beri bilinmektedir<sup>524</sup>.

Avrupa'daki ve Osmanlı topraklarındaki fiyat farklılıkları da ihracat yasaklamalarının nedenleri arasında gösterilmiştir. Amerika kıtasının keşfinden sonra Avrupa'ya gelen gümüş miktarının yükselmesi Avrupa'da para arzının ve fiyatlar genel seviyesinin yükselişine neden olmuştur. Osmanlı sınırları içinde mal fiyatlarının görece düşük olması Osmanlı'dan Avrupa'ya mal akışını hızlandırmış, bu durum bir taraftan devletin özellikle gıda maddeleri, savunma araçları ve sanayi hammaddelerinin ihracatını yasaklamasına neden olmuş, bir taraftan da ihracatı yasak malların kaçak olarak Avrupa'ya akışını hızlandırmıştır. 16. yüzyıla ait arşiv kayıtlarında başta buğday olmak üzere hububat, zeytinyağı, pamuk ipliği, yapağı, kendir, kendir urganı, gön, pabuç, çizme, sahtiyân, at, silah, barut, gülle, top, kükürt, yelken bezi, balmumu, çadır gibi malların ihracatının yasaklandığı, ilerleyen yıllarda bu listeye kurşun, don yağı, meşin, deri ve ziftin de eklendiği belirtilmektedir<sup>525</sup>. Bunların dışında yün, koyun, sebze, meyve ve şap, bakır, gümüş ve kaya tuzu gibi madenler ticareti kısıtlanan mallar arasında zikredilse de, buğday başta olmak üzere tahıl 16. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı devletinin stratejik bir madde olarak kabul ettiği ve ticaretini ve ihracını siyasette koz olarak kullandığı bir ticarî mal olarak nitelendirilmiştir<sup>526</sup>. Buğday, zorunlu temel besin maddelerinin başında gelmesi nedeniyle, kıtlık zamanlarında daha da hayati bir rol oynamaktadır. Kanunî döneminin sonlarına doğru buğday ihracatındaki yasaklamalarda amacın “*harbi*”lere karşı bir baskı aracı olmaktan çıktığı ve kıtlıkların önüne geçilmesinin ağırlık kazandığı belirtilmektedir<sup>527</sup>.

---

<sup>523</sup> Genç, s.47.

<sup>524</sup> Zeki Arıkan, “Osmanlı İmparatorluğu’nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)”, Prof.Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan, İstanbul: 1991, s.283.

<sup>525</sup> Tabakoğlu, ss.276-277.

<sup>526</sup> Arıkan, s.284.

<sup>527</sup> Arıkan, s.289.

Hububat ihracatı 18. yüzyılın başlarına kadar ilke olarak yasak kabul edilip, ancak geçici olarak ihracatına izin verilirken, bu yüzyıldan itibaren ihracat serbestisi olağan hal, ihracat yasakları ise geçici olmaya başlamıştır. Bahsi geçen yüzyılın ikinci yarısında hububat başta olmak üzere tarım ürünleri ve deri, yün ipek gibi hammaddeler ve zeytinyağı, sabun, işlenmiş deri, ipekli ve pamuklu kumaşlar gibi mamul maddelerinde tekrar gündeme gelen ihracat yasaklarının nedeninin ciddi bir üretim darlığı olduğu öne sürülmektedir<sup>528</sup>.

Yukarıda zikredilen amaçlar doğrultusunda hayata geçen kısıtlamalar bazen malın ihracatının yasaklanması, bazen malın belli bir bölgeye, bazen de belli bir tüccar grubuna satılmasının men edilmesi şeklinde olabilmektedir. Bu tür uygulamalara yüzyılın başından üçüncü çeyreğine kadar farklı örnekler vermek mümkündür.

İhracat yasakları zaman zaman esnetilebilmekte yada tamamen kaldırılabilir. Üretim bol olduğu dönemlerde yasak esnetilebildiği gibi, siyasi ilişkiler de yasakların kapsamında değişikliklere neden olabilmekteydi<sup>529</sup>. Bir başka yandan da devletin kendi koyduğu yasakları yine kendisinin özel izinler ve ahitnamelere konulan imtiyazlı maddelerle sık sık deldiği görülmektedir<sup>530</sup>.

Başkent olarak İstanbul'un iâşesinin Osmanlı iktisat politikalarındaki öncelikli konumu aslında yalnız Osmanlı Devleti'ne has bir durum değildir. Sanayi öncesi toplumlarda 14. yüzyıldan 19. yüzyıla kadarki süreçte devletler doğrudan varlıklarını tehlikeye atabilecek benzer iktisadi sorunlarla karşılaşmaktaydı. Bu dönemde devletlerin iktisat politikalarında amaç başkent, ordunun ve diğer şehirlerin iâşesini sağlamak, vergi toplamak, uzun mesafeli ticareti desteklemek ve denetlemek, para arzını istikrara kavuşturmaktır<sup>531</sup>. Osmanlı iktisat politikalarının ve iktisadi zihniyetinin en önemli prensibi olan iâşeciliğin temeli ise, iktisadi anlamda üretim ve tüketimin dengede tutulmasıdır. Sanayi öncesi toplumlarda üretim veya tüketim düzeylerinin dengeden uzaklaşmaları ulaşım şartlarındaki zorluklar ve üretim kapasitesinin kısa vadede artırılmasının zorluğu göz önüne alındığında ciddi sıkıntılar yaratabilmektedir.

---

<sup>528</sup> Tabakoğlu, s.281.

<sup>529</sup> Arıkan, s.283.

<sup>530</sup> Arıkan, s.302.

<sup>531</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları Seçme Eserler I*, s.19.

Bu sıkıntıların başında özellikle büyük şehirlerin kıtlıkla karşılaşmaları gibi büyük bir tehlike gelmektedir<sup>532</sup>. Bu nedenledir ki, Osmanlı Devleti için İstanbul'da yaşanması muhtemel bir kıtlık hem siyasi hem de iktisadi açıdan önemli bir tehdittir.

İstanbul'un fethiyle birlikte bu kentin temel tüketim ihtiyaçlarının karşılanması devletin başta gelen meselelerinden biri olmuştur. Dönemin şartlarına göre olağanüstü kalabalık bir nüfusa sahip olan İstanbul'un ayrıca "ayrıcalıklı bir iâşeden yararlanan" saray halkını ve askeri birlikleri barındırdığını da unutmamak gerekmektedir. Ülkenin her yerinden gıda ürünleri başta olmak üzere hammadde ve çeşitli mallar deniz ve kara yolu ile başkente taşınmakta ve şehir adeta dev bir "miğde-kent" olarak para, insan ve her türlü iâşe kaynağını emmektedir<sup>533</sup>. Yüzyıllar içinde nüfusu artan başkent için günlük ihtiyacının karşılanması, olağanüstü haller için gerekli tedbirlerin alınması, zorunlu tüketim mallarında spekülasyona engel olunması ve bu maddelerde fiyat istikrarının sağlanması devletin iâşe politikalarında belirleyici olmuştur<sup>534</sup>.

Bu şartlar altında iâşenin organizasyonu Osmanlı eyaletlerinin başkentini iâşesine geniş ölçüde katılımlarını sağlayacak biçimde oluşturulmuş, üretim aşamasından, perakendeciye kadar koskoca bir iâşe örgütü devletin dolaylı veya dolaysız denetimi altında işler hale getirilmiştir<sup>535</sup>. İstanbul'un ihtiyaç duyduğu malları arz eden tedarik bölgelerinin tamamında talep edilen malların cins ve miktarlarını belirleyecek bir yönetim mekanizması kurulmuştur. Tüm yerleşim alanlarına kadar yayılmış olan bu yönetim mekanizması bir taraftan da emirlerin uygulanmasını denetlemek, satın alımları (mübayaa) yapmak, gönderilen malları toplamak, ürünü biriktirmek ve tüm bunları İstanbul'a göndermekle de sorumlu olmuştur. İstanbul'da belirlenen ihtiyaçlar merkezi yönetimin emirleri doğrultusunda yerel yetkililerce ama mutlaka yerel veya merkezden gönderilmiş bir memur denetiminde karşılanmaktadır<sup>536</sup>.

---

<sup>532</sup> Genç, s.48.

<sup>533</sup> Mantran, *17.Yüzyılın İkinci ...*, Cilt I, ss.167-168.

<sup>534</sup> Lütfi Güçer, "XIII.Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İâşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi". **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**. Cilt 11, Sayı 1-4, 1949, s.397.

<sup>535</sup> Mantran, *17.Yüzyılın İkinci ...*, Cilt I, s.170.İstanbul'un iâşesi ile ilgili bakınız: Rhoads Murphey, "Provisioning İstanbul:The State and subsistence in the early Modern Middle East", **Food and Foodways:Explorations in the History and Culture of Human Nourishment**, 2:1, ss.217-263; Onur Yıldırım, "Bread and Empire: The Workins of Grain Provisioning in İstanbul During the Eighteenth Century", **ERC Working Papers in Economics**, No.01/04.

<sup>536</sup> Mantran, *17.Yüzyılın İkinci ...*, Cilt I, s.173.

## A. Zahire Ticareti ve Devlet

### 1. İstanbul'un İaşesi İçin Tuna Bölgesinden Zahire Temini

Tuna sahilleri ve Tuna havzası Osmanlı iaşe politikaları için önemli olan ürünlerin yetiştirildiği bir üretim yapısına sahiptir. Buğday, arpa, mısır gibi tahıllar, yağ, tuz, bal, deri ve canlı hayvanlar bu ürünlerin başında gelmektedir. Tuna nehri havalisinin Osmanlı Devleti'nin ve bilhassa İstanbul'un zahire iaşesindeki önemi 1795 tarihli bir evrakta "Asitane-i Aliyyemin kileri mesâbesinde olan nehr-i Tuna" ifadesi ile dile getirilmiştir<sup>537</sup>. Zahire kavramı Osmanlı literatüründe geniş bir anlama sahip olup, gerektiğinde tüketilmek üzere saklanabilen yiyecek olarak tanımlanan, hububatlar başta olmak üzere yağ çeşitleri, bal ve peyniri de kapsamaktadır. Ancak bu çalışmada başvurulan arşiv belgelerinin büyük bir kısmında zahire kavramının hububat ve tahıllar için kullanıldığı görülmektedir.

Tuna havalisinde yetişen zahirenin -bölgenin kendi ihtiyacını karşılamasının yanı sıra- Osmanlı Devleti tarafından üç amaçla talep edildiği görülmektedir. Devletin bizzat "mîrî mübayaâ" ile satın aldığı ya da tüccarlar aracılığı ile alımından tüketileceği noktaya ulaştırılmasına kadar geçen süreçte düzenleyici olarak var olduğu zahire mübayaasının bahsi geçen üç amacı; İstanbul'un iaşesi, ordu ve kalelerin iaşesi ve olağanüstü hallerde (kıtlık, v.s. gibi) ülkenin farklı yerlerindeki ihtiyaçlı bölgelerin iaşesidir. Bunların yanı sıra, özellikle 19. yüzyılda, Tuna havalisinde yetişen zahirenin Osmanlı toprakları dışına ihracatı da kayda değer bir artış göstermiştir.

İstanbul'un zahire iaşesinde devlet ve özel sektör birlikte yer almakta ve devlet özel sektörü destekleyici bir rol oynamaktaydı. Burada bahsi geçen özel sektör kapan tüccarlarından ve herhangi bir birliğe dahil olmayan tüccarlardan oluşmaktaydı. 1793'te Zahire Nezareti kurulana kadar mîrî mübayaâ daha çok Akdeniz bölgesinden, kapan tüccarlarının mübayaası ise Karadeniz ve Tuna iskelelerinden yapılmaktaydı. 1795-1835 arasında Zahire Nezareti tarafından İstanbul için getirilen buğdayların menşesine

---

<sup>537</sup> BOA, C.İKTS 26-1293, 29 Ramazan 1209 (19 Nisan 1795)

bakıldığında Karadeniz'in Rumeli bölgesinin birinci sırada olması devletin bu bölgedeki alışverişinin arttığını göstermektedir<sup>538</sup>.

İstanbul'un iâşesindeki en önemli kalem buğdaydır. 17. yüzyılın ikinci yarısında buğdayın İstanbul'a taşınmasındaki tek sorumlu devlet değildi, taşıma işini çoğunlukla tüccarlar, armatörler ve gemi reisleri yapmaktaydı<sup>539</sup>. Ancak devlete ait birimlerin iâşesi söz konusu olduğunda devletin sürece doğrudan müdahil olduğu da bilinmektedir. Sarayın, ordunun ve diğer devlet kurumlarının iâşesinde özellikle tahıl satın alımları doğrudan resmi memurlar tarafından yapılmakta, taşıma ise limanlardan itibaren devlete ait veya kiralanmış teknelerle yapılarak tahıllar İstanbul'da Tersane-i Amire'ye teslim edilmekteydi<sup>540</sup>. Osmanlı Devleti her yıl İstanbul'un buğday tedarik edeceği eyaletleri belirlemekteydi. Bu belirlemede coğrafi yakınlık ve ulaşım şartları belirleyici olmaktaydı. Tuna havzası ve bilhassa Eflâk-Boğdan bölgesi bu anlamda öncelikli eyaletler arasında yer almaktaydı<sup>541</sup>.

18. yüzyılın sonlarından 19. yüzyılın ortalarına kadar İstanbul'da sarayın, ordunun, hastanelerin, imaretlerin ve halkın ihtiyaç duyduğu zahirenin temini işini devlet adına Zahire Nezareti üstlenmişti. Gerekli miktarda zahire mübayaacı olarak görevlendirilen memurlar tarafından Akdeniz ve Karadenizdeki iskelelerden rayiç fiyatla satın alınarak İstanbul'a getirilmekteydi. Mübayaacılık olarak bilinen bu yöntem 1837'de kaldırılmış, İstanbul'un ve devletin ihtiyacı karşılandıktan sonra halkın elinde kalan zahireyi istedikleri fiyatla istedikleri yere satmalarına izin verilmmiştir<sup>542</sup>. Ancak uygulamada savaş, kıtlık veya ihtiyaç hallerinde mübayaacılık usulünün devam ettiği görülmektedir.

---

<sup>538</sup> Aynural, s.72, 83. 1837 yılında Zahire Nezaretinin zahire alımına ilişkin bilgiler de devletin Karadeniz ve Tuna bölgesinden zahire alımının arttığını destekler niteliktedir. Zahire Nezareti'nin isteğiyle Anbar-ı Amire'ye zahire sevki için liman memuru aracılığıyla kiralanarak Akdeniz ve Karadeniz taraflarına gönderilmiş olan gemi sayısının ve gemilerin yük kapasitelerinin ilgili liman defterlerindeki kayıtlarından, yaklaşık iki ay içinde 107 geminin Karadeniz'e 45 geminin ise Akdeniz'e gönderildiği görülmektedir. Karadeniz'e gönderilen gemilerin toplam yük kapasitesi 617.800 kile, Akdeniz'e gönderilen gemilerin toplam yük kapasitesi ise 316.000 kiledir. Karadeniz'e gönderilen gemilerin gittikleri yer ise, iskele adı belirtilmeden, çoğunlukla Rumeli olarak kaydedilmiştir. Bahsi geçen 107 gemiden 27'sinin Maçin tarafına gittiği kaydedilmiştir. Maçin iskelesine gönderilen gemilerin taşıyabilecekleri toplam zahire miktarı ise 178.300 kiledir. Bu kapasite Akdeniz'e gönderilen gemilerin toplam yükleme kapasitelerinin yarısından daha fazladır. BOA, C.İKTS 31-1510, 12 Şaban 1253 (11 Kasım 1837)

<sup>539</sup> Mantran, *17.Yüzyılın İkinci ...*, Cilt I, s.174.

<sup>540</sup> Mantran, *17.Yüzyılın İkinci ...*, Cilt I, ss.178-179.

<sup>541</sup> Mantran, *17.Yüzyılın İkinci ...*, Cilt I, ss.174-175.

<sup>542</sup> Ali Akyıldız, **Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)**, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1993, s.127.

Devlet tarafından yapılan zahire mübayaasında üç tür fiyat ile karşılaşılmaktadır: mîrî fiyat, rayiç fiyat ve piyasa fiyatı. Mîrî ve rayiç fiyatlar piyasa fiyatının üç-dört kat altında seyrederken, rayiç fiyattan da daha düşük olarak belirlenen mîrî fiyattan yapılan mîrî mübayaanın üretici ve zahire sahipleri tarafından adeta bir vergi olarak algılandığı bilinmektedir. Mîrî ve rayiç fiyatlardan yapılan satın almalar mîrî ve rayiç mübayaası olarak adlandırılmaktadır. 1830'lara kadar neredeyse bir yüzyıl boyunca buğdayın mîrî fiyatının 20, arpanın mîrî fiyatının 10 para olduğu ve 1830'larda yapılan bir düzenleme ile bu fiyatların beş kat artırıldığı görülmektedir<sup>543</sup>.

Devletin satın almalarını düşük fiyatlardan yapması, kaçakçılığa, üretici ve zahire sahibinin ürünü bu fiyatlardan satmak istememesine, daha yüksek fiyatlardan talep edenlere -mesela yabancı tüccarlara- satmak için ihtikâra yönelmesine ya da sattığı ürüne kalitesiz ürün karıştırarak hileye başvurmasına yol açmaktaydı. Bu tür olumsuzlukların önüne geçebilmek için farklı dönemlerde alınan tedbirler hiçbir zaman tam çözüm olmamış, değişen düzeylerde kaçakçılık ve hile her zaman devam etmiştir. Örneğin Tuna bölgesinden Dersaadet'e ulaşan bir şikâyette Eflâk boyarları ile Rusçuk, Ziştovi ve İsmail kazalarındaki mültezimlerin ellerinde yüklü miktarda zahire bulunduğu, zahireyi "*narh-ı carisi*" olan fiyata satmaktan kaçındıkları ve fakir halka yüksek fiyattan zahire satmak amacıyla ihtikâra yöneldikleri haber verilmekte ve zahire sahiplerinin ciddi biçimde uyarılması için hükümetten emir çıkarılması istenmektedir. Hükümet ise cevaben, şikâyet edilen durumun araştırılıp doğruluğundan emin olduğunu, bahsi geçen zahirenin iskelelere nakledilerek mevcut olan ve peyder pey varan gemilerle Dersaadet'e sevk edilmesi için kesin bir emir çıkarılmasının ferman buyrulduğunu belirtmiştir<sup>544</sup>.

18. yüzyılın ortalarında uygulanmaya başlanan "mukayese sistemi"ne<sup>545</sup> göre Niğbolu, Lofça ve Plevne kazalarının zahiresi Niğbolu iskelesinden; Servi, Ziştovi, Tırnova kazalarının zahiresi Ziştovi iskelesinden; Rusçuk kazası zahiresi Rusçuk iskelesinden; Silistre, Yergöğü ve İbrail kazalarının zahiresi Silistre iskelesinden

<sup>543</sup> Aynural, ss.73-81.

<sup>544</sup> BOA, C.BLD 72-3562, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840)

<sup>545</sup> Mukayese sisteminde her bir iskeleden gelecek hububat miktarı Unkapanı'ndaki geçmiş yıllara ait kayıtlar incelenerek önceden tespit edilmektedir. Tespit edilen miktarlar iskelelere bildirilmekte, böylece her bir iskelenin hinterlandındaki kazaların payına ne kadar hububat düştüğü ve iskelelere gönderilecek gemi miktarı da önceden belirlenmiş olmaktadır. Ayrıntılar için bakınız: Güçer, *XVIII.Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un...*, s.405.

İstanbul'a nakledilmektedir<sup>546</sup>. Aynı dönemde İbrail ve Kalas iskeleleri ise, Eflâk ve Boğdan mahsulünün yanı sıra, Niğbolu'dan Hırsova'ya kadar Tuna üzerinde sıralanan bölgelerin hububat üretimini ihraç etmekteydiler.

Zahire tedarik eden tüm bölgelerde İstanbul için alınacak zahirenin önceliği bulunmaktaydı. İstanbul'un ihtiyacı olan miktar tamamlanmadan başka bölgeler için satış yapılmasına izin verilmediği gibi, İstanbul için zahire almaya giden gemilerin iskelelerde boş bekletilerek vakit kaybetmeleri de istenmiyordu. Tuna bölgesinden İstanbul'un iaşesi için talep edilen zahire ile ilgili 1840 tarihli bir evrakta<sup>547</sup> bölgedeki yetkililerin Tuna sahillerinde üretilen zahirenin en iyilerinin seçilerek iki tarafın rızası ile *fiyat-ı maktû'a* üzerinden iskelelere indirileceğine ve kapan reislerine satılacağına dair İbrail, Maçın, İsakçı, Tulçı, İsmail, Kili ve Akkirman bölgelerinden taahhüd aldıkları, Tuna sahilindeki tüm iskelelere ne kadar çok kapan gemisi gelirse gelsin hepsinin, durdurulup bekletilmeden, yükleneceği konusunda gerekli tüm gayreti göstereceklerine ilişkin söz verdikleri görülmektedir.

İstanbul'un zahire iaşesi için önemli olan tedarik bölgelerinde zahire arzının yetersizliği veya fiyatın yüksekliği devletin farklı bölgelerden alım yaparak ihtiyacını karşılamasına neden olmaktadır. Mesela, askeri tayinat için zahire alımıyla görevlendirilen bir kişinin merkeze verdiği bilgiden, Tekfurdağı arpasının pahalı olması nedeniyle Tuna bölgesi arpasının tercih edildiğini görmek mümkündür<sup>548</sup>. Silistre Valisi'ne gönderilen bir hükümde<sup>549</sup> ise, İstanbul'un iaşesi için zahire temin edilen Tekfurdağı ve Mihaliç taraflarında zahirenin azlığı nedeniyle Karadeniz sahilindeki Alçaklar iskelelerine bağlı kazalardan kış mevsimi girmeden acilen zahire temin edilmesi emredilmektedir. İstanbul'dan kiralanan tüccar gemilerinin Karaharman, Köstence ve Menkaliye iskelelerine gönderilmiş olduğu ve bunların kesinlikle bekletilmeden zahire yüklenerek İstanbul'a gönderilmesi gerektiği belirtilmektedir. Balçık, Kavarna, Varna ve Bergos iskelelerine gönderilen gemiler için de aynı durum geçerlidir. Burada dikkati çeken bir başka husus, Alçaklar iskelesi buğdayının aslında

---

<sup>546</sup> Aynural, s.10.

<sup>547</sup> BOA, C.BLD 141-7035, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840)

<sup>548</sup> BOA, A.MKT 6-45, 29 Zilhicce 1259 (20 Ocak 1844)

<sup>549</sup> BOA, C.BLD 62-3056, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840)



arpa ile karışık olduğuna vurgu yapılarak, İstanbul'da ekmeğin beyaz ve kaliteli olması için gönderilen buğdayın arpa ile karışık olmamasına dikkat edilmesinin istenmesidir.

Ordu sefer halindeyken Karadeniz ve Tuna hububatı ordunun ihtiyaçlarına ayrılmakta, İstanbul'un iâşesi için Akdeniz başta olmak üzere diğer bölgelerden zahire teminine çalışılmaktaydı<sup>550</sup>.

16. yüzyıldan itibaren İstanbul'un iâşesi için buğday ihracatının yasaklandığı bilinmektedir. İstanbul gün geçtikçe artan nüfusuyla Osmanlı sınırları içindeki en büyük tüketici kenti olduğundan, bu büyük şehrin iâşesi doğrudan Divan'ı ilgilendiren bir konu olmuştur<sup>551</sup>. İstanbul'un ihtiyacı olduğu dönemlerde Tuna'nın sağ kıyısındaki zahirenin Eflâk boyarlarına, müste'men tüccara, Anadolu sefinelerine ve Tuna'nın karşı yakasındaki iskelelere satışının men edildiği görülmektedir.

Başta İstanbul olmak üzere büyük kentlerin ve devletin ihtiyaçlarının karşılanmasına öncelik veren iâşeci politikalar kapsamında konulan yasaklar bu malların kanunsuz ticaretine yani kaçakçılığa ve ihtikâra sebep olmuştur. Taşradan İstanbul'a ulaşan şikâyetlerde ya da taşradaki yöneticilere hükümet emirlerinin ulaştırıldığı yazışmalarda devletin mahalli yöneticilere emre aykırı davranışa müsaade edilmemesi noktasında önemli uyarılarda –hatta bazen tehditlerde- bulunduğu gözlenmektedir.

Devletin zahire ticaretine müdahalesi nasıl 16. yüzyıla kadar dayandırılıyorsa, kanuna aykırı alış verişler de aynı şekilde geriye gitmektedir. Tüccarın yada üreticinin ürününü yüksek fiyattan satmak için stokladığı bilinmektedir. Ancak kimi zaman Tuna sahillerinde devlet görevlilerinin de zahire stokladıklarına rastlanmaktadır<sup>552</sup>. 16. yüzyılın sonlarında Tuna sahilleri ile Rumeli'nin Karadeniz sahillerindeki çavuş, solak, yeniçeri, züema, erbab-ı tımar, cebeci ve topçu gibi çeşitli devlet görevlilerinin ileride yaşanabilecek darlık ve kıtlık zamanları için reayadan para ile zahire satın alarak depoladıkları ve bu zahireleri İstanbul için zahire mübayaa etmek isteyen görevlilere

---

<sup>550</sup> Aynural, s.14.

<sup>551</sup> Arıkan, s.286.

<sup>552</sup> Kamil Çolak, "Ruşuk ve Eflâk Sınır Bölgesinde Eşkiyalık ve Asayiş Meselesi (1550-1600)", Osman Gazi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü **Uluslararası Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Türk-Bulgar İlişkileri Sempozyumu Bildiri Kitabı**, 11-13 Mayıs 2005, Eskişehir, s.419.

vermediklerinin anlaşılması üzerine bu kişilerin cezalandırılması, depolanan zahirenin defterlere kaydedilerek gemilerle İstanbul'a naklinin sağlanması yönünde emir çıkarılmıştır.

İstanbul'un iaşesi için çok önemli olan zahirenin Tuna bölgesinden tedarikine ve devletin bu bölgedeki zahire ticaretine müdahalesine 1686 tarihli bir belgede<sup>553</sup> rastlanıyor olması bu tür uygulamaların 17. yüzyıldan beri devamlılık arzettiğini göstermektedir. Rusçuk kadısı tarafından hükümete iletilen bu belgede zahiresini Eflâk boyarlarına satan zahire sahipleri açgözlü olarak nitelendirilmektedir. Zahirenin Eflâk boyarlarına satılması Dersaadet'te zahire kıtlığına neden olacağından, İstanbul halkının ihtiyaçlarının karşılanması için padişah emri ile Tuna'nın Osmanlı tarafındaki zahirenin Dersaadet'e sevk edilmesi gerektiği ve bundan sonra Eflâk boyarlarına bir dirhem zahire verilmemesi yönündeki hükümlerin ilgililere ulaştırıldığı görülmektedir.

Daha evvel de belirtildiği gibi, bazı malların ticaretine getirilen kısıtlamalar bazı hallerde esnetilebilmekte ya da tamamen kaldırılabilmektedir. 22 Mayıs 1844 tarihli bir belgede<sup>554</sup> zahire ticaretine getirilen bir kısıtlamanın kaldırıldığına şahit olunmaktadır. Yasağın kaldırılma ve konulma nedenleri burada da iaşeci politikalarla örtüşmektedir. Tuna sahillerinde zahirenin rayicinin yüksek olması ve müste'men tüccarların yüksek fiyattan zahire almayı talep etmesi sebebiyle halkın açgözlülükle ellerindeki yemeklik ve tohumluk zahireyi bile sattıkları ihbar edilmiştir. Bu durum Dersaadet'teki zahire fiyatının artmasına sebep olduğundan, icabının Meclis-i Vükelâ'da müzakere edilerek, ilerde Dersaadet'te ve Memalik-i Mahruse'de bu sebeple darlık çekilmesini önlemek için, geçici olarak müste'men tüccarların ecnebi memleketleri için yüklü miktarda zahire almalarına izin verilmemesi hususunda padişahın iznine başvurulmuş ve ilgili irade-i seniyye gereğince gerekli mahallere tahrirat gönderilmiştir. Daha sonra, zahirenin fiyatı düşmeye başlamış olduğundan vakıanın incelenmesi sonucunda ihtiyata gerek kalmadığı anlaşılmıştır. Akdeniz'e zahire satmak evvelki cazibesini yitirerek, zahirenin revaç ve fiyatının düşmeye başlamasından ve yeni mahsülün bereketli olacağına dair rivayetler olduğundan geçici

<sup>553</sup> BOA, C.BLD 119-5922, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840) Not: Belge BOA kayıtlarına 1255 tarihli olarak geçmiş olduğu halde, belge sonunda metin içinde Arapça olarak verilen tarih 19 Receb 1097'dir.

<sup>554</sup> BOA, İ.HR 26-1200, 4 Cemâziye'l-evvel 1260 (22 Mayıs 1844)

olarak ve ihtiyaten uygulanan yasağa şimdiki halde gerek kalmadığına karar verilmiştir. Dahası yasaklama sebepleri ortadan kalktığı halde yasağın uygulanmasına devam edilirse ahali ve tebaa ellerinde bulunan zahireyi satamayacaklarından ekin ekme işinde tembel davranacaklar ve sefaretlar de buna yed-i vâhid ticareti gibi manalar vereceklerdir. Bu durumda söz konusu yasağın kaldırılması uygun görülmüş ve ilgili mahallere bildirilmesine karar verilmiştir. 1838 ticaret antlaşmasından sonraki bir tarihte rastlayan bu olayda Osmanlı hükümetinin yabancı devlet elçiliklerinin yasağın sürdürülmesi noktasında takınacakları tavırdan kaygı duyduğu açıkça görülmektedir.

Aynı olayla ilgili yakın tarihli bir başka belgede<sup>555</sup> yer alan “...ilerde *Dersaadet ve Memalik-i Mahruse’de zahire hususunda müzayaka çekilmemek için ‘mesbuku’l-emsâl’ bulunduğu cihetle müste’men taifesinin muvakkaten külliyetli zahire mübayaasından men’i...*” ifadesinden buna benzer uygulamalara geçmişte de müracaat edildiği anlaşılmaktadır. Varna kaymakamına hitaben kaleme alınan ilgili kaime Tuna sahillerinde müste’men taifesinin külliyetli zahire almasına geçici olarak izin verilmemesi hususunda tahrirat gönderildiği belirtilmektedir. Ancak yasağın uygulanmasından önce iskeleye gelmiş olan müste’men tüccar gemileri olduğu anlaşılmaktadır. Bu gemiler, boş kalan kısımlarını o esnada iskelelerde mevcut olan zahire ile ikmal etmişler ve bunların tutanakları tamamlanmıştır. Fakat müste’men tüccarlar yasağın uygulanmasından sonra gelecek gemilerin boş gönderilmeleri halinde doğacak masrafları Osmanlı Devleti’nden talep edeceklerini beyan etmişlerdir. Varna kaymakamı hükümete bu beyanat karşısında ne yapılması gerektiğini sormuştur. Hükümet ise cevaben, şimdiki halde zahire fiyatının durumun tahkik edildiği zamana nazaran düşmeye başladığından, Akdeniz’e de evvelki gibi zahire göndermeye can atılmadığından ve yeni mahsülün de bereketli olacağına dair emareler olduğundan açıklanan geçici yasağın kaldırılmasına ve zahire sahiplerinin alış verişine kimse tarafından müdahale edilmemesine ilişkin gerekli emirlerin ilgili mahallerin yetkililerine birkaç gün önce gönderildiği belirtilmekte ve bu durumda müste’men taifesinin isteklerinin de bir anlamının kalmadığı ifade edilmektedir<sup>556</sup>.

<sup>555</sup> BOA, C.İKTS 22-1062, 12 Cemâziye’l-evvel 1260 (30 Mayıs 1844)

<sup>556</sup> BOA, C.İKTS 22-1062, 12 Cemâziye’l-evvel 1260 (30 Mayıs 1844)

İbrail nazırının hükümete ilettiği 4 Mart 1840 tarihli tahriratta<sup>557</sup> bu defa Anadolu sefinelerinin Tuna sahillerinden zahire almalarına getirilen kısıtlama dikkati çekmektedir. Dersaadet'teki zahireyi artırmak için Tuna sahillerindeki zahirenin tamamı Dersaadet'e nakledileceğinden, Anadolu sefinelerine zahire verilmesi yasaklanmıştır. Her ne kadar kış yaklaşıyor olsa da ilkbaharda Anadolu sefineleri Tuna'ya çokça ve sıklıkla geleceklerinden Eflâk'ın kenar yerlerinde ve Tuna'nın bazı bölgelerinde hile ile gizli ve açık zahire satarak veya satın alarak fermana aykırı harekete kalkışanlara, bu tür alış verişin satıcı ve alıcılarına ve bu zahireyi yükleyen gemi sahiplerine engel olmak için mükemmel donanmış bir şaykannın İbrail'de mevcut bulundurulması ve yasağa karşı gelenlerin ciddi bir biçimde cezalandırılmaları<sup>558</sup> ile ilgili emir çıkarılması talep edilmektedir.

Zahire ticaretine ilişkin kararlar çoğunlukla merkezi idarede alınarak taşradaki ilgili birimlere bildirilmektedir. Taşradan hükümete ulaştırılan şikâyetlerle ilgili olarak hükümetin titizlikle yaklaştığı, şikâyete konu olan olayların yerel yöneticiler tarafından iyice araştırılmasının istendiği görülmektedir. 1861 yılı şubatında Silistre valisinin Sadaret'e gönderdiği bir telgrafta<sup>559</sup> Tuna'nın karşı tarafına zahire nakli ile ilgili ne yapılması gerektiği sorulmaktadır. Vali, bahsi geçen zamana kadar Rusçuk sancağıyla, Silistre eyaletinin her tarafından Tuna nehrinin karşı tarafına ve diğer yerlere yüklü miktarda çeşitli zahire nakledildiğini belirtmektedir. Bundan sonra karşı tarafa arpa nakli men edilmiş olsa da, diğer hububatlar da, yeni mahsül gibi, ancak eyaletin ihtiyacına yetecek kadar olduğu halde, bu günlerde bazı tüccarların külliyetli zahire kontrat etmek üzere olduklarına dair istihbarat alındığı ve bu durumun vilayet tarafından etraflıca araştırıldığı belirtilmektedir. Eğer alınan istihbarat doğru ise, zahire nakline ruhsat verilip verilmeyeceği hususunda ne yapılması gerektiği Sadaret'e sorulmaktadır. Sadaret ise: *"Bu misillü keyfiyetin hakikati ve tüccarın teşebbüsâtı orada bilineceğinden tahkikat-ı mukteziyenin icrasıyla yazılması icab eder"* şeklinde cevap vermiştir.

---

<sup>557</sup> BOA, C.DH 164-8175, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840)

<sup>558</sup> "...Anadolu sefinelerinden ol vechile hilaf-ı ferman hareket edenlerin sefineleri hark ve gark ve kendileri mazhar-ı kahr-u nikal olmak üzere..." BOA, C.DH 164-8175, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840)

<sup>559</sup> BOA, A.MKT.MHM 210-17, 10 Şaban 1277 (21 Şubat 1861)

## ***2. Tuna'dan İstanbul'a Zahire Nakli***

Tuna havalisinde yetiştirilen zahirenin İstanbul'a naklinde maliyet ve süre açısından daha elverişli olan nehir ve deniz yolu kullanılmakta, kara yolu pek tercih edilmemektedir. İç bölgelerde üretilen zahire Tuna kıyısındaki iskelelerde toplanarak, kimi zaman bu iskelelerden gemilere yüklenerek İstanbul'a nakledilmekte, kimi zamansa küçük nehir vasıtalarıyla Tuna'nın denize yakın yerlerindeki büyük iskelelere ya da Varna başta olmak üzere Karadeniz sahilindeki iskelelere taşınarak büyük gemilere aktarılmakta ve bu yolla Karadeniz üzerinden İstanbul'a ulaştırılmaktaydı. Nehrin sol kıyısındaki İbrail ve Kalas iskeleleri uzun yıllar boyunca zahire yüklemesinin yapıldığı asıl iskeleler olarak kalmışlardır. Ancak Sünne ağzında yapılan ıslah çalışmaları neticesinde Sünne limanı da büyük gemilerin yanaşmasına ve yük almasına uygun bir hal almıştır. Zahire nakliyatında yaşanan iki temel problem; zahirenin iskelelere kara yolu ile naklinde yaşanan zorluklar ve büyük gemilerin nehrin fiziki yapısı nedeniyle yüklü iken seyredemedikleri mahallerde aktarma yapma zorunlulukları olmuştur. Tuna nehrinin Karadeniz'e karıştığı boğazlarda yaşanan aktarma sorunu ticareti aksatacak boyutlara ulaşmıştır.

### **a. Karayolu ile Zahire Nakli**

Nehir taşımacılığında aktarma yapma zorunluluğu bir problem olarak kendini gösterirken, zahirenin kara yoluyla nakli de farklı sıkıntıları beraberinde getirmektedir. Normal şartlar altında sahile yakın yerleşim yerlerinde üretilen zahirenin en yakın iskeleye nakledilerek burada satıldığı görülmektedir. Ancak zahirenin karadan Karadeniz limanlarına nakledilerek buralardan gemilere yüklenmesi halinde önemli güçlüklerle karşılaşmaktadır. Örneğin Hırsova, Maçın, İsakçı, Tulçı kazaları çiftçilerinin ürettikleri mahsulleri eskiden beri yakınlarındaki Tuna iskelelerine indirdikleri ve kapanlı tüccar yazıcılarına sattıkları bilinmektedir.<sup>560</sup> Ancak 19. yüzyılın başlarında bazı kapan tüccarının Sünne boğazını dolaşma zahmetinden kurtulmak istemeleri nedeniyle ve adı geçen kazaların iskelelerinden İsmail tarafına ve

---

<sup>560</sup> BOA, C.İKTS 26-1284, 27 Receb 1234 (22 Mayıs 1819)

*müste'men*<sup>561</sup> sefinelere zahire sattırıldığı iddialarıyla bu iskeleler padişah emri ile kapatılmış, çiftçilerin zahirelerinin Karadeniz sahilindeki Köstence ve Karaharman iskelelerine nakledilmesi irade buyrulmuştur. Ancak gerçekte Hırsova, Maçın, İsakçı ve Tulçı iskelelerinden Tuna'nın karşı sahillerine ve müste'men gemilerine zahire satmak pek de kolay değildir. Bölge sakinleri kendileri kanuna karşı gelerek bunu talep etseler dahi, konumları itibariyle İbrail ve Kalas'dan gelip bu iskelelerden zahire satın almaya kimsenin heves etmeyeceğinin çok açık olduğu da belirtilmektedir. İskeleleri kapatılan kazalardan sekiz saat uzaklıkta olan Köstence'ye karadan zahire nakletmenin maliyeti çok yüksek olduğundan, bölge halkının mağdur olmaması için eğer bu iskelelerin açılmasının başkaca bir mahzuru yoksa iskelelerin tekrar ticarete açılması talep edilmektedir.

Talep doğrultusunda geçmiş kayıtlara bakılmış ve Tuna iskelelerinden yabancı ülkelere kesinlikle zahire satılmaması ve Maçın, İsakçı ve Tulçı kazalarında üretilen zahirenin başka hiçbir yere satılmadan Alçaklar iskelelerine indirilmesi yönünde hükümet emri olduğu kesinlik kazanmıştır. Ancak daha evvelden Maçın kazasından satın aldıkları zahire için yüklü miktarda ödeme yaparak zahireyi Maçın iskelesine indirmiş olan kapan tüccarları bu zahireyi tekrar Karadeniz sahillerine indirmek kendilerini büyük zarara uğratacağından, bahsi geçen zahireyi eskiden olduğu gibi İbrail'e sevk etmek için izin istemektedirler. Zahire Nazırı da bölge zahiresinin karadan Köstence ve Karaharman iskelelerine naklinde yaşanan zorlukları şu şekilde sıralamaktadır: öncelikle araba ücretleri halkı zor durumda bırakmakta, taşımacılıkta kullanılan hayvanlar telef olmakta ve bu durum halkı zahire üretiminden soğutmaktadır. Üreticiye yakın olan iskeleler yeniden açılırsa halk ekip biçme konusunda tekrar şevk kazanacak ve bu ağır yükten kurtulacaktır. Hükümetin bu taleplere verdiği cevap, bahsi geçen sene itibariyle mahsül bol olduğu için dışarıya zahire satmak cazip olmayacağından, bu seneye mahsus olmak üzere Hırsova, Maçın, İsakçı ve Tulçı iskelelerinin ticarete açılmasına izin verilmesi yönünde olmuştur<sup>562</sup>.

---

<sup>561</sup> Osmanlı ülkesinde oturmalarına izin verilmiş yabancı devlet (Osmanlı Devleti ile barış halinde bulunan devletler) tebaası için kullanılan bir tabirdir. Genellikle Osmanlı Devleti'nde ticaret yapan ecnebi tebaa bu tabir ile anılmaktadır. Bakınız: Pakalın, s.631.

<sup>562</sup> BOA, C.İKTS 26-1284, 27 Receb 1234 (22 Mayıs 1819)

Karadan zahire naklinde yaşanan problemler özellikle kışın yaklaşması ile daha da güç bir hal almaktadır. Tuna sahillerine bağlı kazalardan rayic fiyattan zahire mübayaa etmek üzere görevlendirilen Dergâh-ı Ali kapucubaşının Zahire Nazırı'na sunduğu 1840 tarihli tahriratlarda İstanbul'a nakledilecek zahirenin kara yolu ile Varna'ya götürülmesi sırasında yaşanan zorluklar dikkati çekmektedir<sup>563</sup>. Kapucubaşı Tuna sahillerinden satın alacağı zahireyi kara yoluyla Varna iskelesine nakletmeyi taahhüt etmiştir. Ancak kışın yaklaşması nedeniyle zahirenin bir an önce nakledilebilmesi için Hezergrad kazasından yeterli sayıda araba temin edilmesi ve bunun için hükümetten emir çıkarılması gerekmektedir. Kapucubaşı ayrıca bahsi geçen zahirenin Varna iskelesine sevk edilmesi halinde güvenli bir yerde muhafaza edilmesi için de Varna'ya gerekli emirlerin gönderilmesini talep etmektedir. Kapucubaşının, bu talepten önce, zahirenin karadan Varna'ya sevki son derece mahzurlu olduğundan, ne şekilde olursa olsun, Dersaadet'e sevk edilmesi için hükümetten izin istediği de bilinmektedir. Zahirenin Varna'ya götürülmeden İstanbul'a ulaştırılmasının bir yolu kapan tüccarları aracılığıyla nakledilmesidir. Tuna sahillerinden zahire satın alan kapan tüccarları İbrail ve Kalas iskelelerinden kendi sermayeleri ile aldıkları zahireyi gemilerine yükledikten sonra eğer boş yerleri kalırsa, orada bekleyerek vakit kaybetmemek için, Dersaadet'e nakledilmesi gereken miri zahireyi tüccar zahiresiymiş gibi rayiç fiyattan alarak, bedelini İstanbul'da ödemek üzere poliçe vermek şartıyla, yükleyip Dersaadet'e getireceklerini İstanbul kadısına taahhüt etmişlerdir. Bu durumda bahsi geçen zahire öncelikle devlet tarafından kiralanarak İbrail ve Kalas'a gönderilen gemilere yüklenecek, kalan zahire ise kapan tüccarlarının taahhüt ettikleri gibi Tuna'da bulunan ve Dersaadet'ten mutemed bir adam tayin edilerek gönderilen tüccar gemilerine yüklenecektir. Bu yolla nakledilecek zahirenin rayiç fiyattan icab eden bahası sermaye sahiplerinden ve kapan tüccarından Dersaadet'te tahsil olunacak ve zahire Tersane-i Amire'ye teslim edilecektir. Bu nedenle, kim her ne kadar buğday verirse ve kimin sefinesine yüklenirse isim ve şöhretlerinin ve zahirenin kile cinsinden miktarının gemi reisleri ve yazıcılar tarafından açıkça kaydedilerek mühürlenmesi ve kullanılan senetlerle birlikte Deraliyye'ye gönderilmesi gerekmektedir. Bu uygulama için gerekli emrin verilmesi gerekmektedir. Zahire naklinde izlenebilecek bir diğer yol

---

<sup>563</sup> BOA, C.BLD 17-832, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840)

ise, bahsi geçen zahirenin karadan doğruca Varna'ya nakil olunmayıp, mübayaa olunduğu mahallerden nehir yoluyla Silistre'ye ve oradan kara yoluyla Varna'ya nakledilmesidir ki, bununla ilgili emir de çıkarılmıştır. Bu emrin çıkarılmasının nedeni kış mevsimine girmeden önce zahirenin Dersaadet'e gönderilmesini ve halkın darlık ve kıtlıktan kurtulmasını sağlamak olarak ifade edilmiştir. Ancak mevcut durumda kapan tüccarı bahsi geçen zahireyi Dersaadet'e götürecek durumda değildir ve kışın başlamasıyla zahirenin nakli oldukça güçleşmiştir. İçinde bulunulan zaman reayanın ziraat vakti olduğundan, bu vakitten sonra zahirenin karadan arabalarla taşınması halinde yollarda öküz arabalarıyla telef olacağı meydandadır. Şu halde yalnız iki seçenek kalmıştır; ilki Kapucubaşı'nın rayic-i vakt üzere mübayaa ettiği zahire şu anda nerede ise olduğu yerde alıkonulması ve ilkbaharda devlet tarafından gönderilecek gemilerle İstanbul'a getirilmesi, ikincisi ise zahirenin kadı önünde söz verdikleri gibi rayiciyle kapan tüccarına satılmasıdır. Bu seçeneklerden hangisi tercih buyrulursa o şekilde emir çıkarılması hükümetin takdirine bırakılmıştır.

İstanbul'a zahire naklinde yaşanan problemler bunlardan ibaret değildir. Bazı hallerde Tuna iskelelerinden İstanbul'a zahire sevkinde görevlendirilen Kapucubaşlarının her zaman istenilen titizlikte görevlerini yerine getirmedikleri ve bölgenin şartlarını kendi şahsi çıkarları yönünde suistimal ettiklerine de rastlanmaktadır<sup>564</sup>. Böyle bir görevle Tuna bölgesinde zahire mübayaası yapan bir kapucubaşı, 90.000 kile buğdayı Tuna sahillerinden mübayaa ederek İsakçı iskelesine nakletmiştir. Kapucubaşı mübayaa ettiği buğdayın Deraliyye'ye sevk olunmayıp bu kış İsakçı iskelesinde kalması halinde muhafazasına dikkat edilmesi için İsakçı nazırına ve ahalisine gerekli emirlerin gönderilmesini hükümetten talep etmiştir. Doğrusu bahsi geçen zahirenin kışın muhafazası gerekli olduğundan, talebi üzerine gerekli emrin çıkarılması icab etmektedir. Fakat hükümet öncelikle bu kadar buğdayın tamamen bahsi geçen iskeleye getirildiğine dair mahallinden bir yazı ve yazıda dile getirildiği üzere iskeleye nakledilen ve indirilen buğdayın mühürlenmiş numunesiyle birlikte miktarını gösterir defterin Deraliyye'ye gönderilmesini istemiş, şu anda mevcut olan buğdayın kışın muhafazasına itina edilmesi ve Kapucubaşının elinde olan buğdaydan miri fiyat ile kapan tüccarına satılması yönünde emir çıkarmıştır. Kapucubaşı bahsi geçen emre

---

<sup>564</sup> BOA, C.BLD 17-832, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840)



dayanarak kaleme aldığı tahriratında mübayaaya ettiği buğdayın fiyatının bir kilesinin iskeleye gelinceye kadar masrafiyla birlikte 40 paraya ulaştığını ve kapan tüccarının buğdayı bu fiyattan satın almaya razı olmadığını bildirmiştir. Ancak hükümet kapucubaşına tekrar bir yazı gönderilerek bu konuda kendisinden bilgi isteneceğini bildirmektedir.

Kapucubaşı söz konusu zahire mübayaasına memur edileli neredeyse on ay olmuş, zahire mübayaası için kendisine canib-i miriden 100.000 kuruş ita olunmuştur. Kapucubaşının bu zaman zarfında mübayaaya ettiği zahireden sadece 9.000 kilesini Tersane-i Amire anbarlarına teslim etmiştir. Üstelik teslim edilen zahire numunesinden zahirenin iyi ayıklanmamış olduğu anlaşılmıştır. Bundan başka Kapucubaşının hükümete gönderdiği tahriratlardan mübayaaya edeceği buğdayın kile fiyatının Deraliyye'ye gelinceye dek 50'şer paraya ulaşacağı açıkça görülmektedir. Ayrıca hakkındaki iddialar nedeniyle söz konusu Kapucubaşının sözüne itibar edilir birisi olmadığı da ifade edilmektedir. Varılan sonuca göre, bu durum şunu ortaya koymaktadır ki, zahire mübayaası için Tuna bölgesinde birisinin durup beklemesinin devlete görünen bir faydası olmadığı gibi zararı bile dokunmaktadır. Zahire Nazırı yaşanan bu olayla ilgili olarak hükümetten iki konuda emir çıkarılmasını talep etmiştir. Nazırın ilk talebi ilkbaharda bu bölgeden zahire mübayaası için emir gelmesi halinde, kendisi tarafından zahire mübayaası için mümkün olduğunca terbiyeli ve işyapan bir kişi tayin edebilmesi için gerekli emirdir. İkinci talebi ise Kapucubaşının derhal İsakçı iskelesine indirdiği buğday ile ilgilenecek bir adamını görevlendirerek devlete hesap vermek üzere Deraliyye'ye çağırılması için gerekli emrin verilmesidir<sup>565</sup>.

#### **b. Nehir Yoluyla Zahire Nakli: Sünne Boğazının Islahı ve Zahire Ticaretine Etkileri**

Tuna'dan İstanbul'a zahire naklinde yaşanan problemlerin başında nehrin yüklü gemilerle seyre elverişli olmayan yerlerinde zahirenin başka vasıtalara aktarılması gelmektedir. Bu konuda bölgeden merkezi yönetime çok sayıda şikâyet ulaşmaktadır.

---

<sup>565</sup> BOA, C.BLD 17-832, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840)

Osmanlı Devleti'nin taşradan gelen şikâyetleri değerlendirirken, şikâyete konu olan durumla ilgili bölge halkı içinden ilgili kişi ve gruplardan ya da bölgenin ileri gelenlerinden görüş aldığına sıkça rastlanmaktadır.

Tuna'nın Karadeniz ağzında yüklü gemiler suyun derinliği nedeniyle daha küçük gemilere ya da kara araçlarına aktarma yapmak zorunda kalıyorlardı. Tuna sahillerinden yük alarak gelen nehir vasıtaları ise yüklerini yine Tuna ağzında bu defa büyük deniz gemilerine aktarıyorlardı. Aktarma noktasının değiştirilmesi söz konusu olduğunda hükümetin, mevcut aktarma noktası mahsurlu olduğu halde, güçlü tüccar gruplarının lehine olarak alışlagelen aktarma noktasının değiştirilmemesi yönünde karar bildirdiği görülmektedir. Silistre Valisi'ne gönderilen bir şukkada<sup>566</sup>, Tuna sahillerindeki gümrüklerden gemilere yüklenen zahirenin İbrail önlerindeki Potbaşı diye bilinen mahalde büyük gemilere aktarıldığı, ancak bu durumun gerek gümrük, gerekse belirtilmeyen başka nedenlerden ötürü uygunsuz bulunduğu ve aktarmanın Maçın iskelesine kaydırılması yönünde bölgedeki tüccar ve gemi sahiplerinin fikrine başvurulduğu anlaşılmaktadır. Bölgedeki tüccar ve gemi sahiplerinin Potbaşı mahallinin aktarma için yeterince mamur olmadığı, dolayısıyla aktarmaların Maçın iskelesinde yapılmasının daha uygun olacağı yönünde karar bildirdikleri görülmektedir. Bu konu Meclis-i Muhasebe-i Maliye'ye havale edilmiş ve neticesinde Maliye Nazırı tarafından böyle bir değişiklik her ne kadar gümrükçe ve memleketçe faydalı ise de, İbrail ve Kalas'da bulunan tüccarın alışkanlıklarına ters düşeceğinden ve bunların şikâyetlerine yol açacağından şimdilik değişiklik kararının durdurulmasına ve eskisi gibi devamına karar verilmiştir.

Tuna nehrinin Karadeniz ile birleştiği yer aynı zamanda nehir ticareti ile deniz ticaretinin de birleştiği yer olarak değerlendirilmelidir. Nehir ve deniz ticaretinden kasıt nehirde daha küçük çaplı ve nehir şartlarına uygun araçlarla yapılan taşımacılığın denizde daha büyük tonajlı deniz vasıtaları ile yapılması zorunluluğudur. Fiziki şartlar, suyun derinliği ve kayalıklar vs., büyük deniz vasıtalarının Tuna nehrinin ağzındaki ve içlerdeki iskelelere yanaşarak yük almalarına veya boşaltmalarına izin vermemektedir. Nehrin birden fazla kola ayrılarak denize dökülmesi bu durumu daha da

---

<sup>566</sup> BOA, A.MKT.MHM 16-24, 17 Ramazan 1265 (6 Ağustos 1849)

güçleştirmektedir. Bu kollardan seyre en uygun olanı Sünne boğazıdır. Ancak Sünne boğazının 19. yüzyılın ikinci yarısında yoğun mühendislik çalışmaları ile ıslah edilmesine kadar nehir ticareti ve özellikle zahire nakliyatı bu şartlardan olumsuz etkilenmiştir<sup>567</sup>.

Sünne Boğazı'nın ıslahı, Tuna Komisyonu tarafından gerçekleştirilmeden önce de nehir ticaretinde payı olan devletler ve şirketlerin fiziki şartların iyileştirilmesine dair girişimlerde buldukları bir mevzudur. 1856 yılında köprü ve kaldırımlar başmühendisi olarak Osmanlı devleti hizmetinde bulunan Fransız bir mühendis tarafından hazırlanan layihada, Sünne Boğazı ile bölgedeki diğer ulaşım imkânları ve ticarete etkilerine ilişkin önemli değerlendirmeler yer almaktadır<sup>568</sup>. Aslında Fransa Devleti Kırım ordusunun idaresini kolaylaştırmak için Rasova ile Köstence arasında ıslah etmiş olduğu yola yapılması gerekenler hakkında bu kişinin görüşlerine başvurmuş, o da incelemeleri sırasında bu bölgede Osmanlı devletine fayda sağlayacak bir takım inşaatlar yapılması gerektiğini müşahade ederek, inceleme sonuçlarını Osmanlı hükümetine bir layiha ile sunmuştur.

Bahsi geçen layihadaki ilk tespitler gemilerin Sünne boğazında seyir ve hareketlerinin kolaylaştırılması ve ıslahına yöneliktir. Sünne boğazında yaşanan problemin sebebi mevsim şartları nedeniyle Boğazda su miktarının değişmesidir. İfade edildiğine göre burada bir yıldan az bir zamanda yüzden fazla gemi telef olmaktadır. Başmühendis kendisi de karaya oturmuş 30 kadar geminin kaburgalarını görmüş olmaktan duyduğu üzüntüyü dile getirmektedir. Boğaz Rusya idaresindeyken bu konuda Rusya tarafından herhangi bir şey yapılmamıştır. Avusturya askeri Memleketeyn'e geldikten sonra Kalas ile Dersaadet'e vapur işleten Loyd Kumpanyası Sünne Boğazı'nı temizlemek için büyük masraflar yapmış ancak birkaç ayda yapılan bu temizliğin fırtınalı bir havada birkaç saat içinde mahvolması bu ıslahatın uzun süreli olmayacağını göstermiştir. Başmühendis bu boğazın ıslahı için kanal açılması yerine bend inşasını önermektedir. Bu bölgede kereste bol olduğundan kazıklarla iki sed yapımının işe yarayacağını belirtmektedir. Tüm bu ıslahatlardan sağlanacak fayda ise şu

---

<sup>567</sup> Sünne'de yapılan ıslah çalışmalarının teknik ayrıntıları için bakınız: Sir John Stokes, KCB, "Danube and its Trade", *Society of Arts Journal*, 38, (1889:Ekim 22-1890:Ekim 14), ss.559-582.

<sup>568</sup> BOA, **HR.TO 426-18**, 17 Eylül 1856.

şekilde dile getirilmektedir. Tuna nehri üzerinde her biri 250'şer tonilatodan hesapla 500.000 tonilatoluk yılda 2.000'den fazla gemi seyretmektedir. Boğazın temizlenmesi halinde gemi sayısı artacak ve bundan tüm Avrupa faydalanacak ve Osmanlı devletine, Tuna nehrinde seyreden gemileri ciddi zarar ve ziyana uğratan bu durumdan kurtardığı için, şükran duyacaktır.

Tuna Komisyonu'nun kurulmasından sonra Sünne girişinde yapılan ıslah çalışmaları aktarma problemlerini bir ölçüde azaltmıştır. Islah çalışmaları ile birlikte suyun derinliğinin artması ve büyük gemilerin seyrinin kolaylaşması bu bölgede yapılan zahire ticaretinde ve doğal olarak zahire üretiminde de artışa neden olmuştur. Uzun yıllardır Sünne boğazının kaderi olmuş bu engelin ortadan kalkması İbrail ve Kalas limanlarındaki ticari hareketliliğin Sünne limanına kayması gibi bir fırsatı da gündeme getirmiştir. Tüm bu gelişmelerin bir sonucu olarak, ecnebi tüccarların Sünne boğazında inşa etmek istedikleri zahire ambarları nedeniyle yapılan yazışmalar<sup>569</sup>, 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde Tuna nehrini Karadeniz'e ulaştıran Sünne boğazı ve boğaza yakın aşağı Tuna iskelelerinde zahire ticaretinin hacmine, zahire naklinin şartlarına, bölge tüccarlarının özelliklerine ve Osmanlı Devleti'nin bu bölgedeki ticarete bakışına dair önemli ipuçları taşımaktadır. 1860'ta Kalas ve İbrail tüccarlarından bazıları Sünne boğazında büyük ve geniş ambarlar inşa ederek zahirelerini buradaki ambarlarda muhafaza etme taleplerini Tulçı mutasarrıfına iletmişler, Paşa da durumu Bâbiâli'ye bildirmiştir. Ancak Bâbiâli'den bir cevap alınamaması üzerine Kalas'da ikamet eden bazı ecnebi tüccarlar durumu bir kez de Tuna Komiyon Reisi Ömer Fevzi'nin merkeze bildirmesini istemişlerdir. Komisyon Reisi konuyu Dersaadet'e iletmiş yazısının başında bölgedeki zahire ticaretine ilişkin önemli tespitlere yer vermiştir. Ömer Fevzi eskiden Eflâk ve Boğdan'da üretilen zahirenin bir kısmının Tuna sahilindeki iskelelere, önemli bir kısmının ise Kalas ve İbrail iskelelerine nakledildiğini ve buralardan ticaret gemilerine yüklendiğini belirtmektedir. Ancak daha sonra Kalas ve İbrail iskelelerine getirilen zahireye serbest gümrük uygulanması ve sadece “ıslah-ı belediye”de sarf olunmak üzere kile başına bir miktar resim tahsis olunması, Tuna'nın yukarı taraflarındaki Eflâk ve Boğdan ile Bulgaristan iskelelerindeki zahirenin tamamının bu iki iskeleye nakledilmesine ve buradan ticaret gemilerine yüklenecek harice

<sup>569</sup> BOA, A.MKT.UM 478-89, 16 Zilhicce 1277(25 Haziran 1861)

götürülmesine sebep olmuştur. Bunun neticesinde, bu mahallerin önemlerinin kısa bir zamanda arttığı ve büyük birer ticaret merkezi haline geldikleri herkesçe bilinmektedir. Ancak, Sünne’de dört yıldır devam eden ıslah çalışmalarının semeresi olarak boğazda suyun derinliğinin artarak 17 kademe ulaşması sayesinde birkaç yıldır boğazdaki limanlara, 800 tonilatoluk yük kapasitesine sahip büyük tüccar gemileri de yanaşmaya başlamıştır. Sayıca da artan yüksek taşıma kapasiteli gemiler bölgedeki ziraatin de seneden seneye artmasına ve 1860’ta Sünne boğazından harice nakledilen zahire miktarının 25 milyon İstanbul kilesine ulaşmasına vesile olmuştur<sup>570</sup>.

Tüccar sefinelerinin pek çok zahmet ve masrafla Kalas ve İbrail’e çıkararak zaman kaybetmemeleri için, Tuna Kumpanyası iki senedir büyük dubalarla her bir iskeleden zahireleri yükleyerek bu zahireleri hiçbir yere uğramadan doğrudan Sünne boğazına nakletmekte ve zahireyi buradan büyük gemilere yüklemektedir. Bu yolla harice nakledilen zahirenin miktarı dört milyon kiledir. Gerek Tuna Kumpanyası’nın bu girişimi gerekse bazı Tuna Komisyonu komiserlerinin meseleyi kendi hükümetlerine bildirmiş olmaları buradaki ticaret hacminin önemine dikkat çekmektedir. Kalas ve İbrail’in ticari ma’ûriyyetinin Sünne’ye intikal etmeye başladığı açıkça görülmektedir. Sünne mevkiî kısa zamanda büyük bir ticaret merkezi halini alarak Hazine-i Celile’ye yüklü miktarda gelir sağlayabilir. Zahire ambarlarının bulunmaması hem buradaki ticaretin gelişmesinden ve hem de sağlanacak gelirden vazgeçilmesi anlamına gelecektir. Osmanlı hukukuna göre, ecnebilerin emlak sahibi olması mümkün olmasa da, Sünne’ye mahsus bir takım uygulamalar yapılması önerilmiştir. Ecnebilerin emlak sahibi olmalarını engellemek için, demiryolları hakkında geçerli olan usul ve kaideye uygun olarak, 60 sene müddetten az olmamak kaydıyla yalnız Sünne’ye girip çıkacak zahire gümrükten serbest bırakılarak, zahireye “*ıslah-ı belediye*”de sarf olunmak üzere “*mağaza yeri icarı*” adıyla kile başına cüz’i miktarda bir resim koymak şartıyla, Osmanlı ve ecnebi tebaasının Sünne’de ambar inşa etmelerine izin verilmesi halinde hem devlet usulü devam edecek, ecnebi tebaası emlak sahibi olmayarak kiracı kalacak, hem de söz konusu resimden Hazine-i Celile’ye büyük miktarda gelir sağlanacaktır<sup>571</sup>.

<sup>570</sup> BOA, A.MKT.UM 478-89, 16 Zilhicce 1277(25 Haziran 1861)

<sup>571</sup> BOA, A.MKT.UM 478-89, 16 Zilhicce 1277(25 Haziran 1861)

Mirliva Ömer Fevzi'nin altını çizdiği bir başka nokta, ambarların inşasıyla kış şartlarının Tuna ticareti üzerindeki olumsuz etkisinin en aza indirilmesidir. Tuna bölgesinde zahire ticareti senede yaklaşık sekiz ay kadar sürmekte, Tuna nehri kışın donduğundan kalan dört ayda ticaret ciddi biçimde sekteye uğramaktadır. Söz konusu ambarların inşası kışın olumsuz şartlarını da bertaraf ederek zahire ticaretinin yıl boyunca kesintisiz devamını sağlayacaktır. Ambarların olmaması halinde, yukarıda belirtildiği gibi, geçen yıl yalnız yaz mevsiminde dört milyon İstanbul kilesi zahire Sünne boğazı dışında sefinelere yüklenmiştir. Ambarların inşasına izin verilip serbest gümrük uygulamasıyla kesintisiz ticaret yapılabildiği takdirde pek çok zahirenin doğrudan Sünne'ye gönderileceği ve burada ambarlarda muhafaza edileceği açıktır. Harice çıkan zahirenin senelik on milyon kilesi Sünne'deki ambarlarda muhafaza edilse ve her bir kileden onar para "*ambar yeri icarı*" namıyla bir resim alınsa, senelik 5000 kese akçe gelir sağlanacaktır. Bu gelirin bir miktarı memleketin ve iskelelerin tamir ve onarımına sarf edilse, kalan kısmı Hazine-i Celile'ye aktarılabilir. Bu durumun layıkıyla anlaşılabilmesi için muteber tüccarlarla ciddi biçimde konuşulmuştur. İnşa edilmek istenen ambarlar çok masraflı olacağından, eğer resim bedeli yüksek ve kiralama süresi az olursa, tüccarların hepsinin buna cesaret edemeyeceği, ancak kiralama süresi uzun ve resim bedeli düşük tutulursa, tüccarların genelinin bu işe girişmeye hevesli olacakları anlaşılmıştır. Mirliva, Hazine-i Celile'ye hizmet olarak nitelendirdiği bu hususta ehil kişilerden elde ettiği bilgileri bu yazıyla aktardığını belirterek, bu gelirin kaçırılmaması için ambar inşasına izin verilmesini talep etmektedir<sup>572</sup>.

Tüccarların ambar inşası talebini Sadarete ulaştıran Tulçı mutasarrıfı da kaleme aldığı arızada<sup>573</sup>; Sünne limanında ambar inşa edilmek istenmesinin temel sebebi olarak, Sünne boğazındaki altyapı değişikliğine dikkat çekmektedir. Mutasarrıfın ifadesine göre, ameliyatın olumlu bir sonucu olarak daha evvel 9 kademden fazla olmayan suyun derinliği Venedik kademiyle 14,5'a ulaşmıştır. Çünkü suyun derinliğinin artması demek daha evvel limana yanaşamayan 30-40 bin kilelik büyük sefinelerin gelip liman içinde yüklerini alabilmeleri demektir. Bundan önce Tuna sahillerinden nakil olunan zahire

<sup>572</sup> BOA, A.MKT.UM 478-89, 16 Zilhicce 1277 (25 Haziran 1861)

<sup>573</sup> BOA, A.MKT.UM 478-89, 16 Zilhicce 1277 (25 Haziran 1861)

Kalas ve İbrail iskelelerindeki ambarlarda muhafaza edilmekte ve Boğaza gemiler geldikçe tombaz ve şileplere yüklenerak tekrar gemilere aktarma yapılmaktadır. Bu durum tüccarlar için zahmetli ve masraflı olmaktadır. Hâlbuki, Tuna sahillerinden nakil olunan zahireler Kalas ve İbrail'e çıkarılmayıp doğrudan Sünne'ye getirilse ve buradaki ambarlarda muhafaza edilip, gemiler geldikçe burada hazır olan zahireyi yükleyebilseler, tüccar zamandan ve masraftan tasarruf edecek, zahmetten kurtulacaktır. Tulçı mutasarrıfı Sünne'de gemilere yüklenmek üzere senede 18 milyon kile zahirenin nakil ve ambarda saklanacağını öngörmektedir. Sünne'nin bu şekilde önemli bir ticaret merkezi olacağından şüphesi olmayan mutasarrıf, ambar inşasını talep eden ecnebi tüccarların mülk sahibi olamayacakları konusunda tüccarları uyardıklarını belirtmektedir. Ambarların inşasına ancak, ambarların yapılacağı arsalar tüccarlara münasip bir bedel ile kiralanıp, yapılan ambarların 30-40 sene kadar tüccarların tasarrufunda bulundurulup süre bitiminde ücretsiz Osmanlı devletine terk olunması şartıyla ruhsat verilebileceği ifade edilmektedir. Fakat bu konuda devletin kararına ilişkin bir malumat olmadıkça tüccarlara cevap verilemeyeceği belirtilmiştir.

Tulçı mutasarrıfı tarafından Dersaadet'e iletilen bu talep Meclis-i Ali-i Tanzimat'ta ve Meclis-i Vükela'da mütalaa edilmiş ve bu ambarların Osmanlı tebaası tarafından yapılmasının daha iyi olacağı ambar yapımı için teşvikler verilse Osmanlı tebaasından taliplerinin olup olmayacağı ve söz konusu ambarların ne kadar masrafla inşa edilebileceği hususları mahallinden sorulmuştur. Bunun üzerine Tulçı mutasarrıfı cevaben inşa olunacak her bir ambarın bir tüccarın bir senede alacağı zahirenin tamamını muhafaza edecek kadar büyük olması gerektiğini, bu büyüklükteki ambarların yaklaşık 1400 kese akçelik bir maliyetle inşa edilebileceğini ve böylesine büyük çaplı ambar inşasına da yalnız Kalas ve İbrail'in zahire tüccarlarının talip olduklarını, bunlardan başka kimsenin ve Osmanlı tebaası tüccarlarının buna cesaret edemeyeceklerini belirtmektedir. Ancak bu ambarlar inşa edildikten sonra Sünne'deki ticari hareketliliğin artmasıyla Osmanlı tebaasının da buna cesaret edebileceği ve şu halde belirtilen ebatlarda (40 zirâ' genişlik ve 90 zirâ' uzunlukta) 50-60 adet ambar inşasının yeterli olacağı bildirilmiştir. Yapılan yazışmalardan, mutasarrıfın cevabının üzerinden bir seneden fazla zaman geçmiş olmasına rağmen, İstanbul'dan hâlâ bir cevap alınmadığı anlaşılmaktadır. 1861'de Tulçı mutasarrıfı, hükümete tekrar mevcut

durumla ilgili bilgi vermektedir. İçinde bulunulan sene itibariyle Sünne’de suyun derinliğinin 15 kademi geçtiği ve suyun derinliği nedeniyle Kalas ve İbrail’den yüklenen gemilerin eskisi gibi Sünne’de yüklerini aktarmalarına gerek kalmadığı belirtilmektedir. Şimdiki halde, büyük gemiler bile yüklerini Kalas ve İbrail’den alarak Sünne’ye uğramaksızın yollarına devam etmektedirler. Suyun derinliği az iken, gemilerin yüklerini aktarmak için Sünne’de beş, on gün bekledikleri ve bu nedenle limanda her zaman 300-400 aktarma gemisi bulunduğu ifade edilmektedir. Mutasarrıf, aktarma gemilerinin dahi dağılmış olmasının Sünne’deki ticareti olumsuz etkilediğinden şikâyet etmektedir. Sünne’de bahsi geçen zahire ambarlarının yapılması halinde, zahire alacak bütün gemiler yüklerini Sünne’den alacaktır. Gemilerin Kalas ve İbrail’e çıkmalarına gerek kalmayacağından, buralardaki ticarî canlılık Sünne’ye kayacak ve ticaret yaz, kış devam edecektir. Tulçı mutasarrıfı bu vesileyle ambarların yapılması gerekliliğini bir kez daha gündeme getirmektedir.

### c. Kış Şartlarının Zahire Nakline Etkisi

Evliya Çelebi Tuna’nın kış aylarında altı, yedi karış donduğunu, hatta çok şiddetli geçen kışlarda buzun kalınlığının on karışa ulaştığını ve Tuna’nın beş ay ulaşımına kapandığını ifade etmektedir. Evliya Çelebi’ye göre aslında Tuna nehri “*yah-bend*” olsa sahil şehirleri zenginleşir, çünkü manda kızaklarıyla Eflâk, Boğdan ve bunlardan başka birçok köy ve beldeden odun, “*belvan*” direkler ve yiyecek ve içecekler getirilebilir. Çelebi’ye göre Tuna nehrinde kışın bereketi bununla da sınırlı değildir. Kışları Tuna’nın buzla kaplı olduğu zamanlarda balık avcıları buzları delerek 500, 600 vukiye ağırlığında mersin ve morina balıkları avlayarak bundan büyük kârlar elde etmektedirler<sup>574</sup>.

Genellikle aralık ayında donan ve marta kadar çözülmeyen Tuna nehrinin ağır geçen kışlarda donduğunu hatırlatmak gerekmektedir. Tuna’nın her kış donduğunu iddia etmek çok da doğru değildir. Örneğin 1833 kışında nehrin donmadığı ifade

---

<sup>574</sup> Evliya Çelebi, ss.185-186.



edilmektedir<sup>575</sup>. Her halukarda kış şartları nehirdeki ulaşımı olumsuz etkilemekte, nehrin donduğu aylarda ise nehir üzerindeki seyrüsefer tamamen durmaktadır. 1862 yılı Şubat ayında Rusçuk'tan İstanbul'a gönderilen bir telgrafta üç gündür devam eden şiddetli tipi yüzünden Tuna nehrinin donduğu ve İstanbul'a gidecek Osmanlı ve Avusturya posta gemilerinin iki gündür Rusçuk'tan hiç çıkamadıkları bildirilmektedir<sup>576</sup>. Bazı hallerde gemilerin kış boyunca İstanbul'dan Tuna tarafına geçemediklerine de rastlanmaktadır. 1849 yılı kışı aylarında Tuna'da görevlendirilmiş olan Peyk-i Ticaret vapurunun kışın Tuna nehrinin donması nedeniyle orada kalması ve muhafazası zor olacağından bir önceki yılda olduğu gibi bahar gelince tekrar Tuna'ya dönmek üzere İstanbul'a gelmesi ve kışı İstanbul'da geçirmesi kararlaştırılmış ve padişah tarafından onaylanmıştır<sup>577</sup>.

Kış aylarında İstanbul'a zahire gerektiğinde hükümetin tedarik bölgelerinden İstanbul'a zahire gönderip gönderemeyecekleri ve bunun ne şekilde mümkün olacağı konusunda bilgi aldığı görülmektedir. 1861 yılı aralık ayında Rusçuk'tan Bâbiâli'ye gönderilen bir telgrafta Rusçuk'tan Dersaadet'e zahire naklinin güzergâhı ve fiyatıyla ilgili bilgi verilmektedir. Rusçuk havalisinin öşrü olan zahirenin tamamı tüccara satılıp elden çıkarılmış ise de, köylerde ahalinin kendi malı olan zahirenin mevcut olduğu ve bir İstanbul kilesinin 13 kuruşa satılmakta olduğu bildirilmektedir<sup>578</sup>. Zahirenin Rusçuk iskelesinden gemiyle Boğazköy'e kadar 1,5; oradan trenle Köstence'ye 1; ve Köstence'den deniz yoluyla İstanbul'a 1,5 nihayet 2'şer kuruş ücretle naklolunduğu ancak kış eğer şiddetli olur da Tuna nehri donarsa zahire naklinin nehrin mümkün olmayacağı ve hatta yerde çok fazla kar bulunmasına göre deniz yoluyla naklinin de mümkün olmayacağı bildirilmiştir. Dersaadet ise cevabında bu bölgeden Dersaadet'e ne kadar zahire gönderilmesi mümkün ise acilen telgrafla bildirilmesini istemektedir. Bundan birkaç gün sonra, benzer şekilde, Silistre Valisi'nin de merkezden gelen talep üzerine Rusçuk, Hezergrad, Silistre kazalarıyla Şumnu sancağından onar bin olmak üzere toplam 40.000 ve Varna sancağından 20.000 İstanbul kilesi zahirenin tedarikinin mümkün olduğunu bildirdiği görülmektedir<sup>579</sup>. Rusçuk kazası zahiresinin eğer Tuna

---

<sup>575</sup> Macgregor, s. 56.

<sup>576</sup> BOA, A.MKT.UM 540-13, 12 Şaban 1278 (12 Şubat 1862)

<sup>577</sup> BOA, İ.DH 201-11515, 26 Şevval 1265 (14 Eylül 1849); BOA, A.AMD 10-71, 28 Şevval 1265 (16 Eylül 1849)

<sup>578</sup> BOA, A.MKT.UM 524- 57, 9 Cemâziye'l-âhir 1278 (12 Aralık 1861)

<sup>579</sup> BOA, A.MKT.UM 526-2, 15 Cemâziye'l-âhir 1278 (18 Aralık 1861)

nehri donmaz, hava müsaade eder ve akçesi peşinen verilirse malum fiyattan mübayaa olunacağı ve kar çok yağdığından ancak bir buçuk ayda iskeleye nakil olabileceği belirtilmektedir. Hezergrad ve Şumnu zahiresi karadan Varna iskelesine indirileceğinden, bunların nakliye masrafı, yer ve mevsim sebebiyle, Rusçuk'tan daha fazla olacak ve nakli iki aydan önce mümkün olamayacaktır. Varna zahiresi ise Tuna sahillerinden daha pahalıdır ve iskeleye indirilmesi bir buçuk ayda mümkün olabilmektedir.

Silistre Valisi merkeze, Dersaadet'e zahire nakli isteniyorsa, akçe miktarının ve nasıl ödeneceğinin şimdiden bildirilmesinin gerektiğini haber vermektedir. Çünkü, tüccarlar çokça zahire talep ettiklerinden, zahire miktarı azalırsa gösterilen fiyat üzere beş, on gün sonra tedariki mümkün olamayacaktır. Dahası Dersaadet'ten zahire isteniyormuş söylentisiyle zahire acentasının muhtekirlerin eline geçebileceği, ancak şimdiden mübayaa emir buyrulursa diğer tüccarların zahire mübayaası geçici olarak men edilerek, en ucuz yani en az zararla zahire alınmasının mümkün olacağı Silistre Valisi tarafından Sadaret'e bildirilmektedir. Sadaret ise cevaben, Dersaadet için istenilen zahire bahasının aşar bedeline mahsup olacağından bunun akçe itası gerekmediği gibi tüccarın zahire mübayaasının men edilmesiyle zarara sokulmaması gerektiği ve ihtiyaç duyulduğunda Dersaadet'e getirilmek üzere 40-50.000 kile zahirenin hazırlanmasının istendiğini bildirmektedir<sup>580</sup>.

24 Şubat 1823 - 2 Mart 1823 tarihlerini kapsayan yaklaşık bir haftalık süre zarfında Akdeniz ve Karadeniz iskelelerinden Dersaadet'e gelen ehl-i İslam ve reaya sefain ve kayıklarına ait kayıtlardan Dersaadet'e Tuna taraflarından Varna ve İbrail iskelelerinden revgan, bal, arpa, buğday, un geldiği görülmektedir<sup>581</sup>. Yaklaşık 130 gemi içinde Tuna taraflarından gelen gemilerin sayısı ancak altıdır. Normal şartlarda bu sayının daha yüksek olması beklenir, ancak büyük ihtimalle kışın bitimine denk gelen bu dönemde Tuna nehri henüz seyre elverişli değildir.

Ağır kış şartları zahirenin nehir yoluyla naklini zorlaştırdığı gibi kimi zaman Tuna havalisindeki zahire üretimini de olumsuz etkilemektedir. Silistre Valisi, 1862

<sup>580</sup> BOA, A.MKT.UM 526-2, 15 Cemâziye'l-âhir 1278 (18 Aralık 1861)

<sup>581</sup> BOA, C.İKTS 31-1542, 29 Zi'l-hicce 1238 ( 6 Eylül 1823)

Mayıs ayında hükümetin bahsi geçen yılın mahsulünün nasıl olduğu sorusuna cevaben, Rusçuk'da kışın çok şiddetli geçmesinden ve mart ve nisanda az yağın yağmurdan ötürü bu yılki mahsulün önceki sene gibi olamayacağını, bu yılın kurak geçeceğinin anlaşıldığını, ancak birkaç gün önce yağın yağmurun yaz mahsulü olan mısır ve darıya yarayacağını bildirmiştir<sup>582</sup>.

## B. Yağ Ticareti ve Devlet

Tuna bölgesi İstanbul'un yağ ihtiyacını karşılayan önemli tedarik alanlarından birisidir. Tuna bölgesinden sağlanan don yağ, sadeyağ, çerviş yağ ve az miktarda da olsa zeytin yağ İstanbul'un iaşesinde büyük önem taşımaktaydı. 19. yüzyılın başlarına ait belgeler ve incelenen gümrük defterleri Tuna havalisinde yüklü miktarda yağ ticareti yapıldığını göstermektedir.

İstanbul'a yağ, bal, pastırma, peynir gibi mallar Galata yağ ve İstanbul bal kapanı tüccarları tarafından getirilmektedir. Bahsi geçen kapanların alışveriş yaptıkları bölgelerin başında Eflâk, Boğdan, Silistre, Rusçuk, Zıstovi, Niğbolu, Prevadi, İbrail, İsmail, Kili ve Akkirman kaza ve iskeleleri gelmekteydi. 18. yüzyılda bu tüccarlar arasında bir işbölümü olduğu, kimlerin hangi bölgeden ne tür mal getireceklerinin önceden belirlendiği bilinmektedir. Buna göre, don ve çerviş yağ getiren tüccarlar sadeyağ ve bal getirememekte ya da birbirlerinin bölgesinden alım yapamamaktaydılar. Tuna iskelelerinden gelen don yağları İstanbul mumcu esnafına satılmaktaydı. Çerviş yağlarının ise bir kısmı bakkallara ve halka satılmakta, kalan kısmının kapan dışında satılabilmesi içinse İstanbul kadısından izin gerekmektedir<sup>583</sup>.

Osmanlı Devleti birçok malda olduğu gibi önemli bir ticari mal olan yağın da yalnız satışında değil üretimi aşamasında da düzenleyici bir role sahiptir. Özellikle Tuna sahillerinde büyük miktarlarda ticareti yapılan yağların elde edildiği hayvanların kesimleri de belirli şartlara bağlıdır. Büyük ve küçükbaş hayvanları toplayarak bunları mezbahanelerde kestiren ve "sürekçi" tabir olunan celepler yağın üretiminden sorumlu

<sup>582</sup> BOA, A.MKT.UM 569-81, 30 Zi'l-ka'de 1278 (29 Mayıs 1862)

<sup>583</sup> Aynural, ss.65-68.

idiler. 18. yüzyılın sonunda süreççilerin hangi bölgeden hayvan alacakları ve nerede kesim yapacakları belirlenmişti. Buna göre, Boğdan'dan getirilen hayvanlar Kalas iskelesine, Eflâk'dan getirilen hayvanlar ise Silistre iskelesine getirilmek ve buralarda kesilmek zorundaydılar<sup>584</sup>.

Yağ fiyatlarının belirlenmesi noktasında da uygulanagelen bir takım kurallar mevcuttu. 1819 yılında Tuna sahilindeki tüm merkezlere gönderilen bir hükümda Tuna sahilindeki kazalardan elde edilen don ve çerviş yağlarının fiyatlarının belirlenmesine ilişkin önemli tespitler yer almaktadır<sup>585</sup>. Tuna sahilindeki kazalardan elde edilen don ve çerviş yağlarının fiyatlarının Silistre şehrinde “*marifet-i şer*’ ve *vücuhi belde* (beldenin ileri gelenleri)” ile belirlenmesi ve Dersaadet’e ilâm kılınması ve bu kazalardaki süreççilerin yağlarını bu fiyattan satmalarının “*mutad-ı kadim*” olduğu belirtilmektedir. Eskiden olduğu gibi bu yıl da süreççiler hayvanlarını zamanında keserek elde edilen don ve çerviş yağlarını mahzenlere koyacak, pastırmacılar süreç hayvanı satılmayacak, yağlar fiçılara konmayıp tamamı hayvan derisinden yapılan “yedek”lere konulacaktır. Eğer fiçi içine don ve çerviş yağı konulursa ve pastırmacılar bir tane dahi hayvan verilirse sahibine gereken ceza verilecektir. Yağlar yalnız Dersaadet’e yağ nakil eden “*fermanlu ve tezkireli kapan tüccarlarına*” verilecek, tüccara satmaya razı olmayanların yağı mahzenlere konulmadan doğrudan yedeklere konularak sefinelere yüklenecek ve kendileri Dersaadet’e götürüp satacaklardır. Tuna sahiline uzak yerlerdeki yağlar da arabalarla sahile getirilecek oradan gemilere yüklenerek Dersaadet’e sevk edilecektir. Yağların bir kıyyesi dahi saklanıp gizlenmeyecek, yasaklanan mahallere yağ satılmayacak ve kaçırılmayacak ve pastırmacılar süreç hayvanı satılmayacaktır. Bu hususlara azami dikkat gösterilmesi ve muhtekirlere fırsat verilmemesi, bu hükümlere aykırı davranışa kesinlikle göz yumulmaması ısrarla ifade edilmiştir. Belirtilen hususlara aykırı bir durum tespit edilir ya da yağların İstanbul’a sevkinde bir sıkıntı yaşanırsa, bu konuda görevlendirilen mübaşirin de en ağır biçimde cezalandırılacağı altı çizilmiştir. Yaklaşık iki yıl sonra 1821 yılı ağustosunda aynı bölgeye benzer bir hükmün gönderildiği görülmektedir<sup>586</sup>. Bir başka benzer hüküm de 1840 yılına ait bir evrakta yer almakta ve bu hükümlerin yeni mahsul için fiyat belirleme zamanında ilgili

---

<sup>584</sup> Aynural, s.69.

<sup>585</sup> BOA, C. BLD 98-4863, 29 Ramazan 1234 (22 Temmuz 1819)

<sup>586</sup> BOA, C. BLD 122-6099, 29 Zilhicce 1234 (27 Eylül 1821)

kişilere uyarı ve hatırlatma amacıyla gönderildiği ihtimali kuvvetlenmektedir<sup>587</sup>. 1840 yılına rastlayan hükümde halkın ve saltanatın önemli ihtiyaç maddelerinden olan mum üretimi için gerekli olan ve Eflâk ve Boğdan memleketlerinden getirilen büyükbaş hayvanın bahsi geçen yılda bu bölgede kıt olduğundan ve Dersaadet'e şimdiye kadar gelen yağın çok az olduğundan bahsedilmekte; bu konuda sıkıntıya düşülmemesi için alınan tedbirlere daha sıkı riayet edilmesinin gerekliliğine dikkat çekilmektedir.

Devletin ihtiyaç halinde tüccarlara ait malları tevkif ettiğine de rastlanmaktadır. Tuna sahillerinden İstanbul'a yağ nakleden tüccarların malları da zaman zaman tevkif edilmiştir. 1855 yılı ocak ayında Dersaadet'te ikamet eden gayrimüslim bir tüccar Varna'daki yine gayrimüslim olan ortağı aracılığıyla Rusçuk, Zıştovi ve Tırnova taraflarından satın alarak İstanbul'a nakletmek için Varna iskelesine indirdiği sade ve eritilmiş yağların % 20'sini devletin ordunun ihtiyacı gerekçesiyle alıkoyduğunu beyan etmiş ve geri kalan yağların Dersaadet'e nakline engel olunmaması için dilekçe vermiştir<sup>588</sup>. Dilekçe veren tüccar Matbah-ı Amire'nin ihtiyacı olan yağların ekserisinin mübayaa edildiği tüccarlardan biridir. Devletin alıkoyduğu miktardan arta kalan yağların Matbah-ı Amire ve halka satılmak için Dersaadet'e nakline engel olunmaması için İhtisab Nazırı'nın gönderdiği tezkire Meclis-i Vala'da mütalaa olunmuş ve geri kalan yağların gerçekten orduya gerekip gerekmediğinin tespit edilmesi ve gerekmediği takdirde İstanbul'a nakline izin verilmesine dair karar çıkmıştır.

### C. Canlı Hayvan Ticareti ve Devlet

Balkanlar ve Tuna havzası iklim ve doğa şartları itibariyle büyükbaş ve küçükbaş hayvan yetiştiriciliğine son derece elverişli bir bölgedir. Buna bağlı olarak canlı hayvan ticareti Balkanlar'daki en önemli ticaret kollarından biri olmuştur. Osmanlı kültüründe hem halkın hem de askerinin beslenmesinde vazgeçilmez bir besin maddesi olan et ve özellikle koyun eti İstanbul'un iâşesi için hayati önem taşıyan unsurlardan

<sup>587</sup> BOA, C. BLD 126-6272, 29 Zilhicce 1255 (8 Mart 1840)

<sup>588</sup> BOA, A.MKT.UM 179-21, 29 Rebîü'l-âhir 1271 ( 19 Ocak 1855)

birisidir. İstanbul'un koyun başta olmak üzere en çok canlı hayvan ve et tedarik ettiği bölge ise Balkanlar'dır<sup>589</sup>.

19. yüzyılın başında Bosna sınırında yer alan Nikşik kazasındaki canlı hayvan ve et ticareti ile ilgili kaza ahalisi tarafından merkeze ulaştırılan arzuhal üzerine yapılan yazışmalarda İstanbul halkının et ihtiyacı için alınan tedbirler dikkati çekmektedir. Buna benzer olayların Balkanlar'ın ve hatta Osmanlı topraklarının genelinde görülme ihtimali yüksektir. Ele alınacak belge Bosna civarını ilgilendirse de konu ile ilgili 19.yüzyılın başlarına ait emirde *dâr-ül-harbe* gidecek tüccara satılması tamamen yasaklanan mallar İstanbul'un ve diğer Osmanlı kentlerinin iaşesinde Tuna bölgesinden tedarik edilen önemli malların bir dökümü niteliğindedir.

Bahsi geçen emirde<sup>590</sup> bir süredir Bosna sınırındaki Nikşik kazası ahalisinden bazılarının Bosna eyaletinde yer alan Yenipazar, Yenivaroş, Pişter? ve Tergovişte bölgelerinden her sene yüklü miktarda küçükbaş hayvan satın alıp toplayarak, sınırdaki Nikşik kazasına götürdükleri ve orada bu hayvanları kesip salamura olmak üzere fiçılara doldurarak *dârü'l-harbe* sattıkları belirtilmektedir. Önemli bir ticaret halini alan bu hadise nedeniyle ağnamın alındığı bölgelerdeki bazı madrabazların da bu kâra alıştıkları ve Dersaadet'e ağnam getiren celeplerden evvel bu bölgelerden 30, 40.000 koyun satın alıp toplayarak bunları Nikşik ahalisine satmayı adet haline getirdikleri ifade edilmektedir. Bu durumda Dersaadet'e koyun getiren celepler bu havalide koyun bulamayarak, rayicinden yüksek bedellerle koyun satın almaya mecbur olmaktadır. Bu durumun seneden seneye Dersaadet'te ağnam kıtlığına neden olacağı devletin de malumu olduğundan, bundan böyle Nikşik ahalisine *dâr-ül-harbe* salamura olmak üzere ağnam sattırılmaması ve adı geçen bölgelerdeki madrabazların celeplerden evvel ağnam satın alıp Nikşik ahalisine satmalarının engellenmesi için Bosna valisi ve diğer ilgililere emir verilmesi istenmekte ve divan-ı humayunda bu hususta evvelce verilmiş bir emir kaydı olup olmadığı sorulmaktadır. Bu istek üzerine merkezden Yayçe, Mağday?, Loy?, Çayniçe, Banaluka ve Tuzla kazalarının kadı ve naiblerine gönderilen emirde şikâyete konu olan alış verişi yapan tüccarlardan "*erbab-ı ihtikâr ve tama' tüccar taifesi*" olarak

<sup>589</sup> Mantran, *17.Yüzyılın İkinci ...*, Cilt I, ss.180-181.

<sup>590</sup> BOA, C.İKTS 22-1064, 29 Muharrem 1216 (11 Haziran 1801)

bahsedilmekte ve bu tüccarların gizlice yaptıkları bu ticaretin koyun ve zahire noktasında kıtlığa ve sıkıntıya sebep olacağını altı çizilmektedir.

Bu konuda daha önceden verilmiş bir yasaklama emrinin olup olmadığı sorusu üzerine de milad  1799 tarihli bir yasaklama emrinin hatırlatıldığı görülmektedir. Buna göre, Eflâk ve Boğdan vilayetlerine ve Tuna sahillere, Belgrad ve Vidin ve  zi ve Hotin muhafızlarına ve Tuna'nın iki tarafında vaki kazaların kadı ve naiblerine ve sair zabıtana; Memalik-i Mahruse'de yetişen öküz, inek, tosun, hergele<sup>591</sup>, bal, bal mumu, sade yağ, don yağı ve çerviş yağ, yapağı, g n, pastırma ve bu tür hayvansal ürünlerin *d r- l-harbe* gidecek tüccara satılmasının tamamen yasaklanmasına itina edilmesi, bu tür eşyanın ancak İstanbul'a ve Memalik-i Mahruse tüccarına satılması ve buna uymayanların hakkından gelinmesi yönündeki hattı hümayuna bağlı olarak ayrıntılı ve açıklamalı emirler gönderilmiştir. Memalik-i Mahruse'de yetişen koyun vesair hayvanatın ve hububatın *d r- l-harbe* satılması yasaklanan mallara dahil oldukları resmen bildirilmiştir. Sahiplerinin bu tür malları *d r- l-harbe* gidecek tüccara gizlice sattıklarının tespit edildiği, bundan sonra bu tür malları fermansız satmaya cesaret edenlere ve nakline ruhsat verenlere gerekenin yapılacağı ve yukarda belirtilen hattı hümayun ve emir aykırı hareket edilmemesi tenbih edilmiştir. Bahsi geçen emirde *d r- l-harbe* gidecek tüccara satılması yasaklanan mallar aslında Osmanlı Devleti'nin farklı bölgelerinin iaşesi için Tuna bölgesinden tedarik edilen hayvansal ürünlerin bir dökümü niteliğindedir. Bu ürünlere gelen talep ve kısıtlamaların niteliği 19. yüzyılda da devamlılık göstermiştir.

Osmanlı Devleti'nin yanı sıra İngiliz askerlerinin ihtiyacı olan büyük baş hayvanın da Tuna bölgesinden tedarik edildiği görülmektedir. Cezayir-i Seba'da mevcut bulunan İngiltere askerinin nafakası için her sene Tuna yakalarından 1.000 adet kara sığırın tedarik edilerek Korfu adasına ulaştırılması için memur edilen Müslüman bir kişiye bir kıta emr-i ali verildiğini ve bu kişinin birkaç adamı ile birlikte sığırları mübayaa eyleyecekleri, sığırları muahede gereği ödenmesi gereken gümrük resimlerini ödedikten sonra adaya g t rd kleri anlaşılmaktadır<sup>592</sup>. Bundan iki yıl kadar sonra Haziran 1858 tarihli bir belgede Dersaadet'teki İngiltere sefareti bu defa yine aynı

<sup>591</sup> Ehlileştirilmemiş at ya da eşek

<sup>592</sup> BOA, A.DVN 114-64, 7 Zi'l-ka'de 1272 (10 Temmuz 1856)

bölgedeki İngiliz askerleri için 1.000 adet kara sığırı mübayaa etmek üzere bu defa iki ecnebinin memur edildiğini belirterek, bu kişilerin adamları ile birlikte bölgeden sığır mübayaa edebilmeleri için kendilerine izin belgesi verilmesini istemektedir<sup>593</sup>. Yukarıda adı geçen şahıslardan birinin Temmuz 1859'da yine aynı sebeple Tuna sahillerinden 1000 adet kara sığır mübayaa etmek üzere bölgeye gitmek için yol izni aldığı anlaşılmaktadır<sup>594</sup>. Dersaadet'ten bölgedeki ilgili mercilere gönderilen hükümde bahsi geçen şahsın Tuna sahilindeki Rahova ve Zıştovi civarlarından 1.000 adet kara sığır mübayaa ederek Yanya kazasına tabi Siyade adlı iskeleye ve oradan da Korfu'ya götürmesi için gerekli izinlerin verildiği ve kendisinden "muahede-i ticaret"e uygun olarak Siyade iskelesine geldiğinde amediye olarak %9, iskeleden çıkışında ise reftiye olarak %3 yani toplamda %12'den fazla vergi alınmaması tenbih edilmektedir. Ayrıca bu şahıs ve yanındaki adamlardan başkaca bir şey talep edilmemesi emniyetli bir şekilde yolculuk yapmaları ve aykırı bir hareketin gerçekleşmemesi için gereken dikkat ve gayretin gösterilmesi ilgililerden istenmektedir. Bu üç belgede geçen ifadelerden bu hayvan alımının her yıl yapıldığı anlaşılmaktadır.

#### **D. Deri ve Deri Ürünleri Ticareti ve Devlet**

Osmanlı devleti büyük şehirler gibi ordunun ve orduya hizmet eden kurumların ihtiyaçlarının karşılanması noktasında da son derece aktif bir role sahiptir. Devletin bu tür kurumların işesi için gerekli olan malların alımını bizzat yaptığına ve bu malların ticaretlerine ciddi sınırlamalar getirdiğine sıkça rastlanmaktadır. Bu kurumlardan biri de Dikimhane-i Amire'dir. 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde Dikimhane-i Amire ihtiyacı için Tuna bölgesinden gön ve kösele mübayaa edildiğine rastlanmaktadır<sup>595</sup>. Dikimhanenin ihtiyacının karşılanması için Tuna bölgesinin farklı yerlerine farklı emirler gönderilmiştir. Bunlardan ilki, Vidin muhafızına gönderilen bir emir olup, Tuna sevhilinde yer alan Vidin, Niğbolu, Zıştovi ve Lofça ve Plevne'de hasıl olan bakar ve manda derisinin Dersaadet'ten gönderilecek memura mübayaa ettirilip, Dikimhane'nin ihtiyacı tamamlanıncaya kadar başka bir yere sattırılmamasına ilişkindir. Bir diğeri

<sup>593</sup> BOA, A.DVN.DVE 23-94, 11 Zi'l-ka'de 1274 (23 Haziran 1858)

<sup>594</sup> BOA, A.DVN.MHM 28-62, 1 Muharrem 1276 (31 Temmuz 1859)

<sup>595</sup> BOA, C.AS 230-9748 12 Safer 1248 (11 Temmuz 1832)



Ruşuk, Varna, Dupnice ve Şumnu kazalarında husule gelen bakar ve manda derisi Şumnu'da bir araya getirildiğinden onların da başka bir yere satılmadan gönderilen memura mübayaaya ettirilmesine ilişkin Silistre mütesellimine gönderilmiş bir emirdir. Aynı şekilde, Çirmen sancağı kazalarıyla Kırkkilise, Ahyolu Bergosu kazalarında ve Gelibolu sancağında hasıl olan bakar ve manda derilerinin de başka yere satılmayarak Dikimhane için mübayaaya ettirilmesi için Çirmen kaymakamı ve Gelibolu Sancağı mütesellimine ayrı emirler gönderilmiştir. Sadaret'in Defterdarlığa ödeme ile ilgili gereğinin yapılması talimatını vermesi üzerine Defterdarlık başmuhasebeden bilgi istemiştir. Başmuhasebe de yaptığı açıklamaya göre, askerin mevcuduna göre senede üçer dörder çift verilen ayakkabı, çanta ve palaska gibi çeşitli levazımın imalatında gerekli olan köselenin; şayak, aba ve çeşitli eşyada olduğu gibi Mesarifat Nazırı aracılığıyla Vidin, Niğbolu, Varna ve civarından rayiç fiyatla mübayaaya ettirilip getirilmesi ve gerektiğinde birazının da Dersaadet'teki tüccarlardan alınmasına karar verilmiştir. Takdir edilen tahmini fiyat üzerine köselenin icap eden 120.000 kuruşluk bahası Mukataat hazinesinden kısım kısım ödenecektir.

1833 yılında gerçekleşen bir gön alışverişinde<sup>596</sup>, yapılan satın alma işleminin mîrî mübayaaya ya da tüccar mübayaası olmasının devlet ve malî mübayaaya edilen tüccar açısından nasıl bir anlam taşıdığı önem kazanmaktadır. Devletin tüccarın mağduriyeti üzerine konuyu ciddi biçimde soruşturduğu ve hem devletin hem de tüccarın zarar görmemesi noktasında gayret gösterdiği dikkati çekmektedir. Ziştovi kazasında ikamet eden beratlı Avrupa tüccarları Eflâk'tan satın aldıkları gönleri Ziştovi'de rayiç fiyattan satmak istemişlerdir. Mirahor-ı Evvel hazretlerinin görevlendirdiği bir mübaşir bahsi geçen tüccarların 1000 çift gönüne talip olmuş ve her iki tarafın rızası ile 500 çift gönü 190 kuruştan satın alarak, karşılığı olan meblağı tüccarlara ödeyerek gönleri Vidin tarafına götürmüştür. Ancak kalan 500 çift gönü almaya geldiğinde Dikimhane-i Amire ihtiyacı için alınacak gönlere dair emirde fiyatın 120 kuruş olarak ilan edildiği gerekçesiyle ve Vidin muhafızından aldığı buyrulduyu göstererek tüccarlardan daha önce 190 kuruşa aldığı gönlerin farkı olan 70'şer kuruşu geri ödemelerini istemiştir. Kalan 500 çift gönü 120 kuruşa mübaşire satan tüccarlar ilk alışverişten kaynaklanan farkı ödemek istememişler ve bu durumu bir arzuhal ile Dersaadet'e bildirmişlerdir.

<sup>596</sup> BOA, C.İKTS 15-721, 17 Cemâziye'l-evvel 1249 (2 Ekim 1833)

Sadaret öncelikle Mirahor'un bu alışverişi devlet için mi yoksa kendi ticareti için mi yaptığını soruşturmak amacıyla, Divan-ı Humayun'dan, Başmuhasebeden ve Mesarifat Nazırından devletin böyle bir mübayaa emri verip vermediğinin araştırılmasını istemiştir. İlgili kişilerden gelen cevaplar böyle bir emre ilişkin kayıt bulunamadığı yönünde olunca, Mirahor'un bu satın almayı kendi ticareti için yaptığı yönünde kanaat oluşmuştur. Bu durumda mağduriyetine dair şikâyetçi olan tüccar kendilerinden talep edilen 35.000 kuruşluk meblağın 20.000 kuruşunun kendi şahsından geri kalan kısmının ise beratsız tüccarlardan talep edildiğini ifade ederken aslında anlaştıkları 190 kuruşun gönün rayiç fiyatının altında belirlendiğini de vurgulamaktadır. Tüccar beyanatında gönün rayiç fiyatı 220, 230 kuruş iken kendilerinin bunun çok altında olan 190 kuruşa razı geldiklerini ancak sonradan hem fiyatın 120 kuruşa çekilmesinin hem de aradaki farkın geri ödemelerinin tüccarları zarara uğratacağını dile getirmektedir. Konu ile ilgili devlet kurumları arasındaki yazışmalarda karar verme aşamasında “ ... *hem canib-i mîrîyi vikaye ve hem dahi tüccar-ı mersumeyi himaye lâzımeden olduğundan...*” ona göre hareket edilmesinin gerekliliği altı çizilerek vurgulanmaktadır. Sadaret'in nihai kararında ise, Mirahor-ı evvelin mîrî mübayaa yaptığına dair bir kayda rastlanamadığından, bu alımın şahsi ticaret için yapıldığına kanaat getirildiği belirtilmiş ve söz konusu meblağın tüccardan geri istenmemesi için defterdarlıktan emir çıkarması istenmiştir<sup>597</sup>.

Bahsi geçen soruşturma sürecinde Dikimhane-i Amire ihtiyacı için mübayaa edilecek gönlerle ilgili emir, o dönemde devletin Tuna bölgesinde yaptığı hayvan derisi mübayaası hakkında devletin üstlendiği organizasyon görevini bir kez daha ortaya koymaktadır. Başmuhasebe'den 1 Ekim 1831 tarihinde Çirmen Mütessellimine, Edirne Mollasına, Niğbolu kaymakamına, Şumnu ve havalisinin kadı ve naiblerine ve Varna muhafızına gönderilen yazıda, bakar derisinin çiftine 120 kuruş, camus derisinin çiftine 210 kuruş ve bakar ve camus ineği derisinin üç adedine 210 kuruş fiyat belirlendiği bildirilmiştir. Bahsi geçen yazıda derilerin belirlenen fiyatlardan satın alınması, Dikimhane-i Amire ihtiyacı karşılanmadıkça diğer mahallere bir deri bile verilmemesi ve tüccarın peşin aldığı para dahi iade ettirilerek işbu dikimhane ihtiyacı tamamlandıktan sonra deri sahiplerinin ve müşterilerinin rızalarıyla ortalama fiyatın

<sup>597</sup> BOA, C.İKTS 15-721, 17 Cemâziye'l-evvel 1249 (2 Ekim 1833)

üstünde bir fiyatta deri satılmaması da emredilmektedir. Mevcut durumda ise, Dikimhane-i Amire’de üretilecek askeri mühimmat için gerekli alımları yapmak üzere Çirmen, Gelibolu, Niğbolu sancaklarıyla Varna ve Şumnu ve havalisine gönderilen memurların tuttıkları defterlerde bakar derisinin çiftinin 160 kuruşa, camus derisinin çiftinin 230 kuruşa ve inek derisinin üç adedi 220 kuruşa alınıp satılmakta olduğu görülmektedir. Bu fiyatların bir önceki yılda Dersaadet’te geçerli olan fiyattan hayli yüksek olduğu dikkati çekmektedir. Tüccarlar bu gönleri taşradan bahsi geçen fiyatlara alıp İstanbul’a getirdiklerine göre, taşradaki fiyatın Dersaadet’ten yüksek olmasını ise ancak gönlere talip olan Efreñç tüccarının daha deriler ellerine geçmeden sahiplerine peşin akçe ödemeleri ile açıklamak mümkündür. Deri fiyatındaki artış askeri levazımat fiyatını da artıracığından ve “*hem canib-i mîrîyi ve hem dahi fukarayı himayet suretleriyle hadd-i itidali bulmak lazım*” geldiğinden, ilgili kişilerden etraflıca soruşturulduğunda, bakar derisinin çiftine 120 kuruş, camus derisinin çiftine 210 kuruş ve bakar ve camus ineği derisinin üç adedine 210 kuruş fiyat belirlendiği takdirde bile fiyatların bir önceki yılın fiyatlarını aşacağı ve bu durumun hem devleti hem de fukarayı zarara uğratacağı anlaşılmıştır<sup>598</sup>.

Ordunun ihtiyaçları çerçevesinde Tuna bölgesinden alınan mallar arasında kösele gibi gön de önemli bir yere sahiptir. 19. yüzyılın ortalarında Beykoz Debbağhanesi’nin ihtiyacı için Kalas ve İbrail bölgesinden gön satın alınması için ordû-yi hümâyûn tarafından bir memurun tayin edildiği ve memura Rusçuk ve Silistre emvalinden, hazineler arasında mahsubu icra olunarak, senetle 100.000 kuruşun ödenmesi için Silistre Valisi’ne tahrirat gönderildiği görülmektedir<sup>599</sup>.

## **E. Yapağı ve Yünlü Dokuma Ticareti ve Devlet**

Büyükbaş ve küçükbaş hayvancılığın yaygın olduğu Tuna havzası doğal olarak bu hayvanlardan elde edilen çeşitli ürünler açısından da oldukça zengindir. Gümrük kayıtları etin ve yağ ve peynir gibi çeşitli süt ürünlerinin yanı sıra yapağı ve yünlü dokumaların da bölgede ticarete konu olduklarını göstermektedir. Ham olarak ticareti

<sup>598</sup> BOA, C.İKTS 15-721, 17 Cemâziye’l-evvel 1249 (2 Ekim 1833)

<sup>599</sup> BOA, C.İKTS 14-683, 17 Rebîü’l-âhir 1265 (12 Mart 1849)

yapılan yapağının yanı sıra yünlü ip ve dokuma çeşitleri de dikkati çekmektedir. Bölgede üretilen yünlü dokumaların başında aba, şayak gelmekte ve bir tür yünlü kumaş kordon olan kaytan üretimi de bu dönemde ciddi artış göstermekteydi. Balkan tarihçisi Palairet'e göre, yünlü sanayi Bulgaristan coğrafyasındaki yaylalarda faaliyet gösteren en güçlü proto-sanayi koludur<sup>600</sup>. 1870'li yıllarda bu bölgede yaklaşık 73.000 kişinin bu üretimde yer aldığı tahmin edilmektedir<sup>601</sup>. Tuna havzasında üretilen yünlü dokumalar iç pazarlarda talep edildiği kadar Avusturya başta olmak üzere harice de ihraç edilmekteydi.

Tuna havzasının yünlü dokumalarının en önemli alıcısı Osmanlı ordusudur. Ordunun talebinin karşılanamadığı dönemlerde devlet kumaş üretme zorunluluğunu gündeme getirmiştir. Palairet'e göre devletin bu müdahalesi bir taraftan tespit edilen düşük fiyatlar nedeniyle kaliteyi düşürürken, bir taraftan da özel şahısların devlet korumasıyla fabrikalaşma sürecine girmelerini sağlamıştır<sup>602</sup>.

Bölgede yünlü dokuma alanında hakim olduğu bilinen küçük ölçekli üretimin yanı sıra Osmanlı fabrikalarında hammadde olarak kullanılmak üzere yapağı üretimi yapıldığı da bilinmektedir. Devletin yapağı üretimini desteklemek üzere 10 yıl süreyle yününden istifade edilen koyunlardan ondalık vergisi almadığı da dikkati çekmektedir. Tuna sahillerinde halkın İspanya ağnamı yapağısı üretmekte olduğu ancak bu yapağı İslimye fabrikasında kullanılmadığından yapağı üretimi ve dolayısıyla koyunculuk dağılmaya yüz tutmuş olduğundan, bunun önüne geçebilmek ve yapağı üretiminin devamını sağlamak için yapağının Feshane ve diğer fabrikalarda kullanılması Hazine-i Hassa Nezareti'ne teklif edilmiştir<sup>603</sup>. Yapağının bahsi geçen fabrikalarda kullanılıp kullanılmayacağına tespiti için yapağıdan bir miktar numune gönderilmesi ve mahallince rayic fiyatının bildirilmesi istenmiştir. Ancak bahsi geçen koyunlar için verilen 10 yıllık imtiyaz süresi dolduğundan, bu hayvanlardan ondalık vergisi alındığı ve yapağının fabrikalarda kullanılıp kullanılmayacağı belli olmazsa ahaliye bikkınlık geleceği ve bu cins koyuncululuğun tamamıyla dağılacağı ifade edilmektedir. Bu

<sup>600</sup> Proto-sanayi Michael Palairet tarafından uzun vadeli ticaret için kırsal bölgede gelişen imalat girişimleri olarak tanımlanmıştır. Bulgaristan'da proto-sanayinin gelişimi için bakınız: Palairet, ss.56-93; Lampe and Jackson, ss.141-145.

<sup>601</sup> Palairet, ss.79-80.

<sup>602</sup> Palairet, ss.88-96.

<sup>603</sup> BOA, C.İKTS 37-1820, 11 Recep 1260 (20 Nisan 1853)

koyunlardan ondalık alınmaması halinde bahsi geçen koyunların sayısı artacak, yapağının imalathanelerde kullanımı ve ileride daha fazlasının talep edenlere satılması ise koyun yetiştiren ahalinin menfaatine olacaktır<sup>604</sup>. Bu konuda Silistre valiliğine cevaben tahrirat geldiği bilinmekte ancak cevabın içeriği bilinmemektedir<sup>605</sup>.

## F. Tuz Ticareti ve Devlet

Zorunlu tüketim maddelerinin başında gelen tuz, Osmanlı Devleti'nin üretiminden tüketimine organizasyonunu üstlendiği mallardan birisidir. Tuz, temel bir tatlandırıcı olmasının yanında, tarım, hayvancılık ve sanayide yüzyıllarca geniş bir kullanım alanı bulmuştur. Bunların yanı sıra besinlerin muhafazasında en çok tercih edilen yöntemlerden birisi olması tuzun insan hayatındaki değerini bir kat daha artırmıştır.

Osmanlı Devleti kuruluşundan itibaren tuzun üretiminden tüketiciye ulaştırılmasına kadar geçirdiği süreçte mülkiyeti de dahil olmak üzere tuzlardaki üretimin her evresinde, anbarlama, nakliyat ve ticaret aşamalarının tamamında etkin bir şekilde var olmuştur<sup>606</sup>. Tuz üretim ve ticareti çoğu kez bizzat devletin tekelinde, böyle olmadığı durumlarda da denetimi altında bulunmaktaydı. Bir tuzlada üretilen yada herhangi bir yerden ithal edilen tuzun hangi coğrafi bölgede satılacağı devlet tarafından tespit edilmekteydi. Bu coğrafi alanların her biri *örü* olarak adlandırılmaktaydı<sup>607</sup>. Devletin tuz üretim ve ticareti ile ilgili düzenlemeleri yüzyıllar içinde değişiklik göstermiş olsa da, tuz üzerindeki kontrol devam etmiştir.

Osmanlı Devleti sınırları dahilindeki birçok bölgede olduğu gibi Tuna havalisinde de hangi tuzladan çıkan tuzun hangi bölgede tüketileceğini kurallarla belirlemiştir. Tuna'nın kuzeyinde yer alan Eflâk önemli tuzlalara sahipti ve Tuna bölgesine Eflâk'tan önemli miktarlarda tuz ithal edilmekteydi. 16. yüzyıl Osmanlı kanunnamelerinde Eflâk'tan Tuna iskelelerine gelen tuzlarla ilgili ayrıntılı

<sup>604</sup> BOA, A.MKT.MVL 63-71, 9 Ramazan 1269 (16 Haziran 1853)

<sup>605</sup> BOA, A.MKT.NZD 93-55, 29 Zi'l-hicce 1269 (3 Ekim 1853)

<sup>606</sup> Lütfi Güçer, "XV-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Tuz İhisarı ve Tuzlaların İşletme Nizamı", **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Cilt 23, No:1-2, 1962-63, ss.81-143.

<sup>607</sup> Güçer, XV-XVII. Asırlarda Osmanlı..., s.119.

düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir<sup>608</sup>. 17. yüzyılın ikinci çeyreğinde anlaşmalar gereği Osmanlı Devleti Eflâk-Tuna iskelelerinden gelen tuzlardan gümrük almaz ve bunun karşılığında Eflâk ve Boğdan Prenslükleri arasındaki anlaşma gereğince de Eflâk tuzu Tuna üzerinde İbrail'den aşağıya; Boğdan tuzu da Kalas'dan yukarıya gidemezdi<sup>609</sup>. 18. ve 19. yüzyıllarda da Tuna iskelelerinin önemli miktarlarda Eflâk tuzu ithal ettiği gerek önceki bölümlerde ele alınan gümrük kayıtlarından gerekse ikincil kaynaklardan takip edilebilmektedir<sup>610</sup>.

Tuna bölgesi için tuz, bölge ticaretinde önemli olan dericilikte<sup>611</sup>, balık, peynir gibi bazı ürünlerin tuzlanarak muhafaza edilmesinde de ayrı bir öneme sahiptir. Tuna bölgesinin tuz ihtiyacının Ahyolu memlehası, Foça memlehası, Kengri Madeni ve Memleketeyn'den karşılandığı görülmektedir.

Akdeniz'den kuzeye, büyük ihtimalle Orta Avrupa'ya, Tuna nehri üzerinden tuz nakli yapıldığına da rastlanmaktadır. Örneğin Kasım 1866'da Floransa sefaretı tuz yüklü dört Yunan gemisinin bir İtalyan kenti olan Agosta'dan Tuna tarafına hareket ettiğini Rusûmat Emaneti'ne bildirmektedir<sup>612</sup>. Gemilerin taşıma kapasitelerinin sırasıyla 227, 174, 227 ve 167 tonilato olduğu belirtilmiştir.

Vidin bölgesinde tuz alış verişinde şöhret sahibi olmuş Sırp bir tuz tüccarının saltanatla yaptığı kontrat süresinin dolması nedeniyle Gümrük Emaneti'ne ve ilgili mercilere kontrat süresinin uzatılmaması için tezkire yazıldığı görülmektedir. Kontrat süresinin uzatılmaması için öne sürülen nedenlerin başında tüccarın Sırp milliyetçiliği yaparak bölgede huzursuzluğa neden olması ve Bulgaristan içinde fitne yaratmak isteyenlere her tür yardımda bulunarak bu tür faaliyetleri örgütlemesi gelmektedir<sup>613</sup>. Bahsi geçen tüccarın bu işe devam etmesinin sayısız zararlar doğuracağı belirtilmiş ve Osmanlı hükümeti de yeni yılda kontratın uzatılmaması yönünde karar almıştır. Ancak yine de tüccarın mağdur edilmemesi için kontrat süresinin bitimine kadar Vidin, Lom,

<sup>608</sup> Mihai Maxim, "Wallachian Salt in the Ports on the lower Danube", *L'Empire Ottoman Au Nord du Danube: et l'autonomie des principautés Roumaines au XVIe siècle: etudes et documents* içinde. İstanbul:İsis Yayıncılık, 1999, ss.231-246 ve Güçer, *XV-XVII. Asırlarda Osmanlı...*, ss.81-143.

<sup>609</sup> Maxim, *Osmanlı Döneminde Bir ...*, s.176.

<sup>610</sup> Maxim, *Wallachian Salt in the Ports ...*, s.241.

<sup>611</sup> Hasan Yelmen, "Tuz (Sodyum Klorür) ve Dericilikte Kullanımı", Emine Gürsoy Naskali ve Mesut Şen (Ed.), **Tuz Kitabı** içinde. İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2004, ss.309-315.

<sup>612</sup> BOA, **HR.TO 103-42**, 28 Kasım 1866.

<sup>613</sup> BOA, **A.MKT.MHM 258-81**, 10 Şevval 1279 (31 Mart 1863)

Rahova, Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk ve Silistre iskelelerinde bulunan tuzların tamamı satılamazsa, kalan tuzların tamamı satılincaya kadar tüccara bir şey denilmemesi kontrat gereği olduğundan, tüccarın böyle bir durumda kalan tuzlarını adamları vasıtasıyla satmasına engel olunmaması bildirilmiştir. Tuna bölgesi halkının ihtiyacı olan tuzun Kengri Madeninden getirilmesi kararlaştırılmış olmasına rağmen, yaklaşan mart ayının başından itibaren yollar yapıp bu tuzlardan gelecek tuzun nakliyesi kolaylaşincaya kadar, Tuna bölgesinin ihtiyaç duyduğu tuzun çaresiz Memleketeyn'den getirilmesine karar verilmiştir. Memleketeyn'de kaya tuzunun her sene “*yed-i vahid*” yoluyla bir mültezime ihale edildiği, ancak bu senenin ihalesi henüz kararlaştırılmamış olduğundan, Memleketeyn'de kaya tuzu her kime ve ne suretle iltizam ettirilirse bundan böyle ona göre hareket edileceği belirtilmiştir.

1865 yılı yaz aylarında bahsi geçen Sırlı tuz tüccarı ile ilgili Dersaadet'e bildirilen şikâyetlerden, daha evvel kontrat süresinin uzatılmaması kararı alınan bu tüccarın, Tuna sahilinde tuz ticaretine devam ettiği anlaşılmaktadır<sup>614</sup>. Bu defa Tuna vilayetinin bu tüccarın satmakta olduğu tuzlarla ilgili şikâyetlerinin Rusûmat meclisine havale edilip meclis tarafından araştırıldığı görülmektedir. Bahsi geçen tüccarın yeni mukaveleli tuzlara mahsuben Niğbolu'ya getirdiği ve inhisardan<sup>615</sup> önce getirip satamadığı tuzlara eskiden mahsenlerde kalan tuz ve süprüntüleri ilave ederek ve yeni mukaveleli tuzlardan ortaya çıkan 150.000 kıyye çamurlu tuzları da karıştırarak, 100 kıyye tuzu 47 ve 48 esvan sikke? den sattığı bildirilmektedir. Ancak bu tuzun tozu, toprağı ayıklandıktan sonra 100 kıyyede 50-55 kıyye kadar saf tuz kalmakta ve esnaf buradan uğradığı zararı telafi etmek için tuzun fiyatına zam yapmakta ve bu şekilde esnaf halkı zarara uğratmaktadır. Bu durum şikâyetlere neden olmuş ve bunun üstüne tüccarla yapılan mukavelelemeye tekrar bakılmıştır. Mukaveleye göre, adı geçen tüccarın Memleketeyn'den getirdiği kaya tuzunun 100 kıyyesini Silistre, Niğbolu ve Zıştovi'de 33 adet esvan sikke?, Rusçuk'ta 32, Vidin, Lom ve Rahova'da 30 adet esvan sikke?'ye satacak ve hiçbir şekilde imtina edemeyecektir. Ancak daha sonra mukaveleye dahil edilen ekler vasıtasıyla tuza yapılan zamlar dikkate alındığında, tüccarın Niğbolu'da tuzu sattığı fiyat mukaveleye uygun bulunmuştur. Fakat çamurlu

<sup>614</sup> BOA, A.MKT.MHM 336-29, 7 Safer 1282 (2 Temmuz 1865)

<sup>615</sup> bir malın idaresinin bir kişiye bırakılması

tuz ya da tuza toz toprak katılması ahali ve fukarayı zarara uğramaktadır. Temel ihtiyaç maddesi olan bir mala hile ve fesat karıştırılmasının men edilmesi devletin himmetine bağlı olduğundan, duruma bölgede bulunan Rusûmat idaresi memurları tarafından dikkatlice takip edilmesi ve eğer bu şekildeki tuzun satıldığı tespit edilirse durumun hükümete ihbar edilmesi gerekliliği vurgulanmıştır. Hatta memurların bu durumu dikkat edip etmediklerinin de hükümete bildirilmesi yönünde Tuna Rusûmat Nezareti'ne tahrirat gönderilmiştir. Rusûmat Meclisi mukaveleye uygun hareket edilmesi ve bahsi geçen zamların mukaveleye aykırı olmadığına dair kararın ve mukavelenin birer suretinin bölge valilerine ve yetkililere gönderilmesi gerektiğini Sadaret'e bildirmektedir.

Tuna bölgesinde de tuz ticaretinin zaman zaman devlet müdahalesine maruz kaldığı görülmektedir. 1849 yılı yaz aylarında Tuna sahili kazalarına Foça memlehasından gelen tuzun ticaretine kısıtlamalar getirildiği görülmektedir<sup>616</sup>. Daha önceden Foça memlehasından Tuna bölgesine gelen tuzların tüccarlar arasında alınıp satılmasına herhangi bir engelleme olmadığı bilinmektedir. Ancak Vidin'de kumpanyası bulunan Osmanlı tebaasından Müslüman bir şahsın Foça tuzunun Vidin havalisinde alınıp satılmasını men ettiği ve bundan başka tüccarların elinde bulunan yeni ve eski tuzların her bir kıyyesinden padişah ve devlet nizamına aykırı olarak 8 kuruş resim aldığı beyan edilmektedir. Bu konuda farklı farklı şikâyet dilekçelerinin verildiği görülmektedir. Tuna sahili kazalarındaki Tuzcu esnafı tarafından adı geçen kişinin bu yolla aldığı paraların geri alınmasına ve bu müdahalenin men ve def'i hususuna ilişkin bir dilekçe verilmiştir. Bunun yanı sıra, bir zımmî ve bir Müslüman tüccar bundan önce İstanbul'dan satın alınarak Tulçı'ya gönderilen ve adı geçen şahsın mağazası kiralanarak bu mağazada muhafaza edilmiş olan 60.000 kıyye Foça tuzunun bu kişinin adamı tarafından telef edildiğini belirterek, telef olan tuzun bedeli olan 21.140 kuruşun bahsi geçen kişiden tahsil edilmesi için birlikte ayrı bir dilekçe daha vermişlerdir. Bunların dışında, Tulçı ve İsakçı ve Maçın iskelelerinde öteden beri Ahyolu tuzu satılmakta olduğu halde zahire mübayaası için gelen gemilerin başka mahallerden yüklettikleri tuzları adı geçen iskelelere getirip muhtekir taifesine satmalarının men edilmesi için Anadolu Kumpanyası tarafından verilen bir dilekçe daha

<sup>616</sup> BOA, C.İKTS 41-2008, 8 Şaban 1265 (29 Haziran 1849)



bulunmaktadır<sup>617</sup>. Tüm bu konular araştırılarak ilgili mercilere ulaştırılmış ve takdir Sadaret'e bırakılmıştır.

Tuna sahilindeki Tulçı, Maçın, Silistre, Rusçuk, Zıştovi, Niğbolu, Rahova ve Lom iskelelerinde Osmanlı tebaasından iki, üç tüccar bir şirket kurarak mağazalar kiralamışlar ve tüccar aracılığıyla yabancı ülkelerden getirttikleri yüklü miktarlarda tuzu Ahyolu örsünde satmaya başlamışlardır. Bunun üzerine Memlehaler Müdürü du durumun Ahyolu memlehasını sekteye uğratması gerekçesiyle bu kişilerin Ahyolu memlehası örsü olan kazalarda tuz satmalarının men edilmesi için hükümetten talepte bulunmuştur. Hükümetten gelen cevapta bir memlehanın örsü olan bölgelerde başka memlehanın veya şunun, bunun tuz satmasının nizama aykırı olduğu belirtilmiş, bahsi geçen tüccarların Ahyolu memlehasının örsü olan kazalara tuz satmalarının engellenmesi yönünde karara varıldığı bildirilmiştir<sup>618</sup>.

### **G. Kereste, Odun Ticareti ve Devlet**

Tuna'nın iki yakası arasında ihtiyaca göre kereste alış verişinin yapılageldiği bilinmektedir. Tuna'nın Osmanlı yakasından Eflâk tarafına nakledilen kereste, odun, taş ve kirecin ticaretine zaman zaman kısıtlamalar getirildiği ve bu durumun farklı yıllarda tekrar tekrar yazışmalara konu olduğu görülmektedir. 1849 ve 1859 yıllarında aynı konunun hükümetle taşra arasında gündeme gelmesiyle Osmanlı Devleti bu malların ticaretini kısıtlarken azalan gümrük gelirleri ve devlet kurumlarının ihtiyaçlarının karşılanması arasında seçim yapmak zorunda kalmıştır.

1849 yılında Gümrükler Deruhdecisi Dergâh-ı Alî Kapucubaşlarından Osman Ağa'nın azalan gümrük gelirleri nedeniyle merkeze ilettiği arzuhalde eski Silistre Valisi Sadık Paşa zamanında Rusçuk'tan Eflâk'a kereste ihracının yasaklanması üzerine, gümrük gelirlerinin yarı yarıya azaldığına dikkat çekerek bu durumun araştırılmasını

---

<sup>617</sup> Tuz ticaretine ilişkin bir başka konu da Tulçı, İsakçı ve Maçın iskelelerinde nakl olunan tuzun bey'a ve sırası (satılması) müstakil devri itibar olunarak kendülere ihale buyrulduğu halde Hazine-i celileye senevî başkaca 50.000 kuruş bedel verilemediğine dair bazı mahalden vaki olan şikâyetlerdir. BOA, C.İKTS 41-2008, 8 Şaban 1265 (29 Haziran 1849)

<sup>618</sup> BOA, C.ML 19-875, 13 Şevval 1261 (15 Ekim 1845)

istemektedir<sup>619</sup>. Rusçuk ve Rusçuk'a bağılı bulunan gümrüklerin başlıca gelir kaynaklarından birisinin Eflâk yakasına tüccar vasıtasıyla nakil olunan keresteden elde edilen gümrük hasılatı olduğuna vurgu yapılmaktadır. Eski Silistre valisi Sadık Paşa'nın Rusçuk kazalarına yaptığı gezi sırasında -her ne sebebe mebni ise- kereste naklinin yasaklandığı ve bu yasağın Rusçuk Meclisi tarafından, memurlara sıkı bir şekilde duyurulduğu ve tembih edildiği belirtilmektedir. Kereste naklinin yasaklanması sebebiyle gümrük gelirlerinin yarı yarıya azaldığı, bu yasaklama kararı hükümete ait bir karar bile olsa, yasağın yine bizzat hükümetin mali gelirini azaltacak bir uygulama niteliğinde olduğu vurgulanmaktadır. Bu yasakla merkezi hazine de kereste naklinden elde edilecek gelirden mahrum kalmaktadır. Söz konusu yasağın uygulanmasına devam edilmesi için geçerli ve ciddi bir sebep olmadığından, hazinenin bu zarardan korunması için tekrar, önceden olduğu gibi, kereste nakline izin verilmesi arzuhalde talep edilmektedir.

Rusçuk, Zıştovi ve vesair kazalardan Eflâk'a kereste naklinin yasaklanması için 1834-35 yıllarında güya bir emrin çıktığı söylene de, henüz Rusçuk Meclisi'nden buna cevap olarak bir mazbata hazırlanıp gönderilmediğinin altı çizilmektedir. 1848 yılı nisan, mayıs aylarına kadar Rusçuk, Zıştovi ve vesair kazalardan Eflâk tarafına kereste nakledildiği ve satıldığı, bu satışlardan gümrük tarifesi gereğince alınan resim miktarlarının da gümrüklerin varidat defterlerinde kayıtlı olduğu belirtilmektedir. Sebebi bilinmeyen bu yasağın 1848 yılı nisan, mayıs aylarında Sadık Paşa zamanında uygulamaya konulduğunun herkesce bilindiği de hatırlatılmaktadır. Osman Ağa'nın da bu sebeple, böyle bir yasak olmadığına dair Sadareten bir yazı yazılmasını istediği, ancak Sadaret'ten böyle bir yazı gelmediği ifade edilmektedir. Sadaret konuyla ilgili yazının neden yazılmadığına dair araştırma yaparken, Maliye Nazırı bu konuda görüş belirttiği yazıyı Osman Ağa'ya göndermiş ve buna benzer problemlerin hemen çözülmesi gerektiğine dair karar alındığını belirtmiştir.

Merkezden Silistre Valisi'ne gönderilen 13 Eylül 1848 tarihli şukkada<sup>620</sup> Maliye kayıtlarına göre Silistre eyaleti sınırlarına dahil olan Rusçuk, Zıştovi ve vesair kazalar emtia gümrüklerinin 1847 yılından itibaren üç seneliğine, kanun ve nizama ve

<sup>619</sup> BOA, A.MKT.MHM 8-52, 9 Şevval 1265 (28 Ağustos 1849)

<sup>620</sup> BOA, C.ML 213-8788, 14 Şevval 1264 (13 Eylül 1848)

yazılı tarifeye uygun idare olunmak üzere belli bir bedel ve sarraf Cezayirlioğlu Mıgırdıç taahhüdüyle *maktû'an* Osman Ağa'ya ihale edildiği belirtilmektedir. Bahsi geçen kereste gümrükleri de bu gümrüklere bağlı bulunup başka birisine ihale kılındığına dair kayda rastlanamamıştır. Sadaret, Eflâk yakasına kereste ihracının yasaklanması emrine dair bir emir kaydı bulunamadığından ve eğer bu yasak maddesi gerçekten varsa Osman Ağa'ya zarar vereceği muhakkak olduğundan, merkezi idareden izin alınmadan böyle bir yasağın konulamayacağı konusunda yerel yönetimi uyarmakta ve gümrük gelirinin azalmasını engellemek için Silistre valisine gereğinin yapılmasını emretmektedir.

Bundan tam on yıl sonra merkez ve Silistre valiliği arasında yine kereste, odun, taş ve kireç gibi maddelerin seyyalîyetleriyle ilgili bir yazışma olduğu görülmektedir<sup>621</sup>. Bu yazışmalarda hükümet Silistre valisine konuyla ilgili mahalli bir görüş olup olmadığını sormaktadır. Vali buna cevaben Meclis-i Vâlâ'ya havale edilen bir tahrirat hazırlamıştır. Vali'nin hazırlamış olduğu tahriratta son derece önemli tespitler yer almaktadır. Tahriratta, Tuna nehrinin Osmanlı tarafından Eflâk yakasına kereste ve odun naklinin öteden beri yasak olduğu belirtilmektedir. Bunun yanı sıra Eflâk yakasına taş ve kireç nakline de izin verilmediğinden bahsedilmektedir. Ancak kereste ve odun naklinin yasaklanmasının haklı nedenleri olduğuna, taş ve kireç nakline izin verilmemesinin ise sahih bir nedene dayanmadığına vurgu yapılmaktadır. Vali'ye göre, Eflâk yakasından talep edenlere taş ve kireç satılmasına izin verilmiş olsa, buradan kazanılacak gelirle Eflâk mahsulü olan hayvan ve zahire satın alınması, yani taş ve kireç ihracatına karşılık hayvan ve zahire ithal edilmesi, bölge halkının refah düzeyini artıracaktır.

Eflâk yakasında odun, kireç ve taş kıt olduğundan, bu maddelerin orada kıymetli ve pahalı olduğu, bu yüzden de aslında kârlı olabilecek bir ticaretin yasaklanmış olduğuna dikkat çekilmektedir. Bu yasağa rağmen, Eflâk yakasından talep edenlere Rusçuk'da bulunan Prusya devleti konsolos vekili tarafından akçe ile üretim ruhsatı delil ve vasıta gösterilerek bir yol açılmış ve bir süre bu şekilde karşıdan gelen talep karşılanmıştır. Ancak Kırım Savaşı nedeniyle iki, üç yıl nakil yapılamamış,

---

<sup>621</sup> BOA, İ.MVL, 413-18052, 26 Receb 1275 (1 Mart 1859)

savaşın ardından yine konsolos vekili ve başka kişiler tarafından bu malların nakline izin ve ruhsat verilmiştir. Vali'nin Rusçuk'a gelişinden sonra bilirkişilere taş ve kireç naklinde bölge açısından herhangi bir mahzur olup olmadığı sorulmuş ve bu kişiler tarafından yasağın sahih bir sebebi olmadığı ve bu ticaretten yukarda dile getirilen faydaların sağlanacağını ifade edilmiştir. Bunun üzerine önceki Eflâk kaymakamının çiftlik imarı için talep ettiği taş ve kirecin nakline ruhsat verilmiştir. Ancak Tersane ve Tophane-i Amire'ye halen ve gelecekte de lazım olacak keresteden bir dalın dahi kesilip Eflâk tarafına gönderilmemesi yönündeki uygulama -yasak- devam etmektedir. Aslında taş ve kireç naklinde bir mahzur olmadığı gibi, odun naklinde de pek bir zarar olmadığı vurgulanmaktadır. Eflâk tarafına keretse ve odun naklinin doğuracağı olumsuz sonuç şu şekilde izah edilmiştir. Karşı tarafta odunun pahalı oluşu bu ticareti kârlı hale getirecek ve herkese izin verilirse ahalinin çoğu kârlı olan bu ticarete yönelecek ve bu defa Osmanlı tarafındaki ormanlarda Tophane ve Tersane-i Amire için gerekli kerestenin tükenmesi ihtimali doğacaktır. Bu durumda kereste ve odun nakli sakıncalı olup, taş ve kireç naklinde herhangi bir mahzur olmadığı Vezir-i azama bildirilmiştir<sup>622</sup>.

Aynı yazışmalarda devlet menfaatini gözeten şöyle bir durum tespitinin yapıldığı görülmektedir. Eflâk ve Boğdan memleketleri düz bir arazi yapısına sahiptir ve hiçbir tarafında taş madeni bulunmamaktadır. Oralarda inşa olunan yapılar için gerekli olan kireç eskiden bu taraftan götürüldüğü halde, sonradan Memleketeyn'e verilen imtiyazlarda her nasılsa bu taraftan Eflâk yakasına kireç satışı yasaklar arasına konulmuştur. O zamandan beri de Memleketeyn ahali lâzım olan kireci zorunlu olarak Nemçe ve Rusya sınırıyla, Sırp tarafından satın almaktadır. Adı geçen yerler Memleketeyn'e uzak olduğundan yüksek nakliye masrafları kirecin kıyye fiyatını da fazlasıyla yükseltmektedir. Tuna'nın Osmanlı yakası Vidin'den Silistre'ye kadar dağlık ve taşlı bir arazi olduğundan çoğu yerde kireç imâl edilmektedir. Ancak Eflâk yakasına kireç nakli yasak olduğundan ahali bu kirecin ticaretini yapamamakta ve akçeler Nemçe ve Sırp tarafına gitmektedir. Bu yasağın kaldırılmasına izin verilirse, hem halk bu ticaretten senelik bir hayli kâr ederek kendisine fayda sağlayacak, hem de bu külliyetli akçe Osmanlı devletine kalacak ve Osmanlı vilayetlerinin ma'mûriyyeti artacaktır. Eğer bu ticaretin mahzursuz olduğuna dair padişah emir verir ise, bu ticaretin herkesin

<sup>622</sup> BOA, İ.MVL, 413-18052, 26 Receb 1275 (1 Mart 1859)

faydasına olacağı tüm Osmanlı tebaasının refahının ve ticaretin artacağı da belirtilmektedir<sup>623</sup>.

Söz konusu yazışmalar neticesinde Silistre ve Vidin Valileri ile Sünne ve Tulçı kaymakamlarına gönderilen şukkada<sup>624</sup> hükümet, kereste ve odun naklindeki yasağın olduğu gibi devam etmesi, ancak taş ve kireç ticaretinin serbest olması yönünde karar vererek bu kararın gerekli yerlere bildirilmesini istemiştir. Ahalinin bu ticaretten elde edeceği kazançla Eflâk yakasından zahire ve hayvan satın alarak servet ve ma'mûriyyetini artıracacağı noktasında görüş birliği sağlanmıştır. Yasağın kaldırılması yönündeki bu karar aslında Osmanlı Devleti'nin yerel birimlerin görüşlerini dikkate aldığı ve iâşe politikasında bir probleme sebep olmayacaksa herhangi bir malın ticaretine kısıtlama getirilmeyeceğine dair bir delil niteliğindedir.

Ancak devlet kurumlarının iâşesi noktasında ihtiyaç duyulan mallarda ise devletin doğrudan müdahalesi ağırlığını hissettirmektedir. 19. yüzyılın ikinci yarısının başlarında devletin bir tüccarın Tuna bölgesinden İstanbul'a nakledileceği kereste miktarına dahi sınırlama getirerek bu noktadaki hassasiyetini koruduğu görülmektedir<sup>625</sup>. Müslüman bir tüccar, Kırım Savaşı esnasında İsakçı kazasındaki dağlardan kestiği ve Dersaadet'e nakletmek için iskeleye indirdiği tahtaların büyük bir kısmının Rusyalılar'ın saldırısıyla telef olduğunu belirterek, kalan 2.000 tahtanın Dersaadet'e nakline ve gördüğü zarara karşılık 8.000 tahta daha kesmesine izin verilmesini talep etmektedir. Ancak merkezden gelen cevapta tüccarın yeni tahta kesmesine izin verilemeyeceği ancak gördüğü zarar nedeniyle kalan 2.000 tahtasının nakline izin verildiği bildirilmiştir. Bu vesile ile hükümetin gerek bu tüccarın gerekse diğerlerinin ağaç kesmelerine kesinlikle izin verilmemesi hususunda yetkililere bir kez daha hatırlatmada bulunduğu görülmektedir.

---

<sup>623</sup> BOA, İ.MVL, 413-18052, 26 Receb 1275 (1 Mart 1859)

<sup>624</sup> BOA, A.MKT.MVL 106-15, 19 Şaban 1275 (24 Mart 1859)

<sup>625</sup> BOA, A.MKT.NZD 256-2, 26 Ramazan 1274 (10 Mayıs 1858)

## H. Kömür Ticareti ve Devlet

19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde bu kez İstanbul'un iaşesinde önemli rol oynayan bir başka maddenin, kömürün Tuna bölgesine götürülmesine kısıtlama getirildiği görülmektedir<sup>626</sup>. Sadareten İslimye kaymakamlığına gönderilen bir telgrafta, Süzebolu, Aklıman, Köprü ve Çingene (Çingane) iskelelerinden Rusya topraklarına ve Tuna tarafına külliyetli kömür nakil olduğuna dair istihbarat alındığı belirtilmektedir. Bu durum, İstanbul sakinleri için zaruret ve darlığa sebebiyet vereceğinden, bundan sonra zikr edilen bölgelere kömür naklinin men edilmesi ve yasağın uygulanması hususunda azami gayret ve itina sarf edilmesi emredilmektedir.

## II. TUNA TİCARETİNDE KAMU GELİRLERİNİN BİR KAYNAĞI OLARAK GÜMRÜKLER

### A. 19. Yüzyılda Osmanlı Gümrük Sisteminde Yaşanan Değişiklikler

19. yüzyılda Osmanlı gümrük sisteminde yaşanan değişiklikleri genelde dünya ekonomisinin ve dünya ticaretinin ve özelde klâsik Osmanlı sisteminin ve Osmanlı dış ticaretinin bu yüzyılda geçirdiği değişim sürecinden bağımsız olarak ele almak mümkün görünmemektedir. Bu nedenle Osmanlı gümrük sisteminde yaşanan değişiklikleri anlamak için öncelikle Osmanlı iktisadi dünya görüşünün klasik prensiplerindeki değişim sürecinin anlaşılması gerekmektedir.

Mehmet Genç, 18. yüzyılın sonlarından itibaren başladığını kabul ettiği reform dönemine girilmesi ile birlikte gelenekçilik ilkesinin aşınmaya başladığını, bu dönemden önce ıslahat kavramından kadîme dönüş anlaşılırken, yeni ıslahat kavramının reformu yani Batı'ya yönelişi temsil ettiğini ileri sürmektedir. 19. yüzyılın ortalarına kadar iaşecilik ve fiskalizm ilkeleri bir makasın iki kolu gibi işlemeye devam etmişler, ancak gelenekçilik ilkesi yüzyılın ikinci yarısında neredeyse terk edilmiştir. İaşecilik ilkesinden vazgeçiş ise, 1840'larda başlamış ve bu ilke 1860'lardan itibaren tamamen

---

<sup>626</sup> BOA, A.MKT.UM 491-49, 7 Safer 1278 (14 Ağustos 1861)

önemini yitirmiştir. Bu iki ilkeye kıyasla en uzun ömürlü uygulama alanı bulan prensip fiskalizm olmuştur<sup>627</sup>.

Genç, 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'nın fiskalizm ve güçlü bir iaşecilik damgası taşıdığını iddia etmektedir. İthalat vergilerinin %5 gibi düşük bir seviyede tutulması ve klasik dönemdeki ahidnamelerde %3 olan ihracat vergilerinin aslında Osmanlı delegeleri tarafından daha da artırılmak istenmesine rağmen İngilizlerin ısrarıyla %12'de tutulması, Osmanlı tarafının müzakerelerde fiskalist ve iaşeci kaygılarla hareket ettiğinin işaretidir. Genç, bu tavra paralel olarak 1830'larda tamamen fiskalist ve iaşeci amaçlarla kurulan ve buharlı makinelerle üretim yapan devlete ait fabrikaların ürünlerine gümrük himayesi getirmeyi Osmanlı Devleti'nin aklına bile getirmediğine dikkat çekmektedir<sup>628</sup>. 1850'li yıllara kadar devam eden bu sanayi yatırımlarının teşviki için farklı yollara başvurulsa da birkaç istisna dışında vergi gelirlerinden fedakârlık yapılmamış, gümrük muafiyeti pek tercih edilmemiştir<sup>629</sup>.

Genç, iaşecilik ilkesinin terk edilmesinin 1861 tarihinde imzalanan ticaret antlaşmaları ile kesinleştiğini öne sürmektedir. Her ne kadar gıda ve zorunlu tüketim mallarında iaşeci politikalar sürdürülse de, 1861 ticaret antlaşmalarında yükseltelen ithalat vergileri ve ihracat vergilerinin ciddi biçimde aşağı çekilmesi kararı ihracatın artık istenen bir faaliyet olduğunu göstermektedir. Ancak bu aşamaya gelene kadar da çeyrek yüzyıllık bir dış ticaret açığının gerçekleşmiş olması, Mehmet Genç'e göre iaşecilik prensibinden bir çırpıda vazgeçilmediğinin delili kabul edilmelidir<sup>630</sup>.

Gümrük vergilerinin bir "korumacı politika aracı" olarak görülmesi neredeyse 19. yüzyılın son çeyreğine kadar düşünülmemiştir. 1874'te iç gümrüklerin kaldırılması, 1880'li yıllarda sanayi yatırımları için ithalatı gerekli olan yatırım mallarının gümrükten

---

<sup>627</sup> Genç, ss.91-93.

<sup>628</sup> Genç, ss.93-94.

<sup>629</sup> Tuna havzasında ancak 19.yüzyılın ikinci yarısında demiryolu yapımı esnasında gümrük muafiyeti uygulandığı görülmektedir. Köstence demiryolu inşaatı için gerekli olan eşyanın tamamının -yol tamamlanıncaya kadar- her türlü rusûmatdan muaf olarak hariçten getirileceği gibi bahsi geçen yolun imtiyazını içeren emrin tarihinden itibaren on yıllık süre zarfında tamiratına ve işletilmesine lüzumu olan vapur makinesi ve dökme demir ve vapur arabaları, alet ve edevat, taş kömürü ve çeşitli eşya rusûmattan muaf tutulduğundan bahsi geçen yol için hakkıyla lazım olacak miktarda eşya ve levazımatdan rusûmat alınmayacağı ancak bundan fazla eşya getirildiğinde artan eşyanın rusûmatının alınması gerektiği belirtilmektedir. BOA, **A.DVN.MHM 25-73**, 12 Zi'l-kade 1274 (24 Haziran 1858).

<sup>630</sup> Genç, s.94.

muaf tutulması klasik Osmanlı zihniyetinde yaşanan farklılaşmalara örnek olarak gösterilebilir<sup>631</sup>.

19. yüzyıl Osmanlı dış ticaretinde ve gümrük düzenlemelerinde önemli değişikliklerin yaşandığı bir yüzyıl olarak nitelendirilir. 1829 Edirne Barış Antlaşması, 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması ve 1839'da Tanzimat'ın ilânı ile başlayan süreç Osmanlı'nın klasik gümrük sisteminde değişikliklerle sonuçlanmıştır. 1838'i takip eden yıllarda İngilizler'den sonra diğer Avrupa devletleri ile de benzer nitelikler taşıyan ticaret anlaşmaları yapılmıştır. Gerek gümrüklerle ilgili düzenlemeler ve gerekse bahsi geçen antlaşmaların tamamına değinmek mümkün olmadığından, burada yalnızca çalışmanın sınırlandırıldığı dönem içinde meydana gelmiş olan temel değişikliklere kısaca göz atılacaktır.

Osmanlı dahili gümrük sistemi gerek iç, gerekse dış etkenlerin baskısı ile zaman içerisinde değişime uğramıştır. 16. yüzyılın sonlarında Osmanlı ordusu içindeki maaşlı askerlerin tüketim harcamaları için fon oluşturmak sebebiyle tüccar gruplarına uygulanan vergi oranları artırılmış ve Müslüman tüccarın ödeyeceği gümrük vergisi %4, zimmî tüccarın %5 ve harbî tüccarın ödemek zorunda olduğu oran %6'ya yükselmiştir. 17. yüzyıldan itibaren dünya ticaretindeki değişen dengeleri kendi lehine çevirmek isteyen Osmanlı Devleti, rakip devletler karşısında diğer yabancı devletlerin ticari ilişkilerinden istifade etmek için, bu ülkeler lehine vergi indirimlerine gitmiştir. İngiltere ve Hollanda tüccarları için %6'dan %3'e düşürülen vergi oranları zamanla Cenova, Fransa ve 18. yüzyıldan itibaren diğer Avrupa devletleri için de avantajlı hale getirilmiştir. Bu vergi indirimleri iç ticarete aktif olmayan yabancı tüccarları ve dış ticareti ilgilendirdiği için, müslüman tüccarların iç ticaretteki avantajları 18. yüzyılda yabancı tüccarların iç ticarete de yer almaya başlamalarına kadar devam etmiştir. Osmanlı Devleti müslüman tüccarların haklarını korumak adına iç ticaretteki yabancı tüccarları zimmî statüsünde kabul ederek onları 1838 Osmanlı İngiliz Ticaret Anlaşmasına kadar %5 oranında gümrük vergisinden sorumlu tutmuştur<sup>632</sup>.

---

<sup>631</sup> Genç, s.95.

<sup>632</sup> Genç, ss.198-200.



Dahili gümrüklerin kaldırılması süreci yeniden eskiye doğru giderek, 1843'te sonradan kurulan "muhtes" kara gümrüklerinin kaldırılması ile başlamış, 1874'te karayolu ile yapılan ticaretin tamamı için dahili gümrüklerin kaldırılması ile tamamlanmıştır. Ancak burada tütün, enfiye, müskirat ve tuz hariç tutulmuştur. İstisnalar arasında Tuna sahilindeki ve Tuna'nın karadenize dökülen ve Sırbistan ve Avusturya ile teması olan kollarındaki gümrükler de yer almaktadır. Bahsedilen iskele gümrüklerine denizlerdeki liman gümrükleri gibi muamele edileceği ve bunlardan bir başka mahale nakledilecek eşya için deniz limanlarının birinden diğerine taşınan eşya için geçerli olan uygulamaya devam edileceği belirtilmiştir<sup>633</sup>. Böylece bu iskelelerde "tehzat-ı askeriye ianesi" adı altında %2'ye düşürülerek alınmaya devam edilen vergi ancak 1909/1910 yılına ait Bütçe Kanunu ile kaldırılmıştır<sup>634</sup>.

Ruşuk ve Zıştovi'deki kara gümrükleri de muhtes kara gümrükleri kapsamında Sultan Abdülmecid'in Rumeli seyahatini takiben 1846 yılında kaldırılmıştır. Bu gümrüklerin kaldırılma nedeni olarak yiyecek, içecek ve giyecek gibi zorunlu tüketim mallarında fiyatlarının artması ve halkın madur olması gösterilmiştir. Hükümdarın seyahatinden önce bölge halkının kara gümrükleri ile ilgili şikâyetleri hükümete ulaştırılmış, seyahat esnasında da Rusçuk, Zıştovi ve Vidin'deki ileri gelenler şehirlerindeki kara gümrüklerinin kaldırılmasını Sultan Abdülmecid'den talep etmişlerdir. Bu bölgedeki kara gümrükleri çok yeni gümrüklerdir, örneğin Vidin kara gümrüğü 1843'te kurulmuştur. Muhtes kara gümrüklerinin kapatılması kapsamında yalnız sonradan kurulan kara gümrükleri kaldırılmış, eski kara gümrükleri ve iskele gümrükleri eskiden olduğu gibi işlevlerini sürdürmüşlerdir. Ancak kara gümrüklerinin kaldırılıp kaldırılmadığı ve iskele gümrüklerindeki uygulamada bir değişiklik olup olmadığı konusunda bir süre belirsizlik yaşandığı bilinmektedir<sup>635</sup>.

1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması öncesindeki Osmanlı gümrük sistemini dahili ve harici gümrükler şeklinde ikiye ayırmak mümkündür. Dahili gümrüklerde düzenlemeler ve vergi oranları bölgeden bölgeye önemli farklılıklar göstermiştir. 1838'den önce ithalat ve ihracat için alınan gümrük vergisi %3 oranında

<sup>633</sup> Düstur, Cild-i Salis, Matbaa-i Amire, İstanbul, 1293, s. 323.

<sup>634</sup> Abdüllatif Şener, **Tanzimat Dönemi Osmanlı Vergi Sistemi**, İstanbul: İşaret Yayınları, 1990, s.149.

<sup>635</sup> Erdoğan Keleş, **Sultan Abdülmecid'in Rumeli Seyahati**, İstanbul: Birleşik Yayınevi, 2011, s.43-49.

olup birbirine eşitti. 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması ile birlikte bu oranlar ithalat için %5 (%3 amediyeye ek olarak başka bir yere nakli halinde %2 ek resim), ihracat için %12 (%9 amediyeye ek olarak % 3 reftiye) olarak değiştirilmiştir.<sup>636</sup> 1838 Ticaret Anlaşması'nda belirlenen gümrük oranları Tanzimattan sonra -1859 tarihli nizamname ile- dahili gümrüklerde de geçerlilik kazanmıştır. Dahili gümrük resimleri her yerde tüm mallar için %12 olarak belirlenmiş, bu haliyle dış ticarete alınan ihracat resmi ile eşitlenmiştir.<sup>637</sup> Osmanlı sınırları içinde kullanılacak olan mallardan, bir limandan diğerine götürüldüğünde karadan iskeleye geldiğinde %9, gemiye yüklendiğinde % 3 olmak üzere toplam %12 oranında vergi alınmaya başlanmıştır.<sup>638</sup>

Osmanlı gümrük sisteminde gümrük vergilerinin ticareti yapılan malın kıymeti üzerinden (*ad valorem*) alınması esas olsa da, uygulamada tüccar ve gümrük görevlileri arasında fiyatın belirlenmesi sık sık problemlere neden olduğundan, her mala karşılık ödenmesi gereken fiili gümrük vergisi, gümrük bölgelerinde belli aralıklarla hazırlanan *spesifik* tarifelerle tespit edilmekteydi<sup>639</sup>. Dahili ticarete daha önceleri kıymet üzerinden alınan gümrük vergilerinin 18. yüzyılın ortalarından itibaren belli tarihlerdeki mal fiyatlarının tespitine dayalı fiyat tarifeleri (spesifik) üzerinden alınması yaygın bir hal almaya başlamıştır. Dış ticarete konu olan mallar için de, fiyat tarifeleri her bir devletle ayrı ayrı düzenlenmiştir. 19. yüzyılda düzenlenmiş üç önemli tarife üzerinde durulmasında fayda vardır. Bunlar 1839, 1850 ve 1861-62 tarifeleridir. Bunların dışında, daha önce de belirtildiği gibi, birçok devletle farklı tarihlerde tarifeler düzenlenmiştir. 1839 tarifesi İngilizlerle yapılan görüşmeler doğrultusunda 1833-38 fiyat ortalaması esas alınarak hazırlanmıştır.<sup>640</sup> 1850 tarifeleri rayiç fiyatlardan, ihraç mallarında %16, ithal mallarında %20 oranında bir indirim yapılarak belirlenmiştir.<sup>641</sup> 1861 tarifesinde, önce Fransa sonra diğer Avrupa ülkeleri ile yapılan ticaret antlaşmaları gereğince, ihracat resminin %12'den %8'e indirilerek, her yıl %1 azaltılması, yedi yıl sonra da %1'lik sabit bir orana ulaşması karara bağlanmıştır. İthalat resmi %5'ten %8'e çıkarılmış, transit resmi ise, sekiz yıl içinde %1'e indirilmek üzere %2 olarak tespit

---

<sup>636</sup> Şener, s.151.

<sup>637</sup> Şener, s.147.

<sup>638</sup> Kütükoğlu, *Gümrük*, s.264.

<sup>639</sup> Genç, s.200.

<sup>640</sup> Şener, s.151.

<sup>641</sup> Tengirşenk, ss.293-294.

edilmiştir.<sup>642</sup> 1862 tarifelerinde ise, ithalatta ve ihracatta %8 olan gümrük vergisinin malların rayiç fiyatlarından %10 indirim yapıldıktan sonra bulunan rakamlar üzerinden belirlenmesine karar verilmiştir.<sup>643</sup>

1861-62 Antlaşmaları konusunda çoğu iktisat tarihçisi korumacı politikaların benimsendiği noktasında birleşmektedir. Kütükoğlu'na göre 1861 Kanlıca muahedeleri ile Osmanlı Devleti gümrük politikalarında nispeten korumacı bir tavır izlemeye başlamıştır<sup>644</sup>. Quartert'a göre 1840'larda ve 1850'lerde artan malî istikrarsızlıklar, hazine açıkları ile üreticilerin zarar etmeleri serbest ticaret konusunda şüpheler oluşturmuş ve 1861-62 yıllarında yapılan antlaşmalarında devlet gelirlerini artırmak ve Osmanlı sanayisini teşvik etmek üzere ithalat vergileri artırılmış ve bu durum İngiltere'nin dünyadaki üstünlüğüne vurulan ilk darbe olmuştur<sup>645</sup>.

Bu bölümde hatırlatılması gereken bir diğer husus ise, klasik dönemde Osmanlı sahil şehirlerine giden malların gümrük vergilerinin -iç bölgelerin aksine- malların çıktıkları yerde değil, vardıkları yerde alınıyor olmasıdır. 1857'de ise, Mahreç Nizamnamesi ile ülke genelinde gümrüğün malın çıktığı yerde alınması prensibi getirilmiştir. Nizamnameye göre, Osmanlı sınırları dahilindeki tüm sahil gümrüklerinde "mahsulât-ı dâhiliyye" nereye götürülürse götürülsün gümrük resmi mahrecinde alınacak, fakat kara gümrükleri müstesna tutularak oralardan nakil ve tenzil olunacak mahsulâtın gümrüğü malın tenzil olunacağı ilk iskele gümrüğünde tamamen tahsil olup, tezkireleri Dersaadet ve diğer mahallerdeki gümrüklerde muteber tutulacak, eğer ticareti yapılan mal bir kara gümrüğünden diğerine naklediliyorsa gümrüğü mahreci olan kara gümrüğünde alınacak, gümrük resminin ödendiği varılan yerde kurşunlu mühürle mühürlenmiş tezkirelerle kanıtlanacak ve kereste, duhan ve enfiye gümrükleri bu nizamnameden müstesna tutulacaktır<sup>646</sup>.

---

<sup>642</sup> Şener, ss.152-153.

<sup>643</sup> Kütükoğlu, *Gümrük*, s.266.

<sup>644</sup> Kütükoğlu, *Gümrük*, s.265..

<sup>645</sup> Quartert, *19. Yüzyıla Genel Bakış...*, s.945.

<sup>646</sup> Sûdî, s.216.

## B. Gümrüklerin Yapısı ve Yönetimi

Tuna sahillerindeki gümrük organizasyonu ve örgütlenmesinin bölgenin Osmanlı Devleti tarafından fethedilmesiyle eşzamanlı olması muhtemeldir. Erken dönemdeki organizasyon yapısına göre, 15-16. yüzyıllarda Silistre sancağına bağlı İbrail, Tulçı, İsakçı, Maçın, Hırsova ve Karaharmanlık iskeleleri Tuna boyları ile Karadeniz kıyıları arasındaki transit merkezleri olduklarından Özi, Kili ve Bender'i de içine alan Akkırman gümrük bölgesine dahil edilmişlerdir. Bahsi geçen yüzyıllarda da Karadeniz'in hemen her yerinden gelip Tuna ağzından içeri giren gemiler bu iskelelerdeki gümrük görevlileri ile karşılaşmışlar ve getirdikleri şarap, kumaş, baharat gibi malların ve bu iskelelerden aldıkları canlı hayvan, at, et, balık, un ve köleler için gerekli gümrük vergilerini ödemişlerdir<sup>647</sup>. Osmanlı Devleti Tuna iskelelerinin gümrük gelirlerini bir araya getirerek bir ünite oluşturmuş ve bu amaçla Vidin'den Karadeniz'e ve Varna'dan Özü'ye kadar uzanan tüm iskele gümrükleri ve adı geçen bölgelerin resmi vergi gelirleri ile ilgili meselelerden sorumlu olmak üzere 1583'te Tuna defterdarlığını kurmuştur<sup>648</sup>.

Osmanlı Devleti'nin klasik mukataa sistemi içinde teşkilâtlandırılan gümrükler iltizam ve emanet usulü ile yönetilmişler, fakat genellikle iltizam usulü tercih edilmiştir. Tanzimatın ilanı ile birlikte gümrüklerde uygulanan iltizam usulüne son verilmiş, 1840'ta gümrük resimlerinin emaneten idaresine karar kılınmış, ancak iki yıl sonra iltizam usulüne geri dönmüştür. İltizam usulünde gümrük gelirleri kâr ve zarar kendilerine ait olmak üzere, ihale yoluyla ve sarraf taahhüdüyle birer, ikişer, üçer yıllık olarak mültezimlere ihale edilmiştir. Gümrüklerde iltizam usulü 1860 yılı sonuna kadar devam etmiştir.<sup>649</sup> 1860'dan sonra gümrükler emanet usulü ile yönetilmeye başlanmıştır. 1860 yılı Mart ayından itibaren sahil ve kara gümrüklerinin tamamının emaneten idare edilmesi için 17 gümrük emaneti oluşturulmuş, her emanete bir "emin", bir "muhasabe baş katibi" ve "tahrirat başkatibi" tayin edilmiştir<sup>650</sup>. 1860-1861 yılında diğer devletlerle yapılan ticaret antlaşmalarının ardından "İstanbul Emtia Gümrüğü

<sup>647</sup> İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s.246.

<sup>648</sup> Mihai Maxim ünite olarak nitelediği bu yapının Roma-Bizans döneminin bir uzantısı olduğu görüşündedir. Mihai Maxim, "Tuna", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 41, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 2012, s.373.

<sup>649</sup> Sayın, ss.653-654.

<sup>650</sup> Sayın, s.656.

Emaneti” ünvanı “ Rusûmat Emaneti”ne dönüştürülmüş, gümrük gelirlerinin ve gümrük muamelelerinin tek elden idaresi amaçlanmıştır<sup>651</sup>.

Gümrüklerin iltizam usulü ile yönetilmeleri halinde iki önemli kavram ile karşılaşılmaktadır; mülhakat ve tevabii kavramları. Bu iki kavram genelde çevresindeki gümrüklerle birlikte iltizama verilecek ana gümrüğün idari-coğrafi genişliğini ifade etmektedir. Tevabii -tabi'nin çoğulu olarak- ana gümrük mukataasına bağlı gümrükler/mukataaları, mülhakat ise zaman içerisinde tevabii ile birlikte ihaleye verilen ana mukataa birimine eklenen diğer mukataayı ifade etmektedir. Osmanlı gümrük organizasyonunda küçük gümrükler yakınlarındaki büyük gümrüklere bağlanır, gönderilen hükümlerde veya iltizama verilmeleri halinde büyük gümrüğün adının yanında “tevabii gümrükleri” olarak anılırlardı<sup>652</sup>.

Tuna gümrüklerinin 19. yüzyılda genellikle Dersaadet Zahire gümrüğü, zaman zaman da Varna gümrüğü ile birlikte iltizama verildiği dikkati çekmektedir. Mesela 1846-47 senelerine mahsuben Dersaadet Zahire gümrüğü ile Varna ve tevabii ve Tuna sahilinde bulunan kazalar gümrükleri sadrazamlardan Tahsin Bey uhdesine verilmiştir. Tahsin Bey tarafından Vidin eyaleti dahilinde nefsi Vidin, Lom, Rahova ve Niğbolu ve Zıştovi gümrüklerine gönderilen memurların görevlerini yerine getirmeleri noktasında kolaylık gösterilmesi ve yardımcı olunması ile ilgili yerel yöneticilere merkezden yazı gönderilmiştir<sup>653</sup>.

1857/58 senesinde ise Tuna gümrükleri “Dersaadet zahire ve mülhakatı olan Tuna gümrükleri” olarak anılmakta ve Dersaadet Zahire Gümrüğü, Dersaadet meyve-i huşk ve ter gümrükleri ve kilecilik rüsumu ile birlikte müzayede ile seneliği 22.560 keseden iki senesi 45.120 kese bedel ile ve Coyoğlu? Sava taahhüdüyle Ahmed Reşid Efendi uhdesine verilmiştir. Ancak Ahmed Reşid Efendi vefat ettiğinden kendisinin varisleri bahsi geçen gümrüklerin henüz tamamlanmayan 1857/58 senesine mahsuben kendilerinin vekil tayin ettikleri Mehmed Saib adlı şahsın uhdesine verilmesini talep etmişlerdir. Hükümet bu talebi uygun görerek, varislerin tayin ettiği şahsın aynı şartlar altında göreve devam etmesi yönünde karar bildirmiştir. Varislerin böyle birisini vekil

---

<sup>651</sup> Sayın, s.657.

<sup>652</sup> Kütükoğlu, *Gümrük*, s.263.

<sup>653</sup> BOA, C.ML 251-10398, 16 Rebû'l-evvel 1263 (4 Mart 1847)

taayin etmemeleri halinde izlenecek yolun müzayede yoluyla başka taliplilere ihale etmek olduğu da belirtilmiştir<sup>654</sup>.

1856 yılı Nisan ayında Dersaadet zahire gümrükleri ve buna bağlı Rusçuk ve sair mahaller gümrüklerinin 1854/55 ve 1855/56 senelerine mahsuben Kapucubaşı Abdurrahman Ağa ve Raşid Efendi'nin uhdelerine (idaresine) verilmesine karar verilmiştir. Mart ayının sonu olması nedeniyle bu gümrüklerin varidatının ilgili mahalleri meclislerinin ve gönderecekleri adamların idareye (nezaret) katılımlarıyla şimdiden yönetilmesine ilişkin emir Silistre valisinin eline ulaşmıştır. Ancak gümrük memurları yeni mültezimin adamları gelene kadar, bahsi geçen gümrük gelirlerinin idaresinin eski mültezimin adamları ile devam ettirilmesini talep etmektedirler. Silistre valiliği bu konuda merkezin onayını istemektedir<sup>655</sup>.

Tuna vilayetinin kurulmasından sonra gümrüklerin fiziki dağılımı hakkında bilgi sahibi olmak mümkündür. Tuna ve Karadeniz sahilindeki bazı yerleşim yerlerinde bulunan gümrük binalarının sayıları aşağıdaki tabloda verilmiştir. Binaların özellikleri işlevleri ile ilgili herhangi bir bilgi bulunmamakla birlikte adı geçen yerleşimlerde gümrüklerin faaliyetlerine devam ettikleri bilinmektedir.

---

<sup>654</sup> BOA, A.DVN.MHM 25-73, 12 Zi'l-kade 1274 (24 Haziran 1858)

<sup>655</sup> BOA, A.MKT.UM 233-41, 12 Şaban 1272 (18 Nisan 1856)

**Tablo 45**  
**Tuna Vilayeti İskelelerindeki Gümrük Sayısı (1868-1873)**

Yerleşim Adı	GÜMRÜK SAYISI				
	1868/69	1869/70	1870/71	1871/72	1872/73
Rusçuk	1	1	1	1	yer verilmemiş
Ziştovi	1	1	1	1	yer verilmemiş
Niğbolu	1	1	1	1	yer verilmemiş
Silistre	1	1	1	1	yer verilmemiş
Tutrakan	1	1	1	1	yer verilmemiş
Varna	1	1	1	1	1
Balçık	1	1	1	1	1
Vidin	1	1	1	1	1
Lom	1	1	1	1	1
Rahova	1	1	1	1	1
Tulçı	1	1	1	1	1
Köstence	1	1	1	1	1
Sünne	1	yok	yok	yok	yok
Maçin	1	1	yok	yok	yok
Hırşova	yok	1	yok	yok	yok

Kaynak: Tuna Vilayet Salnameleri, Sene 1285-1289/1868-1873.

## C. 19. Yüzyılda Tuna Gümrükleri Gelir ve Giderleri

### 1. Tuna Gümrüklerinin İdaresi

Gümrüğün iltizam usulü ile yönetilmesi halinde gelirler aslında bir özel teşebbüsün kontrolündedir. Bir özel teşebbüs gibi hareket eden mültezim için gümrük gelirlerinin azalması zarar anlamına geldiğinden, mültezimin gümrük gelirlerinin azalmaması noktasındaki hassasiyeti gayet anlaşılır görünmektedir. Mültezimin ve ona bağlı olan gümrük memurlarının mümkün olan en yüksek geliri elde etme arzusu ne kadar anlaşılır ise, tüccarların ödemekle yükümlü oldukları vergi miktarını en aza indirme gayretleri de o kadar anlaşılır olmalıdır. Gümrük yönetimi ve tüccarı karşı karşıya getiren bu durum çoğu zaman tarafları gelirlerini gayr-ı resmi yollardan artırma yoluna itmektir. Tüccar kaçakçılık ve sahte evrak yoluyla vergi ödemekten kurtulma yolunu seçerken, mültezimler de gelirlerinin azalmasına neden olan bu tür olayları sık sık hükümete iletmektedirler.

Tuna sahillerindeki gümrüklerden mallarını geçiren tüccarların gümrük vergilerini ödeme noktasındaki bazı tutum ve davranışları zaman zaman gümrük gelirlerinin zarara uğramasına neden olduğu gibi gümrük memurlarının çalışma şartlarını da olumsuz etkilemiştir. 1856/57 ve 1857/58 senelerine mahsuben Zahire Mültezimi Ahmed Reşid Efendi'nin uhdesine verilmiş olan Tuna gümrükleri varidatı da bölgede bulunan tüccarların nizama aykırı hareketlerinden ötürü zarara uğramıştır. Zahire Mültezimi Ahmed Reşid karşı karşıya kaldığı bu durumu merkeze bildirdiği yazısında Tulçı'da bulunan gümrük memurlarının kendisine Tulçı kasabasında ikâmet eden tüccarların çoğunun nizama aykırı hal ve harekette bulunarak gümrük gelirine zarar verme niyetinde olduklarını bildirdiklerini dile getirmektedir<sup>656</sup>. Mültezim, tüccarların rivayet edilen hareketlerinin şahsının ciddi biçimde zarar görmesine sebep olacağını ve bahsi geçen gelirler hazine malı sayıldığından gerek bu aykırı davranışların men edilmesi gerekse gümrüğün nizama uygun şekilde çalışması ve memurlara gerektiği gibi saygı gösterilmesi hususunda ilgili kaymakama hitaben emirname-i sami gönderilmesini talep etmektedir.

Yalnız Tulçı bölgesi için maruzatını dile getiren mültezim daha sonra Tuna sahillerindeki tüccarların çoğunun benzer sıkıntılara yol açtığından şikâyet ederek, problem yaşanan diğer gümrükler için de merkezden Vidin ve Silistre valilerine ve Niş mutasarrıfına ilgili uyarıları içeren emirname gönderilmesini talep etmiştir<sup>657</sup>. Dersaadet zahire mülteziminin şikâyeti üzerine, Vidin ve Silistre valilerine gönderdiği yazılarda gümrük gelirleri hazine malı sayıldığından, mültezimlerinin sorumluluk alanında olan meselelerin süratle sonuca bağlanması gerektiği vurgulayarak valilerden meclis tarafından durumun araştırılıp görüşülmesini ve müessese nizamı dışında hal ve hareket meydana gelmişse bunun engellenmesini ve adı geçen zahire mülteziminin bölgede bulunan memurlarına işlerin usulüne uygun olarak yürütülmesi noktasında kolaylık sağlanmasını istemiştir<sup>658</sup>.

---

<sup>656</sup> BOA, A.MKT.UM 319-77, 17 Zilhicce 1274 (29 Temmuz 1858)

<sup>657</sup> BOA, A.MKT.UM 319-77, 17 Zilhicce 1274 (29 Temmuz 1858)

<sup>658</sup> BOA, A.MKT.UM 303-94, 17 Cemâziye'l-evvel 1274 (3 Ocak 1858); BOA, A.MKT.UM 305-83, 8 Cemâziye'l-âhir 1274 (24 Ocak 1858)



Bir yıl sonra aynı mültezimin varislerinin vekili tarafından Vidin ve Silistre Valilerine hitaben yazılan bir şukkadandan<sup>659</sup> Ahmed Reşid'in vefat ettiği ancak alacakları ile ilgili meselenin hâlâ devam ettiği anlaşılmaktadır. Vekilin ifadesine göre, 1856/57 ve 1857/58 yıllarında Dersaadet zahire gümrüğüne bağlı olan Rusçuk ve Zıstovi gümrüklerinden zahire ve eşya geçiren tüccar ve o bölgenin aşar mültezimleri gümrük vergisinden dolayı senede bağlanmış borçlarını lüzumsuz sızlanmalarla henüz ödenmemişlerdir. Bahsi geçen gümrüklerin bedellerinin tamamı mültezim tarafından taksitlerle Hazine-i Celile'ye ödenmiş olduğundan, bu tür borçların geciktirilmesinin Ahmed Reşid'in mirasçılarını zarara uğrattığı öne sürülmektedir. Bahsi geçen borçların bir an evvel yerli yerinden tahsili ve Ahmed Reşid'in bölgede bulunan adamlarına teslimi, müteveffa Ahmed Reşid Efendi'nin mirasçılarının vekil tayin ettikleri kişi tarafından arzuhal ile talep edilmiştir. Bunun üzerine Dersaadet'den Vidin valisine gönderilen cevapta söz konusu gelirler hazine malı kabul edildiğinden süratle sonuca bağlanması gerektiği ve meclis marifetiyle görüşülerek tüccar ve mültezimin borçlarının tamamen ve yerli yerinde tahsiliyle adamlarına teslimi sağlanması emredilmiştir.

1862 yılında Gümrük Emaneti Tuna Sevahili Gümrükleri Emimi Salih Sabri Efendi'yi iyi yönetiminden dolayı taltif etmek üzere bir tezkire hazırlayarak Maliye Nezareti'ne göndermiştir<sup>660</sup>. Bu sebeple yapılan yazışmalardan Gümrük Emimi hakkında hem şikâyet olduğu, hem de eminin tahsil ettiği varidat fazlasının Maliye Nezareti'ne beyan edildiği anlaşılmaktadır. Şikâyetin konusu hakkında herhangi bir bilgi verilmezken, yalnızca şikâyetin araştırılması için o bölgede memur olan Sabri Efendi'ye konunun sorulduğu ve kendisinden alınacak bilgiye göre hareket edileceği ifade edilmektedir. Maliye Nezareti'ne ulaşan tezkire ve Gümrük Emimi'nin tahsil ettiği fazla gelirin beyan edildiği ekli pusula Varidat Muhasebesine havale edilmiştir. Gelir fazlasının nereden kaynaklandığına ilişkin şu bilgiler aktarılmaktadır. Tuna sahilleri gümrüklerinin hicri 1277 senesi hasılatıyla 1276 senesi bedelatı muvazene edilerek 1277 senesinden olan 18.017 kese fazla gelir tespit edilmiş ve bunun 13.867 kese küsur kuruşunun devletçe gümrük vergisinin nakden tahsil ettirilmesinden dolayı akçe iskontosu olduğu ve kalan 4.149 kese kuruşun da bahsi geçen gümrükçünün önceki

<sup>659</sup> BOA, A.MKT.UM 342-79, 27 Cemâziye'l-âhir 1275 (1 Şubat 1859)

<sup>660</sup> BOA, A.MKT.NZD 427-5, 26 Zilhicce 1278 (24 Haziran 1862)

gayretleriyle iltizam edeceği gelirin hazineye kalmasından ileri geldiği, buna gümrükçülerin önceki gayretlerinin ürününün de eklendiği belirtilmiştir. Maliye Nezareti böyle bir durumda ne yapılması gerektiğine dair fikir beyan etmeyerek takdiri Sadaret'e bırakmıştır.

Farklı mültezimlerin idaresi altında olan gümrükler arasında gümrüklerin nereye ödeneceği ve gümrük gelirlerinin kime ait olduğu konusunda sıkıntılar yaşandığı da görülmektedir. Bunun bir örneği 19. yüzyılın ortalarında Tuna ve Sinop gümrükleri arasında yaşanmıştır. 1845 yılında Sinop ve bağlı gümrüklerinin idaresinden sorumlu olan Sinop gümrüğü mültezimi idaresinde bulunan gümrüklere Tuna bölgesinden getirilen mısırın gümrüğünün kendisine ödenmesi gerektiğine ilişkin şikâyette bulunmaktadır. Mültezimin iddiasına göre, Tuna nehrinde gümrük memuru bulunmayan bazı iskele gümrüklerinden 6.500 kile mısır mübayaa edilerek İnebolu'ya ihrac edilmiştir. Mültezim bahsi geçen mısırın ödenmesi gereken 11.797 kuruş 16 para gümrük resminin Sinop gümrüğüne ödenmesi gerektiğini savunmaktadır. Yine mültezimin iddiasına göre, mısırı getiren İnebolulu Topaloğlu Hüseyin Reis zahireyi Kalas ve İbrail tarafından gemilere yükleyerek Rusçuk gümrükçüsünden sahte tezkire almıştır. Sinop mültezimi kendisine ait olan ve ödenmediği belirtilen gümrük rüsumunun gemi reisinden tahsil edilmesini talep etmektedir<sup>661</sup>.

Şikâyete konu olan durum Emtia Gümrüğü Emni tarafından soruşturulmuş, geminin reisi Hüseyin Reis ve Sinop gümrüğü mültezimi gümrüğe çağırılarak durum kendilerine sorulmuş, hazırlanan *i'lâm* Meclis-i Muhasebe-i Maliye'ye havale edilmiştir. Hüseyin Reis ifadesinde mısır Tuna nehrinin yukarı taraflarından kırılç tabir olunan küçük kayıklarla Rusçuk'a getirerek Rusçuk iskelesi önlerinde bekleyen gemisine yüklediğini, icap eden gümrük resmini Rusçuk gümrüğüne ödeyerek tezkiresini aldığını, daha sonra yüklediği mısır Sinop iskelesine naklettiğini, bahsi geçen tezkireyi o zaman Sinop gümrüğü mültezimine verdiğini ve onun da tezkireyi kabul ettiğini dile getirmiştir. Emtia Gümrüğü Emni tarafından hazırlanan *i'lâma* göre söz konusu zahirenin mültezimin arzuhalinde ifade edildiği gibi Kalas ve İbrail taraflarından gelerek Rusçuk iskelesine çıkmadan küçük kayıklardan gemiye yüklendiği

---

<sup>661</sup> BOA, A.MKT.MHM 17-9, 23 Şevval 1265 (11 Eylül 1849)

doğru ise, nizama uygun olarak zahirenin gmrk rüsumu Sinop gmrğ mltezimine aittir ve onu ilgilendirir. Yok eğer böyle olmayıp da, Osmanlı sahilinden gelerek gemiye yüklenmiş ise, nizam gereği gmrk rüsumunun Rusçuk gmrğne ait olması gerekmektedir. *lma* göre söz konusu zahirenin durumunun doğruluğu Rusçuk Meclisi'nde araştırılarak gerekenin yapılması hususu görüşülmüş, düzenlenen ve Maliye Nazırı tarafından taktır ile takdim edilen mazbatada beyan edilmiştir.

Olayın meydana gelişinden neredeyse on yıl sonra aynı konunun tekrar gündeme geldiği görülmektedir<sup>662</sup>. Anlaşılan o ki, yapılan araştırma sonucunda 1845 yılında mültezim Mehmed Yaver Ağa'nın maktû'an idaresinde bulunan Sinop ve bağlı gmrklerine Tuna tarafından zahire getirip çıkararak gemi reisleri tarafından ibraz edilen tezkirelerin sahte olduğu tespit edilmiştir. Bu durumda Şikâyete konu olan gmrk vergisinin bahsi geçen reislerden tahsil edilmesi gerektiğine dair Emtia Gmrğ'ne ilmühaber verilmiştir. İlmhaber doğrultusunda Maliye Nezareti'nden Kastamonu Valisi'ne Dersaadet'te bulunan reislerden alacakların tahsil edildiği gibi İnebolulu Topaloğlu Reis'in de İnebolu iskelesine ihraç ettiği 6.500 kile mısırın 11.790 kuruşluk gmrk resminin mahallinde tahsil edilerek vekili Kolikoğlu Ömer Kapudan'a teslimi hakkında tahrirat gönderilmiş olmasına rağmen, meblağın henüz ele geçmediği beyan edilmiştir. Yaver Ağa'nın alacağını tahsil etmekteki ısrarı üzerine gemi reisi ve Yaver Ağa Meclis-i Zabtiye'de birkaç defa sorgulanmışlar ve bu sorgularda taraflar iddialarını devam ettirdiklerinden araları bulunamamış, bunun zerine Nezaret tarafından birkaç defa da mahkemeleri gerçekleşmiştir. Geline noktada durum yine Ticaret Nezareti'ne dava edilmek üzere havale edilmiş ve bu yol Meclis-i Vala'da da uygun görülmüş olup gerekenin yapılması hususu Ticaret Nazırı'na tezkire ile bildirilmiştir.

Gmrklerin nereye ödeneceği ve gmrk gelirlerinin kime ait olduğu konusunda Varna ve Tuna sahili gmrkleri yönetimlerinin de zaman zaman karşı karşıya geldiği görülmektedir. Silistre Valisi ve Tulı mutasarrıfına Kasım 1860'da gönderilen bir Şukkada Tuna gmrklerine uğratılmadan doğrudan Varna'ya götürülen malların gmrk ödemeleriyle ilgili uygunsuzluklar gündeme getirilmiştir<sup>663</sup>. Tüccarın Babadağı, Hırsova ve Dobruca gibi mahallerden mübayaa edilen ve karayoluyla

<sup>662</sup> BOA, A.MKT.MVL 75-74, 8 Receb 1272 (15 Mart 1856)

<sup>663</sup> BOA, A.MKT.UM 436-30, 29 Reb'l-hir 1277 (14 Kasım 1860)

Kalas'dan alarak gemilere yükleyip denizden doğruca Varna gümrüklerine indirdikleri yapağı, kereste ve çeşitli eşya maktû'an mültezim idaresinde bulunan Tuna sevahili gümrüklerine uğramadığı ve çıkarılmadığı halde gümrük gelirini artırmak amacıyla bahsi geçen gümrükler mülteziminin memurları tarafından usule aykırı olarak düşük gümrük resmi alarak tüccara eda tezkiresi verildiği (bu tezkirelerden biri takdim edilmiş) beyanıyla bu uygunsuzluğun önüne geçilmesi Gümrük Emniyeti tarafından tezkire ile bildirilmiş, durum Meclis-i Vala'ya havale olunarak Maliye Nezareti haberdar edilmiştir. Gerekli tetkikler yapıldıktan sonra Meclis-i Muhasebe'de verilen karar doğrultusunda bahsi geçen mültezime gerekli tenbihatın yapılması ve alınan fazla resmin Emtia Gümrüğü Emaneti aracılığıyla taahhüd eden kişiden tahsili kararlaştırılarak gümrüğe ilmühaberinin verildiği belirtilmekte ve bundan sonra bu tür uygunsuzlukların önüne geçilmesine ve aykırı hareketlere izin verilmemesine özen gösterilmesi istenmektedir.

Varna Gümrüğü ile Tuna Sahili Gümrükleri arasında yaşanan benzer problemlerin önüne geçmek için birtakım çözüm önerilerinin gündeme geldiği de dikkati çekmektedir. Maliye Nezareti'ne gönderilen 19 Mart 1860 tarihli bir takirde gümrük gelirlerinin artırılması için Tuna sevahili gümrükleri ile Varna gümrüklerinin birleştirilmesi teklif edilmektedir<sup>664</sup>. Teklifin gündeme gelme nedeni tüccarın düşük gümrük vergisini tercih ederek malını Varna'ya uğramadan Dersaadet'e götürmek istemesi ve bu nedenle Varna gümrüğünün gelirlerinin azalmasıdır. Tuna sahilleri mahsulü olan sade yağ, erzak ve çeşitli eşya fiyatları üretildikleri mahallerde düşük, Varna'da ise biraz daha yüksektir. 1859 yılında, usule uygun olarak, Varna gümrüğüne gelen tüm erzak ve ticaret eşyasından Varna'daki rayice uygun gümrük vergisi tahsil edilince tüccarlar daha yüksek olan fiyattan gümrük ödemek istemeyerek, bütün ticaret eşyalarını Tuna yoluyla Dersaadet'e göndermişlerdir. Bu sebeple Varna gümrüğü gelirleri büyük ölçüde azalmıştır. Varna gümrük memuru içinde buldukları yılda Tuna vapurları işlemeye başladığından, Varna gümrüğü gelirini zarardan korumak için, söz konusu eşyanın Varna yoluyla Dersaadet'e naklini sağlamak amacıyla Varna gümrüğüne gelen eşyalardan üretildikleri bölgelerdeki rayicileri ne ise o fiyattan gümrük vergisi tahsil edilmesi için izin istemiştir. Ancak Varna'ya gelen eşyadan buradaki rayic

---

<sup>664</sup> BOA, C.ML 635-26148, 26 Şaban 1276 (19 Mart 1860)

fiyattan daha düşük bir fiyat üzerinden gümrük resmi talep edilirse, Tuna sevahili gümrüklerinin mültezimi bu uygulamadan, kendisinin zararına neden olacağı iddiasıyla, şikâyetçi olacaktır. Bu nedenle en kalıcı çözüm -daha önce de dile getirildiği üzere- bahsi geçen gümrüklerin birleştirilmesidir. Buna gerekçe olarak Varna ve Tuna sevahili gümrüklerinin birbirlerine konum itibarıyla yakın ve ilişkili olmaları ve Tuna sevahili gümrükleri mülteziminin gelirini artırmak için tüccara fazla taviz vermesi gösterilmektedir. Bahsi geçen gümrükler gerek *maktû'iyet* ve gerek emanet suretiyle birleştirilmedikçe, Varna gümrük memurunun ifade ettiği sakıncalardan kurtulmanın mümkün olmadığı belirtilmiştir.

## **2. 19. Yüzyılda Tuna Gümrükleri Gelirleri**

Tuna gümrükleri gelirlerinin çalışmanın kapsadığı dönem için yıllık ya da aylık bazda kesintisiz takibini sağlayacak veri bulunmamaktadır. Dağınık olarak bazı yıllara ait gelir miktarlarını karşılaştırmak verilerin ortak bir standarda sahip olmamaları nedeni ile sağlıklı görünmemektedir. Ancak 1830'lu ve 1860'lı yıllara ait gümrük kayıtlarındaki gelir bilgilerine göz atmak aradan geçen 30 yıllık süre içinde gümrük gelirlerinde mutlak bir artışın yaşandığını göstermektedir. Bu artışta şüphesiz mal fiyatlarındaki yükselişlerin, tarifelerdeki ve vergi oranlarındaki değişikliklerin ve paranın değerindeki iniş çıkışların etkisi olmuştur. Ancak daha önceki bölümlerde ayrıntılı olarak ele alındığı üzere, en azından Rusçuk gümrüğü örneğinde, açıkça görülmektedir ki, bu artışın büyük bir bölümü gümrükten geçen mal miktarı ve çeşitliliği yani gümrüğün işlem hacmindeki artıştan kaynaklanmaktadır. Mevcut verilerden hareketle yıl içinde gümrük gelirlerinde yaşanan değişikliklerle ilgili birtakım tahminlerde bulunmakla birlikte genelleme yapmak mümkün görünmemektedir.

12 Haziran 1831- 30 Mayıs 1832 tarihleri arasında yalnız emtia gümrüğünden elde edilen gelir 29.747 kuruş, Tutrakan ve Hırsova iskelelerinde meydana gelen hasılat 4.100 kuruş, duhan gümrüğünden elde edilen gelir ise 1.728 kuruş olarak kaydedilmiş ve Rusçuk gümrüğü emtia gelirlerine eklenmiştir<sup>665</sup>. Bir yıllık süre içinde gümrük

<sup>665</sup> BOA, **D.BMK.SLM 22674**, 1247.1.1-1261 (12 Haziran 1831-1845).

gelirinin aylar itibariyle seyrini görmek için aşağıdaki tabloda hicri aylara göre gümrük gelirleri verilmiştir. En yüksek gümrük geliri hicri yılın son ayına denk gelen mayıs ayında gerçekleşmiştir. Haziran ayında yüksek olan gümrük gelirlerinin yazın azaldığı, sonbahar aylarında gelirin tekrar yükseldiği, aralık ayından sonra nisan ayına kadar düştüğü ve mayıs ayında ilkbaharın gelmesiyle en yüksek düzeye ulaştığı görülmektedir. Gümrük gelirinin yıl içindeki seyrinde nehir taşımacılığının kış şartlarından olumsuz etkilenmesi ve yaz sonunda hasatla birlikte tarımsal ürün ticaretinin artmasının etkili olduğu düşünülebilir.

**Tablo 46**  
**Ruşçuk Gümrüğü Aylık Gümrük Gelirleri (12 Haziran 1831 - 30 Mayıs 1832)**

Hicri Aylar	Gelirler (kuruş)
Muharrem	3.037
Safer	1.454
Rebiü'l-evvel	1.570
Rebiü'l-ahir	2.416
Cemaziye'l-evvel	3.793
Cemaziye'l-ahir	3.811
Receb	3.223
Şaban	2.218
Ramazan	2.322
Şevval	2.005
Zi'l-kade	1.293
Zi'l-hicce	4.334

Kaynak:BOA, D.BMK.SLM 22674.

1833-34 yılına ait gümrük kayıtlarından aylık bazda gümrük gelirlerini Tablo 47'de olduğu gibi takip etmek mümkündür. Gümrük gelirinin en yüksek olduğu ay mayısın son on günü ile Haziranın ilk 20 gününü içine alan muharrem ayıdır. Kasım ayının sonuna kadar azalan gümrük gelirleri Kasım sonu Aralık ortalarında tekrar artış göstermiş ve en yüksek ikinci düzeye ulaşmıştır. Bahara kadar düşüş gösteren gelirler mart sonunda tekrar artmış ancak bir ay sonra yarı yarıya azalmıştır.

**Tablo 47**  
**Rusçuk Gümrüğü Aylık Gümrük Gelirleri (21 Mayıs 1833 - 9 Mayıs 1834)**

Aylar	Gelirler (kuruş)
Muharrem	6.016
Safer	4.105
Rebiü'l-evvel	3.148
Rebiü'l-ahir	4.152
Cemaziye'l-evvel	3.773
Cemaziye'l-ahir	3.101
Receb	5.275
Şaban	3.507
Ramazan	3.020
Şevval	3.871
Zi'l-kade	4.094
Zi'l-hicce	2.839
<b>TOPLAM</b>	<b>46.901</b>

Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22675 ve 22676.

Yaklaşık 30 yıl sonra Rusçuk gümrüğünün 1861 yılındaki bir aylık gelir kayıtları Tablo 48'de toplu olarak verilmiştir. Gümrük gelirleri içinde en büyük payın Osmanlı sınırları içinde üretilen malların ticaretinden elde edildiği dikkati çekmektedir. Amediye ve reftiye gelirleri ayrı ayrı belirtilmiş ve gümrükten çıkış yapan mallardan elde edilen gelirin toplam gümrük geliri içinde %75'lik bir paya sahip olduğu tespit edilmiştir. İthal edilen yabancı malların bıraktığı gümrük geliri ise toplam gelirin yalnız %2.5'lik bir kısmını oluşturmaktadır.

**Tablo 48**  
**Rusçuk Gümrük Geliri (13 Ekim 1861 - 8 Kasım 1861)**

Gümrük Gelirinin Türü	Gümrük Geliri (kuruş)	
	amediyeye	reftiye
	305.696	
Memalik-i Mahruse-i Şahane mallarından elde edilen gümrük geliri	76.392	229.304
Memalik-i Ecnebiye mallarından elde edilen gümrük geliri	7.604	
Memalik-i İmtiyaziye mallarından elde edilen gümrük geliri	2.576	
Müskirattan elde edilen gümrük geliri	4.730	
<b>TOPLAM</b>	<b>320.608</b>	

Kaynak: BOA, ML.VRD 3399.

1861 yılında Rusçuk gümrüğünün bir aylık zaman zarfında sağladığı toplam gelir 1831 yılındaki aynı ayın geliri ile karşılaştırıldığında 146 kat, 1833 yılının aynı ayındaki gelir ile karşılaştırıldığında ise 85 kat artış göstermiştir.

Rusçuk ve diğer gümrüklerin 1861 yılında kaydedilmiş birer aylık gelirleri dikkate alındığında Rusçuk gümrüğünün gelir açısından birinci sırada geldiği görülmektedir. Toplam 528.527 kuruşluk gümrük gelirleri içinde Rusçuk 320.608 kuruşla yaklaşık %60'lık bir paya sahiptir. İkinci sırada gelen Niğbolu gümrüğü geliri Vidin gümrük gelirinin üç katından daha fazladır.

**Tablo 49**  
**Tuna Gümrükleri Gelirlerine Toplu Bakış (1861)**

Gümrüğün adı	Gümrük geliri (kuruş)
Rusçuk	320.608
Niğbolu	150.148
Vidin	40.363
Hırsova	8.668
Tulçı ve İsakçı	7.898
Silistre	842
<b>TOPLAM</b>	<b>528.527</b>

Kaynak: BOA, ML.VRD 3399; 3423; 3405; 3375; 3418; 3428.

### **3. 19. Yüzyılda Tuna Gümrükleri Giderleri**

Tuna sahili gümrükleri giderlerinin kaydedildiği 1830, 1842 ve 1861 yıllarına ait sınırlı veriler incelendiğinde, gümrük giderlerinin dört temel harcama kaleminden oluştuğu dikkati çekmektedir. Bunlardan ilki gümrük çalışanlarının maaşları, ikincisi gümrük binalarının kira bedelleri, üçüncüsü gümrük işlemlerinin yürütülmesi için gerekli malzemelerin bedelleri, dördüncü harcama kalemi ise gümrük çalışanlarının görev icabı yaptıkları harcamalar, seyahat masrafları, vs. olarak sınıflandırılabilir. Tuna gümrüklerine dair gider kayıtları 19. yüzyılın ilk yarısı ve ikinci yarısı olmak üzere iki alt başlık halinde ele alınacaktır.



### a. 19. Yüzyılın İlk Yarısında Tuna Gümrükleri Giderleri

19. yüzyılın ilk yarısında Rusçuk, Tutrakan, Silistre ve Maçin iskelelerine ait giderlere yer verilecektir. Yüzyılın ikinci yarısı ile kıyaslandığında gümrük giderlerinin miktar ve çeşit olarak daha az olduğu dikkati çekmektedir. İlk olarak aşağıdaki tabloda 1830 yılı mart ayının sonundan haziran ayının sonuna kadar geçen süre içinde Rusçuk gümrüğünün gelir ve giderleri görülmektedir. Üç kalemden oluşan gümrük giderlerine bakıldığında, 160 kuruşluk sabit maaş giderinin yanı sıra kahve, odun, kömür ve mum için sarfedilen 110 kuruş ve iskeledeki açıkların tamir masrafı olarak kaydedilen 309 kuruşluk masraf dikkati çekmektedir.

**Tablo 50**  
**Rusçuk Gümrüğü Nisan, Mayıs, Haziran Ayları Gelir-Giderleri (1830)**

Aylar	Gelirler	Giderler	Net gelir
Şevval	3.985 kuruş 10 para	100 kuruş (kahve, kömür, odun, mum) 160 kuruş (maaş)	3.725 kuruş 10 para
Zi'l-kade <sup>666</sup>	.....	.....	4.019 kuruş
Zi'l-hicce	5.458 kuruş	110 kuruş (kahve, kömür, odun, mum) 160 kuruş (maaş) 309 kuruş (iskeledeki açıkların tamir masrafı)	4.879 kuruş

Kaynak: BOA, D.BMK.SLM 22673.

Rusçuk gümrüğünün 12 Haziran 1831 - 30 Mayıs 1832 tarihleri arasındaki masrafı olarak yalnız memurlara verilen aylıkların toplamı olan 3.000 kuruşun kaydedildiği görülmektedir<sup>667</sup>. 1830 yılındaki maaş harcamalarından yola çıkarak basit bir hesapla 1830 yılı Rusçuk gümrüğü maaş harcaması -yılın oniki ayında sabit maaş ödemesi yapılmış olması halinde- toplam 1.920 kuruş olacaktır. Ancak 1831-1832 yılları arasındaki bir yıllık sürede bu miktarın 3.000 kuruşa ulaşması gümrüğün aylık maaş ödemelerinin artmış olma ihtimalini kuvvetlendirmektedir.

Yaklaşık on yıl sonra 1842 yılında Rusçuk, Tutrakan ve Silistre gümrüklerinin bir yıllık, Maçin iskelesinin ise yalnız iki aylık giderlerine ait kayıtlar da gümrük

<sup>666</sup> Defter yıpranmış olduğundan bu kısımlar okunamamaktadır.

<sup>667</sup> BOA, D.BMK.SLM 22674.

harcamalarının üç ana kalemden oluştuğunu göstermektedir<sup>668</sup>. 1842 yılı mayıs ayı ortasından haziran ayı ortasına kadar geçen süre içinde -ki bu süre Rûmi takvimde mayıs ayına denk gelmektedir- adı geçen gümrüklerin hiçbirinde harcama kaydının yapılmadığı görülmektedir.

1842 yılında Rusçuk gümrüğünde bir müdür, bir kâtip, iskele nazırı ve beş kenarcı olmak üzere toplam sekiz kişiye görevleri karşılığında maaş ödemesi yapıldığı görülmektedir. Tablo 51 gümrük çalışanlarına aylar itibariyle yapılan ödemeleri göstermektedir. Rusçuk gümrüğünün 1842 yılı toplam maaş ödemesi 10.010 kuruştur. 1832 yılı ile karşılaştırıldığında gümrüğün maaş ödemelerinin üç kattan fazla arttığı görülmektedir. Bir diğer harcama kalemi olan kira bedeli aylık 30 kuruş olup, mayıs ortasından haziran ortasına kadarki süre için kira ödemesi de yapılmamıştır.

**Tablo 51**  
**Rusçuk Gümrüğü Maaş Ödemeleri (1842)**

	Müdür	Kâtip	İskele Nazırı	Kenarcı (üç kişi)	Kenarcı (iki kişi)
Mart	500	200	60	50	yok
Nisan	500	200	60	50	yok
Mayıs	yok	yok	yok	yok	yok
Haziran- Şubat	350	250	60	50	50
<b>TOPLAM</b>	<b>4.150</b>	<b>2.650</b>	<b>660</b>	<b>1.650</b>	<b>900</b>

Kaynak: BOA, ML.MSF.d.4471,1258 (1842)

Rusçuk gümrüğünün 1842 yılındaki diğer masrafları ise kâğıt, odun, kahve, mühür mumu, kömür, hasır, mum, mürekkep, su fiçisi, kalem ve süpürge gibi çeşitli malzeme için yapılan harcamalardan oluşmaktadır. Bu tür harcamaların en az olduğu ayda 166 kuruş, en fazla olduğu ayda 290 kuruş olarak kaydedildiği görülmektedir. Bir yıldaki toplam tutarı ise 2.092 kuruş 38 paraya ulaşmıştır.

1842 yılı Silistre gümrüğü giderlerine bakıldığında gümrükte bir müdür, bir kâtip ve iki kenarcının maaş karşılığı çalıştığı görülmektedir. Silistre'de gümrük

<sup>668</sup> BOA, ML.MSF.d.4471,1258 (1842)

müdürüne yalnız bir ay 500 kuruşluk maaş ödemesi yapılmış, diğer aylarda müdür maaşı en fazla 300 kuruş olmuştur. Kâtibin 150 kuruş ve kenarcıların istisnalar dışında 60 ve 50 kuruş maaşla çalıştıkları kayıtlardan anlaşılmaktadır. Diğer harcamalar başlığı altında kâğıt, kömür, mum ve mürekkep için toplam 60 kuruşluk masraf yapıldığı görülmektedir. Bunların dışında 1.600 kuruşluk bir harcama daha yapıldığı dikkati çekmektedir<sup>669</sup>.

Tutrakan gümrüğünün 1842 yılındaki giderleri yalnız maaş ve kira ödemelerinden oluşmaktadır. Tutrakan gümrük müdürünün maaşının ilk iki ay 150, kalan dokuz ay ise 300 kuruş olduğu, gümrükte kenarcı olarak çalışan bir kişiye de sadece ilk iki ay 80 kuruş maaş ödendiği görülmektedir. Toplam maaş ödemeleri 3.360 kuruş, Tutrakan gümrüğünün mayıs ayı hariç yıllık kira bedeli ise 80 kuruştur<sup>670</sup>.

Maçın gümrüğünün 1842 yılında 13 mart - 12 mayıs tarihleri arasına rastlayan iki aylık zaman zarfında yapılan maaş ödemeleri kaydedilmiştir. Buna göre bir memur ve üç kenarcıya iki ayda ödenen toplam maaş miktarı 600 olup, memur ve bir kenarcının maaşları 80'er, diğer kenarcıların maaşları ise 70'şer kuruş olarak kaydedilmiştir<sup>671</sup>.

## **b. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Tuna Gümrükleri Giderleri**

19. yüzyılın ikinci yarısında başta Rusçuk olmak üzere Niğbolu, Vidin, Hırsova, Tulçı ve İsakçı gümrüklerinin birer aylık gümrük harcama kayıtları ele alınacaktır. Çok kısıtlı bir süreyi içermesine rağmen bu kayıtlar gerek harcama miktarındaki ve gümrükteki görevli sayısındaki artış, gerek harcama kalemlerinde görülen çeşitlilik açısından önemli ipuçları taşımaktadır.

Ele alınan dönem içinde Tuna gümrüklerinin merkezi ve gelir ve gider açısından en büyük gümrük birimi Rusçuk'tur. 1861 yılı ekim ayı ortasından kasım ayı ortasına

---

<sup>669</sup> "...teşrin-i sani hasılatından muharrer bakkal İstefan nam zimmînin Asitane'ye getirmiş olduğu huntanın vürud eden ilmühaberi mucabince kendüye iade ..." BOA, ML.MSF.d.4471,1258 (1842)

<sup>670</sup> BOA, ML.MSF.d.4471,1258 (1842)

<sup>671</sup> BOA, ML.MSF.d.4471,1258 (1842)

kadar geçen bir aylık süre içinde Rusçuk gümrüğünden yapılan maaş harcamaları aşağıdaki tabloda listelenmiştir. Rusçuk gümrüğünden Tuna Sevahili Gümrükleri Emmini'nin bahsi geçen yılın maaşı olarak 6.000 kuruş aldığı görülmektedir. Rusçuk gümrüğünde bir başkâtip, iki de kâtip olduğu bunların yanı sıra, bir mukayyid ve bir sandık emininin de görev yaptığı anlaşılmaktadır. Kolcubaşı ve mubassırlık görevini bir kişinin üstlendiği, iskele kapısı kolcusu, süvari kolcusu ve Lom iskelesi kolcusunun dışında 12 kolcunun daha gümrükten maaş aldığı görülmektedir. Diğer gümrüklerde de görüldüğü gibi Rusçuk gümrüğünde de geçici olarak çetelecilerin ve bir çeteleci başının istihdam edildiği görülmektedir.

**Tablo 52**  
**Rusçuk Gümrüğünün Bir Aylık Maaş Ödemesi (1861)**

<b>Maaş (aylık)</b>	<b>Kuruş</b>
Tuna Sevahili Gümrükleri Emmini (yıllık)	6.000
Gümrük Serkatibi	2.000
Gümrük katibi	1.000
Gümrük katibi	650
Mukayyid (kayıt tutan memur)	400
Sandık Emini	1.000
Kolcu başı ve mubassır (gümrük muhafıza memuru)	350
Lom iskelesi Kolcusu	200
İskele Kapısı Kolcusu	200
Süvari Kolcusu	250
Kolcu (12 kişi)	1.800
Çeteleci başı	250
Geçici olarak istihdam olunan çetelecilere verilen toplam maaş	950
<b>TOPLAM</b>	<b>15.050</b>

**Kaynak:** BOA, ML.MSF 16031, 1278.4.8.

Maaş ödemeleri dışında Rusçuk gümrüğünden yapılan harcamalardan bir kısmı rutin harcamalar olarak değerlendirilebilecek olan ve aşağıdaki tabloda ayrıntıları ile yer alan kırtasiye masrafları ve odun, kömür, mum ve zeytinyağı gibi ihtiyaçların karşılanması için yapılan harcamalardır. Tablo 53'de diğer harcamalar başlığı altında

verilen harcamalar arasında Gümrük Emniyeti dahil olmak üzere teftiş amacıyla diğer gümrüklere gidip gelen görevlilerin yol masraflarının, gümrükler arasında gidip gelen evrak ve paranın nakliyesinden doğan masrafların, nakit paranın muhafazası için alınan torba ve sandık gibi eşya bedellerinin yer aldığı görülmektedir. Kolcuların nöbet tutması için nehri gören bir mahalde yaptırılan kulübenin masrafı da gümrük gelirlerinden karşılanmaktadır. Harcamalar arasında dikkat çeken bir başka husus, gümrükten Dersaadet'e Avusturya vapurları aracılığı ile posta gönderildiği bilgisidir. Rusçuk gümrüğünün bahsi geçen aydaki giderleri 15.050 kuruşluk maaş ödemeleri ve 6.392 kuruşluk diğer masraflarla birlikte 21.442 kuruşa ulaşmıştır.

**Tablo 53**  
**Ruşçuk Gümrüğünün Bir Aylık Maaş Dışı Giderleri (1861)**

<b>GİDERLER</b>	<b>Kuruş</b>
<b>Kırtasiye Harcamaları</b>	
Eser-i cedit	210
Battal	48
Rik (yazıların üzerine dağılmaması için serpiştirilen toz)	24
mürekkep	30
mühür mumu	60
Yeniden imal ettirilen defter bahası	60
<b>Diğer Harcamalar</b>	
Gümrük kirası	350
Mum	60
Revgan-ı zeyt	36
Kömür	193
Odun	125
Dersaadet Gümrük Emaneti Celilesine gönderilen meblağın muhafazası için mübayaa olunan kıl torba ve saire masrafı	320
Mülhakat gümrüklerine gönderilen tezkire cildi ve saire için vapur navlu	19
Kalem odası için tahta masa bahası	60
Mübayaa mahalinin kapısı için mübayaa olunan kilit bahası	30
Anbarda evrak muhafazası için mübayaa olunan sandık bahası	60
Ziştovi gümrüğüne gönderilen tahrirat-ı mühimmenin bargir ücreti	30
Ruşçuk gümrüğü için hâk ettirilen ruhsat mühürü bahası	25
Nemçe Postasıyla Dersaadet Gümrük Emanet-i Celilesine gönderilen tahriratın posta ücreti	5
Kolcuların beklemesi için Tuna'ya nazır Kışlaaltı mahallinde yaptırılan kulübenin masrafı	285
Gümrük Emininin teftiş için Vidin'den Niş tarafına gidiş, gelişi için verilen araba ve bargir ücreti	1475
Gümrük Emininin Dupnice ve Cuma gümrüklerinin teftişi için Nişden göndermiş olduğu görevlinin gidiş, gelişi için verilen araba ve bargir ücreti	250
Teftiş için Ruşçuk Gümrüğü Emaneti'nden katiplerinden Boğazköyü gümrüğüne gönderilen bir kişinin gidişi için verilen vapur navlu	144
Bazı konularda araştırma yapma maksadıyla Tulçı gümrüğüne gönderilen Kolcu Mustafa'nın dönüşü için verilen vapur navlu	150
Ruşçuk ve Ziştovi ve Niğbolu ve Rahova ve Lom ve Vidin gümrüklerinin hasılatından olarak Dersaadetten Gümrük Emaneti celilesi canib-i alisine gönderilen meblağ için verilen vapur navlu	2342
<b>TOPLAM</b>	<b>6.392</b>

**Kaynak:** BOA, ML.MSF 16031, 1278.4.8.

Maaş harcamaları açısından Ruşçuk'tan sonra ikinci sırayı Vidin gümrüğü almaktadır. Vidin gümrüğü 1861 yılı Kasım-Aralık döneminde toplamda 4.040 kuruşu

bulan maaş ödemeleri kapsamında Vidin iskelesinin karşı kıyısında yer alan Kalafat iskelesi dahil olmak üzere üç farklı yerde görevlendirilmiş memurlara Vidin gümrüğü hasılatından ödeme yapıldığı görülmektedir.

**Tablo 54**  
**Vidin Gümrüğünün Bir Aylık Maaş Ödemesin (1861)**

<b>Memur Maaşı</b>	<b>kuruş</b>
Müdür maaşı	1000
Katib maaşı	400
Kabzımal maaşı	400
Mubassır	250
Kolcubaşı	250
Kolcu	150
Kolcu	150
Kenarcı	130
Çeteleci	130
Kalafat iskelesi memuru	200
Çuka? memuru	30
Erehyar? kasabası memuru	150
Kapılar memurları neferat	800
<b>TOPLAM</b>	<b>4.040</b>

**Kaynak:** BOA, ML.VRD 3423.

Vidin gümrüğünün bir aylık kira bedeli 350 kuruş olup, toplamları 229 kuruşu bulan mum, zeytinyağı, kırtasiye, odun ve kömür için yapılan harcamaların yanı sıra fevkalade mesarifat adı altında 89 kuruşluk harcama yapıldığı görülmektedir. Bahsi geçen fevkalade masraflar ise merkeze çekilen telgraf ücreti olan 56 kuruş, akçe gönderme navlun bedeli 25 kuruş, akçelerin muhafazasında kullanılan kıl ve Amerikan bezinden yapılmış torbaların bahası olan 8 kuruştan ibarettir. Vidin gümrüğünün maaş ödemesi dışındaki harcamaları toplam 668 kuruş olup, gümrüğün bir aylık toplam harcaması 4.708 kuruşu bulmaktadır. Belirtilen bir aylık dönemde masraflar tenzil

edildikten sonra kalan gelirin 35.655 kuruş olduğu ve gelir ve giderlerin kayıtlı olduğu defterin Dersaadet'e takdim edildiği belirtilmelidir<sup>672</sup>.

1861 yılı Ekim-Kasım döneminde Niğbolu gümrüğü giderlerinin önemli bir kısmını maaş ödemeleri oluşturmaktadır. Niğbolu gümrüğünün maaş ödemeleri aşağıdaki tabloda ayrıntılarıyla yer almaktadır. Tablo 55'de maaşlarına yer verilen gümrük çalışanları dışında Karaboğaz mevki memuru olan bir kişiye dokuz günlük çalışması karşılığında 45 kuruş ödeme yapıldığı da belirtilmiştir. Beş kuruşluk yevmiye ile her biri değişik sürelerle çalışmış olan çetelecilere ise toplam 835 kuruş yevmiye ücreti ödenmiştir. Böylece gümrükte bir ay içinde istihdam edilenlerin toplam maliyeti 2.850 kuruşa ulaşmıştır. Niğbolu gümrüğünün kirası 100 kuruştur<sup>673</sup>.

**Tablo 55**  
**Niğbolu Gümrüğünün Bir Aylık Maaş Ödemesi (1861)**

<b>Maaşı</b>	<b>Kuruş</b>
Gümrük idaresinden sorumlu memuru	500
Sandık Emni ve Gümrük katibi	500
Mubassır (Gümrük Muhafızı)	300
Kolcubaşı	250
Kolcu	150
Kenarcı (2 kişi)	150 X 2
<b>TOPLAM</b>	<b>2.550</b>

**Kaynak:** BOA, ML.VRD 3405.

Bir aylık dönem içinde Niğbolu gümrüğünden yapılan maaş dışı harcamalara bakıldığında odun, kömür, mum, zeytinyağı ve kırtasiye masrafları gibi rutin harcamalar dışında gümrükteki tamirat için yapılan harcama, merkeze para göndermek için yapılan masraflar ve bir gümrük görevlisinin Karaboğaz mevkiinde yapmış olduğu harcamalar gibi çeşitli giderler için ödemeler yapıldığı görülmektedir.

<sup>672</sup> BOA, ML.VRD 3423.

<sup>673</sup> BOA, ML.VRD 3405.



**Tablo 56**  
**Niğbolu Gümrüğünün Bir Aylık Maaş Dışı Giderleri (1861)**

<b>Çeşitli Giderler</b>	<b>Kuruş</b>
Vit İskelesinin nezareti için gidip verilen oranca? Ücreti	20
Gümrük tamiri için verilen	14
Edhem Efendinin Karaboğazda görmüş olduğu masarifat	45
Altı defada akçe irsaliyesi vapura gidip gelmek için kayık ücreti ve gidiş-dönüş için yapılan çeşitli masraflar	157
Zeytinyağı ve mum	24
Kış idaresi için marta kadar alınan odun ve kömür	286
Kırtasiye harcaması	25
<b>TOPLAM</b>	<b>871</b>

**Kaynak:** BOA, ML.VRD 3405.

1861 yılı kasım ayı ortasından aralık ayı ortasına kadar geçen bir aylık zaman zarfında Hırsova gümrüğü harcamaları içinde en büyük pay 770 kuruşla maaş ödemelerine ayrılmıştır. Gümrük memurunun maaşı 400, kâtibin maaşı 250 ve kenarcının maaşı 120 kuruştur. Bunlardan başka gümrükte 6 kuruş yevmiye ile çeteleci çalıştırıldığı ve 22 çeteleciye toplam 132 kuruş ödendiği kaydedilmiştir. Diğer masraflar başlığı altında kira bedeli olarak 50 kuruş, mum ve kömür için harcanan 35 kuruş, gümrük icmalleri Boğaz karyesine göndermek için de araba ücreti olarak 50 kuruş masraf yer almaktadır. Diğer masrafların toplam karşılığı 267 kuruş, Hırsova gümrüğünün bir aylık toplam harcaması ise 1.037 kuruştur. Toplam hasılatdan masraflar tenzil edildikten sonra kalan miktar ki 7.631 kuruştur, Silistre gümrüğü emval sandığına ödenmiştir<sup>674</sup>.

1861 yılı Kasım-Aralık dönemi Tulçı ve İsakçı gümrükleri giderleri incelendiğinde diğer gümrüklerde olduğu gibi maaş ödemelerinin öne çıktığı görülmektedir. Toplam miktarı 1.150 kuruşa ulaşan maaş ödemeleri içinde gümrük memuru maaşı 400 kuruş, sandık emini maaşı 300 kuruş, kâtip maaşı 200 kuruş, Peseyka'da görevli memurun maaşı 150 kuruş, Tulçı gümrüğü görevlisinin maaşı 100 kuruş olarak kaydedilmiştir. Maaş dışı masraflar ise Tablo 57'de sıralanmıştır<sup>675</sup>.

<sup>674</sup> BOA, ML.VRD 3375.

<sup>675</sup> BOA, ML.VRD 3418.

Toplam 1.600 kuruşu bulan gümrük masrafları bir aylık hasılatdan tenzil edildikten sonra kalan miktar Tulçı gümrüğü sandığına teslim edilmiştir.

**Tablo 57**  
**Tulçı ve İsakçı Gümrüklerinin Bir Aylık Maaş Dışı Ödemeleri (1861)**

<b>Masrafın Cinsi</b>	<b>kuruş</b>
Kantar akçesi	275
Gümrük kirası	60
Akçe irsali nakdiyesi	50
Kömür Akçesi	30
Zeytinyağı	15
Mum yağı	10
Kırtasiye	10
<b>TOPLAM</b>	<b>450</b>

Kaynak: BOA, ML.VRD 3418.

#### **D. Gümrük Muameleleri ve Mallardan Alınan Gümrük Oranları**

19. yüzyılın ikinci yarısında Mahreç Nizamnamesi'nin kabul edilmesinin ardından Tuna sahillerindeki gümrükleri de kapsayan bir dizi düzenlemede gümrük muameleleri ve oranlarına dair ayrıntılara yer verilmiştir.

Maliye Hazinesi gelirlerinden olan Dersaadet ve mülhakatı Varna zahire gümrükleri ve Silistre ve Tulçı sancağında bulunan Tutrakan, Silistre, Hırsova, Maçın, İsakçı, Tulçı, Niş ve Dupnice, Vidin, Sahra, Niğbolu, Rahova kazaları ve Zıştovi ve Rusçuk sahil gümrükleri ile Uzuncaabad Hasköy panayırları gümrük ve rüsumları Dersaadet kilecilik rüsumu matbu nizamnamesinde beyan olunmuş ve irade-i seniyye ile kabul edilmiş düzenlemeler şu şekildedir<sup>676</sup>. Buna göre;

-bütün yerli üretimin %12'lik gümrük vergisi mahreçleri (çıkış yeri) olan iskele gümrüklerinde alınacaktır.

<sup>676</sup> BOA, A.DVN.MHM 25-73, 12 Zi'l-kade 1274 (24 Haziran 1858)

-yabancı ülkelerden gelen zahireden %5 oranında ve undan tarifesi gereğince – nizama ve öteden beri uygulanagelen usule uygun olarak- gümrük vergileri alınacaktır.

-Mahsulât-ı ecnebiye hakkında Dersaadet gümrükleri ile mülhakatları eskiden olduğu gibi hariç tutularak hiçbir mahallinde gümrük resmi talep edilmemesi; ve ödenen gümrükler tarifesinin yenilenmesi ve ilamında ortaya çıkan farkın gümrükçüler ile anlaşılabilirse kararlaştırılan bedele zam ve tenzil; anlaşılamazsa bahsi geçen fark özel bir memur tayiniyle emaneten idare olunmak; ve gümrükler mülhakat ve merbutâtından gümrükçüler bir şey ayırt ettiği ve başkasına ilzam eylediği halde hazineden hangi şartlar ile deruhde eylemiş ise o şekilde ilzam eylemek; ve bunlardan başka gerek gümrükçüler ve gerek taraflarından ilzam olunan perakende mültezimlerinin davasına kulak asılmaması;

-Eflâk ve Boğdan'dan ihraç olunan eşya ve erzaktan Dersaadet *meyve-i huşk ve ter gümrüklerine* (yaş ve kuru meyve) adı geçen Tuna sevhili ve Varna gümrüklerine geçerek satılan veya Dersaadet'ten başka mahallere nakl edildiği halde gümrük resminin bahsi geçen gümrüklerde alınması,

-Dersaadet'e denizden nakl edildiği halde bahsi geçen gümrüklerde bir akçe gümrük resmi alınmayıp, Dersaadet meyve-i huşk ve ter gümrüklerinde alınmak üzere sahipleri kefillere bağlanarak nizama uygun tezkire verilmesi;

-Eflâk ve Boğdan'dan gelen zahirenin gümrük resminin tahsil edilegeldiği üzere rayici üzerinden alınması

-Dersaadet'den başka mahale giden zahirenin gerek *mirî mübayaat* olsun ve gerek tüccar ve esnaf malı olsun tamamının tarifesine göre rusûmat gümrüğünün ve önceki usul üzere alışıl原因 gelen *harc-ı kalemiyyesinin* tahsil edilmesi;

-yabancı memleketlerden gemilere yüklenerek Dersaadet'e gelen zahireden karaya çıkarılmayarak geldiği gemi ile veya bazı nedenlerle başka bir gemiye açıktan aktarma olunup başka bir mahalle nakl edilen zahireden gümrük resmi alınmaması ve işbu aktarma olan zahire başka bir mahalle gönderilmeyip de tamamen Dersaadet'de

satıldığı araştırılarak ortaya çıkarılırsa bunların gümrük resminin muahede gereği tamamının alınması;

-Dersaadet iskelelerine yanaşip müşteri arayarak satmaya kalkışan gemilerin bir miktarı özellikle Dersaadet'e çıkarılarak gemide kalan kısmı Dersaadet'te rayic olmak cihetiyle tamamı başka mahalle nakledilen zahire Dersaadet fazlası olarak bu tür zahireden Dersaadet'e çıkarılanların bunun gibi muahede gereği %3 amediye ve %2 resm-i munzamı ve gemide bulunan ve başka kayık ve gemilere yüklenen Memalik-i ecnebiyeden başka Osmanlı sınırları içinde her ne mahalle nakledilirse edilsin amediye ve reftiye resm-i gümrüğünün Dersaadet zahire gümrüğü tarafından alınması;

-bahsi geçen mülhakatı gümrüklerinden iskele olan mahallere kara yoluyla gelen eşya ve emtiadan öteden beri gümrük resmi alındığı ve kadim kara gümrüğü olduğu halde gelen sadeyağ, zeytin yağı, susam yağı, susam, pirinç, bal, pekmez çeşitleri ve peynirden emtia ve çeşitli eşya gibi tarife ve layihası gereği gümrük resmi alınması ve böyle olmayıp da bu mahallerde hicri 1254 senesine değin kara gümrüğü olmayarak daha sonradan kurulmuş olması halinde bu tür mahaller ahali ve fukarasının yiyecek ve zaruri ihtiyaçları için gelen sade yağ, zeytin yağı, susam yağı, pirinç, bal, susam, pekmez çeşitleri ve peynirden gümrük resmi talep edilmemesi; ve bahsi geçen erzaklar iskelesi bulunan kazalarda sarfedilmez ve satılmaz da ticaret amacıyla gemilere yüklenerek denizyoluyla başka mahallere yada karayoluyla başka kazalara nakledilirse icap eden amediye ve reftiye vergilerinin tarifeye uygun olarak tamamen alınması;

-eşya-yı dahiliyeden mahreçlerinde gümrükleri alınarak Dersaadet'e gelen zahireden sahiplerinde bulunan tezkirelerden fazla ve tezkiresiz zahire ortaya çıkarsa gümrük resminin tarifesi gereği alınması ve taksit bedelinin muayenesinde Maliye Hazinesi'ne ödenmesi;

-her ne türlü ihtilaf ve iddia gelirse nizamına uygun olarak geciktirmeksizin görülüp ödenmesi ve ortaya çıkacak alacağını Hazine-i Celile'den ayrıca talep edip alarak, taksitlerin tutulup geciktirilmesinde mültezim ve müteahhitlerin asla hakkı olmaması ve taksitler belirlenmiş sürelerini aşarsa geçecek müddetlerde sarrafların

nizamına uygun olarak faizi dahi alınıp gerek asıl akçe ve gerek faizin yine senesi içinde herhangi bir şekilde tahsil kılınması şart koşulmuştur<sup>677</sup>.

Yukarıda zikredilen nizamname hükümlerine uygun olarak işletilmeye çalışılan Tuna gümrüklerindeki bürokratik muamelelerde bazı değişiklik talepleri gündeme gelmiştir. Tuna sevahili gümrükleri Emîni'nin sadarete gönderdiği bir yazıda Osmanlı sahil gümrükleri arasında taşınan emtia ve eşyanın gümrük muamelelerine dair önemli bilgiler aktarılmakta ve gümrük muamelelerindeki bürokrasinin azaltılmaya çalışıldığı dikkati çekmektedir<sup>678</sup>. Sahil iskeleleri gümrüklerinin birinden diğerine nakledilen emtia ve eşya için merkez ve mahallerden verilecek matbu tezkireler varılan mahallerde toplanarak her ayın başında müfredat defteriyle beraber mahreci olan gümrük merkezine gönderilerek, bahsi geçen tezkirelerin koçanlarına tatbik ve tetkik edilmektedir. Sahipleri tarafından gümrüklere indirilerek gümrük resimleri ödenen ve farklı mahallere gönderilecek olan eşyalara verilen eda tezkireleri emtia ve eşyanın gümrük resminin ödendiğini göstermekte olup, ücretsiz verilmektedir. Ancak, tezkire eğer önceden gelmiş ve gümrük resmi alınmış olan eşyanın daha sonra sahibi tarafından başka mahallere nakli halinde talep ediliyorsa, bu tezkirelerin her biri beşer kuruş harç karşılığında, koçanlarından ayırt edilerek verilecektir. Harç karşılığı verilen tezkireler için ayrı bir kâğıt kullanılmasına ve bu işlem için ayrı bir kâtip istihdamına gerek olmadığı, önceki tezkire üzerine harç alındığına dair konacak bir işaretle ve mevcut kâtiplerle bu işlemin masrafsızca halledilebileceği vurgulanmaktadır. Bahsi geçen tezkirelerin yalnız Osmanlı sınırları içinde bir mahalden diğerine nakil ve irsal olunan eşya-yı dahiliyeye mahsus olması, yabancı memleketlere giden eşyaya eskiden olduğu gibi tezkire verilmemesi gerektiği hususuna dair Sadaret emri alınmış ve ilgili gümrük müdürleri ve memurları bu konuda bilgilendirilmiştir.

### ***1. Miri Mübayaadan Gümrük Resmi Alınması***

Miri mübayaaya devlete ihtiyaç duyduğu mal veya hizmeti üreticilerden bir tür aynı vergi gibi piyasa fiyatının -çoğunlukla maliyetinin de- altında bir fiyattan satın

<sup>677</sup> BOA, A.DVN.MHM 25-73, 12 Zi'l-kade 1274 (24 Haziran 1858)

<sup>678</sup> BOA, A.MKT.UM 550-3, 24 Ramazan 1278 (25 Mart 1862)

alma imkânı veren ve Osmanlı ekonomisinde 18. yüzyılda artan savaş maliyetleri ile paralel olarak önem kazanan bir rejimdir<sup>679</sup>.

19. yüzyılın ortalarında zaman zaman askerlerin ihtiyaçlarının karşılanması için yapılan mîrî mübayaalarda gümrük resmi alınıp alınmayacağı konusunda gümrük görevlilerinin tereddüde düştükleri görülmektedir. 1844 sonbaharında Tuna havalisi gümrükçüsü tüccarların Zıştovi'ye getirdikleri pirinç ve çeşitli eşyadan asakir-i nizamiye için mübayaaya ettikleri malların gümrük vergilerini ödemediklerini ve bu durumda kendisinin mağdur olduğunu ilgili mercilere bildirmiştir<sup>680</sup>. Nizam gereği Osmanlı askeri için memurları tarafından mübayaaya olunan buğday, arpa ve mısır dışındaki tüm emtia ve erzaktan gereken gümrük resminin alınması şarttır. Aslında hükümetten Vidin Valisi'ne bahsi geçen 60.000 vukiye erzakın gereken gümrük vergisinin ödenmesine dair tahrirat gönderilmiş ve vali ilgili tüccarlara durumu bildirmiş olduğu halde gereken vergiler ödenmemiş ve bu durum vali tarafından tekrar hükümete bildirilmiştir. Hükümet ise bir kez daha yukarıda sıralanan zahire dışındaki emtia ve erzaktan gerekli gümrük vergisinin alınmasını, ödenmemiş olan verginin kesinlikle ödenmesi gerektiğini ve nizama aykırı harekete izin verilmemesine özen gösterilmesini valiliğe bildirmiştir.

1853 yılında asker için yapılan bir mübayaadan gümrük resmi alınıp alınmayacağı konusu bir kez daha gündeme gelmiştir<sup>681</sup>. Vidin taraflarında toplanmış olan askerin yiyecek içecek ihtiyacı için Tuna sahillerinden mübayaaya edilerek sevk edilen zahire gibi eşyadan gümrük memurları tarife gereği gümrük resmi talep etmişler ve bunlara bahsi geçen zahireden gümrük resmi alınmasının nizama aykırı olduğu cevabı verilmiştir. Zahire gümrükçüsü Ahmed Reşid Efendi bahsi geçen askerler için Varna ve Tuna sahili iskelelerinden celb olunacak zahire ve sair levazımatdan tarife gereği gümrük resmi alınması hususunu takrir ile resmen bildirmiştir. Ancak uygulamada bazı istisnaların olduğu ve hangi hallerde gümrük alınıp alınmayacağını bir takım şartlara bağlı olduğu dikkati çekmektedir. Kayıtlardan anlaşıldığı üzere Varna, Rusçuk, Zıştovi ve sair mahallerin gümrükleri 1851/52, 1852/53 ve 1853/54 senelerine

---

<sup>679</sup> Genç, s.89.

<sup>680</sup> BOA, C.İKTS 17-827, 9 Şevval 1260 (22 Ekim 1844)

<sup>681</sup> BOA, C.ML 534-21943, 29 Rebû'l-evvel 1270 (30 Aralık 1853)

mahsuben usul ve nizam ve tarifesi gereğince idare olunmak ve Osmanlı kalelerinin istibdal olunacak zahireleri gerek memleket dahilinde alınıp satılsın, gerek iskeleden yüklenerak harice naklolunsun gümrük resmi talep edilmemek şartıyla ve sarraf taahhüdüyle maktu'ân, irade-i seniyye ile adı geçen Ahmed Reşid Efendinin uhdesinde bulunmuştur. Tedbir gereği, belirtilen bölgede toplanacak askerler için altı ay yetecek kadar zahirenin süratle mübayaası ve uygun mahallerdeki anbarlara konularak depolanması gerektiğinden olduğundan Silistre Kalesi için 48.000 kile buğday, 15.000 kile arpa; Varna kalesi için 36.000 kile buğday ve 15.000 kile arpa; Rusçuk kalesi için 36.000 kile buğday ve 15.000 kile arpa; Vidin kalesi için 48.000 kile buğday, 25.000 kile arpa ve Şumnu kalesi için 100.000 kile buğday ve 40.000 kile arpa mübayaa edilerek kalelerin anbarlarına depolanmıştır. Hazine tarafından bir senede mübayaa olunacak olan zahire, erzak ve çeşitli eşya ile Darphane-i Amire, Tersane-i Amire, Mühimmat-ı Harbiye ve Baruthane-i Mamure için eskiden beri celb olunan ve öteden beri gümrük alınmayan (alınması mutad olmayan) kurşun, kereste, demir, güherçile, yuvarlak, neyl, kendir, zift, katran hariç tutularak bunların dışında bu tarafta veya mahallerinde askeri malzeme ve saire için mübayaa olunan eşyaların tümünden gümrük resminin tarife ve layihasına uygun olarak tamamen tahsil olunması ve gemilere yüklenerak deniz yoluyla başka mahallere nakil olunmadıkça buğday, arpa, yulaf, darı, mısır gibi hububat ve bunlardan öğütölmüş unlar iskele gümrükleri bulunan şehir ve kasabaya geldiği zaman bunlardan gümrük alınmaması; iskeleden gemiye yüklenerak deryaya gidecek olan zahireden o iskele gümrüğünde tarife gereğince gümrük resminin alınması nizama uygun bulunmuştur. Bahsi geçen mahaller gümrüklerinin 1847/48, 1848/49 ve 1849/50 seneleri mülteziminin daha önceki arzuhaline dayanarak Bükreş tarafında olan Osmanlı askeri için Silistre ve havalisinden mübayaa olunan zahire, erzak ve sairenin gümrük resmi hakkında müşterilerle satıcılar arasında -mukavele yapılmışsa- gümrük resmi müşterilerden, mukaveleleri yoksa gümrük resminin satıcılardan talep edilerek mukavele gereğince gümrükçüsü tarafından ödenmesi ve teslim ettirilmesi hususuna dair Meclis-i Muhasebe-i Maliye kararı üzerine emirname çıkarılmıştır. Bu durumda, Zahire gümrükçüsü Ahmed Reşid Efendi'nin iddia ettiğİ zahire yukarda belirtilen kalelerde depolanacak zahire ise bundan gümrük resmi alınamayacağı yönünde kendisine cevap verilmesi, böyle değil de orada toplanan askerlerin ihtiyacı için mübayaa edilmiş zahire ve çeşitli eşya ise bunların gümrük

resminin müşterilerle satıcılar arasında mukavele yapılmışsa müşterilerden, mukaveleleri yoksa satıcılardan talep edilmesi gerektiği Vidin ve Silistre valilerine ve Varna Muhafızına bildirilmiş ve buna göre davranılmasına dikkat edilmesi istenmiştir.

## 2. *Canlı Hayvanlardan Alınan Geçit Resimleri*

Aşağı Tuna bölgesi ve ard alanlarının zahire üretiminin yanı sıra önemli bir hayvancılık alanı olduğu bilinmektedir. Tuna sahillerinde yaşayan yerli halkın yetiştirdiği küçük ve büyükbaş hayvanların yanı sıra civardaki Transilvanya (Erdel) gibi dağlık bölgelerden kışı geçirmek için nehir boyuna büyük hayvan sürüleri gelmektedir<sup>682</sup>.

Tuna'nın iki yakası arasında doğrudan canlı hayvan ticaretinin yanı sıra farklı alışverişler de yapılmaktadır. Tuna'nın karşı yakasından Osmanlı tarafına hayvan otlatmak ve kışlatmak için geçen ve tekrar ülkelerine dönen moka ve çobanların varlığı bilinmekte ve gerek Yavuz Selim dönemi ve sonrasına rastlayan iskele kanunnamelerinden ve gerekse diğer arşiv kaynaklarından bu ilişkinin uzun yıllardır devam ettiği anlaşılmaktadır. Avusturya devletine tabi Erdel çobanları<sup>683</sup> her yıl kasım üzeri hayvanlarını otlatmak ve kışlatmak için Tuna'nın Osmanlı yakasına geçmekte ve ilkbaharda tekrar memleketlerine dönmektedirler. Doğrudan ticaretlerde hayvanlar için gümrük vergisi ödenmekte, kışlamak üzere karşıya geçirilen hayvanlardan geçit resmi talep edilmektedir. 1860'lı yılların başında canlı hayvanların Tuna'yı geçişleri sırasında hayvanlardan gümrük resmi alındığı görülmektedir. Rusçuk canbaz tüccarları tarafından Eflâk tarafına giden ve Eflâk tarafından Osmanlı tarafına geçen hayvanlardan gümrük resmi alınıp alınmayacağı sorulmuştur. Daha evvel Tuna Sevahili Gümrükleri Emîni'ne Gümrük Emaneti tarafından Memleketeyn ve Sırbistan'a giden ve oralardan gelen hayvanlardan nizamına uygun olarak gümrük resmi alınması bildirilmiş olduğundan tüccarlara gümrük resminin alınacağına dair cevap verilmesi istenmiştir<sup>684</sup>. Ancak burada hayvanların kışlamak için diğer tarafa geçtiklerine dair bir bilgi

<sup>682</sup> Bur, s.52.

<sup>683</sup> Konu ile ilgili arşiv belgelerinde "moka" ve "çoban" ifadelerinin kimi zaman birbirlerinin yerine kullanıldığı görülmektedir.

<sup>684</sup> BOA, A.MKT.UM 520-39, 24 Cemâziye'l-evvel 1278 (27 Kasım 1861)



bulunmamasından ve geçit resmi değil de gümrük resminden bahsedilmesinden hayvanların ticaret amaçlı geçirilmiş oldukları ihtimali kuvvetlenmektedir.

Tuna'nın güney yakasına kışlamak için geçen hayvan sürülerinden alınan geçit resmi aslında bir gümrük vergisi değilse de, bahsi geçen canlı hayvan geçişleri sonuçları itibariyle önemli bir ticaret olgusu halini aldığından, hem Osmanlı Devleti'ne bıraktığı resimler, hem de -Hırsova gümrük kayıtlarından da hatırlanacağı üzere- moka'nların Tuna iskelelerinde azımsanmayacak miktarlarda hayvansal ürün ticareti yapmaları konuyu bölge ticareti açısından önemli hale getirmektedir.

Tuna nehrinin iki yakası arasında hayvanların otlatılmak için bir yakadan diğerine geçişleri esnasında alınan geçit resimleri ile ilgili kayıtlar büyükbaş hayvanlar için geçerli olan kurallar hakkında önemli bilgiler içermektedir<sup>685</sup>. Silistre şehri ehl-i İslam ve kefere reayasından olup süreklı tabir olunan tüccarlar kendilerinden fazla geçit akçesi alındığına dair şikâyette bulunmuşlardır. Bu tüccarların ifadelerine göre, “*kadîm-ül-eyyâm*”dan beri Tuna'nın Osmanlı tarafından alınıp yalnız otlaklık için Silistre ve civar iskelelerinden Tuna'nın öte yakasına geçirilen pastırmalık sığırlardan Silistre'de nazır ve emin olanlar tüccardan bir şey talep etmezler, fakat hayvanlar kesilmek için tekrar beri tarafa geçirildiklerinde nazır ve emin olanların ellerinde bulunan berat ve tüccarların ellerinde bulunan emirler gereğince sığır başına onar akçe ve camuşdan yirmişer akçe geçit akçesi alına gelmektedir. Bundan fazla bir şey istenildiğine şimdiye dek pek rastlanmamıştır. Ancak bir zaman önce nazırların sığır başına iki defa onar akçe para almaları üzerine tüccarlar buna karşı gelerek mahkemeye gitmişlerdir. Mahkemede otlaklık için karşı yakaya geçen pastırmalık sığırlardan bir şey alınmayacağı, ancak kesilmek için karşı yakadan beri yakaya geçirilen her bir sığırdan bir defaya mahsus on akçe alınması kararı verilmiştir. Bu anlaşmazlığın uzunca bir süre devam etmesi ve nazırların kanun ve nizama aykırı davranışlarından vazgeçmemeleri üzerine divandan tüccarların lehine olarak ödedikleri fazla paranın kendilerine iadesi yönünde karar çıkmıştır.

Moka ve çobanlar her yıl sonbaharda koyun sürüleriyle Rusçuk, Tutrakan, Silistre, Rahova, Hırsova ve Maçın iskelelerinden geçerek İsakçı, Tulçı, Babadağı,

<sup>685</sup> BOA, C.İKTS 22-1060, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840)

Hırsova, Köstence, Menkaliye, Pazarcık ve Balçık kazalarıyla Varna ve Kavarna kazaları arazilerinin tarım yapılmayan mahallerinde kışlamaktadırlar. 1791/92, 1836/37 ve 1841/42 yıllarında bahsi geçen moka ve çobanların ödemeleri gereken vergiler ve bunların Osmanlı ile ilişkilerini düzenleyen emirler çıkarılmışsa da, görülen o ki, bilhassa vergi ödeme noktasında ve baharda memleketlerine dönmeyerek Osmanlı topraklarında kalan moka ve çobanların statüleriyle ilgili problemler yaşanmaya devam etmiştir<sup>686</sup>.

1850’li yıllarda moka ve çobanların Osmanlı topraklarında kalış süreleri ve ödemeleri gereken vergilerle ilgili şikâyetler Avusturya konsolosluğu ile Osmanlı yerel yöneticileri ve hükümeti arasında konunun gündeme gelmesine neden olmuş ve yaşanan problemlerin önüne geçebilmek için bir nizamname hazırlanmıştır<sup>687</sup>. 15 bendden oluşan nizamname özetle şu şekildedir: Bahsi geçen moka ve çobanlar öncelikle gerçekten Avusturya devleti tebaasından olduklarına dair Osmanlı devleti memurlarına ve Avusturya konsoloslarına “*senedat-ı sahiha*” ibraz etmek zorundadırlar. Bu senetleri ibraz edenlerden bu nizamnamede yer alanlar dışında hiçbir vergi talep edilemeyecek, kendilerine ve mallarına kimse zarar veremeyecektir. Moka ve çobanlar Osmanlı topraklarında altı ay kalabileceklerdir. Altı aydan fazla kalan ve memleketlerine geri dönmeyenler için azami süre dört yıldır. Dört yılın bitiminde her halukârda memleketlerine geri dönmeleri gerekmektedir. Dönmeyenler Osmanlı memurları tarafından Avusturya konsoloslarına ihbar edilecek ve memleketlerine yollanmalarına çalışılacaktır, yine de dönmezlerse bunların işlerine Avusturya konsolosları bakamayacaktır.

Nizamnameye göre moka ve çobanların ödeyecekleri vergiler şu şekilde düzenlenmiştir. Moka ve çobanlar Osmanlı topraklarına geldikleri anda altı ay için “*otlakiye*” namıyla her bir koyun için 56 para ve her 500 koyun için bir koyun vergi verecekler, bir yıl kalırlarsa bunun iki katı istenecek, dört yıl kalanlar için ise, her sene hayvanları sayılıp ona göre vergi alınacaktır. Sürünün ihtiyacından fazla at getirirlerse altı ay için 240 para, bir sene için 480 para vergi alınacak, iki tay bir at sayılıp onlardan da vergi alınacak, altı ay içinde doğan taylardan bu altı ay için vergi alınmayacaktır.

<sup>686</sup> BOA, İ.HR 163-8733, 15 Cemâziye’l-evvel 1275 (21 Aralık 1858)

<sup>687</sup> BOA, İ.HR 163-8733, 15 Cemâziye’l-evvel 1275 (21 Aralık 1858)

Mokanların geçimini sağlayacak süt veren ineklerden her 500 koyun için bir inek hesabıyla vergi alınmayıp, bundan fazla inek getirirlerse, inek başına altı ayda 160 para, bir yılda 320 para vergi talep edilecektir. İki buzağı bir inek hesap olunarak memleketlerinden getirdikleri buzağılardan bu şekilde vergi alınıp altı ay içinde doğan buzağılardan bu altı ay içinde vergi alınmayacaktır. Mokanlar şahıs arazilerinde hayvanlarını otlatamazlar, ama kirasını sahibine zamanında ödemek şartıyla mera kiralayabilirler. Bunların dışında mokanlardan hiçbir isimle vergi ya da resm talep edilemez. Mokanlar Osmanlı tarafında satacakları hayvanlar ve hayvansal ürünler için dahîlî ticaretin gereği olan ve Osmanlı tebaasının ödediği vergileri ödemek zorundadırlar. Kendi ihtiyaçlarından fazla zahire ya da ticari eşya getirdikleri takdirde bunların anlaşma gereğince icab eden %5 resmi gümrüğü tamamen alınacak ve bu şekilde gümrüğü alınan eşyadan dahîlî rusûmat alınmayacağından, gümrük memurları tarafından durumu izah eden matbu eda tezkireleri verilecektir. Osmanlı topraklarına girişlerinde isim vs. gibi bilgilerini, hayvan sayılarını, ne kadar kalacaklarını ve giriş tarihlerini içeren belgeler verilecek, memleketlerine dönerken hayvanları tekrar sayılacak ve eğer ülkelerine getirdiklerinden fazla hayvan götürürlerse, vergilerini ödediklerine dair eda tezkirelerini göstermeleri halinde fazladan vergi istenmeyip geçişlerine ruhsat verilecektir. Eda tezkiresi gösterilemezse, otlakiye vergilerini ödemek zorunda kalacaklardır. Koyunların kuzulmuş olması ihtimaliyle kuzulardan bir şey alınmayacaktır. Tuna nehrini geçerken kullandıkları kayık ve mavnaların parasını tam olarak ödemeleri gerektiği belirtilmekte, ancak kayıkçıların da fahiş para talep etmemeleri ve Osmanlı memurlarının buna dikkat ederek izin vermemeleri istenmektedir. Mokanlar memleketlerine dönme zamanı yaklaştığında koyunlarını kırkabileceklerinden beraberlerinde götürdükleri yün ve yapağı hayvan sayılarına göre hesaplanmış ve mesela her bir koyun için bir kıyye yapağı vergiden muaf tutulmuş ve bir de geri dönerken 15 günlük geçimlik yiyeceklerinden vergi alınmayacağı ifade edilmiştir. Tüm bu ayrıntılı düzenlemelerin amacı mokanlarla gümrük memurları arasında bir sıkıntı yaşanmasını engellemek ve iki tarafın da işini kolaylaştırmaktır. Osmanlı topraklarından kendi memleketlerine götürecekleri her türlü Osmanlı mahsulü ticari eşyadan (deri, post, peynir yağ gibi) gümrük tarifesine göre alınması gereken %12'lik gümrük resmi tamamen alınıp başkaca bir resm alınmayacaktır. Telef olan hayvanın derisini gümrüksüz çıkarabileceklerdir. Mokan ve çobanlardan ölen olursa

terekesi Avusturya konsolosuna ulaştırılacak, ancak Osmanlı tebaasından birinin alacağı varsa hukuka uygun olarak alınabilecektir. Mokan ve obanlar hayvanlarını mîrî arazi dışında şahıs arazisinde otlatamazlar, otlatıp zarar verirlse tazmin etmek zorundadırlar<sup>688</sup>.

Mokan ve çobanların şikâyetleri daha çok kendilerinden tahsil edilmek istenen ondalık vergisi ile alakalıdır. Ancak memleketlerine geri dönmeyerek, evlenip yerleşen veya ziraat yapmaya başlayanların artık “yerli” hükmüne geçtikleri ve bunlardan Osmanlı tebaasından alındığı gibi ondalık vergisi alınmasının gayet normal olduğu ve bu durumdaki mokan ve çobanların işlerine artık Avusturya konsoloslarının bakamayacağı da açıkça belirtilmiştir. Nizamnamede belirtilen altı aylık sürede memleketlerine geri dönmeyerek kaldıkları mahallerin panayır ve sair yerlerinde hayvanlarını satarak ticaret yapan mokan ve çobanların daha önce bazı dost devletlerin tüccarları için geçerli olduğu gibi Nemçe tüccarları için de bağlayıcı olan ticaret muahedesi gereği vergilerini ödemeleri gerekmektedir<sup>689</sup>.

Nizamnamenin hazırlanması ve karşlıklı kabulünden sonra da mokan ve obanlar kendilerinden nizamnamede belirtilenden başka ya da fazla vergi talep edildiği gerekçesiyle şikâyetlerini sürdürmüşler ve bu konuda Osmanlı tarafındaki yöneticilerle karşı tarafın beyanları çelişmeye devam etmiştir.

Bu konu ile ilgili mokan ve çobanların vergi ödemedikleri yıllar nedeniyle borçlarının tespitine ilişkin yazışmalarda 1845-1854 yılları arasında adları geçen iskelelerden geçen hayvan sayıları yer almaktadır<sup>690</sup>. Aşağıdaki tablolardan bu sayılara ulaşmak mümkündür. Tablo 58 senedi olan mokanların karşıya geçirdiği hayvan sayısını, Tablo 59 senedi olmayan mokanların karşıya geçirdiği hayvan sayısını vermektedir.

---

<sup>688</sup> BOA, **İ.HR 163-8733**, 15 Cemâziye'l-evvel 1275 (21 Aralık 1858)

<sup>689</sup> BOA, **İ.HR 163-8733**, 15 Cemâziye'l-evvel 1275 (21 Aralık 1858)

<sup>690</sup> BOA, **İ.HR 163-8733**, 15 Cemâziye'l-evvel 1275 (21 Aralık 1858) ve BOA, **A.MKT.UM 307-34**, 29 Cemâziye'l-âhir 1274 (14 şubat 1858)

**Tablo 58**  
**Senedi Olan Mokanların Karşıya Geçirdiği Hayvan Sayısı (1845-1854)**

<b>RUSÇUK İSKELESİNDEN</b>						
<b>sene</b>	<b>koyun</b>	<b>toklu</b>	<b>koç</b>	<b>hergele</b>	<b>merkep</b>	<b>yük</b>
1845	29.191	10.263	2.110	119	66	...
1845/46	33.223	11.195	4.919	242	83	...
1847/48	55.371	748	...	317	126	...
1848/49	56.613	...	...	300	89	...
1849/50	56.060	...	...	266	106	...
1850/51	18.861	...	...	45	17	...
1851/52	43.810	...	...	228	79	...
1853/54	117.746	...	...	924	205	...
	<b>410.875</b>	<b>22.206</b>	<b>7.029</b>	<b>2.441</b>	<b>771</b>	...
<b>SİLİSTRE İSKELESİNDEN</b>						
<b>sene</b>	<b>koyun</b>	<b>toklu</b>	<b>koç</b>	<b>hergele</b>	<b>merkep</b>	<b>yük</b>
1846/47	61.761	27.902	...	507	146	...
1849/50	83.825	...	...	708	135	...
1850/51	4.982	...	...	...	7	...
1851/52	53.496	...	...	380	79	...
	<b>204.064</b>	<b>27.902</b>	...	<b>1.495</b>	<b>367</b>	...
<b>MAÇIN İSKELESİNDEN</b>						
<b>sene</b>	<b>koyun</b>	<b>toklu</b>	<b>keçi</b>	<b>hergele</b>	<b>merkep</b>	<b>yük</b>
1845	52.531	19.039	2.392	424	57	150
1845/46	63.464	22.993	1.670	314	76	138
1846/47	84.451	31.683	2.797	984	106	225
1847/48	61.070	24.290	1.161	371	69	171
1848/49	75.261	22.481	2.351	368	70	184
1849/50	63.282	24.326	1.844	382	86	186
	<b>400.059</b>	<b>144.812</b>	<b>12.215</b>	<b>2.843</b>	<b>464</b>	1.054
<b>HİRİSOVA İSKELESİNDEN</b>						
<b>sene</b>	<b>koyun</b>	<b>toklu</b>	<b>keçi</b>	<b>hergele</b>	<b>merkep</b>	<b>yük</b>
1845	87.965	12.287	52	2.856	78	103
1845/46	13.092	3.106	541	488	18	28
1849/50	132.524	...	...	504	188	...
	<b>233.581</b>	<b>15.393</b>	<b>593</b>	<b>3.848</b>	<b>284</b>	<b>131</b>
<b>TOPLAMLAR</b>						
<b>koyun</b>	<b>toklu</b>	<b>keçi</b>	<b>koç</b>	<b>hergele</b>	<b>merkep</b>	<b>yük</b>
<b>1.248.579</b>	<b>210.294</b>	<b>12.808</b>	<b>7.029</b>	<b>10.627</b>	<b>1.896</b>	<b>1.185</b>

Kaynak: BOA, A.MKT.UM 307-34, 29 Cemâziye'l-âhir 1274 (14 Şubat 1858).

**Tablo 59**  
**Senedi Olmayan Mokanların Karşıya Geçirdiği Hayvan Sayısı (1845-1854)**

<b>RUSÇUK İSKELESİNDEN</b>					
<b>sene</b>	<b>koyun</b>	<b>toklu</b>	<b>koç</b>	<b>hergele</b>	<b>merkep</b>
1846/47	61.337	748	...	317	270
<b>TUTRAKAN İSKELESİNDEN</b>					
<b>sene</b>	<b>koyun</b>	<b>toklu</b>	<b>koç</b>	<b>hergele</b>	<b>merkep</b>
1845	49.671	17.036	...	630	94
1845/46	29.318	14.764	3.462	376	65
1846/47	65.567	25.439	...	750	150
1847/48	85.432	...	...	512	114
1848/49	81.937	...	...	565	412
1849/50	75.702	...	...	507	120
	<b>387.627</b>	<b>57.239</b>	<b>3.462</b>	<b>3.340</b>	<b>955</b>
<b>SİLİSTRE İSKELESİNDEN</b>					
<b>sene</b>	<b>koyun</b>	<b>toklu</b>	<b>koç</b>	<b>hergele</b>	<b>merkep</b>
1845/46	30.682	11.982	...	365	65
1846/47	68.763	...	...	471	110
1848/49	127.333	...	...	936	196
	<b>226.778</b>	<b>11.982</b>	...	<b>1.772</b>	<b>371</b>
<b>HIRSOVA İSKELESİNDEN</b>					
<b>sene</b>	<b>koyun</b>	<b>toklu</b>	<b>keçi</b>	<b>hergele</b>	<b>merkep</b>
1846/47	113.887	23.818	...	920	178
1847/48	66.634	19.587	...	257	106
1848/49	101.793	...	...	463	126
1850/51	50.274	...	...	20	78
	<b>332.588</b>	<b>43.405</b>	<b>0</b>	<b>1.660</b>	<b>488</b>
<b>TOPLAMLAR</b>					
<b>koyun</b>	<b>toklu</b>	<b>koç</b>	<b>hergele</b>	<b>merkep</b>	<b>yük</b>
<b>1.008.330</b>	<b>113.384</b>	<b>3.462</b>	<b>7.089</b>	<b>2.079</b>	...

**Kaynak:** BOA, A.MKT.UM 307-34, 29 Cemâziye'l-âhir 1274 (14 Şubat 1858).

Senet ibraz ederek ya da etmeden Tuna'nın karşı yakasından kışı geçirmek üzere Osmanlı tarafına geçen hayvanlara bakıldığında ağnam (koyun), keçi, koç, toklu gibi küçükbaş hayvanların ağırlıkta olduğu görülmektedir. 1845-1854 yılları arasında Rusçuk, Tutrağan, Silistre, Hırsova ve Maçin iskelelerinden geçerek Osmanlı topraklarında kışlayan koyun sayısı 2.256.909 dur. Toklu, keçi ve koçların sayısı ise toplamda ancak 350.000 civarındadır. Bu sayıların yıllara göre dağılımına bakıldığında

bir iskeleden bir yıl içinde geçen azami koyun sayısının 1849/50 senesinde Hırsova iskelesinde 132.000'e ulaştığı görülmektedir. Daha evvel de değinildiği gibi Hırsova gümrüğünden çok sayıda mokaanın Memleketeyn'e yoğurt, peynir, yapağı ve deri gibi hayvansal ürünler geçirerek bu ürünlerin ticaretini yaptığı ve bunların gümrük vergilerini ödediği bilinmektedir.

**Tablo 60**  
**Mokanların Karşıya Geçirdiği Toplam Hayvan Sayısı (1845-1854)**

GENEL TOPLAM							
	koyun	toklu	keçi	koç	hergele	merkep	yük
senedi olmayan	1.008.330	113.384	...	3.462	7.089	2.079	...
senedi olan	1.248.579	210.294	12.808	7.029	10.627	1.896	1.185
	<b>2.256.909</b>	<b>323.678</b>	<b>12.808</b>	<b>10.491</b>	<b>17.716</b>	<b>3.975</b>	<b>1.185</b>

Kaynak: BOA, A.MKT.UM 307-34, 29 Cemâziye'l-âhir 1274 (14 Şubat 1858).

### 3. Tuzlu Balıktan Alınan Gümrük

Tuna gümrüklerinde ticarete konu olan mallar içinde taze ve tuzlu balığın önemli bir yere sahip olduğu bilinmektedir. Tuna sahillerindeki bölge halkı avladıkları balıkları tuzlayarak ticaret için harice göndermektedirler. Ancak bunlardan bazıları rayic-i vakte uygun olarak ödenmesi gereken amediye ve reftiye vergilerini ödemeye muhalefet ederek *maktû'* surette 100 okka balığa 10 kuruş gümrük resmi ödemek iddiasında bulunmaktadırlar<sup>691</sup>. Bu durum mahalli hükümet ve mültezimler tarafından Dersaadet'e bildirildiğinde ahalinin bu tutumu kabul olunmamış, Meclis-i Muhasebe kararı ve Maliye Nezaret-i Celilesi'nin tavrı üzerine Vidin ve Silistre valilerine ve ilgili mahallerin memurlarına tuzlu balıktan rayic fiyatı üzerinden hesaplanarak gümrük resmi alınmasına ilişkin emirname gönderilmiştir. Fakat 1856/57 ve 1857/58 senelerinde İstanbul Zahire gümrüğüyle birlikte Tuna Sevahili gümrüklerini de uhdesinde bulunduran kişinin, Vidin eyaletindeki kazalarda bu emrin uygulanmadığını

<sup>691</sup> BOA, A.MKT.UM 280-8, 26 Şaban 1273 (21 Nisan 1857)

beyanı ve bu konuda bölgedeki ilgililerin tekrar uyarılması talebi üzerine sadarettin Vidin valisine konuyla ilgili bir uyarı daha gönderildiği görülmektedir.

#### **4. Taştan Alınan Gümrük**

Daha evvel ticareti kısıtlanan mallar kısmında bahsi geçen Tuna'nın karşı tarafına taş ihracı konusu bir kez daha gündeme gelmektedir. Tulçı mutasarrıfı tarafından 21 Şubat 1862 tarihinde Sadaret'e gönderilen bir telgrafta şöyle denilmektedir<sup>692</sup>. Karşı tarafa taş nakledilmesine ilişkin yasağın kalkması üzerine bir takım tüccar Maçin ve havalisinden çıkardığı yüklü miktarda taşı karşı tarafa nakletmekte ve bu işte istihdam ettikleri işçileri de karşıdan getirmektedirler. Mutasarrıfın tespitine göre çıkarılan ve karşıya gönderilen bu taşlardan hem Osmanlı Devleti için hiçbir şey alınmadığından hem de bu işte Osmanlı tarafından kimse istihdam edilmediğinden bu ticaretin ne devlete ne de bölge ahalisine hiçbir faydası yoktur. Tulçı mutasarrıfı bu durumda bir öneri getirerek her bir *istençine*? bahasından yüzde 10 kuruş resim alınması halinde epeyce gelir sağlanacağını ve uygun görülürse bu uygulamanın Tuna'nın diğer mahallerinde de hayata geçirilebileceğini belirtmektedir. Merkezden gelen cevapta ise, yeni tarife gereğince bu tür eşya-yı dahiliyeden % 8 gümrük vergisi alınması gerektiği ifade edilmiş ve buna uygun olarak bahsi geçen taşlardan da aynı oranda vergi alınması gerektiği bildirilmiştir.

#### **5. Gümrük Vergisi Dışındaki Vergi ve Harçlar**

Osmanlı vergi sistemi içinde gümrük vergisinden farklı olarak ülke içinde alınıp satılan ya da transit geçen eşya ve mallardan alınan ve "bac" tabir olunan bir vergi çeşidine rastlanmaktadır. Bac vergisi bac-1 bazar, bac-1 panayır, bac-1 kanara, bac-1

---

<sup>692</sup> BOA, A.MKT.UM 544-4, 27 Şaban 1278 (27 Şubat 1862)



ağnam, bac-ı kırtıl, bac-ı tamga gibi alındığı malın cinsine veyahut alındığı konum ve yere göre değişen isimlerle anılıp birbirinden farklılıklar göstermektedir<sup>693</sup>.

Osmanlı dahili gümrük sistemi içinde kara gümrüklerinin sahil gümrüklerine kıyasla daha seyrek bir dağılıma sahip olduğu bilinmektedir. Kara gümrüklerinin arasında nispeten daha sık olarak teşkilatlanmış olan bac merkezleri yer almaktadır. “Bac-ı ubur” tabir olunan geçiş resmi ıssız, dağlık ve ormanlık alanlarda yolculuk ve konaklama güvenliğinin sağlanmasında oluşan masrafların karşılanması için gümrük merkezi bulunan şehirlerden transit geçen ticari eşyadan alınan ve gümrüğe oranla daha düşük olan bir vergi türüdür<sup>694</sup>.

Zaman zaman özellikle yabancı tüccarların ihraç veya ithal ettikleri mallar için ödemeleri gereken vergiler konusunda anlaşmazlıklar yaşandığı dikkati çekmektedir. Yaşanan anlaşmazlıkların temelinde bir taraftan dahili ve harici ticarete konu olan mallardan, bir taraftan da yerli ve yabancı tüccardan alınması gereken vergilerin birbirlerinden nicelik ve nitelikce farklı olmaları yatmaktadır. Bir diğer nedense söz konusu verginin kime ödeneceği ile ilgilidir. Mültezimlerin gelirlerini artırmak için yükümlü olmayanlardan da vergi talep etmeleri şikâyetlere neden olmaktadır. 19. yüzyılın ortalarında bac vergisi ve harc-ı kalemiyye gibi gümrük harici vergilerde benzer sıkıntıların yaşandığı görülmektedir.

Yukarıda bahsi geçen anlaşmazlıklardan bir kısmı mültezimlerin yabancı tüccarlara zorunlu olmadıkları vergileri ödemeleri için baskı yapmalarından kaynaklanmaktadır. Hükümetin ise bu tür anlaşmazlıklarda ilgili ülke ile yapılan antlaşmalara göre karar verdiği dikkati çekmektedir. Avusturya devleti tebaasından bir tacir mültezimin kendisinden Rusçuk kazasından mübayaa ederek harice götürmek üzere şehir içine naklettirdiği yapağı için araba başına beşer kuruş bac resmi<sup>695</sup> talep ettiğini iddia etmektedir. Mültezimin talebine itiraz eden tacir ve yapağının gideceği ülke konsolosu durumu Dersaadet’e bildirmişlerdir. Hükümetten gelen cevapta Meclis-i Muhasebe-i Maliye tarafından kaleme alınan mazbataya dayanılarak mültezimin iddiası

---

<sup>693</sup> Nenad Moacanin, “Bâc and Gümrük on the Middle Danube, 1540-1641 Terminological Elucidations”, **VII. CIEPO Sempozyumundan Ayırbaşım**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994, ss.463-467.

<sup>694</sup> Genç, s.198.

<sup>695</sup> Bahsi geçen resmin “bac-ı ubur” olduğu anlaşılmaktadır.

manasız bulunmuş, bahsi geçen yapağının gönderileceği yabancı ülkenin konsolosunun resmin ödenmemesine dair iddiası antlaşmaya uygun olduğundan mültezime antlaşmaya uygun davranması yönünde cevap verilmesi emredilmiş ve Vali'ye de bu hususa dikkat edilmesi bildirilmiştir<sup>696</sup>.

Yabancı tüccarların Osmanlı topraklarında karşılaştıkları harçlardan birisi harc-ı kalemiyyedir. Tuna sahillerinde ticaret yapan dost devletlerin tüccarlarının ödedikleri harc-ı kalemiyye bedelinin iadesini istemeleri üzerine Vidin ve Silistre Valilerine, Varna ve Niş Mutasarrıflarına ve Tırnova kaymakamına gönderilen Nisan 1854 tarihli şukkadın harc-ı kalemiyyenin hangi şartlarda ödendiğine dair bilgi edinilmektedir<sup>697</sup>. Meyve-i huşk ve zahire gümrükleri mültezimi ve İstabl-i Amire müdürlüğü payelilerinden Ahmed Reşid Efendi tarafından sunulan takrirden anlaşıldığına göre; dahili ticaretle uğraşan bütün dost devletlerin tüccarının Memalik-i Mahruse-i Şahane mahsulü ve kârı olarak satın aldıkları ve yine Osmanlı sınırları içinde satacakları emtia ve eşyanın Osmanlı tebaası olan tüccardan alındığı gibi icap eden %9 amediye ve %3 reftiye yani toplam %12 gümrük resmi ödendikten sonra bunun dışında resm-i gümrükden hesaplanarak, gereken harc-ı kalemiyyenin de müste'men tüccardan alınması dahili nizam gereğidir. Fakat ticaret-i hariciye eşyasından alınan resm-i kalemiyye muahedede açık değilse de, müste'men tüccarının usule uygun olarak ve rızalarıyla bahsi geçen harcın icabına ve uyarına göre alınması gümrük usulünün gereklerindedir. Bu usule uygun olarak ticaret-i hariciye eşyasından Tuna sevahili gümrüklerinde alınan harc-ı kalemiyye zorla alındı diyerek, aradan epey zaman geçtikten sonra, bazı tüccarlar ödedikleri paranın kendilerine iadesini talep etmişlerdir. Halbuki harc-ı kalemiyyesini ödedikleri eşyanın gümrük resminin hesabı tüccar ile gümrük arasında görülmüş olduğundan tüccardan gelen bu talebe kulak verilmemesi istenmiştir. Bu durum Dersaadet Emtia Gümrüğü Emîni tarafından soruşturularak yeni tarife kararları gereği yerli ürün olup Osmanlı topraklarının birinden diğerine nakil olunan eşyanın amediye ve reftiye olarak %12 resmi gümrüğünden başka %10 hesabıyla kararlaştırılmış olan harc-ı kalemiyyesinin de adet olduğu gibi tahsil edilmesi ticaret-i dahiliye nizamı gereği olduğundan düvel-i mütehabbe tüccarından ticaret-i

<sup>696</sup> BOA, A.MKT.MVL 142-11, 26 Şaban 1278 (26 Şubat 1862)

<sup>697</sup> BOA, HR.MKT 74-8, 11 Receb 1270 (9 Nisan 1854)

dahiliye ile meşgul oldukları zaman bahsi geçen harcın Osmanlı tebaasından alındığı gibi kendilerinden de alınması ve ticaret-i hariciye eşyalarından uyuşulabildiğine göre %3, %5 ya da daha az ya da çok harc-ı kalemiyyenin tahsil edilmesi gümrük usulüne uygundur. Bahsi geçen tüccarların Tuna sahilleri gümrüklerinden geçirdikleri eşyadan harc-ı kalemiyye usulüne uygun olarak alınıp muhasebeleri dahi kesilmiş olduğundan, ödedikleri paranın iadesinin söz konusu olamayacağı bildirilmiştir.

### **6. Malların damgalanması**

Tuna Sevahili Gümrükleri Emininin sadarete yazdığı bir yazıda<sup>698</sup> gümrüğe gelen malların damgalanması konu edilmektedir. Gümrük Emini şimdiye kadar taşra gümrüklerine dışarıdan, yabancı memleketlerden gelen ve yerli mallardan olan emtia ve eşyaya damga vurulmamasının tüccarlar ve gümrük memurları arasında anlaşmazlıklara yol açtığını belirtmektedir. Gümrüğe gelen ve vergisi alınan eşyanın harice nakli ve gönderilmesinde vergisinin ödendiğinin anlaşılması için gümrüğe geldiğinde damga vurulması ve gümrüklerin miktarına göre gerekli damgaların İstanbul'dan gönderilmesi külfetli olacağından ve bu tür damgaları kazıyabilen hakkâklar her yerde bulunabileceğinden, bahsi geçen damgalar mümkün olduğunca mahallerinde kazındıktan sonra, herkesin mağaza ve dükkânında olan kumaş ve çeşitli eşyayı gümrüğe getirip damgalatması için uygun bir süre tayiniyle bu sürenin bitiminden sonra çeşitli mahallere gönderilecek damgasız eşyanın gereken gümrük vergisinin tahsil edilmesi gerektiği ve bunun hemen uygulamaya konulmasına ilişkin emirname-i sami Tuna sahilleri ve bunlara bağlı gümrüklerin müdür ve memurlarına yazı ile bildirilmiştir.

---

<sup>698</sup> BOA, A.MKT.UM 530-62, 4 Receb 1278 (5 Ocak 1862)

### III. TUNA TİCARET POLİTİKALARINDA TÛCCARIN YERİ

Klasik Osmanlı sisteminde ticaret özel şahıslar tarafından yürütülse de bir tür kamu hizmeti olarak kabul edilmiştir<sup>699</sup>. Osmanlı Devleti'nin ticaret kurumuna, tüccara ve ticaretin doğuracağı sermaye birikimine yaklaşımı klasik Osmanlı iktisadi zihniyetinin sınırları içinde şekillenmiş, devlet bir taraftan sermaye birikiminin oluşumuna sınır getirirken bir taraftan da bir ticaret politikası aracı olarak tüccarı koruma yoluna gitmiştir. Tüccarı koruma politikasının en önemli amaçlarından biri ticari aktivitenin devamlılığını sağlamak olmuştur.

Osmanlı iktisadi zihniyetini oluşturan temel değerlerden birisi eşitlikçi eğilimdir ki, kaynak dağılımının eşitlikçi bir dengeye oturmasını amaçlamaktadır. Bu değer iktisadi hayattaki yansımaları toprak mülkiyetinin devlete ait olması, ziraat, madencilik, sanayi, ticaret ve esnafılıkta kaynakların paylaşımında büyük farklılaşmaların oluşumunu engelleyen, rekabet yerine işbirliğini, dayanışmayı ve itidal ve hoşgörüyü öne çıkaran kurumsal yapı olarak kendini göstermektedir<sup>700</sup>. Tüm bu değerler bütünü Osmanlı iktisadi zihniyeti ile kapitalizmin bir arada düşünülmesinin ne denli zor olduğunu ortaya koymaktadır. Mehmet Genç'in iddiasına göre Osmanlı sistemi kapitalizme sadece kapalı değil, aynı zamanda karşıdır<sup>701</sup>.

Osmanlı dünya görüşünde ve iktisadi zihniyetinde hakim olan eşitlikçi anlayışın Osmanlı ekonomisinde kaynak dağılımı ve sermaye birikimi noktasında farklılaşmaları engellemeye yönelik politikalar olarak hayat bulduğu bilinmektedir. Ziraat ve esnaflıkla kıyaslandığında bu konuda daha esnek olan alan ticaret ve ticari sermayenin şekillenmesidir. Ticarete birim işletme için gerekli likit sermaye daha büyük, sektör içi farklılaşma daha fazladır<sup>702</sup>. Bir tür kamu hizmeti olarak kabul edilen ticari faaliyetlerdeki kâr oranlarının esnafılıkta da olduğu gibi %10 civarında seyretmesi ve büyük sermaye birikimlerinin engellenmesi devletin önemli ilkelerindedir.

---

<sup>699</sup> Genç, s.75.

<sup>700</sup> Genç, ss.71-73.

<sup>701</sup> Genç, s.76.

<sup>702</sup> Genç, s.75.

Osmanlı Devleti iktisadi gücün siyasi güce dönüşmesini engellemek için siyaseti etkilemesi mümkün olabilecek grupların sermaye birikimlerini sınırlandırmış, büyük ölçekli sermaye gereken hallerde devlet sermayesini devreye sokmuş ve kapitülasyonları yerliler veya askerî zümre mensupları yerine yabancı sermaye sahiplerine vermiştir. Yabancı sermayenin yanı sıra, yerli azınlıklar da siyaseti etkileme şansına sahip olmadıkları için, maliye-iltizam sektörünün azınlık üyesi sarraflara bırakılması ve imtiyazlı “*Avrupa tüccarlığı*” örneklerinde olduğu gibi bazı ayrıcalık ve öncelikler elde etmişlerdir<sup>703</sup>.

### **A. Tuna Ticaretinde Etkin Olan Tüccar Grupları**

Osmanlı Devleti'nin farklı eyaletlerinde farklı milletlerden ve dinlerden tüccar topluluklarının ticarete etkin oldukları gözlenmiştir. Osmanlı dahili ticaretinde ve Doğu (İran, Hindistan ve Suriye) ile olan dış ticarete Müslüman tüccarlar etkin iken, İstanbul'da ve Balkanlar'da Avrupalı devletlerin himayesindeki gayrimüslim tüccarların etkin olduğu bilinmektedir. 19. yüzyılda Osmanlı-Avrupa ticaretinde görülen artış ve Osmanlı Devleti'nin doğu ülkeleri ile ticaretinde yaşanan görece azalış Osmanlı dış ticaretinde Osmanlı tüccarı ile yabancı tüccar ve Müslüman tüccarlarla gayrimüslim tüccarlar arasında çatışmalara neden olmuştur<sup>704</sup>.

Osmanlı ticaretinde faaliyet gösteren tüccarları iki temel grupta toplamak mümkündür. Bunlar Osmanlı tebaası olmayan yabancı tüccarlar ve Osmanlı tebaası olan tüccarlardır. Osmanlı tebaası olanları ise ehl-i İslam ve gayrimüslim tüccarlar olarak değerlendirmek gerekmektedir. Bu ayrımın temel noktası bu tüccar gruplarının Osmanlı ticareti içindeki hareket alanları ve sahip oldukları hak ve imtiyazlardır.

Osmanlı tebaası olmayan yabancı tüccarların hakları tabii oldukları devletin Osmanlı Devleti ile yapmış olduğu ticaret antlaşmaları ve kapitülasyonlar ile düzenlenmekteydi. Kapitülasyon himayesi altındaki tüccar “*müste'men*” tüccar olarak

---

<sup>703</sup> Genç, s.85.

<sup>704</sup> Quartert, *19. Yüzyıla Genel Bakış...*, s.956.

nitelendirilmişti<sup>705</sup>. Kapütülasyonların başlangıcından 19. yüzyıla kadar, değişen şartlara paralel olarak, müste'men tüccarlara tanınan imtiyazlar nitelik ve nicelik açısından giderek artmıştır. Devletler arasında varılan antlaşmalar ve yapılan düzenlemeler doğrultusunda müste'men tüccarlar denizde serbest seyir hakkı, müslüman gemilerin saldırılarına karşı güvenlik, müslüman limanlarında demirleme, müslüman sahillerinden her türlü ihtiyacını giderme, su alma, gemi ve tayfasının her türlü angaryadan muafiyeti, denizde ve kıyıda himaye ve yardım, gemilerinin karaya oturması halinde kendileri ve malları için güvence, Osmanlı limanları arasında yolcu ve eşya taşıma gibi haklardan yararlanabilmekteydiler. Yabancı tüccarların Osmanlı piyasalarında karşılaştıkları en büyük engel ise devletin bazı malların ihracına koyduğu yasaklar, tekel uygulamaları ve bazı malların satışının iltizamla yapılması idi<sup>706</sup>. Klasik dönem Osmanlı ticaretinde Osmanlı topraklarına yerleşen yabancı tüccarlar sadece toptancılık yapabilmekte, yerli esnaf ve tüccarın faaliyet alanı olan perakende ticaretle uğraşamamaktaydı. Yabancı tüccarlar için bu engeli aşmanın yolu Osmanlı tebaası olan gayrimüslim tüccarlarla işbirliğine gitmekti<sup>707</sup>.

Osmanlı ticaretinde rol alan yabancı tüccarlar 18. yüzyıla kadar Osmanlı tebaasından olan ehl-i İslam ve gayrimüslim tüccarlardan daha ayrıcalıklı bir konuma sahip olmuşlardır. 18. yüzyıldan itibaren Osmanlı tebaası olan gayrimüslim tüccarlar da müste'men tüccarlara iç ve dış ticarete sağlanan imtiyazlardan yararlanmak üzere Avrupa Devletlerinin himayesine girmeye başlamışlardır. Bu girişimin en somut hali "*beratlı tüccar*" olarak anılan imtiyazlı bir tüccar grubunun ortaya çıkmasıdır<sup>708</sup>. Beratlı tüccarlar yabancı elçilik ve konsoloslukların istihdam ettikleri tercümanlara Osmanlı Devleti tarafından verilen beratlarla sahip olmuş zimmî statüsündeki tüccarlardır. Bahsi geçen beratlar tercümanlara, çocuklarına ve hizmetkârlarına bazı vergi muafiyetlerinden yararlanma hakkı tanıyan ve Osmanlı padişahı tarafından verilen bir tür izin belgesidir. Tercümanlık kurumunun yozlaşmasının bir sonucu olarak bu görevle ilgisi olmayan zimmî tüccarlara, çoğunlukla rüşvet karşılığı, verilen beratlar bu tüccarlara fiili olarak

---

<sup>705</sup> Halil İnalçık, **Osmanlı İdare ve Ekonomi Tarihi**, İstanbul: İSAM Yayınları, 2011, s.146.

<sup>706</sup> İnalçık, *Osmanlı İdare ve Ekonomi Tarihi*, s.151.

<sup>707</sup> Tabakoğlu, s.282.

<sup>708</sup> Bağış, **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler**, Ankara: Turhan Kitabevi, 1998, s.19.

müste'men tüccarların yararlandığı mali ve hukukî avantajlardan yararlanma hakkı, düşük gümrük vergisi ödeme ayrıcalığı ve müsadereden kurtulma şansını sağlamıştır<sup>709</sup>.

Beratlı tüccarlığın giderek yaygınlaşması Osmanlı Devleti'ni bu tüccar grubunun Avrupa devletlerinin himayesinde olmalarından doğan olumsuzlukları bertaraf etmek üzere bu defa Avrupa ile ticaret yapan tüccarlara Osmanlı himayesinde ve Osmanlı tebaası olarak müste'men tüccara tanınan imtiyazları vermeye ve “*Avrupa tüccarı*” olarak anılan bir tüccar topluluğu oluşturmaya itmiştir<sup>710</sup>. Gayrimüslim Osmanlı tüccarlarına ve yabancı tüccarlara bu tür ayrıcalıklar sağlanırken, müslüman Osmanlı tüccarı lehine ancak 19. yüzyılın başlarında bir düzenlemeye gidilmiş ve müslüman tüccarların da “*hayriyye tüccarı*” adı altında Avrupa tüccarlarının sahip olduğu haklardan yararlanmaları sağlanmıştır<sup>711</sup>.

Balkanlar'da gerek Orta Avrupa ile gerekse Osmanlı'nın geri kalan bölgeleri ile yapılan ticarete gayrimüslim Osmanlı tüccarının etkinliğinden bahsetmek mümkündür. Balkanlar'ın Osmanlı idaresi altında bulunduğu yüzyıllar içinde zaman zaman farklı etnik grupların öne çıktığı görülmektedir. Osmanlı yönetimi Balkanlar'ı yalnız toprak olarak sınırlarına katmakla kalmamış, bölgede kendi iktisadi ve sosyal düzenini de kurmuştur. Bu düzen içinde ticari hayatın devamına ve şehirleşmeye ayrı bir önem verilmiştir. Osmanlı idaresi altındaki güneydoğu Avrupa'yı inceleyen Peter Sugar Osmanlı döneminde Balkanlar'da yaşanan şehirleşme sürecinin Osmanlı yönetimine yöneltilen ticaretin önemini anlamadığı ve ticareti yeterince desteklemediği yönündeki eleştirileri çürüttüğünü dile getirmektedir<sup>712</sup>. Sugar'a göre Osmanlı ticaret politikaları ve devletin şehirlerde ticareti destekleyen ve önemseyen tutumu yaşanan şehirleşme sürecinin ve canlanan ticari ortamın en temel belirleyicileridir.

Fethi takip eden dönemlerde özellikle 16. yüzyılda Balkanlar'da Musevilerin ticaretteki etkinliğinin ciddi biçimde arttığı görülmektedir. Musevilerin Osmanlı Balkan eyaletlerindeki ticari faaliyetleri ithalât ve ihracat ile sınırlı kalmamış, yerli üreticinin tarım ve zanaat mallarını satın alan Museviler iç ticarete de oldukça geniş bir ağ

<sup>709</sup> Bağış, ss.24-41; İnalçık, *Osmanlı İdare ve Ekonomi Tarihi*, s.163.

<sup>710</sup> Bağış, ss.57-75.

<sup>711</sup> Bağış, ss.107-111.

<sup>712</sup> Peter Sugar, **Southeastern Europe under Ottoman Rule 1354-1804**, Seattle and London:University of Washington Press, 1977, s.72.

kurmuşlardır<sup>713</sup>. Musevilerin ticari faaliyetleri tek başına Raguzalılar, Venedikliler ve diğer yabancıların ticari faaliyetlerini aşmaktaydı. Osmanlı Balkan eyaletlerindeki “tefecî ticarî sermaye”nin önemli bir kısmı 17. yüzyılın sonuna kadar Raguzalılar, Venedikliler, Museviler, Ermeniler ve İstanbul Rumlarına aitti. Musevilerin Balkan şehirlerinde kurdukları daha önceki üretim faaliyetlerine devam eden güçlü cemaatlerden biri de Niğbolu’da bulunmaktaydı. Bahsi geçen cemaatler Balkanlarda dokuma imalâtı ve bunun yan kolları, madenlerin işletilmesi, matbaacılık gibi üretim alanlarının gelişimine katkı sağlamış ve Avrupa ve dünyadaki diğer Musevilerle oluşturdukları güçlü ağlar sayesinde buralara Musevi sermayesinin girişini teşvik ederek ticarî ve iktisadî canlılığı artırmışlardır<sup>714</sup>.

Balkanlar’da ticaretin yapı taşlarından biri kuşkuşuz İstanbul ile olan zahire alışverişidir. Balkanlar ve Rumeli’den tedarik edilen, İstanbul’un tahıl ve et (canlı hayvan) ve deri işesi ile Avrupa’dan gelen lüks tüketim malı ticaretini yürüten tüccarların büyük toptancı tüccarlar oldukları bilinmektedir<sup>715</sup>. 17. yüzyılda Balkanlar’dan İstanbul’a tahıl nakli ve tahılın Balkanlar’dan satın alınması daha çok Rum ve Türk tüccarların, Orta Avrupa’dan gelen malların Tuna üzerinden İstanbul’a taşınması ise Rum denizcilerin kontrolü altında idi. Orta Avrupa’dan Balkanlar’a ve Tuna iskelelerine yapılan ticaretin çok büyük bir kısmı Balkan yerlileri tarafından yürütölmekteydi. 17.yüzyılın ikinci yarısına kadar bu ticarete etkili olan Alman ve Yahudi tüccarların sayısı oldukça azdı<sup>716</sup>.

Osmanlı Balkan eyaletlerinin ticaretinde İstanbul ile olan ticaret kadar Orta Avrupa ve özellikle Avusturya ile olan ticari ilişkilerin de önemli olduğu bilinmektedir. 18. yüzyıla kadar Avusturya’nın Avrupa’nın güney doğusu ve doğu Akdeniz ile ticareti Osmanlı tebaasındaki tüccarlar tarafından yürütölmekteydi. Özellikle gayrimüslim tüccarlar doğu mallarının ithali ve Avrupa’nın endüstriyel mallarının ihracı konusunda tekelleşme yoluna girmişlerdi. Osmanlı tebaası olan Rum tacirler Macaristan’ın tarım ürünlerinin iç ve dış ticaretinde önemli bir konum elde etmişlerdi. Avusturya yönetimi

<sup>713</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, s.42.

<sup>714</sup> Paskaleva, *Osmanlı Balkan Eyaletlerinin ...*, ss.42-43.

<sup>715</sup> Robert Mantran, *17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi*, Cilt II, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1990, s.35-40.

<sup>716</sup> Lampe ve Jackson, ss.30-32, 58-59.



bu durumu kendi tüccarları lehine değiştirmek ve Osmanlı tüccarlarını devre dışı bırakmak için devlet eliyle bir takım tedbirler dahi almıştır<sup>717</sup>.

Balkanlar'ın tamamında ve bunun bir parçası olarak Tuna sahillerindeki ticari faaliyetlerde söz sahibi olan gayrimüslim Osmanlı tüccar topluluğu farklı Balkan milletlerine mensup tüccarlardan oluşmuştur. Traian Stoianovich bahsi geçen bu etkin grubu "Ortodoks Balkan tüccarı" olarak tanımlamaktadır. Ortodoks inanca sahip Balkan tüccarları arasında ise Ermeniler ve Sırların varlığına rağmen Ortodoks Rumların  ne çıktığını belirten Stoianovich, Ortodoks Rum tüccarların ahl k anlayışlarında dindarlığın, sek lerliğin ve milliyetçiliğin bir arada var olduğuna ve bizzat dini inançlarının maddi hayatı ve ticareti teşvik ettiğine dikkat çekmektedir<sup>718</sup>. Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'ı fethinden sonra Balkanlar'da Sırlar dışındaki tüm Ortodoks etnik gruplar Helenizm'in etkisi altına girmiştir. Helenizm 17. ve 18. yüzyıllarda Rumca'nın Balkanlar'daki ana ticaret ve kültür dili olması ile birlikte daha da güçlenmiştir. 18. yüzyılda "Rum" olmak toplumun en üst sosyal tabakasına mensup olmak demektir ve bu nedenle Ortodoks Arnavutlar, Ulahlar, Makedon Slavlar ve Bulgarlar kendilerini "Rum" olarak tanımlamaktan gurur duyuyorlardı. Böylece aslında kendilerini "Rum tüccar" olarak tanıtan farklı etnik gruplara mensup bir Balkan tüccar topluluğu oluşmuştur<sup>719</sup>.

Balkanlar'da, Bulgaristan topraklarında ve hatta Eflâk ve Boğdan'da tüccar toplulukları içinde Rumlar'ın çoğunluğu dikkat çekmekteydi. 19. yüzyılda "Balkanların ortasında Rum demek, tüccar demektir"<sup>720</sup> tespitinin yapılması bunun en tipik göstergelerindendir. Aşağı Tuna'nın Osmanlı sınırları içinde kalan Bulgaristan bölgesi içinde durum pek farklı değildir. Ortodoks Rumların Osmanlı Devleti içinde özellikle Tuna Prenslikleri ve Karadeniz'deki ticaretleri 1500-1815 yılları arasında ivmelenen bir artış göstermiştir<sup>721</sup>. Rusçuk'ta da Avusturya ile ve ülke içindeki diğer bölgelerle ticaret yapan tüccarların büyük kısmı Yahudi ve Rum'dur<sup>722</sup>. Rusçuk'ta yaşayan Ermeniler de

---

<sup>717</sup> Bur, ss.49-50.

<sup>718</sup> Traian Stoianovich, "Conquering Balkan Orthodox Merchant", *The Journal of Economic History*, Cilt 20, No.2, Haziran, 1960, s. 294, 309-310.

<sup>719</sup> Stoianovich, s.311.

<sup>720</sup> J.Ancel'den aktaran: İnalçık, *Tanzimat ve Bulgar Meselesi*, s.18.

<sup>721</sup> Stoianovich, s.310.

<sup>722</sup> Macgregor, s. 48.

yoğun olarak ticaret ile uğraşmaktaydılar. Ermeni nüfusun bunun yanı sıra kayıkcılık yaptığı da bilinmektedir<sup>723</sup>.

Tuna sahillerini içine alan coğrafya Bulgarların yerleşim alanıdır. Bulgaristan ticaretinde Rum, Yahudi ve Ermeni tacirlerinin etkin olduğu bilinmektedir. Ancak buradaki ticari yapı içinde Bulgarlar'dan çok diğer tüccar gruplarının anılması bu bölgede ve Balkanlar içinde etkin bir Bulgar tüccar sınıfının oluşmadığını düşündürmektedir. Stoianovich Balkanlar'da etkin bir Bulgar tüccar sınıfının oluşumunu engelleyen faktörleri şu şekilde sıralamaktadır. Öncelikle Karadeniz ve Ege sahillerindeki nüfusun Rum, Türk, Tatar, Yahudi ve Ermenilerden oluşması önemlidir. Bunun yanı sıra Bulgaristan topraklarının dört büyük Osmanlı şehrinin -İstanbul, Edirne, Filibe ve Sofya- hinterlandı olması Bulgar köylüsünü bu şehirlerin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde üretimlerini örgütlenme mecburiyetinde bırakmış ve bu şehirlerin talepleri Bulgar ürünlerinin Osmanlı sınırları dışına çıkmasını engellemiştir. Öte yandan Rum, Yahudi ve Ermeni tüccarlar İstanbul'un Balkanlar'ın doğusuyla olan ticaretinde fiili bir tekel hakkına sahiptiler. Son olarak Bulgaristan'da üretilen ürünler Eflâk, Sırbistan ve Bosna'da üretilen ürünlerle benzerlik göstermesi Bulgaristan topraklarından bu bölgelere ihraç edilen ürünlerin sınırlı kalmasına sebep olmuştur<sup>724</sup>.

Bu sebepler dikkate alındığında Bulgar tüccarların 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar Rum tüccarlar karşısında neden varlık gösteremedikleri anlaşılmaktadır. Bulgar tüccarların gerçek anlamda 1829 Edirne Barış Antlaşması'ndan sonra etkinlik kazandıkları öne sürülmektedir. Çünkü adı geçen antlaşma ile birlikte Osmanlı tebaası olan Türkler, Fener Rumları, Yahudiler ve Ermeniler Eflâk ve Boğdan ürünlerini öncelikli satın alma haklarını kaybetmişler ve antlaşma Tuna nehrinin kuzeyini hem Avrupa hem de Bulgarların ticaretine tamamen açmıştır<sup>725</sup>.

19. yüzyılda şehir merkezlerinde uzun zamandan beri ithalat yapan Bulgar tacirlerin giderek zenginleştiği görülmektedir. Özellikle Bulgaristan dışında ikâmet eden Bulgar tüccarların Avusturya, Baserabya, Eflâk, İstanbul ve bazı Avrupa şehirlerindeki

---

<sup>723</sup> Meral Bayrak (Ferlibaş), *Özerk Bulgar Prensiği Döneminde Rusçuk'ta Ermeni Faaliyetleri (1886-1897)*, Osman Gazi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü **Uluslararası Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Türk-Bulgar İlişkileri Sempozyumu Bildiri Kitabı**, 11-13 Mayıs 2005, Eskişehir, s.440.

<sup>724</sup> Stoianovich, s. 281.

<sup>725</sup> Stoianovich, s.282.

sayıları 19. yüzyılın ortalarında yarım milyonu aşmıştır<sup>726</sup>. Bunlardan 25.000'i Habsburg topraklarında, yaklaşık 50.000 kadarı İstanbul'da, 100.000 kadar Bulgar Besarabya ve Ukrayna'da yaşarken en kalabalık Bulgar topluluğu Eflâk'da olup sayıları birkaç yüzbini bulmaktadır. Eflâk'a göç eden Bulgarlar'ın bir kısmı 1828-29 Osmanlı Rus Savaşı'ndan kaçmış, bir kısmı da Eflâk'ta ticaret yapmanın avantajlarından yararlanmak için burada yaşamaya başlamıştır. Tanzimat'ın ilânı ile birlikte Osmanlı sınırları içinde serbest ticaret yapma hakkı kazanan Bulgar tüccarların faaliyetleri artmış ve Osmanlı dışındaki Bulgar tüccarlarla kurdukları ticari ilişkiler de bu artışta etkili olmuştur<sup>727</sup>.

Ancak her ne kadar Balkan ve Batı literatüründe Müslüman-Türk tüccarlara pek yer verilmese de gayrimüslim tüccarın etkinliğinin yanı sıra Müslüman ve Türk tüccarın da varlığından bahsetmek gerekmektedir. Gümrük kayıtlarındaki Müslüman ve gayrimüslim tüccarların sayıları, arada çok büyük farkların olmadığını göstermektedir. Ayrıca Tuna vilayeti döneminde şehir merkezlerindeki ticaretin daha çok Türkler tarafından yürütüldüğü iddia edilmekte ve 1866'da Tuna vilayetindeki 347 dükkândan 214'ünün Türklere ait olduğuna dikkat çekilmektedir<sup>728</sup>.

Tuna sahillerinde ya da Balkan topraklarında yaşayan Müslüman-Türk tüccarın yanı sıra Anadolu'dan da Tuna sahillerine ticaret yapmak için giden tüccarlara rastlamak mümkündür. 19. yüzyılın ortalarında üç yıl önce Rusçuk'a ticaret için giden ve bir daha geri dönmeyen bir tüccarın eşine ait bir arzuhal dikkati çekmektedir. İzmit ahalisinden borç alan bu tüccara kefil olan eşi alacaklılar tarafından rahatsız edildiğini, alacaklıların alacaklarına karşılık merkumun mal ve emlâkını satmak istediklerini bildirerek, eşinin bulunması için Rusçuk Muhafızı'na emir gönderilmesini talep etmektedir<sup>729</sup>.

1861 yılı sonbaharında Rusçuk gümrüğüne mal getirip götüren tacirlere bakıldığında Osmanlı mallarının alış verişini yapan ve imtiyazlı eyaletlerle olan ticareti yürüten tüccarlar arasında Müslüman tüccarların çoğunlukta olduğu görülmekte,

---

<sup>726</sup> Tanır, s.156.

<sup>727</sup> Lampe ve Jackson, s.140.

<sup>728</sup> Tanır, s.156.

<sup>729</sup> BOA, A.DVN 113-9, 18 Şaban 1272 (24 Nisan 1856)

yabancı ülke mallarının ithalatını ve müskirat ticaretini ise çoğunlukla gayrimüslim tüccarların yaptığı dikkati çekmektedir. Ancak burada tüccarların tabiyetleri ile ilgili bir bilgi bulunmamaktadır.

**Tablo 61**  
**Ruşuk Gümrüğü Tüccar Sayısı (1861)**

Ticaretin Türü	Toplam Tüccar sayısı	Müslüman	Gayrimüslim
Memalik-i Mahruse-i Şahane malları	129	72	57
Memalik-i Ecnebiye malları	18	2	16
Memalik-i İmtiyaziye malları	22	15	7
Müskirat	15	0	15
<b>TOPLAM</b>	<b>184</b>	<b>89</b>	<b>95</b>

Kaynak: BOA, ML.VRD 3399.

1861 yılı sonbaharında kısa bir dönem içinde olsa kayıtlarına ulaşılabilen gümrüklere bakıldığında, gümrüğe mal getirip götüren tüccarların sayıları açısından Rusçuk ve Vidin gümrüklerinin daha geniş bir tüccar kitlesi ile karşılaştıkları söylenebilir. Tablo 62’de görüldüğü üzere gümrüklerin neredeyse tamamında gayrimüslim tüccarların sayıca üstünlüğü söz konusudur.

**Tablo 62**  
**Tüccar Sayılarına Toplu Bakış (1861)**

Gümrüğün adı	Toplam Tüccar sayısı	Müslüman	Gayrimüslim
Ruşuk	184	89	95
Vidin <sup>730</sup>	157	63	75
Niğbolu	65	29	36
Hırsova	38	4	34
Tolcu ve İsakçı	39	12	27
Silistre	7	0	7

Kaynak: BOA, ML.VRD 3399, 3423, 3405, 3375, 3418, 3428.

<sup>730</sup> Vidin gümrük defteri yıpranmış olduğundan 19 tüccarın adı okunamamaktadır. Okunamayan tüccar isimleri hariç tutulmuştur.

## **B. Tüccarların Karşılaştıkları Problemler Ve Çözüm Yolları**

Tuna bölgesinde ticaret yapan tüccarların karşılaştıkları problemlerin başında bu bölgeye has olmayan borç alacak meseleleri gelmektedir<sup>731</sup>. Ancak tüccarın bu bölgeye mahsus karşılaştığı sorunlar da bulunmaktadır ki, bunlardan en önemlileri Tuna sahillerinin 19. yüzyılda birçok uzun süreli savaşa maruz kalması ve nehir ticaretinde fiziki şartlardan doğan problemlerdir. Tüccarların karşılaştıkları problemin çözümünde Osmanlı Devleti kurumlarının ve yabancı devlet temsilciliklerinin müdahil oldukları görülmektedir.

### **1. Tüccarların Karşılaştıkları Problemler**

Tüccarlar arasında ortaya çıkan borç ve alacak meselelerinde yabancı tüccarların elçilik ve konsoloslarının kendi tüccarlarının haklarını korumak üzere Osmanlı Devleti ile muhatap olduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin gerek kendi tebaasından olan gerekse yabancı tüccarlarla ilgili meselelerde alacaklı lehine tavır aldığı da dikkati çekmektedir. Örneğin Osmanlı hükümeti tarafından Silistre Valisi'ne gönderilen bir şukkada Avrupa tüccarından Estadoğlu Kostaki'nin Rusçuk, Tırnova ve Şumnu sancakları ahalisinden isimleri belli kişilerde bulunan alacaklarını tahsil için vekâletle gönderdiği adamına mümkün olan kolaylığın gösterilmesi istenmektedir<sup>732</sup>.

Bir başka alacak tahsili meselesinde ise bu defa Yunan Sefareti devreye girmektedir. Yunan devleti tebaasından olup Eflâk'da ikamet eden Kostandi adlı tacirin Osmanlı tebaasından Rusçuk'ta bulunan Kostandi Agora'dan senetle alacağı olan 800 adet Eflâk altınının faiziyle beraber tahsili hususu sefaret tarafından Sadarete arz edilmiş. Bahsi geçen meblağın tahsili ve eğer borçlunun gücü yetmiyorsa alacaklı tarafından tayin edilecek bir vekil ile muhakeme edilerek verilecek ilâmın icra-yı ahkâmı hususunda daha önceden emir çıkmış, ancak bu emre henüz bir cevap verilmediğinden bu defa Silistre valisinden bilgi istenmiştir. Silistre Valisi'nin verdiği bilgiye göre, bahsi geçen Agora'nın maddi durumunun çok kötü olup, bu borcundan

<sup>731</sup> Tüccarların ödemek zorunda oldukları vergilerden kaynaklanan problemler "Gümrük Muameleleri ve Mallardan Alınan Gümrük Oranları" kısmında ele alınmış olduğundan, bu bölümde bir kez daha dile getirilmemiştir.

<sup>732</sup> BOA, A.MKT.UM 528-50, 27 Cemâziye'l-âhir 1278 (30 Aralık 1861)

başka Kostaki adlı bir şahsa olan borcu nedeniyle Dersaadet'e ihzarı için emir gönderilmiş ve bu günlerde yollanması gerekmektedir. Ancak bahsi geçen şahsın mal varlığı olarak Rusçuk kazasında bir çiftlikten başka bir şeyi olmadığı gibi, bu çiftliği de daha önce bahsi geçen Kostaki'ye olan borcu için bir müddetliğine rehin olarak verdiği, müddetin bitiminde de borcunu ödeyemediği için Kostaki'nin çiftliği zaptedip üzerine tapu ettirdiği bilinmektedir. Bu nedenle Silistre valisi borcun ödenmesinin mümkün olmadığını izah ederek borçlunun Dersaadet'e vardığında daha önceki borcunun tesviyesine dair irade verilmesini ve ilk borcun düşmesini talep etmektedir<sup>733</sup>.

Yabancı devlet elçilikleri yalnız borç alacak ilişkilerinde değil kendi tüccarlarının karşılaştığı her türlü problemde aracı olmaktadır. Avusturya maslahatgüzarı Rusçuk'ta ikâmet eden Avusturyalı bir tacirde bulunan bir karbon ile bir Macar altına el konulması üzerine bahsi geçen tacirin milliyetinin tesbit edilmesiyle bunların kendisine tekrar iade edilmesi gerektiğine dair merkezden Silistre Valisi'ne emirname-i sami gönderilmesini rica etmektedir<sup>734</sup>.

Tüccarların karşılaştıkları nehrin fiziki şartlarından kaynaklanan problemler çoğunlukla gemilerin Sünne boğazını geçişte yaşadıkları problemlerdir. Bazen de fiziki şartların yanı sıra liman görevlileri de tüccarları zarara uğratabilmektedir. Bu tür problemlerin çözümünde de konsolosların devreye girdikleri dikkati çekmektedir. 1860 yılı haziran ayında Rusya devleti tüccar gemilerinden biri bundan önce Sünne Boğazı'na girmiş ve güvenli bir mahalde demir atmış olduğu halde, Sünne liman reisi bahsi geçen gemiyi bir vapura bağlayarak zorla getirmiş ve sonrasında sığ bir mahalde oturarak büyük zarara uğramasına sebep olmuştur. Ardından geminin kurtarılması için 160 lira talep ederek gemiyi alıkoymuştur. Gemi kaptanının söz konusu masrafı ödemeyi protesto etmesi üzerine, Rusya sefreti durumun bir komisyon kurularak çözülmesini talep etmiştir. Meydana gelen bu hadisenin Kalas'da ikâmet eden Rusya konsolosuyla görüşülerek bilirkişilerden oluşan bir komisyon kurularak ve konuyla ilgili evraklar derin ve etraflıca incelenerek meselenin Sadrazama bildirilmesine ilişkin sadrazam emri alınmıştır. Emre uyularak Kalas'taki Rusya konsolosuyla görüşülmüş, kendisinin gönderdiği bir vekil ile liva kaymakamı tarafından erbab-ı vukufdan ikişer

<sup>733</sup> BOA, A.MKT.UM 324-96, 28 Muharrem 1278 (5 Ağustos 1861)

<sup>734</sup> BOA, A.DVN.DVE 15-14, 23 Zi'l-hicce 1268 (8 Ekim 1852)

kişinin tayiniyle bir komisyon kurulmuştur. Bu komisyon gemiyi ve evrakları incelemiş, hem bahsi geçen geminin zarar, ziyanı ve tamiri için gerekli masrafın miktarını hem de liman reisi tarafından geminin kurtarılması için sarf edilen meblağın miktarını içeren bir kıta keşif ve muayene defterini, incelenen evrak hakkında her bir komisyon üyesinin görüşlerine yer verilen raporlarla birlikte Sadaret'e sunmuştur. Bunun dışında bir de Liman reisinin bu olayda haklı olup olmadığı, böyle bir şeye yetkisinin bulunup bulunmadığı da Avrupa komisyonu tarafından Rusya komiseriyle Tuna boğazlarında bulunan harp gemileri kaptanlarından oluşan bir komisyon kurularak Sünne Boğazı'na gelmiş olup bu komisyon da ayrı bir rapor hazırlayacaktır. Erbab-ı vukuftan oluşan kurul yalnızca geminin ve liman reisinin zararlarını incelemiştir. Zararın ne şekilde tazmin edileceğine Avrupa komisyonu tarafından oluşturulan komisyonun raporu doğrultusunda karar verilecektir<sup>735</sup>.

Bir başka gemi ise Tuna'nın Karadeniz girişinde fırtınadan zarar görmüştür. Ester adlı bir ticaret gemisi Tuna nehrinin Hızırilyas Boğazı'nda fırtınaya tutularak hasara uğramış ve içindeki mal ve eşya karaya vurmıştır. Gemideki mal ve eşyanın sahibi olan Rusya tebaası tüccarı mallarını kurtarmak için bir adamını göndermiştir. Rusya'nın İstanbul sefareti tüccarın gönderdiği adama, karaya vuran malların aranması ve kurtarılması noktasında, bölgede bulunan memur ve zabitanın her türlü kolaylığı sağlaması ve yardımcı olmaları için emir gönderilmesini talep etmektedir<sup>736</sup>.

Tuna sahillerinin maruz kaldığı uzun süren savaşlar da bölgede ticaret yapan tüccarları tedirgin etmiştir. 1853 yılı haziran ayının ortalarında içinde bulunulan durum nedeniyle Tuna sevahilinde bulunan Devlet-i aliyye tüccarlarının alış verişlerinde endişeye kapıldıkları ve bu bölgedeki devlet görevlilerine ne yapmaları gerektiği konusunda danıştıkları bildirilmektedir. Her ne kadar konuyla ilgili belge içinde Kırım Savaşı ifadesi geçmese de zaman itibarıyla kastedilen "*mesele-i nazike*"nin başlamak üzere olan Kırım Savaşı olduğu anlaşılmaktadır<sup>737</sup>. Hükümet içinde bulunulan durumun iyi bir şekilde neticelenmesi yönündeki dileğini bildirmekte ve böyle durumlarda Osmanlı Devleti tüccarlarının ihtiyatlı olmak için bir arada topluca bulunmalarını ve

<sup>735</sup> BOA, A.MKT.UM 408-95, 15 Zi'l-kade 1276 (4 Haziran 1860)

<sup>736</sup> BOA, A.DVN.DVE 1-36, 29 Zi'l-hicce 1258 (31 Ocak 1843)

<sup>737</sup> Ruslar 1853 Haziran ayının sonlarına doğru Eflâk ve Boğdan'ı işgal etmeye başlamışlardır.

endişeye kapılmamalarını öğütlemektedir. Ancak yine de ihtiyaten alışverişlerinde zarara uğramamaları için tüccar vekilleri aracılığıyla teminat ve gerekli tavsiyelerin icra ettirilmesi yönünde Nazır Paşa, Serasker Paşa ve Reis Paşa'nın hükümetle hem fikir oldukları bildirilmektedir<sup>738</sup>.

Hükümet her ne kadar tüccarlara tavsiyelerde bulunsa da yaşanan tedirginliğin tüccarları bölgeden uzaklaştırdığı anlaşılmaktadır. 1853 yılı sonbaharında Osmanlı ordusu bünyesinde Tuna sevahilinde toplanan Osmanlı askerlerinin satın almak zorunda oldukları emtia ve eşyayı satabilecek esnaf ve tüccar olmadığı dikkati çekmektedir. Rumeli ordusu müşirinin ehl-i islamdan tüccar ve esnafın yeterli miktarda çeşitli eşya ile birlikte Tuna sevahiline gönderilmesi yönündeki talebi İhtisab Nezareti ve Ticaret Nazırı'na iletilmiş ve gereğinin yapılmasına ilişkin irade çıkmıştır<sup>739</sup>.

Tüccarın şikâyetine sebep olan bir başka konu kara gümrükleridir. Muhdes olan kara gümrüklerinin kaldırılması sürecinde bu şikâyetler Tuna sahillerindeki kasabalarda da gün yüzüne çıkmıştır. Kara gümrükleri kaldırılan kazalarda üretilen ürünlerden buğday, arpa, yulaf, un ve mısır gibi iskeleden gemiye yüklenecekler dışında ürünler ister üretildiği yerde sarf edilsin veya satılsın isterse diğer bir kaza veya kasabaya gitsin ihtisab vergisi gibi kararlaştırılmış vergiler dışında hiçbir şey talep edilmeyeceği bildirilmiştir. Ancak buna rağmen kara gümrükleri lağvedilmeyen Rusçuk ve Zıştovi'de tüccar hükümetten gümrüklerin kaldırılması için talepte bulunmuştur. Rusçuk kara gümrüğü ve 1838'den sonra faaliyete geçen Zıştovi kara gümrüklerinin bölge ticaretine ve üretimine verdiği zarar halk ve tüccar tarafından merkeze gönderilen arzuhal ve mazbatalarda açıkça ifade edilmektedir<sup>740</sup>. Rusçuk gümrükçüsünün iskelede ödenen gümrükler dışında tüccardan kara gümrüğü de talep ettiği ve hem su yoluyla hem de kara yoluyla vergi ödemeye güç yetiremeyen tüccarın artık şehre kara yoluyla eşya ve zahire getirmediği ve bu durumun şehirde halkı sıkıntıya sokacak derecede arz darlığına yol açtığı belirtilmektedir. Rusçuk tüccarı ülke genelinde kara gümrüklerinin kaldırıldığını hatırlatarak, padişahın Rusçuk'taki muhdes kara gümrüğünün kaldırılmasını talep etmektedir. Zıştovi halkı da kara gümrüğünden muzdariptir. Bölge

<sup>738</sup> BOA, A.AMD 45-89, 10 Şevval 1265 (16 Eylül 1849)

<sup>739</sup> BOA, A.MKT.NZD 97-65, 27 Muharrem 1270 (30 Ekim 1853)

<sup>740</sup> BOA, İ.DH 123-6297, 13 Receb 1262 (7 Temmuz 1846)



halkı bağıcılık ve şarap üretimi ile meşgul olmakta ve geçimlerini ürettikleri içkileri civardaki kasaba ve köylerde satarak sağlamaktadır. Zecriye vergisini ödeyen halktan civardaki kasaba ve köylerde ürünlerini satarken bir daha kara gümrüğü talep edilmesi halk bağıcılıktan el çekmeye başlamasına sebep olmuş, bağlar atıl kalmıştır. Bundan başka bölgede üretilen revgan-ı çerviş, koyun ve inek derisi, pastırma ve yapağının da bölgedeki kasaba ve köylere naklinde kara gümrüğü talep edilmesi halkı zor durumda bırakmaktadır. Ayrıca yine civardaki kaza ve kasabalardan Zıştovi'ye gelen ve zorunlu ihtiyaçlardan olan pamuk, iplik, katran ve demirden de kara gümrüğü talep edilmesi neticesinde tüccar bu malları getirmekten vazgeçmiş ve bu mallara duyulan talep karşılanamaz olmuştur. Tüccarın ve halkın hükümetten bir başka isteği Sevahil Gümrükleri Nazırı olarak görev yapan gümrükçünün değiştirilmesidir. Gümrük usulüne vakıf olmamak ve tüccarın halinden anlamamakla suçlanan gümrükçünün tüccarlara karşı sergilediği tavır sebebiyle tüccarların mallarını başka gümrüklerden geçirdikleri iddia edilmektedir. Bu durumun Tuna sahilindeki Rusçuk ve Zıştovi gümrüklerinin gelirlerinin azalmasına neden olduğu da taleplerine gerekçe gösterilmektedir.

## ***2. Problemlerin Çözümünde Rol Oynayan Kurumlar***

### **a. Bölgede Faaliyet Gösteren Ticaret Kurumları**

Tüccarların kendi aralarındaki meselelerin çözümü noktasında Tuna bölgesindeki faaliyet alanlarına, ne kadar süreyle faaliyette bulduklarına ve işleyiş biçimlerine dair yeterli bilgi bulunmayıp, ancak varlıklarından haberdar olunabilen birkaç kurumdan bahsetmek gerekmektedir. Bunlardan ilki ticaret meclisleri ya da diğer adıyla ticaret mahkemeleridir. Tuna Vilayeti'nin kuruluşundan sonra vilayet merkezinde ve sancaklarda ticaret mahkemelerinin bulunduğu ve Rusçuk'ta Divan-ı İstinaf-ı Ticaret-i Vilayet adı altında daimi ve geçici üyelerden oluşan ve Osmanlı tebaası ile yabancılar arasında davalık durum söz konusu olduğunda Avusturyalı ve Rusyalı üyelerin de davet edildiği bir meclisin faaliyet gösterdiği Tuna Vilayet Salnamelerinden anlaşılmaktadır.

Tuna Vilayetinin kuruluşundan önce Silistre eyaletinin merkezi olan Rusçuk'ta 1858 yılı Ocak ayı itibariyle bir ticaret meclisinin bulunmadığı, davalık durum söz konusu olduğunda kasaba tüccarından birkaç kişilik bir meclis oluşturularak dava görüldüğü bilinmektedir. Bunun önemli bir eksiklik olduğu kabul edilerek ticaretle ilgili hususların konuyla ilgili özel mecliste halli diğer eyaletlerde olduğu gibi Rusçuk'ta da belirlenecek günlerde toplanmak üzere bir Ticaret Meclisi kurulması için harekete geçilmiştir. Hacı Memiş Efendi meclis müdürü olmak üzere aşağıda adları belirtilen kişiler aza seçilmiştir. 3 Ocak 1858 tarihiyle kaleme alınan yazının altında Silistre Valisi Esseyid İsmail Rahmi, defterdar, naib, müftü gibi yerel yöneticilerin mühürleri yer almaktadır. Hazırlanan pusulada Rusçuk'ta kurulacak Ticaret Meclisi'nin müdür ve sekiz azasının isimleri şu şekilde sıralanmıştır: Ticaret Meclisi Müdürü Hacı Memiş Efendi, azalar Kapan tüccarından Amiş Ağa, Hazinesarazade Mehmed Efendi, İmamzade Hacı Hafız Ahmed Efendi, Dergâh-ı Ali Kapucubaşlılarından Heci Yuvaçu, Heci Tanas, Hoce Danyel Bezirgan, İstanbulluoğlu Morduhay ve Todori Tiko'nun uşağı Todoraki<sup>741</sup>. Silistre Valiliği'nin Rusçuk'ta bir ticaret meclisi kurma girişimi Ticaret Meclisi'ne havale edilmiş ve aynı yılın bahar aylarında Rusçuk'ta kurulacak meclisin kanuna uygun bir şekilde nasıl düzenleneceğine dair Ticaret Meclisi'nden verilen mazbata ile mahalli mazbata Sadaret'e ulaştırılmıştır. Sadaret valiliğe bu konuda yapılması gerekenleri bildirecektir<sup>742</sup>.

Tuna Vilayeti'nin kuruluşundan önce Tuna Sevahili Tüccar Nazırlığı'na Atazade Sadık Efendi'nin memur edildiğine dair Hariciye Nezareti aracılığıyla kaleme aldırılan talimatın padişah onayına sunulmuş ve padişahca uygun bulunmuş olması Rusçuk ticaret meclisinin kuruluşundan önce belki başka bir merkezde bir ticaret mahkemesinin varlığını işaret etmektedir<sup>743</sup>. Çünkü ticaret mahkemelerine ticaret nazırları başkanlık etmektedir<sup>744</sup> ve Tuna Sevahili Tüccar nazırı da böyle bir mahkemeye başkanlık etmek üzere görevlendirilmiştir.

---

<sup>741</sup> BOA, A.MKT.UM 303-96, 17 Cemâziye'l-evvel 1274 (3 Ocak 1858)

<sup>742</sup> BOA, A.MKT.NZD 252-94, 16 Receb 1274 (2 Mart 1858)

<sup>743</sup> BOA, İ.HR 20-946, 21 Muharrem 1259 (21 Şubat 1843)

<sup>744</sup> Akyıldız, s.131.

Yabancı tüccarların işlerine nezaret eden, karşılaştıkları problemlerin çözümünde Osmanlı yönetimi ile gerekli temasları kuran kurumlar ise bölgede bulunan yabancı devlet konsolosluklarıdır.

### **b. Yabancı Tüccarlar ve Konsoloslukları**

Osmanlı topraklarında ikamet eden yabancı tüccarlar Osmanlı yetkilileri ile gerekli temasları sağlamak üzere konsolos olarak da bilinen temsilciler tayin etmekteydiler. Bu temsilcinin görev ve yetkileri Osmanlı padişahları tarafından verilen beratlarla belirlenmekteydi. Temsilcilik kurumu zamanla Batılı devletlerin çabalarıyla birtakım hukuki ayrıncılıklara sahip olmuş ve devletlerin resmi konsolosları gibi faaliyet göstermeye başlamıştır. Konsolosların kendi milletlerinin işlerine nezaret etme, elçi ve konsolosların finansmanı için kendi tüccarlarından tahsil edecekleri vergileri toplama yetkileri ve gelen malların kaydedilmesi gibi görev ve yetkileri de yine padişah beratı ile sağlanmaktaydı. Konsoloslar karşılaştıkları ihtilafı durumları kendi kanun ve adetlerine göre çözebilmekteydiler. Ayrıca yabancı devlet gemileri kendi konsoloslarının izni olmadan limandan ayrılamıyorlardı<sup>745</sup>.

Tuna Vilayeti'nin kuruluşundan sonra nerelerde hangi devletlerin konsoloslğunun bulunduğu Vilayet Salnamelerinden takip edilebilmektedir. Vilayet kurulmadan önce de 19. yüzyılın ortalarından itibaren Avrupa devletlerinin Tuna iskelelerinde konsolos bulundurma talepleri arttığını görmek mümkündür. Örneğin Varna'daki Fransız konsolosluğu 1843'te açılmıştır<sup>746</sup>. Avusturya Devleti 1847'de Avusturya devleti tüccar vapurlarının Tuna nehrinden gelip geçişlerinin ve dolayısıyla ticari ilişkilerinin gün be gün arttığı ve Tuna nehrinin başlıca iskelesi olan Rusçuk iskelesinde memurları olmadığı gerekçesiyle, Kalas'da olan Avusturya konsolosunun denetimi altında olmak üzere Mösyö Luka Eklıçyan'ın Rusçuk'a konsolos vekili olarak tayin edilmesini talep etmiştir. Bu konsolos vekilinin aynı zamanda Avusturya devleti tebaasından olmadığı halde Rusçuk iskelesine Avusturya imparatoru bayrağıyla gelip giden ticaret vapurlarıyla ve yine Tuna nehrinde gelip giden ve “çam” tabir olunan

<sup>745</sup> İnalçık, *Osmanlı İdare ve Ekonomi Tarihi*, s.148.

<sup>746</sup> Tanır, s.144.

gemilerin kaptan, gemici, tebaa ve tüccarının işlerini halletmekle ilgileneceği belirtilmiştir<sup>747</sup>.

19. yüzyılın son çeyreğine yaklaşırken Avusturya Devleti bu defa Hırsova'da geçici olarak Osmanlı tebaasından Stafanov Yalucaki isimli kişiyi konsolos vekili tayin etmek için izin istemiştir. Ancak Osmanlı hükümetinin bu talebe doğrudan olumlu cevap vermediği ve öncesinde bazı hususların araştırılmasını istediği görülmektedir. Hırsova'ya daha evvel diğer devletler tarafından konsolos ve konsolos vekili tayinine ilişkin izin beratı ve emri verildiğinin kaydı araştırılmış ve böyle bir kayıt bulunmadığı gibi Sadaret emrinin olup olmadığı da bilinmemektedir. Bahsi geçen kişinin Osmanlı tebaası olduğu halde Hırsovada konsolos vekilliği yapabileceğine dair emirname-i sami olup olmadığı, Hırsova'nın gerçekten bir ticaret mevkii olup olmadığı ve bahsi geçen şahsın Osmanlı tebaası bulunup bulunmadığının Tuna Vilayeti'ne sorulması ve gelecek cevap doğrultusunda hareket edilmesine karar verilmiştir<sup>748</sup>.

Kırım Harbi esnasında Prusya Devleti'nin Rusçuk'ta bu bölgeye gelip giden tebaalarının işlerini takip etmek için konsolos vekili tayini etmektedir. Prusya'nın Sadaret'ten istediği iznin 1854-55 yıllarında verildiği görülmektedir<sup>749</sup>. Prusya gibi Tuna'da konsolos vekili bulundurmak isteyen bir başka devlet de Hollanda'dır. İstanbul'da ikamet eden Hollanda devleti sefiri Hollandalı tüccar ve kaptanlar ve Hollanda tebaasından çeşitli kişilerin Bulgar memleketi ve Tuna sahillerindeki iskele ve yerleşimlerde ticaret amacıyla gelip gittiklerinden bunların işlerini takip etmek üzere Rusçuk'ta müste'men taifesinden bir şahsın konsolos vekili olarak tayin edilmesini talep etmektedir<sup>750</sup>. Divan-ı humayunun konuyla ilgili kaydı ise şöyledir: Hollanda Devleti'nin Rusçuk ve Yergöğü'nde konsolos vekili bulundurma talebini yinelenmiş, Hollanda ve Osmanlı devletleri arasında yapılan *ahidname-i hümayunda* Mısır, İskenderiye, Halep, Trablusşam ve Sayda iskelesinde ve Kıbrıs, Cezayir, Tunus, Trablusgarp, İzmir, Sakız ve diğer Osmanlı iskelelerindeki konsolosları değiştirip onların yerine bu hizmetin üstesinden gelecek adamlar tayin edilip gönderildiğinde kimse mani olmaması yönünde maddeler yer aldığı hatırlatılarak

<sup>747</sup> BOA, **İ.HR 40-1868**, 9 Cemâziye'l-evvel 1263 (25 Nisan 1847)

<sup>748</sup> BOA, **C.HR 18- 898**, 14 Rebiü'l-âhir 1290 (11 Haziran 1873)

<sup>749</sup> BOA, **A.AMD 59-30**, 1271

<sup>750</sup> BOA, **İ.HR 153-8132**, 6 Şaban 1274 (22 Mart 1858)

padişahın bahsi geçen kişinin vekilliğine ilişkin Rusçuk valisine ve Yergöğü için Eflâk Voyvodasına gerekli emirlerin verilmesi yönündeki kararı bildirilmiştir<sup>751</sup>.

Tuna Vilayeti döneminde 1868-1877 yılları arasını kapsayan on yıllık dönemde Tuna sahilindeki yerleşimlerde mevcut olan yabancı devlet konsolosluklarını Tuna Vilayet Salnamelerinden takip etmek mümkündür<sup>752</sup>. Salnamelerdeki verilere göre, İngiltere, 1868-1877 yılları arasında Tuna Vilayeti merkezi olan Rusçuk'ta konsolos; Varna, Köstence ve Sünne'de konsolos vekili düzeyinde temsil edilmiştir. Fransa devleti 1868-1877 yılları arasında Vilayet Merkezinde konsolos ve kaçıları, Varna ve Tulçı'da konsolos vekili bulundurmuştur. Köstence'de ise 1868-69, 1872-73 ve 1873-74 yılları dışında Fransa konsolos vekilinin bulunduğu dair kayıt bulunmaktadır. Avusturya Rusçuk'ta ilk iki yıl konsolos ve kaçıları düzeyinde ve Tulçı'da 1868-69 yılında konsolos vekilliği düzeyinde temsil edilirken, sonraki yıllarda Avusturya-Macaristan Devleti olarak Rusçuk'ta general konsolos ve konsolos vekili ve Tulçı'da konsolos düzeyinde temsil edilmiştir. Avusturya devleti söz konusu on yıl boyunca Varna, Vidin, Sünne ve Maçin'de ve 1869-70 yılından itibaren Köstence'de konsolos ve konsolos vekilleri bulundurmuştur. Rusya, on yıl boyunca Rusçuk'ta General konsolos, Varna ve Tulçı'da konsolos vekili, 1869-70'den itibaren Köstence'de ve 1868-1872 yılları arasında da Vidin'de konsolos vekilliği açmıştır. Almanlar ise 1870-71'den itibaren Tuna vilayet merkezinde Almanya Müttefika-i Şimaliye adı altında, Sünne'de yalnız Almanya adı altında konsolosluklar açmış, Varna'da 1870-71 ve 1871-72'de Prusya ve Almanya Hükümât-ı Müctemia-i Şimaliye adı altında ve 1872-73'den itibaren ise yalnız Almanya Devleti olarak Varna'da faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Prusya 1868-69 ve 1869-70 yıllarında vilayet merkezinde konsolos ve kaçıları; 1869-70'dan itibaren Köstence'de konsolos vekilliği nezdinde faaliyette bulunmuştur. Varna'da ise 1868-69 ve 1869-70 yıllarında Prusya, İsveç ve Norveç konsolos vekilliği tek elden yürütülmüştür. İsveç ve Norveç konsolos vekillikleri 1870-71 yılında ve 1872-73'dan itibaren Varna'da ve bahsi geçen on yıl boyunca Köstence ve Sünne'de faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. On yıl boyunca Rusçuk'ta konsolos Varna ve Sünne'de ve 1869-70'den itibaren Köstence'de konsolos vekili bulunduran bir başka devlet

<sup>751</sup> BOA, İ.HR 153-8132, 6 Şaban 1274 (22 Mart 1858)

<sup>752</sup> Tuna Vilayet Salnameleri, Sene 1285-1294/1868-1877.

İtalya'dır. Belçika devleti Rusçuk'ta 1876 yılına kadar konsolosluk bulundurmuş 1876 ve 1877'de Belçika ve Flemenk konsolosluğu olarak devam etmiştir. Varna'da ise 1869-70 yılından itibaren Belçika konsolos vekili faaliyette bulunmuştur. Yunan devleti konsolos vekilleri on yıl boyunca Varna, Tulçı, Köstence, Sünne'de, 1868-69 ve 1876 yıllarında Balçık'ta ve konsolosu da 1870-71 yılından itibaren de Rusçuk'ta hizmet vermişlerdir. Varna'da on yıl boyunca konsolos vekili bulunduran İspanya devleti 1872-1875 yılları arasında Tuna vilayet merkezi olan Rusçuk'ta da konsolos vekilliğini hizmete sokmuştur. Danimarka devleti yalnız Sünne'de on yıl boyunca, Portekiz devleti konsolos vekilleri yalnız Varna'da 1871-1877 yılları arasında, Amerika konsolos vekilleri yalnız Rusçuk'ta 1871-1875 yılları arasında ve İrlanda konsolos vekilleri yalnız Sünne'de 1870-1877 yılları arasında hizmetlerine devam etmişlerdir. Ayrıca Varna'da 1869-1874 yılları arasında Memleket Tüccar Vekili bulunduğu Tuna Vilayet Salnamelerinden tespit edilmektedir<sup>753</sup>.

### c. Yabancı Tüccarların Aldıkları İzinler

Osmanlı sınırları içinde güvenle seyahat etmek isteyen yabancı tüccarlar Babiâli'den aldıkları “*yol emir*”leri veya “*tezkire*”lerini görevlilere göstermek zorundaydılar<sup>754</sup>. “Harbînin köle yapılmaksızın ve malları ganimet olarak alınmaksızın dâr-ül-islâmda seyahat hakkını garanti eden eman şartı tüm Osmanlı ülkesinde geçerli idi. Fakat bu genel emanın fertler tarafından pratikte yerine getirilmesi için seyahat etmeyi düşünen her müste'men kendi elçisi vasıtasıyla padişah'tan izn-i humayun almak ve bunu taşımak zorunda idi”<sup>755</sup>. Tuna bölgesinde ticaret yapmak isteyen Avrupalı tüccarların da elçilikleri vasıtasıyla izin talebinde buldukları ve bu taleplerin Osmanlı devletince olumlu karşılandığı anlaşılmaktadır. 21 Mart 1847 tarihinde İngiltere devleti tüccar zümresinden bir kişi ile beraberindeki iki kardeşi ve bir hizmetçisine “*liecli ticare*” yani ticaret yapmak için Varna'dan Şumnu, Rusçuk, Balçık ve Köstence havalisine gitmeleri için “*ticaret yol emr-i şerifi*” verildiği görülmektedir<sup>756</sup>. İngiltere

<sup>753</sup> Tuna Vilayet Salnameleri 1285-1294/1868-1877.

<sup>754</sup> Bağış, s.34.

<sup>755</sup> İnalçık, *Osmanlı İdare ve Ekonomi Tarihi* s.150.

<sup>756</sup> BOA, A.DVN.DVE 7-1, 3 Rebü'l-âhir 1263 (21 Mart 1847)

devleti tebaasından bir bezirgâna 3 Mart 1859 tarihinde “bu defa” ticaret için Filibe, Rusçuk ve Tırnova’dan geçmesine izin verilmiştir<sup>757</sup>. Nemçe reayasından bir tacirin ise ticaret amacıyla Edirne, Rusçuk ve Bükreş yoluyla sınıra ulaşmak için izin aldığı görülmektedir<sup>758</sup>.

Ticaret maksatlı seyahat izinlerinin yanı sıra çalışanların istihdamına ilişkin izin taleplerine de rastlanılmaktadır. Örneğin beratlı Avrupa tüccarlarından Rusçuk’ta ikamet eden bir tacir Osmanlı reayasından bir gayrimüslimi hizmetinde istihdam etmek için tüccar vekili aracılığıyla Osmanlı devletinden izin istemiş ve isteğine merkezden olumlu cevap verilmiştir<sup>759</sup>.

Bir başka izin türü de “mürur tezkiresi”, yani geçiş iznidir. 1848 yılı Eylül ayında tuz yüküyle Kalas ve İbrail tarafından Vidin’e gelip, Vidin’den yukarı Sırp iskelelerine gitmek isteyen ecnebi tüccar gemilerinin (Rum gemileri) kaptanlarına mürur tezkiresi almaları gerektiği söylenmiştir. Ancak kaptanlar tezkire almayı kabul etmeyerek Kalas’ta bulunan konsoloslarından aldıkları pasaportlarının mühürlenmesini talep etmişlerdir. Vidin’deki yetkililer bu gemilere bu şekilde ruhsat verildiğini belirtilerek bundan sonra gelecekte karşılaşılabilecek benzer durumlarda ne yapılması gerektiğini Dersaadet’e sormuşlardır<sup>760</sup>. Vidin müşiri durumu Sadaret’e bildirdiği yazısının başında uygulama ile ilgili bir karar vermektedir. Bundan önce Dersaadet’ten gelen ve şimdiye kadar uygulanan emre göre, Osmanlı sınırları dahilinde gerek seyahat yolu üzerinde olduğu için geçip giden gerekse ticaret yapmak için bir yerden bir başka yere gitmek isteyen kişi her kim ve hangi milletten olursa olsun yanlarında matbu tezkire bulunmadıkça geçişlerine izin verilmeyeceği yönündeki talimat geçerli olup, nizam gereği bu tür dost devletler tebaasının mahallerinden pasaport almaları şarttır. Sınırdan girişlerinde mürur tezkiresi almadıkça pasaportlarının Osmanlı sınırları dahilinde bir geçerliliği olmayacaktır. Bunun üzerine Sadaret’in Vidin eyaleti müşirine verdiği cevapta, mürur tezkiresi verilmesindeki amacın Osmanlı topraklarına gelip giden ecnebilerin kimler olduğunun ve nereden gelip nereye gittiklerinin öğrenilmesi olduğu belirtilmiş ve uygulamanın mümkün mertebe mürur tezkiresi ile devam

<sup>757</sup> BOA, A.DVN.DVE 24-40, 28 Receb 1275 (3 Mart 1859)

<sup>758</sup> BOA, C.HR 1-5, 22 Safer 1247 (2 Ağustos 1831)

<sup>759</sup> BOA, C.İKTS 32-1557, 18 Cemâziye'l-ahir (8 Eylül 1838)

<sup>760</sup> BOA, A.MKT 146-56, 8 Şevval 1264 (7 Eylül 1848)

ettirilerek nizamnamenin yerleştirilmesine çalışılması istenmiş, ancak bundan imtina edenlerin pasaportlarının vize ettirilmesi ile de yetinilebileceği belirtilmiştir.



## SONUÇ

Bu çalışmanın çıkış noktalarından biri Batılı bilim adamlarının Tuna nehrinin Osmanlı yönetiminde kaldığı süre zarfında bölgenin dünya ticaretinden koparıldığı, Osmanlı'nın buradaki ticareti canlandırmak için hiçbir çaba harcamadığı yönündeki tezlerini sorgulamak olmuştur. Gerçekten Osmanlı bu bölgenin ticari kapasitesini görememiş, bu nehirden ticari anlamda istifade etmeye gücü yetmemiş ve Osmanlı idaresinde geçen süre bu bölgenin kayıp yılları mı olmuştur? Yoksa Osmanlı ve Batı dünyası ticarete farklı anlamlar mı yüklemekteydiler?

19. yüzyıl Osmanlı klasik sisteminin hemen hemen tüm alanlarında olduğu gibi iktisadi alanda da önemli çözümlerin yaşandığı bir süreçtir. Bilhassa artan dış ticaret hacmi, Batılı devletlerin sanayileşme sürecinin kazandığı ivme, sanayileşmenin doğurduğu sermayenin dünya çapında bölüşüm kavgalarını tetikleyecek biçimde büyümesi ve hareketlenmesi, nihayetinde tüm dünyayı etkisi altına alıp yepyeni bir dünya düzeninin kurulmasına zemin hazırlayan savaşlar... Böylesine girift ve dünya tarihi açısından yüzyıllar gerektirecek değişimlerin birkaç on yıla sığdırıldığı 19. yüzyıl, şüphesiz hala tüm sosyal bilimciler tarafından irdelenmeye devam etmektedir.

Tüm bu önemli değişikliklerin merkezinde yer alan eski devletlerden birisi olması hasebiyle Osmanlı Devleti'nin son yüzyılı da oldukça önemli değişikliklere sahne olmuştur. 19. yüzyıl ekonomisi İktisat tarihçileri açısından çok bilinmeyenli bir denklemdir. Bu denklemin bilinmeyenlerinden birisi de ticarettir. İşte bu genel manzaradan hareketle Osmanlı topraklarının bu yüzyılda sanayileşmiş ülkelerinin açık bir pazarı haline geldiği iddiası da pek çok şeyi açıklamakta yetersiz kalmakta ve bu yetersizlik artık daha çok kişi tarafından dile getirilmektedir.

19. yüzyılda Osmanlı ekonomisi ve ticaretinde yaşananları doğru anlamak için öncelikle Osmanlı iktisadi zihniyetinin ve bu zihniyetin bir ürünü olarak ortaya çıkan ticaret rejiminin anlaşılması gerekmektedir. Batılı çağdaşları gibi merkantilist kaygılar taşımayan ve hatta kavramları dahi olmayan Osmanlı Devleti için ticaret bir amaç değil araç olmuştur. Kâr amacından ziyade devletin öncelikle ordunun ve halkın iâşesi için

ticareti faaliyetin devamlılığını esas alan politikalar arzda ve fiyatta istikrarı hedeflemiştir. Bundan dolayıdır ki, devasa bir iç pazara sahip olan Osmanlı Devleti için diğer devletlerle olan ticareti “özel” bir muameleyi hak etmemiştir. Bu tutumun oluşmasında şüphesiz devrin iktisadi şartları da etkili olmuştur.

Zihniyet farkının bir sonucu olarak Osmanlı arşiv kaynakları Batılı anlamda istatistikî verilere dayalı bir ticaret tarihi çalışılmasını güçleştiren bir yapıya sahiptir. Bu durum araştırmacının bu alandan uzaklaşmasına neden olmuş ve birçoğunu Osmanlı iç dinamiklerini çalışmaktan geri koymuştur. İşte tam da bu yüzden, Tuna bölgesi gibi dış ticaret güzergâhında yer alan ve batılı devletlerin ticari ilgi alanlarına giren bir bölgede ne olup bittiğinin anlaşılması daha da önem kazanmaktadır.

Zihniyet farkının bir başka sonucu olarak Osmanlı Devleti’nin ele alınan dönemde Tuna bölgesine diğer devletlerle (Avrupalı devletler ve Rusya gibi) aynı ticari anlamı yüklediği anlaşılmakta ve ortaya iki farklı Tuna nehri ile bu nehrin taşıdığı iki farklı anlam çıkmaktadır. Bir tarafta dünya ve Balkan ticareti içindeki Tuna nehri ve bu nehir vasıtasıyla yapılan ticaret yer alırken, diğer bir tarafta ise Osmanlı Devleti içindeki Tuna nehri ve bu nehir üzerinden yapılan ticaret durmaktadır. Bu iki yaklaşım birbirinden oldukça farklıdır. Çalışmanın amacı da bu farkı ve bu farkın nereden kaynaklandığını tespit etmektir. Zira aradaki fark anlaşılmazsa, Batı kaynaklı bakış açısında olduğu gibi Osmanlı Devleti’nin bu bölgedeki ticareti önemsemediği ya da bölgeyi dünya ticaretinden kopardığı sonuçlarına varmak hiç de şaşırtıcı olmayacaktır. Osmanlı Devleti’nin bakış açısının tespiti ise, ancak Osmanlı ekonomisinin kurumlarının ve iç dinamiklerinin verdiği tepkilerin ortaya konulması ile anlaşılabilir.

Tuna nehri Osmanlı devleti için öncelikle askeri öneme sahiptir. Bu nehir devletin Batıdaki psikolojik sınırını oluşturmaktadır. Bu sebeple Tuna’ya yaklaşımı Batılı devletlerden çok farklı olan Osmanlı Devleti’nin önceliği sadece ticaret olmamıştır. Osmanlılar için önemli bir savunma hattı olan Tuna nehrinde ulaşımı engelleyen Demirkapılar mevkiinin ıslah edilmemesi buna güzel bir örnek oluşturmaktadır. Çünkü Batı için ticari trafiği aksatan Demirkapılar, Osmanlı Devleti için doğal bir savunma hattı oluşturmaktadır ve bu hattın bozulmaması esastır.

Tuna havzası Osmanlı Devleti'nin ve bilhassa İstanbul'un iâşesi açısından önemli bir tedarik bölgesidir. Devletin bölgedeki ticaretle ilişkisi de bu eksende şekillenmiş ve özellikle İstanbul'un zahire iâşesi konusunda devlet "seçici müdahaleci" bir yaklaşım sergilemiştir. Devlet iâşeci kaygılarla mevcut arzı kontrol ve koruma amacıyla müdahalelerde bulunmuştur. İstanbul'da mal darlığı ya da fiyatlarda artış olmamasına, devlet kurumlarının ve halkın sıkıntıya düşmemesine azami gayret gösterilmiştir. Bu amaçla yapılan müdahaleler bir taraftan İstanbul'un ihtiyacı olan ürünlerin -ki çoğunlukla hayvansal ürünler- başkente ulaşmasını sağlamaya yönelik olurken, bir taraftan da İstanbul'un ya da devlet kurumlarının iâşesi için gerekli malların başkalarına satılması engellenmiştir. Bu engellerin başında ihracata kısıtlamaları gelmektedir.

Devletin sadece belli bir grup malla ilgilenmesi bu bölgedeki üretim ve ticaretin yalnız bu mallardan ibaret olduğu anlamına gelmemektedir. Gümrük defterleri 1830'lardan 1860'lara ticarete konu olan mal çeşidinde ciddi bir artışın olduğunu bölge iskelelerinin kendi aralarında ve Viyana, Belgrad gibi başka yerlerle de ticari ilişkilerinin olduğunu ortaya koymaktadır. İncelenen döneme ait arşiv kaynakları, Osmanlı topraklarına dahîl olan Tuna şehirlerinde, geniş bir mal yelpazesinin alış verişinin yapıldığını ortaya koyarken gümrük kayıtlarından hareketle onlarca mal çeşidinden bahsetmek mümkün iken, merkezle taşra arasında yapılan yazışmalarda adı geçen mal sayısının oldukça sınırlı olması dikkat çekicidir. Bunun sebebi, devletin ne zaman ve ne amaçla bu bölgedeki mal alış verişine müdahil olduğuyla ilgilidir.

Bugüne ulaşan arşiv belgelerinden hareketle şu tespitlerin yapılması önem arz etmektedir. Merkez ile taşra arasında yapılan yazışmalar genellikle taşradan merkeze ulaştırılan bir şikâyet ya da probleme merkezin cevabı niteliğindedir. Bunun yanı sıra merkez taşraya, merkezi idarenin aldığı ve taşra idarecilerinin uygulamakla yükümlü olduğu kararları da yazışmalarla bildirmektedir. Her iki halde de devletin iki temel saikle hareket ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır. İlki iâşecilik, ikincisi ise devletin vergi gelirlerinin artırılmasıdır. Devlet bunun dışında kalan ve rutin olarak ticareti yapılan mallar ile -bunlardan elde edilen gümrük geliri dışında- pek ilgilenmemiş yani bu malların alış verişine müdahalede bulunmamıştır.

19. yüzyıl Osmanlı gümrük sisteminin hem kurumsal anlamda hem de gümrük siyaseti, gümrük düzenlemeleri açısından önemli değişikliklerin yaşandığı bir dönem olmuştur. 1860'dan sonra devletin gümrüklerin idaresinde tercih edegeldiği iltizam usulünden vazgeçerek Rusûmat Emaneti adı altında oluşturulan teşkilatlanma ile emanet usulüne geçtiği görülmektedir. Gümrüklerin teşkilâtlanma ve işleyişine ve idare yöntemindeki değişikliğin uygulamaya nasıl yansdığına ilişkin birincil ve ikincil kaynaklar oldukça kısıtlıdır. Muhtemelen yaşanan kurumsal değişiklikler kayıtların da farklı kurumlarca tutulmasına neden olmuştur. Belki bu nedenle bugün ulaşılabilen arşiv kayıtları dağınık ve düzensizdir. Gümrük giderlerini içeren az sayıdaki kayıt yüzyıl içinde gümrük teşkilatlarında çalışanların niteliğinde ve masraf türlerinde çeşitliliğin arttığını göstermektedir. Tuna Vilayeti döneminde hemen hemen bütün iskelelerde rusûmat nezaretlerinin ve ticaret mahkemelerinin olduğu görülmektedir. Ancak vilayetten önceki dönemin gümrük teşkilatlanmasına ve ticaret kurumlarına dair çok az bilgi mevcuttur. Bölgede faaliyet gösterdiği anlaşılan kurumların yalnızca adlarına rastlanmaktadır. Fakat yabancı tüccar konsoloslukları Rusçuk başta olmak üzere Tuna iskelelerinde yoğun bir biçimde aktivitelerine devam etmişlerdir.

Osmanlı iktisadi zihniyetinin ve bunun bir uzantısı olarak ticaret rejiminin ve bu rejimin ürettiği ticaret politikalarının 19. yüzyılda bir çözülme sürecine girdiği, daha doğrusu bir önceki yüzyılda başlamış olan bu sürecin giderek hız kazandığı muhakkaktır. Ancak bu çözülme süreci askeri, siyasi ve mali gelişmelerden bağımsız değildir. Bu süreci yaygın olarak 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret antlaşmasına dayandıran ve ticari anlamda bir yarı sömürgeleşme süreci olarak yorumlayan yaklaşımlar Osmanlı ekonomisinin iç dinamiklerini, kurumsal yapısını ve devletin uygulamadaki yaklaşım ve tavrını ihmal etmektedir.

1838 antlaşması ile başlayan ticaret antlaşmaları ticaret hacminde yaşanan değişikliklere ivme kazandırmıştır. Özellikle limanı bulunan büyük şehirler ve ticaret merkezlerindeki piyasalar daha dışa açık bir hal almış, ithalat ve ihracattaki artış hızlanmıştır. Ancak dış ticarete ve artan ithalatla birlikte değişen tüketim alışkanlıklarında yaşanan bu gelişmeler devletin ülkenin geri kalanındaki ticari hayata yaklaşımında bir kırılma ya da dönüşüme yol açmış mıdır? Bu noktada Osmanlı Devleti

için yapılacak genellemelerde kapsadığı geniş coğrafya sebebiyle daha ihtiyatlı davranmak gerekmektedir. Başkent İstanbul aslında devlet içinde istisnai bir konuma sahiptir. Arşiv belgelerinin ve yabancı kaynakların daha çok İstanbul'a ait veriler sunması ülkenin geri kalanı için de benzer genellemeler yapılması gibi bir yanılgıya neden olabilmektedir. Tüm bu şartlar veri iken, bu çalışmada devlet İstanbul, İzmir ya da Kahire gibi büyük ticaret merkezleri dışında daha sınırlı ticaret hacmine sahip daha sıradan kentlerdeki ticarete nasıl yaklaşmakta ve ne şekilde müdahil olmakta sorusu sorulmuştur. Bu kentler seçilirken küçük çaplı da olsa dış ticarete açık olmalarına da dikkat edilmiş ve yüzyıllarca Osmanlı Devletinin iâşe politikalarında önemli bir yere sahip olmuş Tuna sahilinde bulunan yerleşimler seçilmiştir. Yukarda da bahsedildiği gibi devletin bu bölgedeki ticarete yaklaşımının temelini iâşe açısından önem taşıyan malların arzını kontrol ve koruma amacı oluşturmaktadır. İncelenen birincil ve ikincil kaynaklar ele alınan dönem boyunca devletin bölge ticaretine yaklaşımı ve müdahalesinde bir kırılmadan çok devamlılıktan söz edilebileceğini destekler niteliktedir.

## BİBLİYOGRAFYA

### KİTAP ve MAKALELER

Acaroğlu, M.Türker. **Balkanlarda Türkçe Yer Adları Klavuzu**, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006.

Akgündüz, Ahmed. **Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri**, Cilt 7, İstanbul: Osmanlı Araştırmaları Vakfı, 1994.

\_\_\_\_\_. **Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri**, Cilt 3, İstanbul: Faisal Eğitim ve Yardımlaşma Vakfı, 1991.

Akyıldız, Ali. **Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)**, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1993.

Arıkan, Zeki. “Osmanlı İmparatorluğu’nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)”, **Prof.Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan**, İstanbul: 1991, ss.279-306.

Aynural, Salih. **İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001.

Babinger, Franz. “Die Donau als Schicksalsstrom des Osmanenreiches”, **Aufsätze und Abhandlungen zur Geschichte Südosteuropas und der Levante III** içinde. München: Dr.Rudolf Trofenik, 1976.

\_\_\_\_\_. “Ruşçuk”, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt 9, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1964.

Bağış, Ali İhsan. **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler**, Ankara: Turhan Kitabevi, 1998.

Bakardjieva, Teodora. “Ruse and Ruse Region in the context of Demographic Processes in the Lower Danube Region/end of 14th-the beginning of 17th c.”, Osman Gazi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü **Uluslararası Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Türk-Bulgar İlişkileri Sempozyumu Bildiri Kitabı**, Eskişehir, 11-13 Mayıs 2005, ss.39-48.

\_\_\_\_\_. “Kargaşa ve Yaratıcılık Arasında: XVIII.Yüzyılın Sonu ve XIX. Yüzyılın Başında Bir Taşra Kasabasının Hikayesi”, **Osmanlı Ansiklopedisi**, Cilt 5, Ankara:Yeni Türkiye Yayınları, 1999, ss.631-639.

Barkan, Ömer Lütfü. “Bir İskan ve Kolonizasyon Metodu Olarak Sürgünler”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Cilt.15, No.1-4, 1953/54, ss.209-237.

- Bayrak (Ferlibaş), Meral. “Özerk Bulgar Prenslığı Döneminde Rusçuk’ta Ermeni Faaliyetleri (1886-1897)”, Osman Gazi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü **Uluslararası Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Türk-Bulgar İlişkileri Sempozyumu Bildiri Kitabı**, 11-13 Mayıs 2005, Eskişehir, ss.439-452.
- Bostan, İdris. “Tuna Nehri ve Batı Karadeniz’deki Osmanlı Tersaneleri ve Bulgaristan’dan Sağlanan Mühimmat”, **Balkanlar’da İslam Medeniyeti Milletlerarası Sempozyumu Tebliğleri**, IRCICA, 21-23 Nisan 2000, Sofya, ss.261-266.
- Bur, Marta. “Die Städte am Unterlauf der Donau im internationalen Handel (18.-19.Jh.)”, **Bulgarian Historical Review**, 4, 1987, ss.49-55.
- Commission européenne du Danube, **La Commission européenne du Danube et son oeuvre, de 1856 à 1931**, Paris: Imprimerie Nationale,1931.
- Cvetkova, Bistra. “XV-XVI. Yüzyıllarda Balkan Topraklarındaki Bazı Limanların Rejimi”, **Toplum ve Bilim**, Sayı 8, 1979, ss.3-11.
- Çelik, Gülfettin. “Balkan Ülkeleri ve Sosyo-Ekonomik Yapıları”, Prof.Dr.Ahmet Tabakoğlu (Ed.). **Yeniden Yapılanma Sürecinde Türk Cumhuriyetleri ve İslam Ülkelerinin Sosyo-Ekonomik Yapıları ve Türkiye ile İlişkileri** içinde. Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Ekonomi ve Araştırma Merkezi Yayın No:9, İstanbul, 1998, ss.221-280.
- Çelik, Mehmet. “Tanzimat in the Balkans: Midhat Pasha’s Governorship in the Danube Province (Tuna Vilayeti) 1864-1868”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Bilkent Üniversitesi, Tarih Bölümü, 2007.
- Düstur**, Cild-i Salis, İstanbul:Matbaa-i Amire, 1293.
- East, W.G. “The Danube Route-Way in History”, **Economica**, No.37, Ağustos 1932, ss.321-345.
- Ekinci, İlhan. “Tuna Komisyonu ve Tuna’da Ticaret (1856-1883)”, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi, 1998.
- Eldem, Ethem. “Kapitülasyonlar ve Batı Ticareti”, Suraiya Faroqhi (Ed.). **Türkiye Tarihi, Geç Osmanlı İmparatorluğu 1603-1839** içinde, Fethi Aytuna (Çev.), Cilt 3, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2006.
- Elibol, Numan. “XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti”, **Basılmamış Doktora Tezi**. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003.
- Evliya Çelebi **Seyahatnamesi Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 305 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini**, Yay. Haz. Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı, 3.Kitap, 2. Basım. İstanbul:Yapı Kredi Yayınları, 2006.

- Evliya Çelebi Seyahatnamesi Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 305 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini**, Yay. Haz. Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı, 5.Kitap, İstanbul:Yapı Kredi Yayınları, 2001.
- Faroqhi, Suraiya. **Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı**, Ankara: Doğu Batı Yayınları, 2006.
- Faroqhi, Suraiya. “Krizler ve Değişim (1590-1699)”, Halil İnalcık ve Donald Quartert (Ed.). **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi Cilt II 1600-1914** içinde. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, ss.543-757.
- Focas, Spiridon G. “The Greeks and Navigation on the Lower Danube, 1789-1913”, Apostolos E.vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos and Béla K.Király (Ed.). **War and Society in East Central Europe Vol.XXIII, Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid-Eighteenth Century to 1914** içinde, Atlantic Research and Publications, Inc., 1988.
- \_\_\_\_\_. **The Lower Danube River In the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948**, New York: East European Monographs, Columbia University Press, 1987.
- Genç, Mehmet. **Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul: Ötüken Yayınları, 2000.
- Gökbilgin, M.Tayyib. **Osmanlı Müesseseleri Teşkilatı ve Medeniyeti Tarihine Genel Bakış**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 2272, 1977.
- Güçer, Lütfi. “XVI-XVIII Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu’nun Ticaret Politikası”. **Türk İktisat Tarihi Yıllığı**. Sayı 1, 1987, ss.1-128.
- \_\_\_\_\_. “XV-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Tuz İnhisarı ve Tuzlaların İşletme Nizamı”. **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**. Cilt 23, No:1-2, 1962-63, ss.81-143.
- \_\_\_\_\_. “XVIII.Yüzyıl Ortalarında İstanbul’un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”. **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**. Cilt 11, Sayı 1-4, 1949, ss.397-416.
- Gülderen, Yusuf. “Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna`ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri)”, **X. Türk Tarih Kongresi’nden Ayırbaşım**, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1993, ss.1773-1794.
- Hajnal, Henry. **The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance**, The Hague, 1920.



- Halaçoğlu, Yusuf. **XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı**, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2003.
- \_\_\_\_\_. **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, Ankara: PTT Genel Müdürlüğü, 2002.
- İlgürel, Mücteba. “Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti’nde Kurma Teşebbüsleri”, **Çağın Yakalayan Osmanlı** içinde. Ekmeleddin İslamoğlu ve Mustafa Kaçar (Yay.Haz). İstanbul: IRCICA, 1995, ss.143-158.
- İnalçık, Halil. **Osmanlı İdare ve Ekonomi Tarihi**, İstanbul: İSAM Yayınları, 2011.
- \_\_\_\_\_. **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Cilt I 1300-1600, 2.Basım. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2004.
- \_\_\_\_\_. **Tanzimat ve Bulgar Meselesi**, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Doktora Tezleri Serisi No:2, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1943.
- İnalçık, Halil ve Donald Quartert (Ed.). **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Cilt II 1600-1914, 2.Basım. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006.
- İnciciyan P.L.ve H.D. Andreasyan. “Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası”, Ayrı Basım, **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, Sayı 2-3, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1974.
- Jelavic, Barbara. **Balkan Tarihi**, Cilt I, İstanbul Küre Yayınları, 2006.
- Kaçan Erdoğan, Meryem. “1166-1167/1752-1754 Tarihli (R 37 Numaralı) Rusçuk Şer’iyye Sicili’nin Tanıtımı ve Fihristi”, **Vakıflar Dergisi**, Sayı 35, Haziran 2011, ss.155-176.
- Karpat, Kemal. “Eflâk”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, Cilt 10, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1994.
- \_\_\_\_\_. “Balkanlar”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, Cilt 5, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1992.
- Kasaba, Reşat. **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi Ondokuzuncu Yüzyıl**, İstanbul: Belge Yayınları, 1993.
- Katip Çelebi. **Cihannüma**, Rumeli Kısmı, Transkripsiyonlu Metin I, İstanbul, 1971.
- Keleş, Erdoğan. **Sultan Abdülmecid’in Rumeli Seyahati**, İstanbul: Birleşik Yayınevi, 2011.
- Keyder, Çağlar. Eyüp Özveren ve Donald Quataert, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Liman Kentleri Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler”, Çağlar Keyder, Eyüp

Özveren ve Donald Quataert (Ed.). **Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri 1800-1914** içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

Kleemann, Nikolaus Ernst. **Reisen von Wien über Belgrad bis Kilianova, durch die Butschiak-Tartaren über Kavschan, Bender, durch die Nogen-Tartaren in die Crimm dann von Kaffa nach Konstantinopel, nach Smirna und durch den Archipelagum nach Triest und Wien, in den Jahren 1768, 1769 und 1770**, Wien, 1771.

Köymen, Oya. “The Advent and Consequences of Free Trade in the Ottoman Empire (19th Century)”, **Etudes Balkaniques**, No.2, 1971, ss.47-55.

Kuran, Ercüment. “XIX.Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Deniz Ulaşımı:”İdare-i Mahsusa’nın Kuruluşu ve Faaliyeti”, **Çağını Yakalayan Osmanlı** içinde. Ekmeleddin İslamoğlu ve Mustafa Kaçar (Yay.Haz). İstanbul:IRCICA, 1995, ss.159-163.

Kurdakul, Necdet. **Osmanlı Devleti’nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapütilyasyonlar**, İstanbul: Döler Neşriyat, 1981.

Kurmuş, Orhan. “The 1838 Treaty of Commerce Re-Examined”, **Economie et Sociétés Dans l’Empire Ottoman (fin du XVIII-début du XX siècle)**, **Colloques internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique**, No 601, ss.411-417.

Küçükkalay, A.Mesut. **Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818-1839**, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007.

Küçükkalay, Mesut ve Numan Elibol. “Osmanlı İmparatorluğu’na Avrupa’dan Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi:1795-1804”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 3, Sayı 2, 2003, ss. 151-176.

Kütükoğlu, Mübahat. “Gümrük”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, Cilt 14, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1992.

\_\_\_\_\_. “Osmanlı Gümrük Kayıtları”, **Osmanlı Araştırmaları Dergisi**, Sayı 1, 1980, ss.219-234.

\_\_\_\_\_. **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1976.

\_\_\_\_\_. **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838)**, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1974.

Lampe R., John ve Marvin R.Jackson, **Balkan Economic History 1550-1950**, Indiana University Press, 1982.

Macgregor, John. **Commercial Statistics A Digest of the Productive Resources, Commercial Legislation, Custom Tariffs, Navigation, Port and**

**Quarantine Laws and Charges, Shipping, Imports and Exports the Monies, Weights and Measures of All Nations**, 2.Basım, Cilt II, Londra, 1850.

Mantran, Robert. **17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi**, Cilt I-II, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1990.

Maxim, Mihai. "Tuna", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, Cilt 41, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 2012, ss.372-374.

\_\_\_\_\_. "Ottoman Documents Concerning the Wallachian Salt in the Ports on the lower Danube in the Second Half of the Sixteenth Century ", **L'Empire Ottoman Au Nord du Danube: et l'autonomie des principautés Roumaines au XVIe siècle: etudes et documents** içinde. İstanbul: İsis Yayıncılık, 1999.

\_\_\_\_\_. "Osmanlı Döneminde Bir Tuna Liman Kenti: İbrayil (Braila)", **Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, No.12, 1998, ss.173-187.

McGowan, Bruce. "Ayanlar Çağı 1699-1812", Halil İnalçık ve Donald Quartert (Ed.). **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi Cilt II 1600-1914** içinde. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, ss.759-884.

Mehlan, Ernst. "Die Handelstrassen des Balkan während der Türkenzeit", **Südostdeutsche Forschungen**, Cilt 4, Sayı 2, 1939, ss.243-296.

\_\_\_\_\_. "Mittel und Westeuropa und die Balkansjahresmärkte zur Türkenzeit", **Südostdeutsche Forschungen**, 3, 1938, ss.69-120.

Moacanin, Nenad. "Bâc and Gümrük on the Middle Danube, 1540-1641 Terminological Elucidations", **VII. CIEPO Sempozyumundan Ayrıbasım**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994, s.461-467.

Murphey, Rhoads. "Provisioning İstanbul:The State and subsistence in the early Modern Middle East", **Food and Foodways:Explorations in the History and Culture of Human Nourishment**, 2:1, ss.217-263.

Orhonlu, Cengiz. **Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı**, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1990.

\_\_\_\_\_. "Gemicilik", **Türkiyat Mecmuası**, Cilt 15, 1969, ss.157-169.

Quartert, Donald. "19. Yüzyıla Genel Bakış Islahatlar Devri 1812-1914", Halil İnalçık ve Donald Quartert (Ed.). **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi Cilt II 1600-1914** içinde. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, ss.885-1051.

Pakalın, Mehmed Zeki. **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, Cilt I-II-III, İstanbul:Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 2004.

- Palairret, Michael. **Balkan Ekonomileri 1800-1914 Kalkınmasız Evrim**, İstanbul: Sabancı Üniversitesi Yayınları, 2000.
- Pamuk, Şevket. **Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları Seçme Eserler I**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2007.
- \_\_\_\_\_. **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913**, 3. Basım. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2005.
- \_\_\_\_\_. **19.Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt 1, Ankara: Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1995.
- \_\_\_\_\_. **100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisat Tarihi 1500-1914**, 3. Basım. İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1993.
- Paskaleva, Virginia. "Shipping and Trade on the Lower Danube in the Eighteenth and Nineteenth Centuries", Apostolos E.vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos and Béla K.Király (Ed.). **War and Society in East Central Europe Vol.XXIII, Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid-Eighteenth Century to 1914** içinde, Atlantic Research and Publications, Inc., 1988.
- \_\_\_\_\_. "From the History of Bulgarian Trade during the Third Quarter of the 19th Century", **Bulgarian Historical Review**, 1-2, 1981, ss.99-124.
- \_\_\_\_\_. "Osmanlı Balkan Eyaletlerinin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı (1700-1850)". **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**. Cilt XXVII, Sayı 1-2, İstanbul, 1968, ss.37-74.
- Reden, Frhr.Friedr.Wilh. **Die Türkei und Griechenland in ihrer Entwicklungsfähigkeit**, Karl Theodor Völcker, 1856.
- Sarc, Ömer Celal. "Tanzimat ve Sanayimiz", **Tanzimat**, Cilt I, Komisyon, İstanbul:Milli Eğitim Yayınları, 1999, ss.423-440.
- Sayın, Abdurrahman Vefik. **Tekalif Kavaidi (Osmanlı Vergi Sistemi)**, Ankara: Maliye Bakanlığı, 1999.
- Schneefuss, Walter. **Donauräume und Donaureiche**, 2. Basım, Wilhelm Braumüller, Universitätsbuchhandlung Wien-Leipzig, 1944.
- Selen, Hamit Hadi. **Ticaret Tarihi**, Ankara: Milli Eğitim Basımevi, 1947.
- Selimoğlu, İsmail. "Osmanlı Devleti'nde Tuna Vilayeti (1864-1878)", **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995.
- Stoianovich, Traian. "Conquering Balkan Orthodox Merchant", **The Journal of Economic History**, Cilt 20, No.2, Haziran, 1960, ss. 234-313.

- Stokes, Sir John KCB, “Danube and its Trade”, **Society of Arts Journal**, 38, (1889:Ekim 22-1890:Ekim 14), ss.559-582.
- Sûdî, Süleyman. **Osmanlı Vergi Düzeni (Defter-i Muktesid)**. Yay.Haz.Mehmet Ali Ünal, 2. Basım, Isparta: Fakülte Yayınevi, 2008.
- Sugar, Peter. **Southeastern Europe under Ottoman Rule 1354-1804**, Seaatle and London:University of Washington Press, 1977.
- Şen, Ömer. **Osmanlı Panayırları (18. -19. Yüzyıl)**, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1996.
- Şener, Abdüllatif. **Tanzimat Dönemi Osmanlı Vergi Sistemi**, İstanbul: İşaret Yayınları, 1990.
- Tabakoğlu, Ahmet. **Türk İktisat Tarihi**, 7. Basım. İstanbul: Dergâh Yayınları, 2005.
- Tanır, Engin Deniz. “The Mid-Nineteenth Century Ottoman Bulgaria From the Viewpoints of the French Travelers”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, , 2005.
- Tengirşenk, Yusuf Kemal. “Tanzimat Devrinde Osmanlı Devleti’nin Harici Ticaret Siyaseti”, **Tanzimat**, Cilt I, Komisyon, İstanbul: Milli Eğitim Yayınları, 1999, ss.289-320.
- Todorov, Nikolai. “The Bulgarian Population of the City of Lom in the 1840’s”, **La Ville Balkanique sou les Ottomans (XV-XIXes)** içinde, London: Variorum Reprints, 1977, ss.VIII/1-15.
- Todorova, Maria. “The Establishment of British Consulates in the Bulgarien Lands and British Commercial Interests”. **Etudes Balkaniques**. Academie Bulgare des Sciences Institut D’etudes Balkaniques, No 4, Sofia, 1973, ss.80-88.
- (Tokgöz), Ahmet İhsan. **Avrupa’da Ne Gördüm Tuna’da Bir Hafta**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2007.
- Topal, Mehmet. “II.Mustafa’nın Avusturya seferlerinde Rusçuk Şehri ve Limanı’nın Önemi”, **Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, Prof.Dr.Mücteba İlgürel’e Armağan II, Sayı 20, 2008, ss.223-250.
- Turan, Şerafettin. “Edirne Antlaşması”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi**, Cilt 10, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1994.
- Urquhart, David. **The Mystery of the Danube**, London: Bradbury & Evans, 1851.
- Ünlü, Rasim. **İnce Donanma**, İstanbul: Deniz Basımevi, 2005.
- Yelmen, Hasan. “Tuz (Sodyum Klorür) ve Dericilikte Kullanımı”, Emine Gürsoy Naskali ve Mesut Şen (Ed.), **Tuz Kitabı** içinde. İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2004, ss.309-315.

- Yıldırım, Onur. “Bread and Empire: The Workins of Grain Provisioning in İstanbul During the Eighteenth Century”, **ERC Working Papers in Economics**, No.01/04.
- Yorulmaz, Naci. “19.Yüzyıl Alman Kaynaklarına Göre Bulgaristan Şehirlerinin İktisadi Durumu”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002.
- Wolbauer, Josef M. **Die Donau und ihre Volkswirtschaftliche Bedeutung**, Viyana: Nieder-Österr. Handels und Gewerbekammer, 1880.
- Zirojevic, Olga. “Landstrassen auf der Balkan Halbinsel Periode der Türkenherrschaft”, **AIESEE(ASSOCIATION INTERNATIONALE d'ÉTUDES du SUD-EST EUROPÉEN) Bulletin**, XII, 2, 1974, Bükreş, ss.37-40.
- Tanju Demir, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Deniz ve Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları”,**OTAM**,17,2005,  
<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/19/68.pdf> (20 Aralık 2011)

## ARŞİV KAYNAKLARI

BOA, A.AMD	10-71, 44-43, 45-89, 59-30
BOA, A.DVN	102-20, 102-87, 102-97, 103-31, 113-9, 114-64
BOA, A.DVN.DVE	1-36, 2-39, 2-50, 7-1, 15-14, 23-94, 24-40
BOA, A.DVN.MHM	28-62, 25-73
BOA, A.MKT	6-45, 146-56
BOA, A.MKT.MHM	8-52, 16-24, 17-9, 55-96, 70-35, 135-13, 210-17, 258-81, 336-29
BOA, A.MKT.MVL	63-71, 75-74, 106-15, 142-11
BOA, A.MKT.UM	179-21, 233-41, 280-8, 303-94, 303-96, 305-83, 307-34, 319-77, 324-96, 342-79, 408-95, 426-37, 436-30, 473-59, 474-37, 478-89, 491-49, 520-39, 524-57, 526-2, 528-50, 530-62, 540-13, 544-4, 550-3, 569-81
BOA, A.MKT.NZD	76-59, 83-63, 93-55, 97-65, 107-103, 252-94, 256-2, 427-5
BOA, C.AS	230-9748
BOA, C.BLD	17-832, 62-3056, 72-3562, 98-4863, 119-5922, 122-6099, 126-6272, 141-7035
BOA, C.DH	164-8175
BOA, C.HR	1-5, 18-898
BOA, C.İKTS	14-683, 14-678, 15-721, 17-827, 22-1060, 22-1062, 22-1064, 26-1293, 26-1284, 31-1510, 31-1542, 32-1557, 37-1820, 41-2008
BOA, C.ML	19-875, 213-8788, 251-10398, 534-21943, 635-26148
BOA, D.BMK.SLM	22672, 22673, 22674, 22675, 22676
BOA, HAT	1085-44174
BOA, HR.MKT	74-8
BOA, HR.TO	103-42, 225-14, 422-38, 426-18

BOA, İ.DH	123-6297, 201-11515
BOA, İ.HR	5-246, 15-760, 20-946, 26-1200, 40-1868, 91-4439, 131-6675, 141-7423, 153-8132, 163-8733, 332-21339
BOA, İ.MVL	413-18052
BOA, İ.ŞD	31-1527
BOA, ML.MSF	16031
BOA, ML.MSF.d	4471
BOA, ML.VRD	3375, 3399, 3405, 3418, 3423, 3428



## EKLER

### EK I : Tuna İskelelerinden İhraç Edilen Tarımsal Ürünler<sup>761</sup>

BUĞDAY							
Yıl	LİMANLAR						Toplam
	İbrail	Kalas	Reni	İsmail	Tulcı	Sünne	
1865	586.698	342.375	50.179	228.079	33.475	57.801	1.298.607
1866	562.881	214.308	43.423	222.117	17.748	302.154	1.362.631
1867	848.350	217.720	24.035	137.842	22.156	619.033	1.869.136
1868	1.646.983	305.156	20.373	121.702	7.910	370.423	2.472.547
1869	1.089.557	332.253	16.571	54.642	2.251	143.117	1.638.391
1870	752.694	231.355	19.938	47.678	1.331	77.027	1.130.023
1871	660.941	339.051	37.942	99.477	2.589	249.579	1.389.579
1872	543.362	329.690	54.190	155.185	10.070	78.900	1.171.397
1873	501.697	267.904	21.173	64.258	4.252	113.910	973.194
1875	732.594	228.619	9.323	53.133	18.795	362.327	1.404.791
1876	767.012	230.066	21.274	73.005	29.856	212.447	1.333.660
1877	87.002	55.065	6.688	27.434	15.775	76.659	268.623
1879	933.550	209.533	21.890	168.444	9.655	104.679	1.447.751

UN							
Yıl	LİMANLAR						Toplam
	İbrail	Kalas	Reni	İsmail	Tulcı	Sünne	
1865	4.222.554	684.424			10.285		4.917.263
1866	123.814	1.992.857					2.116.671
1867	578.570	1.415.409					1.993.979
1868	297.000	569.500					866.500
1869	5.052.000	2.163.000		141.000	78.000		7.434.000
1870	4.964.387	1.554.497					6.518.884
1871	5.109.930	199.126				28.976	5.338.032
1872	1.914.453	2.886.917				154.286	4.955.656
1873	1.819.877	1.040.091		253.414			3.113.382
1875	4.852.250	2.675.137	12.343	70.200		64.132	7.674.062
1876	2.797.601	3.654.652		12.343	41.143		6.505.739
1877	35.200	48.320					83.520
1879	5.229.128	3.270.885		108.000	7.500		8.615.513

<sup>761</sup> Bu bölümdeki tablolar Wolfbauer, ss.161-168 arasındaki verilerden hazırlanmıştır. Miktarlar quarter cinsinden verilmiştir. Tüm ürünler için 1874 ve 1878 yılları için veri bulunmamaktadır.1865 ve 1866 yılı verilerine Posta vapurları, Avusturya Lloyd, Messageries imp.Françaises ve "Compagnie Russe de Navigation à vapeur et de commerce" şirketleri tarafından ihraç edilen ürünler dahil değildir. 1867 ve 1868 yılları verilerine ise sadece posta vapurşarı ile ihraç edilen ürünler dahil edilmemiştir.

TAHİL							
Yıl	LİMANLAR						Toplam
	İbrail	Kalas	Reni	İsmail	Tulcı	Sünne	
1865	48.636	54.420	2.364	2.794	1.135	5.942	115.291
1866	15.215	9.471			149		24.835
1867	28.609	30.354				10.709	69.672
1868	80.640	50.182	253		368	95.460	226.903
1869	114.583	101.055		1.159	2.237	64.133	283.167
1870	51.057	94.675	2.411			52.139	200.282
1871	82.829	118.744			384	48.902	250.859
1872	37.356	65.687		7.793		17.512	128.348
1873	1.403	43.458		5.012	2.025	9.108	61.006
1875	33.765	37.345				55.870	126.980
1876	49.822	89.775	1.155		3.832	171.764	316.348
1877	11.964	9.972	284		875	63.611	86.706
1879	85.439	87.773	949	12.755	106	49.888	236.910

ARPA							
Yıl	LİMANLAR						Toplam
	İbrail	Kalas	Reni	İsmail	Tulcı	Sünne	
1865	192.454	15.831	3.170	4.371	26.328	112.824	354.978
1866	170.442	8.563		3.512	9.046	247.708	439.271
1867	63.039	3.922		21	336	151.520	218.838
1868	192.725	15.120		7.210	8.700	180.685	404.440
1869	214.448	30.748		2.438	3.563	97.777	348.974
1870	197.343	19.381		838	3.999	130.378	351.939
1871	316.483	21.077	1.716	2.288	9.813	261.700	613.077
1872	466.356	37.152	84	3.222	18.455	292.048	817.317
1873	293.861	54.363		529	8.597	882.943	1.240.293
1875	183.492	37.228			10.868	656.708	888.296
1876	359.881	106.658		944	27.642	725.883	1.221.008
1877	80.938	8.507			7.514	421.279	518.238
1879	374.406	84.662	443	2.594	3.893	361.215	827.213

YULAF							
Yıl	LİMANLAR						Toplam
	İbrail	Kalas	Reni	İsmail	Tulcı	Sünne	
1865	12.061	958					13.019
1866	4.540						4.540
1867	5.517					852	6.369
1868	12.939						12.939
1869	4.843	2.238					7.081
1870	6.314						6.314
1871	2.567	823					3.390
1872	4.402	5.430					9.832
1873	65.356	18.945				7.540	91.841
1875	22.704	13.379			1.067	23.156	60.306
1876	8.114	24.495					32.609
1877	3.188	696				9.824	13.708
1879	6.403	11.481					17.884

MISIR							
Yıl	LİMANLAR						Toplam
	İbrail	Kalas	Reni	İsmail	Tulcı	Sünne	
1865	194.590	67.465	6.305	3.071	2.423	613.658	887.512
1866	166.099	43.331	94	23	228	480.260	690.035
1867	36.440	11.906	849			78.759	127.954
1868	269.928	167.327	380	962	109	458.329	897.035
1869	525.532	202.299	3.000	8.764	1.343	1.399.361	2.140.299
1870	550.195	376.200	1.380	4.037		1.289.820	2.221.632
1871	464.066	256.613	1.543	5.242	1.574	657.009	1.386.047
1872	528.802	265.146	1.504	12.365		266.544	1.074.361
1873	333.433	163.812	5.480	16.318		548.656	1.067.699
1875	35.921	117.164		1.019	726	850.236	1.005.066
1876	764.866	227.051	5.791	1.605		1.345.192	2.344.505
1877	87.314	25.078	6	1.944	1.509	207.265	323.116
1879	1.092.406	680.737	30.497	102.906	659	698.185	2.605.390

DARI							
Yıl	LİMANLAR						Toplam
	İbrail	Kalas	Reni	İsmail	Tulcı	Sünne	
1865	13.005	2.299				10.568	25.872
1866	7.321	5.627				2.471	15.419
1867	35						35
1868	9.400					1.891	11.291
1869	28.613	164		1.091	3.188	3.701	36.757
1870	8.429	389				6.718	15.536
1871	39.518			20	534	4.746	44.818
1872	3.343	1.485					4.828
1873	4.502						4.502
1875	2.749				45		2.794
1876	6.222	2.777			6.992	1.505	17.496
1877	241					1.863	2.104
1879	11.543	7				2.137	13.687

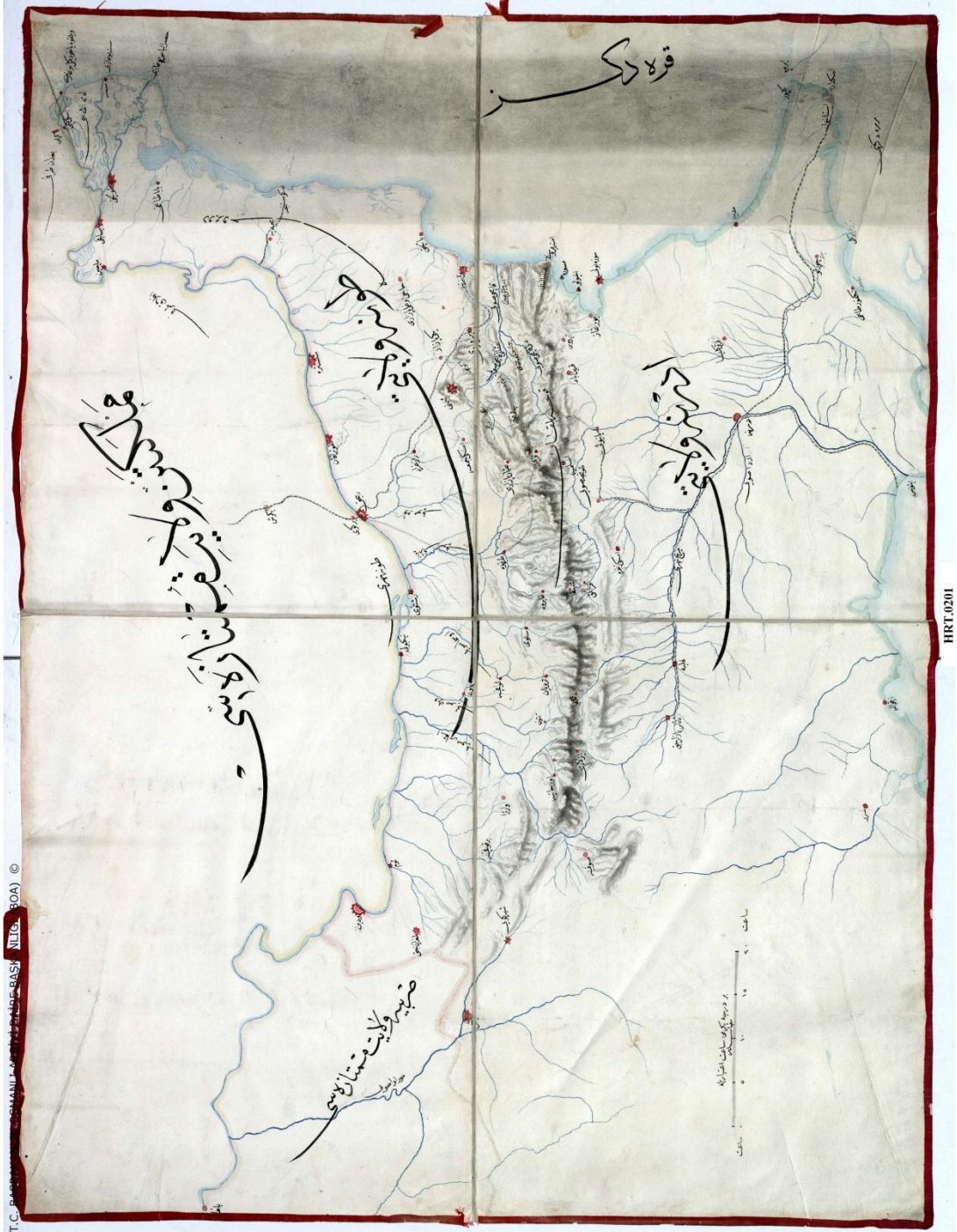
FASULYE							
Yıl	LİMANLAR						Toplam
	İbrail	Kalas	Reni	İsmail	Tulcı	Sünne	
1865	9.393	2.206					11.599
1866	1.483	159					1.642
1867	4.233	14.282					18.515
1868	106.710	17.143		4.896			128.749
1869	10.365	3.916					14.281
1870	2.487	4.691					7.178
1871	2.684	1.846	148	71	80		4.829
1872	1.464	1.912					3.376
1873	1.558	1.697					3.255
1875	9.229	2.864	758				12.851
1876	44.414	12.733	57		630		57.834
1877	2.069	802				2.043	4.914
1879	44.020	13.305	96	259	1.281	10.122	69.083

<b>KOLZA TOHUMU</b>							
<b>Yıl</b>	<b>LİMANLAR</b>						<b>Toplam</b>
	<b>İbrail</b>	<b>Kalas</b>	<b>Reni</b>	<b>İsmail</b>	<b>Tulcı</b>	<b>Sünne</b>	
<b>1865</b>	8.945			1.958			10.903
<b>1866</b>	14.283	2.033		669		130	17.115
<b>1867</b>	36.716	27.149		2.342		6.294	72.501
<b>1868</b>	23.177	7.469		390			31.036
<b>1869</b>	19.946	20.408		1.301		3.483	45.138
<b>1870</b>	31.763	27.480		154		3.682	63.079
<b>1871</b>	105.138	65.090		282		16.494	187.004
<b>1872</b>	74.200	14.029		2.315	374	6.405	97.323
<b>1873</b>	23.719	55.558		2.043		31.997	113.317
<b>1875</b>	46.470	5.615		283		27.029	79.397
<b>1876</b>	22.335	1.477				11.922	35.734
<b>1877</b>	5.019	930				4.873	10.822
<b>1879</b>	73.887	1.950		288		10.917	87.042





EK III: Osmanlı Tuna'sı Haritası











## EK VI: Aşağı Tuna'da Osmanlı İskeleleri



## EK VII: Tuna İskelelerinin Orta Avrupa Ticaret Yolları ile Bağlantıları\*



\*Haritanın zemininde Haluk Dursun, **Tuna Güzellemesi**, İstanbul:Kubbealtı Neşriyat, 2007, s.219'daki haritadan yararlanılmıştır.