

**T.C.  
BÜLENT ECEVİT ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI**

**Yüksek Lisans Tezi**

**18. YÜZYILDA  
GÜNEY MARMARA İSKELELERİ VE  
İSTANBUL'UN İAŞESİNDEKİ ÖNEMİ**

**Feyzan Yayalar**

**Zonguldak 2018**

**T.C.  
BÜLENT ECEVİT ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI**

**Yüksek Lisans Tezi**

**18. YÜZYILDA  
GÜNEY MARMARA İSKELELERİ VE  
İSTANBUL'UN İAŞESİNDEKİ ÖNEMİ**

**Hazırlayan  
Feyzan Yayalar**

**Tez Danışmanı  
Yrd. Doç. Dr. Emre Satıcı**

**Zonguldak 2018**

## BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Hazırladığım Yüksek Lisans Tezinin Sanatta Yeterlik çalışmasının bütün aşamalarında bilimsel etiğe ve akademik kurallara riayet ettiğimi, çalışmada doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, yazımda enstitü yazım kılavuzuna uygun davrandığımı, yazım sırasında patent ve telif haklarını ihlal edici bir davranışımın olmadığını beyan ederim.

26/01/2018

Feyzan YAYALAR




**T.C.**  
**BÜLENT ECEVİT ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TEZ ONAYI**

Enstitümüzün Tarih Anabilim Dalında 155282114019 numaralı Feyzan Yayalar'ın hazırladığı "18. Yüzyılda Güney Marmara İskeleleri ve İstanbul'un İaşesindeki Önemi" konulu YÜKSEK LİSANS tezi ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği uyarınca 05/01/2018 Cuma günü saat 15:30 da yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda tezinin onayına OYBİRLİĞİYLE karar verilmiştir.

Başkan Doç. Dr. Muhammed Bilal ÇELİK



Üye Yrd. Doç. Dr. Emre SATICI

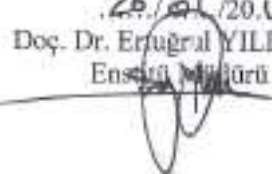


Üye Yrd. Doç. Dr. Seda ÖZMEN



Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

26/01/2018  
Doç. Dr. Ertağral YILDIRIM  
Enstitü Müdürü



## ÖZET

Kurum	: BEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı
Tez Başlığı	: 18. yüzyılda Güney Marmara İskeleleri ve İstanbul'un İaşesindeki Önemi
Tez Yazarı	: Feyzan Yayalar
Tez Danışmanı	: Yrd. Doç. Dr. Emre Satıcı
Tez Türü, Yılı	: Yüksek Lisans Tezi, 2018
Sayfa Adedi	: 83

Yaşatma, geçindirilme, besleme, barındırma ve sadece beslenmeye yönelik maddelerle sınırlı olmayan, mamül gereksinimleri de içerisine alan iâşe kavramı Osmanlı Devleti'nin iktisat politikalarının en önemli ilkesidir.

İaşecilik ilkesi, üretilen mal ve hizmetlerin mümkün olduğu kadar bol, kaliteli ve ucuz olmasını öngörmüştür. Osmanlı Devleti güçlü olduğu dönemlerde dahi koruduğu iaşecilik ilkesini 18. yüzyılda da devam ettirmiştir. İaşe meselesi Osmanlı Devleti'nde tüm şehirler için önemli bir konu olsa da başkent İstanbul için her zaman ayrı bir öneme sahip olmuştur. Başkent olması ve kalabalık bir nüfusa sahip olması yanında siyasi nedenlerde bu durumu önemli kılmıştır.

Bu çalışmada, Osmanlı Devleti için ayrı bir öneme sahip olan iktisat politikası iaşecilik kavramından bahsedilerek, çeşitli toplumları içine alarak büyük bir imparatorluk haline gelen Osmanlı'nın 18. yüzyıldaki sancılı döneminde başkent İstanbul'un iâşesine verdiği önem, iâşe ürünleri, başkent için en elverişli bölge olan Güney Marmara bölgesindeki iskeleler ile İstanbul'a 18. yüzyılda bu iskeleler vasıtasıyla gönderilen iâşe maddeleri ve deniz yolu ulaşımının iâşe teminindeki rolü anlatılmıştır. Ayrıca 18. yüzyılda mevcut iskelelerden başkent İstanbul'a nakil olan iâşe ürünlerinin denetlenmesinde ve temini sırasında devlete ve özel sektöre düşen roller de ele alınmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** İaşe, 18. yüzyılda Osmanlı Devleti, Başkent İstanbul, İaşe Ürünleri, Güney Marmara İskeleleri.

## ABSTRACT

Institution : BEÜ Institute of Social Sciences, Department of History

Title : Southern Marmara Impressions in the 18th Century and the Precedence of Istanbul

Author : Feyzan Yayalar

Adviser : Asst. Prof. Dr. Emre Satıcı

Type of Thesis, Year : Master Thesis, 2018

Total Number of Pages : 83

The concept of subsistence, which includes product requirements, which is not limited to living, supporting, feeding, housing and food only, is the most important principle of the economic policies of the Ottoman State.

Compensation principle; The goods and services produced are as abundant, quality and cheap as possible. The Ottoman Empire continued to maintain the principle of subsistence, which it maintained even during periods when it was strong, in the 18th century.

Although the issue of subsistence is an important issue for all cities in the Ottoman Empire, it has always had a separate prescription for the capital city of Istanbul. It is a capital and a crowded population, but it is important for political reasons.

In this study; The economic policy which has a separate prescription for the Ottoman State, the importance of the Ottoman Empire, which has become a great empire by incorporating various societies, into the capital city of Istanbul during the painful period of the 18th century, and the role of the transportation of seafood in the 18th century to Istanbul via these scaffolds. In addition, the role of the state and private sector during the supervision and maintenance of the commodity products transferred to the capital Istanbul from the existing scaffolds in the 18th century were also discussed.

**Keywords:** Subsistence, Ottoman State in the 18th Century, Capital City Istanbul, Subsistence Products, South Marmara Ferry.

## ÖNSÖZ

İaşe, tüm şehirler için önem teşkil eden, sadece yiyecek, içecek, barınma gibi gereksinimleri içerisine almayan aynı zamanda şehirlerin yakacak, inşaat, endüstri gibi temel gereksinimlerini de içerisinde barındıran çok geniş bir kavramdır. İaşe meselesi, tüm şehirler ve kentler için önemli bir konu olsa da başkent İstanbul için her zaman daha önemli olmuştur. İstanbul, her kesimden insanı bünyesinde barındırabilen büyük nüfuslu bir şehirdir. İaşe konusunda ise Osmanlı Devleti tarafından her zaman ayrıcalıklı bir konumda olmuştur. Çünkü her geçen gün kalabalıklaşan nüfusu yanında üç kıtaya yayılmış bir imparatorluğun başkentidir. Osmanlı Devleti İstanbul'un her dönemde büyük önem verdiği iaşe konusuna siyasi ve ekonomik durumuna karşın 18. Yüzyılda dahi gereken önemi vererek başkentini bu ayrıcalığını sürdürmeyi başarmıştır.

Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıldaki sosyal ve ekonomik durumu karşısında başkentini iaşesine verdiği önem, iaşe temininde denizyolunun önemi, bu yolda özel sektöre ve devlete düşen görevler konuları araştırılmıştır. En elverişli bölge olan Güney Marmara'da bulunan altı iskelenin iaşe teminindeki rolleri vurgulanmıştır.

Tezin her aşamasında yol gösteren, çalışmama katkı sağlayan danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Emre Satıcı'ya; araştırmalarım sırasında beni yönlendiren lisans hocam Yrd. Doç. Dr. Mehmet Süme'ye; çalışma süresi içinde, bana moral kaynağı olan, anlayış ve desteği ile her zaman yanımda olan aileme özellikle ihtiyaç duyduğum her anda hayatımı kolaylaştıran ablam Feray Yayalar'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

# İÇİNDEKİLER

Sayfa

<b>BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ</b> .....	ii
<b>TEZ ONAYI</b> .....	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
<b>ÖZET</b> .....	iv
<b>ABSTRACT</b> .....	v
<b>ÖNSÖZ</b> .....	vi
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	vii
<b>KISALTMALAR</b> .....	ix
<b>GİRİŞ</b> .....	1
<b>1. OSMANLI DEVLETİ’NİN SOSYO-EKONOMİK DURUMU VE BAŞKENTİN İAŞESİNE VERDİĞİ ÖNEM</b> .....	3
1.1. Osmanlı Devleti’nin Ekonomik Politikaları.....	3
1.1.1. İaşe (Provizyonizm).....	3
1.1.2. Gelenekçilik (Tradisyonalizm).....	6
1.1.3. Fiskalizm.....	6
1.2. 18. yüzyılda Osmanlı’nın Sosyo-Ekonomik Durumu.....	7
1.3. Başkent İstanbul’un Genel Durumu.....	9
1.4. Osmanlı Devleti’nin Başkent in İaşesine Verdiğ i Önem.....	11
1.5. İstanbul’un İaşe Maddeleri.....	15
1.5.1. Hububat Ürünleri.....	16
1.5.1.1. Buğday (Hinta).....	16
1.5.1.2. Pirinç (Çeltik).....	19
1.5.1.3. Arpa (Şair).....	19
1.5.2. Et Ürünleri.....	20
1.5.3. Sebze ve Meyveler.....	20
1.5.4. Kahve Gereksinimi.....	21
1.5.5. Yakacak ve Kereste Gereksinimi.....	21
1.5.6. Diğer Gereksinimler.....	22
<b>2. OSMANLI DÖNEMİNDE DENİZYOLU ULAŞIMI VE İAŞE TEMİNİNDE DENİZ TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ</b> .....	23
2.1. Denizyolu Ulaşımı.....	23



2.2. Denizyolu Ulaşımının Zahir Nakliyatındaki Önemi .....	24
2.3. Denizyolu Taşımacılığının Dezavantajları.....	26
2.4. Taşıma Ücretleri.....	27
<b>3. 18. YÜZYILDA BAŞKENTE İAŞE TEMİNİNDE ÖZEL SEKTÖRÜN VE DEVLETİN ROLÜ .....</b>	<b>28</b>
3.1. Özel Sektörün Rolü .....	28
3.1.1. Un Kapanı Tüccarları .....	29
3.1.2. Yağ ve Bal Kapanı Tüccarları .....	29
3.2. Devletin Rolü .....	30
3.2.1. Devlet Zahir Ambarları.....	34
3.2.2. Zahir Nezareti ve Görevleri .....	35
3.3. 18. yüzyılda İaşe Ürünlerinin Fiyatları ve Fiyat Tespitine Etken Olan Unsurlar.....	37
3.3.1. Zahir Fiyatları .....	37
3.3.2. Unlu Ürünlerin Fiyatları .....	38
3.3.2.1. Un Fiyatları .....	38
3.3.2.2. Ekmek Fiyatları.....	39
3.4. İaşe Temininde Denetleme.....	39
3.4.1. Başkent'in İaşesinin Denetimi .....	39
3.4.2. Zahir Denetimi .....	40
<b>4. İAŞE TEMİNİNDE GÜNEY MARMARA İSKELELERİ.....</b>	<b>42</b>
4.1. Mudanya İskelesi .....	42
4.2. Gemlik İskelesi.....	51
4.3. Mihaliç (Karacabey) İskelesi .....	55
4.4. Bandırma İskelesi.....	58
4.5. Erdek İskelesi .....	61
4.6. Sazlıdere İskelesi.....	62
<b>SONUÇ.....</b>	<b>64</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>68</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>73</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>83</b>

## KISALTMALAR

AE. SABH. I.	: Ali Emiri Tasnifi
AE. SMST. III.	: Ali Emiri Tasnifi
Age.	: Adı Geçen Eser
Agm.	: Adı Geçen Makale
Agt.	: Adı Geçen Tez
AÜDTCF	: Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi
C..AS..	: Cevdet Askeriye Tasnifi
C..BH..	: Cevdet Bahriye Tasnifi
Bkz.	: Bakınız
C..BLD.	: Cevdet Belediye Tasnifi
BOA.	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
DTCF.	: Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi
Düz.	: Düzenleyen
Ed.	: Editör
HAT.	: Hatt-ı Hümayun Tasnifi
Haz.	: Hazırlayan
H.	: Hicri
İA.	: İslam Ansiklopedisi
İKTS.	: İktisat
Km.	: Kilometre
M.Ö.	: Milattan Önce
M.S.	: Milattan Sonra
C..ML..	: Cevdet Maliye Tasnifi
nr.	: Numara
s.	: Sayfa
C..SM..	: Cevdet Saray Mesalihi
ss.	: Sayfa Sayısı
TTK.	: Türk Tarih Kurumu
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve diğerleri
vs.	: vesaire

## GİRİŞ

İaşecilik Osmanlı iktisat politikasının 16. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar uygulamaya çalıştığı önemli ilkelerden bir tanesidir. Toplumun ve sosyal düzenin korunması, devlet faaliyetlerinin aksamadan yürütülebilmesi için iktisat politikası içerisinde olan bu ilke Osmanlı Devleti için her zaman önem teşkil etmiştir.

Osmanlı Devleti, sınırları içerisinde olan bölgelerin, kentlerin iaşe konusuna her zaman titizlikle yaklaşmış ve gereken önemi göstermiştir. Ancak tüm şehirlerden daha önemli bir yer vardır ki bu şehir de İstanbul'dur. Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapmış olan İstanbul şehri, büyüklüğü ve konumu gereği her dönemde diğer şehirlere oranla her zaman devlet için büyük bir önem teşkil etmiştir. 16. yüzyılda başlayan, 17. yüzyılın başına kadar bir Osmanlı politikası olan İstanbul'a yapılan göç, 18. yüzyıldan itibaren durdurulmakta zorluk çekilen ve önüne geçilemeyen bir olgu olmuştur. İlk başta desteklenen göç, daha sonraları devleti ekonomik açıdan sarsan bir sorun haline gelmiştir. Çünkü gerek halkıyla gerekse dışarıdan almış olduğu göçlerle bir hayli kalabalıklaşan İstanbul için iaşe meselesi önemli bir sorun olmuştur. Osmanlı Devleti içerisinde barındırmış olduğu nüfusun gereksinimlerini karşılayabilmek için tüm çabayı göstermiştir. Çünkü İstanbul hem devletin başkentidir hem de iaşe konusuna gereken önemin verilmediği dönemlerde İstanbul'da çıkan karışıklıklar diğer kentleri de etkilemiştir.

Çalışma dönemi olarak 18. yüzyıl seçilmiştir. 18. yüzyıl, İstanbul'un içerisinde barındırmış olduğu halkıyla ve göç ederek gelen göçmenleriyle kalabalık bir şehir haline gelmiştir. Devlet ise bu kalabalık şehrin iaşesini karşılayabilmeyi kendisine görev edinmiştir. Güney Marmara Bölgesi'nin de diğer bölgelere oranla hem İstanbul'a yakın olması hem de iaşe temininde en elverişli bölge olarak tespit edilmesi sebebiyle bölgede öne çıkan iskeleler ele alınmıştır.

Bu çalışma dört bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde; Osmanlı Devleti'nin ekonomik yaşamında yer alan üç önemli ekonomik politikası hakkında bilgi verilerek, iaşe kavramı ana hatlarıyla açıklanmıştır. Osmanlı Devleti'nin iaşe meselesinde önemli bir yer teşkil eden ve başkent İstanbul'un 18. yüzyılda dahi iaşesini en iyi şekilde karşılayabilmek için çabalayan Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıldaki sosyo-ekonomik yapısı hakkında bilgi verilerek Osmanlı Devleti'nin başkent in iaşesine verdiği önem üzerinde durulmuştur. Yine bu bölümde, başkent İstanbul'un genel durumuna kısa bir göz atılarak İstanbul'un halkı, sarayı, ordusundaki askerleri için önemli olan iaşe ürünleri hakkında bilgi verilmiştir.

İkinci bölümde, denizyolu ulaşımı ve denizyolu ulaşımının zahire naklindeki önemi üzerinde durulmuştur. Denizyolu ulaşımının avantajlarından bahsedildiği gibi ulaşımın dezavantajlarından da bahsedilmiştir. Bu bölümde zahire naklindeki taşıma ücretlerine de kısaca değinilmiştir.

Üçüncü bölümde, 18. yüzyılda başkent İstanbul'un iaşe maddelerinin karşılanmasında büyük öneme sahip olan özel sektöre ve devlete düşen görevler üzerinde durulmuştur. Yine bu bölümde üretim bölgelerindeki zahire fiyatlarına ve İstanbul'daki unlu mamül fiyatlarına kısaca değinilerek İstanbul'un iaşe ürünlerinin karşılanması sırasında yapılan denetlemelerden de bahsedilmiştir.

Dördüncü bölümde ise 18. yüzyılda başkent in iaşesinin karşılanabilmesi için en elverişli bölge olan Güney Marmara Bölgesi'ndeki altı iskele ele alınarak, İstanbul'a bu iskeleler vasıtasıyla gönderilen ürünler hakkında bilgi verilmiştir ve iaşe temini sırasında karşılaşılan durumlar arşiv belgeleri ile açıklanmaya çalışılmıştır.

# 1. OSMANLI DEVLETİ'NİN SOSYO-EKONOMİK DURUMU VE BAŞKENTİN İAŞESİNE VERDİĞİ ÖNEM

## 1.1. Osmanlı Devleti'nin Ekonomi Politikaları

Geniş topraklar üzerinde varlığını yüzyıllarca sürdüren ve var olduğu sürece kıtalara yayılmış olan Osmanlı Devleti, Klasik iktisadi sisteminin temellerini Türk-İslam Medeniyetinin maddi ve manevi mirası üzerine atmıştır. Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren İslam Hukuku'nu en iyi şekilde yerine getirmeye çalışmış ve Klasik olarak adlandırılan düzenini bu temeller üzerine kurmuştur. Osmanlı Devleti'nin ekonomik ve sosyal hayatını düzenleyen kuralların esas dayanağı İslam Hukuku yani şer'î hukuk olmuştur. Ancak bazı durumlarda İslam Hukuku dışında olan kurallara da başvurulmuştur. Özellikle padişahın emir ve fermanları ile çıkarılan kanunnameler bu kuralların başında gelmektedir. Ekonomik konularla ilgili kanunnamelerin yanı sıra mahalli örf, adet ve geleneklerin yerine getirilmesi İslam Hukuku'na karşı olmadığı sürece başvuru kurallar arasında yer almıştır (Şahin, 2015:416). Osmanlı Devleti'nin ekonomik hayatı ile ilgili aldığı kararlarında etkili olan üç ana ilke tespit edilmiştir. Bunlar; İaşe (provizyonizm), gelenekçilik (tradisyonalizm) ve fiskalizm'dir (Genç, 2000:41).

### 1.1.1. İaşe (Provizyonizm)

İaşe; "yaşatma, geçindirilme, besleme, yedirme ve barındırma" gibi pek çok anlamı bünyesinde barındıran bir kavramdır (Devellioğlu, 2010:462).

Kamus-ı Türkî de İaşe kavramı, "geçindirme, evlad ü iyalini (çoluk-çocuk) İaşe etmek" olarak açıklanmıştır (Sami, 2001:17). Ancak İaşe kavramı sadece beslenmeye yönelik maddelerle sınırlı kalmamıştır. Bu kavramın içerisinde endüstri ve zanaatlar için gerekli olan temel ürünler, inşaat malzemeleri, hammaddeler, ısınma odunu, saman, ot, lüks ürünler ve mamul ürünlerde yer almıştır (Çiftçi, 2012:82). İaşecilik ise; Osmanlı Devleti'nin iktisat politikası olarak, 16. yüzyıldan 19. yüzyılın ortalarına kadar uygulamaya çalıştığı önemli ilkelerinden bir tanesi olmuştur (Çiftçi, 2004:153).

İaşe ilkesi, iktisadi faaliyete her zaman tüketici tarafından bakılmasını öngörmüştür. Bu ilkeye göre iktisadi faaliyetin amacı, insanların ihtiyacını en iyi şekilde karşılamaktır. Üretilen mal ve hizmetlerin, mümkün olduğu kadar bol, kaliteli ve ucuz olması, iaşe ilkesinin esas hedefidir.

Bu ilkenin uzun süre varlığını sürdürmesini sağlayan temel şartları ise kısaca şu şekilde sıralanmaktadır.

- Ekonomide genel olarak verimlilik düşüktür ve artırılması son derece zordur.

- Mevcut durumu değiştirmeye yönelik müdahalelerin, verimliliği arttırıcı olmaktan çok, düşürücü etki yapması çok daha kuvvetli bir ihtimaldir.

- Ulaştırma çok zor ve pahalıdır.

Bu şartların geçerli olduğu dönemde toplumun yaşaması, sosyal düzenin korunması ve devlet faaliyetlerinin aksamadan yürütülebilmesi için iaşe ilkesi, Osmanlı iktisat politikasının en önemli ilkesi olma görevini sürdürmüştür. İaşecilik ilkesinin geçerliliğini sürdürebilmesi için devlet, ekonomide mal arzını bollaştırmak, ürünlerin kalitesini yükseltmek ve fiyatını düşük tutmak için ekonomi üzerinde sıkı bir şekilde müdahaleciliği benimsemiştir (Genç, 2000:41-42).

Osmanlı Devleti, bünyesinde halkının temel ihtiyacı olan hububat gereksinimini karşılamaya çalışırken dahi bu önemli görevini iaşe ilkesi çerçevesinde yürütmüştür. İaşe ilkesi toplumun huzurlu yaşaması, sosyo-ekonomik düzenin sağlıklı bir şekilde yürümesi ve devletin faaliyetlerinin aksamadan devam ettirilmesinin ilk koşulu olmuştur.

İaşe ilkesinde Osmanlı, Avrupa iktisat politikası olan merkantilizme tamamen ters bir politika izlemiştir. Merkantilizmde ihracat fazlalığı önem teşkil ederken, iaşecilikte ithalat fazlalığı gözetilmiş ve ithalat için her türlü kolaylık sağlanmıştır. İaşecilik ilkesine göre, İstanbul başta olmak üzere diğer şehirlerinde iaşesine öncelik tanınmış ve elde az bulunan kaynakların yurt dışına çıkışı engellenmiştir. Ekonomide iaşe ilkesi çerçevesinde Osmanlı bazı malların ihracını sınırlamış, ithalatı ise kısıtlamamıştır. Bu durum 18. Yüzyılın ilk döneminde

döviz bolluğu ve ihracat fazlalığına sebep olmuştur. Osmanlı iâşe düzeni en sağlıklı dönemine ise 18. Yüzyıl ortalarında gelmiştir (Şener, 2010:19-20).

İaşeciliğe dayanan bu iktisadi anlayış dış ticarete ihracatı zorlaştırıcı ve kısıtlayıcı, ithalatı ise kolaylaştırıcı ve teşvik edici niteliğiyle Avrupa'da uygulanan merkantilist adı verilen iktisat politikalarına hiç benzemeyen bir politika izlemiştir. Osmanlı Devleti iaşecilik ilkesini kurulduğu dönemlerde uyguladığı gibi, güçlü olduğu zamanlarda dahi korumayı başarmıştır (Genç, 2007:525).

İaşecilikte, Merkantilist düşüncelerin tersine, ithalatçı tüccarlardan genellikle bir tehlike beklenmemiştir. Ancak ihracatçıların, yerli üreticiye gerekli hammadde vermemeleri ve yerli tüketiciye gerekli olan yiyecekleri dışarıya götürmeleri konusunda şüpheli kişiler olarak bakılmıştır. Ayrıca bu tür ihracattan dolayı fiyatların yükselmesi olasılığı da ihracatçıların aleyhine bir durum olarak değerlendirilmiştir (Sina vd. , 212-213).

Devletlerin kendi varlıklarını koruyabilmeleri için; başkentin, ordunun ve diğer kentlerin iâşesinin sağlanması, vergi toplanması, uzun mesafeli ticaretin desteklenmesi, denetlenmesi önde gelen iktisadi politika sorunları arasında yer almıştır (Pamuk, 2005:86).

Provizyonizm teriminin temelinde de; iâşe anlamındaki “provision” sözcüğü bulunmaktadır. Provizyonizm, “öngörmek, olacak gereksinimleri önceden düşünmek, (birine) bakmak” anlamlarına karşılık gelen bir kavramdır. Asker, saray, donanma mürettebatı, bürokratlar ve İstanbul halkının tüm gereksinimlerini karşılayabilmek Osmanlı yönetiminin amacı olmuştur. Bu nedenle piyasada bolluk yaratan olgular “iyi”, mal darlığına neden olabilecek olgular ise “kötü” olarak adlandırılmıştır. Osmanlı'nın uygulamış olduğu ihraç politikası provizyonist bir yapıda olmuştur. İçerde halkın ihtiyacı karşılandıktan sonra ancak artan kısım ihraç edilmiştir. Ayrıca devlet, “yed-i vahid” (tekeli) usulü ile ürünün alım ve satımı üzerine tekeli koyabilmiştir (Özgün, 2008: 8).

Osmanlı provizyonizmine göre iktisadi bakımdan kendi kendine yeterli olması beklenen temel bölgesel birim kazadır. Merkezinde nüfusu genellikle 5-20 bin arasında değişen bir yerleşme yeri ve ona bağlı olmak üzere 20-30 dan 100-

150'ye kadar değişebilen köylerden oluşan bu küçük bölge, üretim ve tüketimin birbirine eşit olduğu temel bir birimdir. Bölge içinde üretilen mallar, kazanın ihtiyacı karşılandıktan sonra bölge dışına gönderilmiştir. Bölgenin ihtiyacı karşılandıktan sonra artan malların gönderileceği ikinci yer ise, devlet kurumları ve bunların büyük çoğunluğunun bulunduğu başkent İstanbul olmuştur. Üretilen mallar, tüm bu bölgelerin ihtiyaçları karşılandıktan sonra imparatorluğun diğer bölgelerine gönderilmiştir. Yurtiçi ihtiyaçların tümü karşılandıktan sonra kalan mallar varsa, bunların dış bölgelere ihraç edilmesine de izin verilmiştir (Karpaz, 2005:294-295).

Şehirlerin iae meselesi; temelde ekonomik bir problem olarak görülse de dönemin zor olan şartları, kurumsal ve idari bazı düzenlemelerin yapılmasını gerektirmiştir. Örneğin; Tarım teknolojisinin geriliği, ulaşım imkanlarının yetersizliği ve tarımın hava koşullarına bağlı olarak işleyişi özellikle İstanbul gibi büyük merkezlerde her an ciddi bir iae krizine yol açabilecek durumlar arasında yer almıştır. Bu olumsuzluk ise, Sanayi Devriminin gerçekleştirilmesine kadar bütün Avrupa şehirleri için bir tehdit unsuru oluşturmuştur. Osmanlı Devleti'nde, İstanbul dışında çok büyük bir merkezinin bulunmaması sebebiyle, çok ayrıntılı iae düzenlemelerine gerek duyulmamış ve bu düzenlemeler sadece İstanbul şehri ile sınırlı kalmıştır. Bu sebeple Osmanlı iae sistemi üzerindeki incelemelerin genellikle İstanbul üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir (Uzun, 2005:233).

### **1.1.2. Gelenekçilik (Tradisyonalizm)**

Gelenekçilik ilkesi, sosyal ve iktisadi ilişkilerde oluşan dengeleri, eğilimleri mümkün olduğu kadar muhafaza etme ve değişme eğilimlerini engelleyerek herhangi bir değişme çıkması durumunda, tekrar eski sisteme dönerek değişimi ortadan kaldırma şeklinde tanımlanmaktadır. 18. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu kendi geleneklerinden kopmadan değişmek için çaba göstermeye başlamıştır (Genç, 2000:44).

### **1.1.3. Fiskalizm**

Gelir arttırıcı ve gider azaltıcı olmak üzere iki rol üstlenen fizkalizm ilkesi, ticaret hacminin artması ya da azalması durumunda ek bir müdahale aracı olarak görülmüştür (Şener, 2010:22). Kısacası fiskalizmin asıl hedefi, hazineye ait



gelirlerin mümkün olduğu kadar yüksek düzeye çıkarılmasını sağlamak ve ulaştığı düzeyin altına inmesini engellemek olmuştur (Genç, 2000:46).

### **1.2. 18. yüzyılda Osmanlı'nın Sosyo-Ekonomik Durumu**

Geniş topraklar üzerine yayılmış ve şer'i hukuka göre yönetilen, çeşitli ırk, dil, din gruplarından oluşan bir imparatorluk olan Osmanlı İmparatorluğu 18. yüzyıla geldiğinde eski gücünden ve canlılığından çok şey kaybetmiştir.

Devlet, yalnızca İstanbul'a uzak bölgeleri değil, İstanbul'a yakın olan bölgeleri dahi denetleyemez hale gelmiştir. Merkezi sistemin eski kuvveti kalmamıştır. 18. yüzyılda devlet görevlilerinin yolsuzlukları aşırı derecede artmıştır. Yolsuzlukları önlemek amacıyla gönderilen adaletnameler ve fermanlar bu yolda pek işe yaramamıştır. Bütün bu olumsuzluklara karşın, Osmanlı Devleti'nin idari mekanizması, 18. yüzyılda da yine şeriat esaslarına ve Kanuni Sultan Süleyman zamanındaki kanunlara göre yürütülmüştür. 18. yüzyılda kapitülasyonların ağırlığı Osmanlıların aleyhine olmaya başlamıştır. Sanayileşme yoluna giden ve hammaddelerini de ucuz fiyatlarla Avrupalılara satan Osmanlı Devleti, Avrupalıların pazarı konumuna gelmiştir. 18. yüzyılda meydana gelen diğer bir olumsuz durum ise, Osmanlı esnafının hammadde bulma konusunda zorluk çekmesi ve bulsa bile bulduklarını çok pahalı alabildiğinden işlenmiş maddeyi pahalıya satmak zorunda kalmasıdır. Bu durum ise halkın yakınmalarına ve esnafa karşı tepki göstermelerine neden olmuştur (Özkaya, 1985:357-358).

18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin ilk önceliğini oluşturan konu savunma ve gerekli malzemelerin temini olmuştur. Stratejik sayılan ve ihracatı uzun zamandır yasak olan, genellikle hükümetin kendi denetimi altında veya başka düzenlemelerle ürettiği mallardır. Bunlar; madeni para ve diğer stratejik madenler, barut, gemi kerestesi, asker üniformaları için kumaş, ordu, saray ve başkent için tahıl ve ettir (İnalçık ve Quataert, 2004:841).

Osmanlıların başkentini ve ordunun ihtiyaçlarının eksiksiz bir şekilde karşılanması hususunda her zaman bir titizliği olmuştur. Bu titizliği daha iyi yönetebilmek adına en önemli iâşe maddelerinden olan tahıl ve koyun temin mükellefleriyle ilgili sistemler 18. yüzyılda bir takım değişiklikler geçirmiştir.

Yine 18. yüzyıl başkent, ordu ve saray için tahıl temininin diğer yüzyıllardan daha sıkı olduğu bir dönemdir (İnalçık ve Quataert, 2004:844).

16. yüzyılda başlamış olup, 18. yüzyılda artık önüne geçilemeyecek bir hal alan Osmanlı İmparatorluğu'nun göç sorunu da devleti ekonomik açıdan sarsan bir diğer konudur. Alınan bütün tedbirlere karşın reaya, bu yüzyılda yerini-yurdunu terk etmeye başlamış ve bu göç dalgası başkent İstanbul için bir takım olumsuzlukları beraberinde getirmiştir. Genellikle göçlerin başkent İstanbul'a yapılmasının sebebi ise, bu şehir sakinlerinin vergiden muaf olması, yani İstanbul'un Osmanlı şehirleri içerisinde ayrıcalıklı bir konuma sahip olmasından ileri gelmektedir. Göçleri önlemek amacıyla 18. yüzyılın çeşitli tarihlerinde pek çok ferman yayınlanmıştır (Özkaya, 1982: 171-172).

18. yüzyıl, diğer dönemlere nazaran devletin elinde olan miri mukataaların sayısının azaldığı bir yüzyıldır. Bu durum devletin ekonomik yönden zayıflamasına neden olmuştur. Ekonomik açıdan zayıflayan Osmanlıların madenlerde çalışanlarının yakınmaları baş göstermiş bu durum bazı madenlerin kapanmasına neden olmuştur. Özellikle barut yapımında kullanılan güherçilenin dışarıya satımı yasak olduğu halde, bu madenin yabancılara satışı da bir türlü önlenememiştir (Özkaya, 1985:358).

18. yüzyıl ortasından itibaren Avrupa da bütün fiyatlar yükseliş içerisinde olmuştur. Güney Doğu Avrupa'da (Osmanlı Avrupası) ise, fiyatlar yükselmemekle birlikte, nakliye zorluğu ve pazarın tam bir düzene oturmamış olması gibi olumsuz durumlar belirsizliklerin gün geçtikçe devam etmesine neden olmuştur (İnalçık ve Quataert, 2004:863).

18. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'de yeni bir üretim sisteminin temelleri atılmıştır. Üretimde kol kuvvetinin yerine makine geçmiştir. Buna bağlı olarak dış ticaret hacmi geniş ölçüde artmıştır. Makine yapımı mallar, makinesiz memleketlerin pazarlarına sürülmeye başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu 18. yüzyılın sonunda kol kuvveti rejiminden makine rejimine geçemediği için yabancıların mallarının olumsuz etkilerini hissetmeye başlamıştır. Bu olumsuzluk ise, yavaş yavaş memleket endüstrisinin ortadan kalkmasına ve dolayısıyla halkın

fakirleşmesine sebep olmuştur. İşte bu yüzyılda yabancı malların ağırlığı altında kalan Osmanlı, ekonomide geri kalmıştır (Karal, 2010:8).

1774 yılına kadar Osmanlı Devleti, bazı yenilgilere uğramış ve her zaman olumlu antlaşmalar imzalamamış olsa da gücünü tamamen kaybetmiş bir devlet değildir. Ortadoğu'da olan egemenliğini sürdürmeyi başarmış, içerisinde yaşamış olduğu karışıklıklara rağmen her türlü birbirini tutan yani çelişkili olmayan devlet görüşünü devam ettirmeyi başarmıştır. Bu dönemde ulaşım yollarını denetleyebilmiş, Avrupa ve Asya arasında zorunlu bir aracı olma görevini sürdürmüştür. 18. yüzyılda Osmanlı'da iktisadi bunalım olmamıştır (Mantran, 1992:347-348). Ancak 18. yüzyıl sonlarında savunma savaşlarının yoğunlaşması üzerine mali durumun olumsuz etkilenmesiyle ekonomi kötüleşme içerisine girmiştir (Karpat, 2005:297). III. Selim döneminde devletin maliyesini düzeltmek adına çareler aransa da olumlu bir sonuç elde edilememiştir (Akçura, 1988: 4).

Osmanlı İmparatorluğu, 18. yüzyılda bu ağır şartlar altında varlığını devam ettirmeye çalışırken, içerisinde barındırmış olduğu halk, kuruluş ve yükseliş dönemlerinde olduğu gibi bu dönemde rahatlık ve varlık içerisinde yaşamamasına rağmen Müslüman ve Hıristiyan tebaa devlete bağlılıklarını sürdürmeyi başarmışlardır (Özkaya, 1985:358-359).

### **1.3. Başkent İstanbul'un Genel Durumu**

İstanbul, Osmanlı Devleti'ne yüzyıllarca yapmış olduğu başkentliğinin yanı sıra, içerisinde bulundurduğu büyük camileri ve çarşılarıyla kendisine önemli yer edinmiş büyük bir şehirdir. En önemli özelliği büyük bir ticaret şehri olmasıdır.

Şehir, Osmanlı tüccarlarını başkente bağlayan tüm ticari güç bağlantılarının buradan dışarıya doğru yayılmasını sağlayan imparatorluğun merkezi bağlantı olma görevini üstlenmiştir. Ticari bağlantı noktası olmasının yanında İstanbul, aynı zamanda son derece önemli bir liman şehridir. Şehrin bolluk ve rahatlık içerisinde olmasını sağlayan en önemli etken ise limanlarına yanaşan gemilerine dayanmaktadır.

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u ele geçirmeyi istemesinde şehrin ticari varlığı büyük bir etken olmuştur ve şehri alır almaz ekonomiyi canlandırarak

varlığını uzun süre devam ettirebilmesi için büyük yatırımlar yapmıştır. Zamanla zenginleşen ve genişleyen ticari konumu sebebiyle İstanbul, Osmanlı'ya başkentlik ettiği tüm dönem boyunca nüfus açısından Roma ve Paris gibi pek çok Avrupa şehrinin nüfusunun bir hayli üzerinde nüfusa sahip olmuştur. Bu büyük nüfus karşısında padişaha düşen başlıca görevlerden biri de şehir halkının açlıktan korunmasıdır. Çünkü açlık içerisinde olan bir halkın şehrin oluşturulacak düzeni açısından olumsuz bir şekilde risk yaratacağından çekinilmiştir (Boyar ve Fleet, 2014:173-174).

İstanbul yüzyıllar boyunca iktisadi, siyasi ve askeri bir merkez olarak, Osmanlı Devleti'nin en fazla nüfus miktar ve yoğunluğuna sahip olan şehri olmuştur. Buna bağlı olarak halkın ihtiyaçları her zaman nüfus yoğunluğuna bağlı olarak büyük boyutlara ulaşmıştır.

İdari bir merkez olması nedeniyle önemli bir tüketim merkezi olan İstanbul'un, tüketici yönü her zaman ağır basmaktadır. Bu ağırlık artan nüfus ve nüfus yoğunluğuyla birlikte asırlar içinde daha da belirginleşmiştir. Tüm bu yoğunluk, işe sorunlarının baş göstermesine neden olmuştur. Ancak temel tüketim maddelerinin yılın her ayında kesintisiz bir şekilde bol ve uygun fiyatlarla başkente temin edilmesi İdare'nin üzerinde durduğu en önemli görev olmuştur. Her dönemde sarayın, ordunun ve halkın ihtiyaçlarının temini konusuna özel bir çaba sarf edilmiştir (Öznel, 2013: 487-489).

16. yüzyılda büyük bir nüfus artışıyla karşı karşıya kalan İstanbul kenti, Akdeniz bölgesinin en büyük kentini oluşturduğu gibi, zamanın bütün Avrupa kentlerini de bu nüfus yoğunluğuyla geçmiştir. Bu durumda Osmanlı İmparatorluğu'nun başkentine sürekli olarak gerekli yiyecek ve hammaddenin sağlanması çok fazla uğraşları beraberinde getirmiştir (Faroqhi, 1979:139).

Yüzyıllar boyu İstanbul'un iâşesini sağlama görevini üstlenen, şehrin çevresindeki yakın ve yakın çevreye oranla biraz daha uzak coğrafya olmuştur. Bu yolda çevre, bölge ve şehirler İstanbul'un ihtiyaçlarını temin etmek için çalışmış, üretmiş ve ürün fazlalıklarını İstanbul'a göndermişlerdir. Tüm bölgelerdeki arta kalan ürünün öncelikle İstanbul'un ihtiyacı için getirilmesi bir zorunluluk olarak görülmüştür. İstanbul, çevresindeki bölgelerin hizmetlerini kendisine tabi

kılmıştır. Çünkü İktisadi bir merkez olmanın yanında İstanbul, devletin başkentidir ve devlet merkezi olmanın beraberinde ayrıcalıklara sahiptir. Şehri çevreleyen coğrafya ise yüzyıllar boyu bu hassas görevi yerine getirmek için üzerine düşeni yapmıştır (Öznel, 2013: 489).

#### **1.4. Osmanlı Devleti'nin Başkentini İfaşesine Verdiği Önem**

İfaşe meselesi tüm şehirler için önemli bir konu olmakla beraber başkent İstanbul için her zaman ayrı bir önem teşkil etmiştir. Çünkü başkent olması ve kalabalık bir nüfusu beslemesi yanında, siyasi açıdan da ön planda olması şehrin ifaşe sorununa ayrı bir anlam yüklemiştir. İfaşe bir bütün olarak, Osmanlı şehir ekonomisinin temelini oluşturmuştur (Uzun, 2005:212).

İmparatorluğun başkenti olan İstanbul'un yiyecek, içecek, giyecek, yakacak ve diğer gereksinimlerinin sağlanmasına her dönemde büyük özen gösterilmiştir. İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılanması daha önceki yüzyıllarda büyük problemler yaratmış olsa da, bu problemler 18. yüzyılda daha da şiddetlenmiştir. 18. yüzyılda bu problemlerin büyümesinin asıl nedeni taşradan başkente yapılan nüfus göçleridir. Bu yüzyılda alınan göçler ile şehrin nüfusu ve tüketim hacmi son derece artmıştır. Bu şehrin iyice artan nüfusu yüzünden, şehirde yiyecek, içecek, giyecek, yakacak sıkıntısı da artmıştır. Böylece halk zaman zaman açlık tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. Bu durumdan yararlanmak isteyen muhtekirler<sup>1</sup> (vurguncular) ise taşradan gelen malları ucuz fiyatlarla alıp depolamışlar, daha sonra bunları yüksek fiyatlarla halka satmaya başlamışlardır. Bu olumsuz durum, mevcut olan sıkıntının daha da artmasına, halkın pahalılıktan yakınmasına neden olmuştur (Özkaya, 1985:318).

İstanbul'un ifaşesinin sağlanması konusu, devletin göç ve iskan politikalarını da etkilemiştir. Devlet sınırları içindeki vatandaşların, değişik nedenlerle başka bölge ve şehirlere göç etme isteği bu dönemde sürekli devam eden bir sorun haline gelmiştir. Devlet idaresi ülkeyi iktisadi, sosyal ve kültürel birçok açıdan olumsuz etkileyen bu sorunu engelleme yoluna giderek başkentini nüfus miktarını kontrol altına almaya çalışmıştır. Ancak yine de Anadolu ve Rumeli'den birçok

---

<sup>1</sup> Buğday vb. insanların zorunlu ihtiyaçlarını karşılayan maddeleri, darlık zamanlarında yüksek fiyatla satmak için saklayan kişilere verilen addır. Bkz. (Pakalın, 1993:571).

vatandaşın İstanbul'a göçleri önlenememiştir. 1746 yılında çıkarılan bir fermanla göçlere engel olmak için her kaza vatandaşının birbirine kefil edilmesi kararı alınmıştır. Özellikle savaşlar ve toprak kayıpları dolayısıyla İstanbul'a gelen göçmen nüfusun geneli Anadolu'da uygun illerde iskan edilmiştir. İstanbul'da bulunan göçmenler içinde işsiz, güçsüz ve başıboş olanların yerleşmelerine müsaade edilmemiştir (Öztel, 2013:489-490).

İstanbul'un iaşesinin sağlanması uzun zamandır var olan bir problem olmuştur. İstanbul'un Bizans İmparatorluğu devrinde başkent ilan edilmesinden itibaren başlayan bu problem, Osmanlı Devletine de uzun süre başkentlik yaptığı dönemlerde dahi sürmüştür. Osmanlı yöneticileri bu konudaki hassasiyetlerini her zaman korumuşlardır. Ancak bu dönemde nakil vasıtalarının yetersizliği, deniz ve karayollarında seyahat ve nakliyatın korsanlık veya haydutluk gibi faaliyetlerle tehdit edilmesi bu problemi daha da zorlaştırmıştır. Bu zorluklara rağmen İstanbul'da yaşayan halkın her türlü ihtiyaçlarının karşılanması devlet yöneticilerinin en önemli görevleri arasında yer almıştır. Şehrin başkent olarak siyasi ve iktisadi bir merkez olması ve çok sayıda insanı içinde barındırması nedeniyle, iaşesinin temini son derece önem teşkil etmiştir (Çiftçi, 2004:154). Bizans döneminde İstanbul'un temel ihtiyaç maddelerinin teminine yönelik bir kontrol sistemi kurulmuştur. Osmanlı Devleti de bu konuda, Bizans İmparatorluğu'nun kurmuş olduğu kontrol sisteminden faydalanmıştır (Çağman, 2016:129).

18. yüzyılda İstanbul; sarayı, kalabalık kapıkulları, askeri kesimi, yurdun her bölgesinden gelen ve medreselerinde öğrenim gören öğrencileri, imaretlerinde karın doyuran düşkünler ve garipleri, hanları dolduran yabancı tüccarları, bekar odalarında barınan bekarları ile; gerileme dönemlerinde düşman istilasına uğrayan vatan topraklarından göç ederek gelip göçmenleriyle çoğalan sürekli nüfusuyla kalabalık bir şehir halini almıştır (Güçer, 1952:397).

Başkent in kalabalıklaşan aşırı nüfus yoğunluğuyla gereksinimlerinin karşılanması hususunda padişahlar, hem insanlık görevini yerine getirmek hem de otoritelerinin sarsılacağından çekindikleri için İstanbul'un ihtiyaçlarını karşılamaya büyük çaba göstermişlerdir. Padişahlar her zaman halkın gündelik yaşamını güven altına almak ve halk arasında karışıklıkların çıkarak mevcut

düzenin bozulmasını engellemek için ellerinden gelen her şeyi yapmışlardır (Mantran, 2005:397). Çünkü İstanbul'da bir karışıklık çıktığında padişahlar, halk arasında padişahı ve devleti sarsacak olumsuzlukların çıkmasından çekinmişlerdir (Özkaya, 1985:321).

Bir şehrin iâşe gereksinimlerini nüfus miktarı belirlemiştir. 18. yüzyılda ekmek tüketimine bakılarak nüfus hakkında tahminlerde bulunulmuştur. Bu tahminler sonucu, İstanbul nüfusunun Galata ve Üsküdar dahil olmak üzere yarım milyona yakın olduğu tespit edilmiştir. Bu oranın yarıdan fazlasının Rum ve Ermeni gayrimüslim olduğu ileri sürülmüştür. İstanbul kadısının 1765 yılına ait bir bina sayımına bakılarak sadece Sur içinde 88.185 adet Müslüman ve Hıristiyan ev olduğu görülmüştür. Bu sayı, Sur içinde 45.000 kişiye yakın yoğun bir yerleşmenin olduğunu göstermektedir. Aynı şekilde 18. yüzyılın ikinci yarısında Galata, Eyüb ve Üsküdar fırınlarının sayısının 2-4 kat artması da nüfus yoğunlaşmasının bir göstergesi olarak kabul edilmiştir (Tabakoğlu, 2014:131). İstanbul şehrinin gün geçtikçe artan nüfusu ve bu nüfusun iâşesinin mutlaka sağlanması zorunluluğu, imparatorluğun diğer eyaletlerinin iâşe konusunda önemli bir paya sahip olmalarını sağlamıştır (Mantran, 1990:173). Özellikle gıda maddelerinin temininde İstanbul ilk sırayı almıştır. İlk sırada yer almasının sebepleri arasında nüfusun ihtiyaçlarının karşılanması yanında, halkın memnun edilmesi de diğer önemli bir neden olmuştur (Mantran, 1990:168).

Osmanlı İmparatorluğu'nda İstanbul'un iâşe temininde aksaklıklar olduğu sürece şehirde büyük olaylar çıkacağına inanılmıştır. Bu yüzden İstanbul'un et, ekmek, yiyecek, yakacak ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına büyük özen gösterilmiştir. Endüstrinin burada az gelişmiş olması sebebiyle İstanbul, birinci derecede önemli bir üretim merkezi değildir. Bunun yanında İstanbul ilkel maddeler açısından da dışa bağımlılığını sürdürmüştür. Nüfusun besin maddeleri olan tahıl, pirinç, sebze, kuru ve yaş meyveler, yağ, bal, kasaplık hayvan gibi mallar imparatorluğun çeşitli bölgelerinden gemiler vasıtasıyla İstanbul limanlarındaki iskelelere getirilmiş ve buralardan dağıtımının yapılması sağlanmıştır. İstanbul'un tahıl gereksinimini karşılayabilmek için hemen hemen bütün imparatorluk bu konuyu kendisine amaç edinmiştir (Şener, 2010:58-62). Osmanlı Devleti'nin çok geniş bir coğrafyaya yayılmış olması da başkent

gerekli olan ihtiyaçlarının karşılanması konusunda kendisine büyük avantajlar sağlamıştır (ağman, 2016:129).

İstanbul halkının ihtiyaçları Rumeli ve Anadolu'nun kıyı bölgelerinden, Marmara ve Karadeniz'de yapılan gemi ticareti yoluyla karşılanmıştır (İnalcık ve Quataert, 2004:620). Braudel'e göre bu yüzyılda kent günde 300-500 ton buğday tktmştir. Bu tktim 133 fırına da iş olanağı sağlamıştır (Braudel, 1990:234). İstanbul'un gündelik ekmek ihtiyaı için on beş bin okka<sup>2</sup> una ihtiyaç duyduğu da tahmin edilmektedir. Bu un İstanbul'daki fırınlara dağıtılarak ekmek yapılması sağlanmıştır. Ancak ihtiyaçlar karşılansa da başkent İstanbul hiçbir dönemde kendisine yeten bir şehir olmamıştır. Dolayısıyla kentin zahiresinin dışarıdan temin edilmesi mecburiyeti her zaman şehrin dışa bağımlılığını sürdürmesine neden olmuştur (Demirtaş, 2014:169-170).

Nüfusunun gün geçtikçe artması ve çevresinde üretilen hububatın tktimine yetmemesi nedeniyle İstanbul'a ucuz ve kesintisiz olarak ürünlerin temin edilmesi konusu Osmanlı'nın en önemli görevi arasında yer almıştır. Bu görevi en iyi şekilde yerine getiren devlet, ihtiyaç fazlalığı olan hububat ürünlerini başkente yollamak zorunda olan bölgeleri araştırmakla işe başlamıştır. Daha sonra bu bölgelerdeki ihraç iskelelerini tespit etmiştir. Bölgelere göndermiş olduğu mübaşirler<sup>3</sup> ile işin düzen içerisinde yürütülmesine de zen göstermiştir (Tabakoğlu, 2014:123).

Buğday, arpa, pirinç gibi hububat dışında her çeşit yağ, peynir, işkembe, bal vb. içine alan zahire ticaretiyle uğraşanlara "kapan tüccarı" veya "kapan hacıları" adı verilmiştir. 18. yüzyıl ortalarında İstanbul'un zahire ihtiyaının yüzde doksandan fazlası bu tüccarlar sayesinde karşılanmıştır (Aynural, 2001:338).

Üretimin ve ulaşımın sınırlı olduğu, savaşların ve kıtlıkların baş gösterdiği ve tktimin kolayca etkilendiği şartlar altında İstanbul gibi büyük bir şehrin iaşesini sağlama çabası büyük titizlikleri beraberinde getirmiştir. Bu yüzden

---

<sup>2</sup> Tartı ölçülerinden birinin adıdır. Bu l biriminin yerine "kıyye" de kullanılmıştır. Okka, şehir ve kasabalara göre farklılık göstermiştir. En tanınmış olanı dört yüz dirhem, 1,282 gramdır. Bkz. (Pakalın, 1993:723).

<sup>3</sup> Tanzimat dönemi öncesi devlet tarafından görülmesi gereken bir işin yapılması amacıyla görevlendirilen memurlara verilen addır. Bkz. (Pakalın, 1993:592).



başkent in iaşesi konusu en ince ayrıntısına kadar düşünölmüş, hatta olağanüstü durumlar da hesaba katılarak önceden hazırlıklar yapılması öngörölmüştür. Devlet yetkilileri İstanbul halkının, saray, ordu ve yüksek düzeydeki memurların temel ihtiyaçlarının bölgelerden sürekli akışını sağlamak ve uygun fiyatla temin etme konusuna büyük özen göstermişlerdir. Gerekli göröldüğünde ise müdahalede dahi bulunmuşlardır (Çağman, 2016:129).

İmparatorlukta, diğ er bölgelerin iaşesine de önem verilse dahi öncelikle başkent in gereksinimlerinin karşılanması ön planda tutulmuştur. Buna karşın, yine de İstanbul'da çoğu kez yiyecek ve içecek sıkıntısının üstesinden gelinememiştir. Bu sıkıntıların önlenmesi, taşraya zahire nakledilmesi, zahirelerin İstanbul'a gönderilmesi konusunda yoğun bir çaba harcanmıştır. İstanbul'un nüfusunun sürekli artması ve zahirenin devlet tarafından ucuza satın alınması sebebiyle 18. yüzyılda, İstanbul'da yiyecek sıkıntısı git gide yaygınlaşmıştır (Özkaya, 1985:329).

Osmanlı Dönemi'nde İstanbul'un iaşesi; sarayın ve devletin ileri gelenlerinin mutfak ihtiyaçları ile asker in gereksinimleri ve İstanbul halkının gereksinimleri olmak üzere iki açıdan ele alınmıştır (Özkaya, 1985:340).

### **1.5. İstanbul'un İaşe Maddeleri**

İstanbul; Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinden gelen gemiler; Trakya, Balkanlar ve Anadolu'dan gelen kervanlar ile kent in hayatı ve faaliyeti için gerekli olan ürünlerin getirildiği bir bölge olmuştur.

Halicin güney kıyıları boyunca, Bahçekapı'dan Balat'a kadar, belli ürünlerin getirildiği iskeleler sıralanmıştır. Başkente ulaşan malların herhangi bir iskeleye boşaltılmasına izin verilmemiştir. Başkent in iaşe ürünleri üzerinde, savaş veya kıtlık dönemlerinde devlet denetimi daha da sıkı bir hal almıştır. Özellikle temel beslenme maddeleri için olağanüstü tedbirler alınmıştır. Üreticilerin ürünleri teslim etme zorunluluğunun olması, bazı büyük önem taşıyan ürünlere ihraç yasağı getirilmesi veya ürünlerin zorunlu olarak özellikle İstanbul'a gönderilme koşulu bu konuya gösterilen örnekler arasında yer almaktadır (Mantran, 1990:172-174).

İstanbul'un iâşesi için geniş bir iâşe ağı oluşturulmuştur. Temel gıda maddelerinden olan tahıl ve et ülkenin dört bir köşesinden sağlanmıştır. Meyveler Güney Marmara ve Batı Anadolu başta olmak üzere birçok merkezden getirilmiştir. Anadolu'dan sağlanan sadeyağ; Kırım, Kuzey Karadeniz ve Balkan şehirlerinden tedarik edilirken, turunçgiller ağırlıklı olarak Ege adalarından, Akdeniz Bölgesi'nden; baharatın büyük bir kısmı Mısır'dan; kuru meyve ihtiyacı ise; Marmara'nın Kuzey ve Güneyi ile Batı Anadolu, Balkanlar, Şam ve ege adalarından sağlanmıştır (Bilgin, 2010-2011:232).

### **1.5.1. Hububat Ürünleri**

Osmanlı şehirlerinde halkın ihtiyaç duyduğu temel yiyecek maddesi hububattır. En çok ihtiyaç duyulan önemli iâşe maddesi olması sebebiyle tüm yöneticiler, hububat ürünlerinin karşılanması konusuna ayrı bir öncelik ve önem vermişler hububat konusunda gerekli olduğu dönemlerde her türlü tedbiri almışlardır. Hububat ihtiyacının karşılanması hususunda diğer bölgelere göre İstanbul'un önceliği söz konusu olmuştur (Uzun, 2005:213).

Osmanlı İmparatorluğu'nda hububatın başka bölgelere ihraç edilmesi, imparatorluk içerisinde bir yerden başka bir yere taşınması ve satılması hükümetin izni dahilinde gerçekleşmiştir (Güçer, 1952:79). Hububat ürünleri Osmanlılar açısından büyük öneme sahip bir iâşe maddesi olmuştur. Zaman zaman yaşanan kıtlıklar bu önemi daha da arttırmıştır (Özünü, 2010: 266).

#### **1.5.1.1. Buğday (Hinta)**

Günlük hayatta tüketimi fazla olan bulgur, nişasta, erişte, tarhana vs. gıdaların ana malzemesi olan buğday, halkın temel gıda maddesi olan ekmeğin hammaddesini oluşturmaktadır. Her türlü iklim şartlarında yetiştirilebilmesi açısından en çok rağbet edilen hububat ürünleri arasında yer almaktadır (Karaboğa, 2011:11)

Buğday normal zamanda ihracatı yasak bir ürün olmasına rağmen İstanbul'a gönderilirken devletin sorumluluğu dahilinde değildir. Buğdayın taşınması işini toptancı tüccarlar, armatörler ve gemi reisleri görev edinmiştir. Devlet her yıl başkente buğday sağlayacak eyaletleri belirlemiş ve bu sürece müdahale etmiştir.

Başkent'in buğday iaşesi sağlanırken öncelik en kolay gönderebilecek durumda olan eyaletlere verilmiştir. Bu eyaletler, Trakya-Marmara kıyısındaki Asya bölgeleri (Hüdavendigâr, Karesi), Ege Denizi (İzmir, Saruhan), Tuna Prenslikleri (Eflak, Boğdan) ve gönderilme hususunda daha düşük paya sahip olan Karadeniz kıyısındaki (Kırım, Güney Rusya, Kuzeybatı Anadolu) bölgelerdir (Mantran, 1990:174-175). Ancak tüm çabalara ve titizliklere rağmen İstanbul'a gönderilmesi istenen buğdaylar zamanında başkente ulaştırılamamıştır. Bu konudaki isteksizliklerin 18. yüzyılın ikinci yarısında dahi devam ettiği görülmektedir (Özkaya, 1985:325).

Başkente gönderilen buğday, İstanbul'da Unkapanı'na teslim edilmiştir. Unkapanı'na ulaştırılan buğday buradan fırıncı ve değirmencilere dağıtılmıştır. Dağıtılan buğdaylar buralarda kadı ve muhtesip<sup>4</sup> emirnameleriyle belirlenen stokları oluşturmuşlardır. Devlet, stoklar içerisinde bulunan padişah sarayları ile başkentte duran birliklerin iaşesine yönelik olan kısmını denetimi altına almıştır. Buğdayı taşıma işi, limanlarda kiralanan tekneler sayesinde gerçekleştirilmiştir. İstanbul'da Unkapanı'na getirilen buğdaylar, Tersane-i Amire ambarlarında depolanmıştır (Mantran, 1990:177-179).

İstanbul'un buğday tüketimi padişahın denetimi altında olmuştur. Üretim bölgelerinden alınan buğdaylar, çok düşük fiyatlarla devlete devredilerek kiralanan gemilerle başkente getirilmiş ve burada depo edilmiştir. Sonrasında ise bu buğday İstanbul'un fırıncılarına padişahın tespit ettirdiği fiyatla satılmıştır (Özkaya, 1985:328).

Osmanlı Devleti her zaman seferler ve savaşlar içerisinde mücadele veren devlet ordusunun iaşesini daha iyi bir duruma getirebilmek için hububat ürünü olan buğdaya çok fazla ihtiyaç duymuştur. Bu nedenle hububat ziraati ve buğday üretimi Osmanlı Devleti tarafından özellikle teşvik edilmiş ve üretimin işleyişi kanunnameler ile sıkı bir denetim altına alınmıştır (Karaboğa, 2011:11). Çünkü Osmanlı Devleti'nde sefere çıkan ordu birliklerinin ihtiyaçlarını karşılamak iaşe konusu içerisinde son derece önemli bir yer tutmaktadır. Ordunun iaşesi

---

<sup>4</sup> Tüccarların narhlarına bakmak, kile, arşın vs. ölçüler ile terazi ve kantarları muayene etmek, düzgün ölçüler kullanmayan ve satışlarda hile yapanları cezalandırmakla görevli olan memurlara verilen isimdir. Bkz. (Pakalın, 1993:572).

sağlanırken, genel iaşe düzenlemelerine uyulsa da bazen de içerisinde bulunan durum nedeniyle apayrı düzenlemelerin yapılması da gerekli kılınmıştır. İstanbul'da bulunan askeri birliklerin iaşesi, İstanbul halkı ve devlet görevlileri için getirilen düzenlemeler çerçevesinde karşılanmıştır. Ancak esas problem, bir sefer düzenleneceği zaman meydana gelmiştir. Çünkü ordunun başarısı birazda olsa iaşe ve ikmal düzenine bağlanmıştır (Uzun, 2005:229-230).

İstanbul'un buğday gereksiniminin en iyi şekilde ve hızlıca sağlanması için bazı tedbirler de alınmıştır. Bunlar kısaca şöyledir:

- Fırıncıların almış oldukları buğdayın parasını ödemeleri için yapılan uyarılar,
- Zahirelerin İstanbul dışına ve yabancılara kaçırılmaması ve en kısa zamanda İstanbul'daki UnKapanı'na getirilmesi,
- Vurgunculuk yapan kişilere buğday verilmemesi ve bu usulsüz harekette bulunanların ortaya çıkarılması,
- Tüccarların gemilere fazla zahire koymalarının engellenmesi,
- Gemi sahiplerinin zahire yüklü gemilerini İstanbul'a getirmelerinin zorunlu olması hakkında emirler çıkarılması,
- Zahire satan tüccarlara kolaylıklar sağlayarak, mallarını İstanbul'a sevk etmelerine yardımcı olunması,
- Buğday naklini İstanbul'a yapacaklardan yasa dışı vergiler alınması için ısrar edilmemesi,
- Mübaşiriye<sup>5</sup> ücretinin kaldırılması,
- Kaçakçılık yapanların cezalandırılması,

Alınan bütün bu tedbirlere karşı ne kaçakçılık ne de vurgunculuk önlenememiştir. Üstelik savaş dönemlerinde zahire fiyatları sürekli yükselmiş ve

---

<sup>5</sup> Devlet tarafından gönderilen memurların masraflarının karşılanması için gittikleri bölgedeki halktan alınan paradır. Bkz. (Pakalın, 1993:592).

devlet İstanbul için zahire bulundurmak amacı ile fiyat artmasına göz yummuştur (Özkaya, 1985:337).

### **1.5.1.2. Pirinç (Çeltik)**

İaşe ürünlerinden tahıllar arasında önem teşkil eden bir diğer ürün de pirinçtir. Çünkü pirinç Türklerin beslenmesinde, özellikle de zengin Türklerin beslenmesinde önemli bir paya sahiptir. P. Della Valle “*eğer pirinç yoksa, buna Türk usulü yemek demiyorlar*” diye yazarken; Grelot ise “*et suyunda veya su ve tereyağı ile çok az pişmiş tane pirinçten yapılan pilav bütün yemekler içinde en iyi olanıdır*” diyerek pirincin Türk mutfağındaki önemine vurgu yapmıştır. Pilav olarak pişirilen pirinç, et veya balık yemeklerinin yanında da tüketilmiş, dolmanın bileşimi içerisine de katılmıştır. Pirinç çok tüketilen bir iaşe maddesi olması nedeniyle pahalıdır. Ancak çok fazla tüketilmesine rağmen buğday ve et ticareti kadar sıkı kısıtlamalar altına alınmamıştır (Mantran, 1990:179-180).

Çeltik yani pirinç, buğday ve mısır gibi besleyici değeri yüksek tahıllar arasında yer almaktadır. İçerisinde bulunan şeker oranının yüksekliği sebebiyle insanı tok tutma özelliğine sahiptir. Bu özellik nedeniyle pirinç, halk tarafından oldukça tercih edilen bir tahıl ürünü olmuştur. Özellikle saray ve büyük imaretlerde pirinç tüketimi başta yer almıştır (Karaboğa, 2011:16). Pilav her zaman Osmanlı mutfağının belirleyici unsuru olmuştur. Pirinç pilavı (dane-i pirinç), bulgur pilavı (dane-i pilav) ve şehriye pilavı olarak adlandırılan bu üç tür pilav Osmanlı mutfağı için büyük öneme sahiptir (Bilgin, 2010-2011:234).

1755 de yaşanan kıtlık, pirincin çok daha fazla rağbet görmesine sebebiyet vermiştir. Bu durum pirincin azalmasına neden olmuştur. Halk, pirinç dükkanlarını yağmalamaya başlamıştır. Devlet tarafından alınan sert tedbirler ile açlık tehlikesinin önüne geçilse de, kötü beslenme nedeniyle hastalıklar ortaya çıkmıştır (Özkaya, 1982:329).

### **1.5.1.3. Arpa (Şair)**

Hububat ürünleri arasında buğdaydan sonra Anadolu’da en fazla üretilen iaşe maddesi ise arpadır. Buğday kadar ilgi görmese de halkın temel gıda maddesi olarak yufka, keşkek vs. yapımında da kullanılmaktadır. Buğdaya nazaran arpa,

yiyecek maddesi olarak az tercih edilmiştir. Ancak kıtlık zamanlarında arpa ekmeğine rağbet arttığı için önemli bir yere de sahiptir (Karaboğa, 2011:13-14).

### **1.5.2. Et Ürünleri**

Hububat ürünleri ile birlikte kesilmiş et, özellikle de koyun eti Türklerin et cinsinden beslenmesinin temelini oluşturmuştur. Başkent'in yiyecek iâşesi sorunlarından birini de et ürünleri meydana getirmektedir (Mantran, 1990:180). Temel gıda maddelerinin en önemlilerinden birisi koyun etidir (Tabakoğlu, 2014:126). Bununla birlikte saygın İstanbulluların buzağı ve oğlak gibi hayvanları da tükettikleri bilinmektedir (Bilgin, 2010-2011:233). Tahıl ürünlerinde olduğu gibi, üreticiden satın alınan et ürünlerinin, kent kasaplarına dağıtımına kadar et içinde bir devlet denetimi sistemi söz konusu olmuştur. Koyun için toplama merkezleri öncelikle Balkanlardır (Trakya, Bulgaristan, Makedonya, Eflak-Boğdan). İstanbul'a gönderilecek koyun sayısı önce başkentte tespit edilmiş, sonra kazalara paylaştırılarak, kadılar tarafından çeşitli yerlere dağıtımı gerçekleştirilmiştir.

Türk mutfağında en çok kullanılan et çeşidi koyun etidir. İstanbulluların ve özellikle maddi durumu iyi olanların beslenme maddeleri arasına et ürünleri içerisinden tavuk, yumurta ve balıkta girmektedir (Mantran, 1990:180-183). İstanbul seçkinleri beyaz et olarak horoz, ördek, kaz, güvercin, keklük gibi hayvanların etini de tüketmeye büyük önem vermişlerdir. Bazı ziyafetlerde tavus kuşu etine dahi rastlanmıştır. Et tüketimi sadece şehirde değil, sarayda da yaygındır. Pastırma ve sucuk yapımında ise sadece sığır eti kullanılmıştır (Bilgin, 2010-2011:233). Ancak İstanbul et gereksinimini gerektiği gibi sağlayamamıştır. Savaş dönemlerinde araya giren ordunun da gereksinimleri, İstanbul'daki et sıkıntısının gitgide büyümesine sebep olmuştur (Özkaya, 1985:342).

### **1.5.3. Sebze ve Meyveler**

Et ürünlerinin pahalı olması sebebiyle başkent halkının beslenmesinde sebze ve meyveler büyük yer tutmuştur (Mantran, 1990:186). Bu sebeple bahçecilik sadece İstanbul'un yakın çevresinde değil, surların içerisinde dahi yapılmıştır. Ancak İstanbul'un sebze ve meyve tüketimi üretiminin önüne geçmiştir. Bunun üzerine başta nar olmak üzere diğer taze meyveler Marmara Denizi kıyısındaki

köylerden başkente getirilerek sebze ve meyve ihtiyacı giderilmeye çalışılmıştır (İnalçık ve Quataert, 2004:620). Bozburun ve Darıca'nın enginarı; Gemlik Değirmendere ve Katırlı'dan gelen taze bakla ile asma yaprağı gibi sebzeler 18. yüzyılda Marmara'nın doğusu ve güneyinden İstanbul'a getirilmiştir (Bilgin, 2010-2011:236).

#### **1.5.4. Kahve Gereksinimi**

Türk kahvesinin kullanımı, başkent İstanbul'da ve imparatorluğun diğer bölgelerinde 17. yüzyılla birlikte iyice yaygınlaşmaya başlamıştır (Mantran, 1995:66). Kahve, durumu iyi olan ve olamayan herkes için basit bir ikram malzemesi olarak kullanılmaya başlanmıştır (Nazır, 2011:301).

18. yüzyılda kahve, Bodrum ve İzmir'den İstanbul'a sevk edilmiştir. 18. yüzyılda, İstanbul için Halep'ten gelmek üzere 60 yük Yemen kahvesi yolsuzca kazanç sağlamak isteyen kişiler yüzünden Bursa'ya nakledilmiştir. Daha değişik usulsüzlüklerle de kahve İstanbul'a bu yüzyılda ulaşamamıştır. İstanbul'da kahve sıkıntısı bütün 18. yüzyıl boyunca sürdüğü gibi, 19. yüzyılda da bu durum etkisini sürdürmüştür (Özkaya, 1985:352-354).

#### **1.5.5. Yakacak ve Kereste Gereksinimi**

İstanbul'un iâşesinde halkın beslenme açısından önemli olan ihtiyaçlarının yanı sıra odun ve kömür temini meselesi de her dönemde birçok ihtiyaç ile kıyas edilemeyecek derecede önem teşkil eden bir konu olmuştur. Tıpkı beslenmeye yönelik iâşe maddeleri gibi odun ve kömür (mahrukat) gereksinimi de temel ihtiyaçlar arasında yer almıştır. Bu ürünlerin İstanbul'da kullanımı üç kesim için önemli olmuştur. Bunlar; kamu kurumları, çeşitli imalat sektörleri ve tüketici kesimlerdir. Özellikle tüketici kesimler içersindeki halk için odun ve kömür gereksinimi en önemli temel ihtiyaç ürünleri olmuştur (Öznel, 2013: 490).

18. yüzyılda İstanbul'da sık sık yangınlar meydana gelmiştir. Bu yangınlar sonucunda halk perişan olmakla birlikte, yanan dükkan ve evlerin yerine yenilerinin yapılmasını istemiştir. İstanbul'da 1729 yılında çıkan yangın yirmi dört saat sürmüştür. Yangın sonunda şehrin sekizde biri yanarak yok olmuştur. Bunun sonucunda birçok kişi evsiz ve dükkansız kalmıştır. Bu yangın sırasında

yirmi beş cami ve mescit ile birlikte on dört fırınında yandığı tespit edilmiştir. Yeni binaların tekrar inşa edilebilmesi için inşaat malzemesine ihtiyaç duyulmuştur. Ancak kereste fiyatları zelzele, yangın gibi nedenlerle yükseltilmiştir. Bu durum da halkın zararına olmaktadır. Yine İstanbul'un önemli sorunlarından bir tanesi de yakacak malzemeleridir. Yakacak malzemesi elde edebilmek için Istranca Dağları'ndan keresteler başkent İstanbul'a getirilmiştir. Devlet, yakacak sorunun önüne geçebilmek için elinden gelen bütün çabayı göstermiştir (Özkaya, 1985:346).

### **1.5.6. Diğer Gereksinimler**

Baharat ve meşrubat gibi iâşe ürünleri yenilecek nesnelere nazaran daha küçük bir sorun meydana getirmiştir. Başkent'in iâşesi yalnızca beslenmeye yönelik maddelerle de sınırlı kalmamıştır (Mantran, 1990:195).

Temel ihtiyaçlar yanında gerekli olan bir diğer gereksinimlerde, sof, hilat, yapağı, ayakkabı, taşradan gemilerle İstanbul'a gelen zift, katran, reçine gibi Tersane'ye gerekli olan maddelerdir. İstanbul'da gereksinim duyulan gıda maddelerinden bir diğeri de üzümdür. Üzüm, şıra ve şarap yapımında oldukça kullanılmıştır (Özkaya, 1985:355-356).



## 2. OSMANLI DÖNEMİNDE DENİZYOLU ULAŞIMI VE İAŞE TEMİNİNDE DENİZ TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ

### 2.1. Denizyolu Ulaşımı

Osmanlı Beyliği, kuruluşundan itibaren gelişip çeşitli bölgelerde kıyı sahibi olmasıyla birlikte önce komşusu olan Karesi Beyliği'nin gemilerinden faydalanmaya başlamış ve denizyolu ulaşımı Osmanlı Beyliği için önem teşkil etmiştir. Devlet, ilk zamanlarda küçükte olsa Karamürsel, Edincik ve İzmit'te tersaneler kurarak işe başlamıştır. Gelibolu'nun alınmasıyla bu bölgede de bir tersane kurulmuş ve denizcilik yolunda ilk ciddi adım atılmıştır. Bu tarihten itibaren Osmanlı gemiciliği hızla gelişme göstermiştir (Halaçoğlu, 2014:139).

Osmanlı Devleti denizlerdeki ulaşımında kendisine dört deniz yolu belirlemiştir. Bunlardan ilk iki yol Karadeniz'e kıyısı olan, Anadolu veya Rumeli sahil hattı boyunca uzanmaktadır. Diğer iki yol ise Akdeniz'deki sahil hattında yer almaktadır. Dört denizyolunun ikisi İstanbul iskelelerinden başlamış, Osmanlı'nın Avrupa'daki toprakları üzerinden geçmiştir. Bu doğrultuda İstanbul'dan başlayan iki ayrı iskele hattının ilki Karadeniz üzerinden, diğeri ise Ege, Akdeniz ve Adriyatik üzerinden ilerlemiştir. Bu yola Rumeli "sağ kol (deniz)" adı verilmiştir. Bu denizyolu İshakçı civarında Karadeniz'den ayrılarak Tuna Nehri'ndeki sahiller boyunca devam ederek birçok bölgede Rumeli "orta kol (karayolu)" ile birleşmiştir. Diğer denizyolu ise Ege, Akdeniz ve Adriyatik denizleri üzerinden Rumeli, Mora Yarımadası ve İtalya sahillerini dolaşarak Ortona İskelesi'nde son bulmuştur. Bu denizyolu da İstanbul'a olan konumu sebebiyle Rumeli "sol kol (deniz)" adını almıştır (Çetin, 2013:436).

Birçok yeniliği beraberinde getiren ve bu yenilikler sayesinde toplumsal hayatı etkileyen Sanayi Devrimi, 18. yüzyılın ortalarından itibaren Kuzey Avrupa'da ortaya çıkmıştır. Sanayi Devrimi ile birlikte buharın itme gücü keşfedilmiştir. Keşfedilen bu güç, lokomotif ve buharlı gemilere uygulanmıştır. Bu uygulamalardan itibaren ulaşım teknolojisinin pek çok dalında değişimler meydana gelmiştir. Deniz ulaşımında bu tarihe kadar kullanılan ahşap ve yelkenli gemiler, artık yerini demir gövdeli buharlı gemilere bırakmıştır (Göçer, 2016:153).

Buhar makinesinin keşfine kadar, toplu bir şekilde mal nakletmenin tek yolu su yolu vasıtasıyla yapılan taşıma olmuştur. Deniz yolu taşımacılığının karayolu ile yapılan taşımacılıktan tek farkı değişen hava koşulları, akıntılar ve rüzgarlar nedeniyle pek çok belirsizlikler içermesidir. Bu belirsizlikler, deniz yolu yolculuğundaki varış saatinin, günün ve hatta haftasının kesin olarak belirlenememesine neden olmuştur. Fakat 19. yüzyılda, gemileri akıntılardan, gelgitlerden ve rüzgarlardan çıkaran buhar makinelerinin kullanılması sayesinde deniz yolu ulaşımı kalıcı olan bir takım dönüşümler geçirmiştir (Quataert, 2016:181-182). Karayolunda buhar gücünün kullanılmasıyla demiryollarının kullanımı da yaygınlık kazanırken, aynı enerji türünün deniz yolu ulaşımında da kullanılması su yolu ile taşımacılığın önemini arttırmıştır (Kumrular, 2007:480).

Denizlere kıyısı olan Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz yolu ulaşımındaki önemi ortada olan bir durumdur. Denizlerden bütün yollar başkent İstanbul'a bağlanmıştır. Devletin belli bir resmi ticaret gemisi yoktur. Bütün ticaret gemileri özel sektöre ve şahıslara ait olarak görev yapmışlardır. Bu gemiler hem mal hem de insan taşımacılığında kullanılmışlardır. Tüm gemiler, bir limana kaydedilmiştir. Gemiler devlete kaydettikleri sürece top ve silah taşıyabilmişlerdir. Devlet izni olmadan hiçbir tekne bu görevi üstlenememiştir (Öztuna, 2013:240).

Avrupa'daki gelişmeleri yakından takip eden Osmanlı Devleti, Tanzimat ile birlikte 1844 yılında Gemlik, İzmit, Bandırma ve Tekirdağ gibi İstanbul'a zahire sevkinde bulunan iskeleleri, tersaneye bağlı olarak eşya ve yolcu taşımacılığını yapan vapurlar için ayırmıştır (Çadırcı, 1991:302). Bandırma, Mihaliç (Karacabey), Mudanya limanları İstanbul'a zahire naklinde bulunurken hızlı ve ucuz taşımacılığı sağlamıştır (Faroqhi, 1993:356). 16. yüzyılda olduğu gibi, 18. yüzyılda da deniz nakliyatında kalyonlar kullanılmıştır (Güçer, 1987:37).

## **2.2. Deniz yolu ulaşımının zahire nakliyatındaki önemi**

Osmanlı sarayının, İstanbul'da görevli olarak bulunan yeniçerilerin ve halkın çeşitli talepleri, devletin rahat bir şekilde deniz yoluyla ulaştığı bölgelerde üretimi geniş ölçüde etkilemiştir. Tahıl, demir ve benzer mallar uzun mesafelere deniz yolu sayesinde ulaştırılmıştır (Faroqhi, 1979:139).

Zahire nakliyatında maliyet açısından en uygun olanı deniz taşımacılığıdır. Bu nedenle İstanbul'a ülkenin çeşitli yerlerinden zahireler denizyolu kullanılarak sevk edilmiştir. İstanbul'a yakın bölgelerden gelen zahireler bazı zamanlarda arabalarla ve hayvan sırtlarında da taşınmıştır. Ancak bu taşımacılık bir hayli maliyetli olmuştur. Bu maliyete rağmen üretim bölgelerinden İstanbul'a nehir yoluyla ulaşım imkanı olmayan bölgelerde, araba veya hayvan kullanımı zorunlu kılınmıştır.

Karayolu ulaşımının pahalı olması sebebiyle, İstanbul'a zahire sevkinde öncelik denize kıyısı olan bölgelere verilmiştir. Zor durumda kalınmadığı sürece denize uzak bölgelerden zahire satın alınmamıştır.

İstanbul'a zahire nakliyatı için kullanılan gemiler “*tezkireli sefine*”, “*defterli sefine*” veya “*kapan sefinesi*” gibi isimlerle adlandırılmışlardır. Bu gemilerin bir kısmı kapan tüccarlarına, bir kısmı da nakliyat işiyle uğraşan kişilere aittir. Zahire naklinde kullanılan bu gemilerin yetersiz kaldığı zamanlarda donanmaya ait gemiler ve yabancı tüccarların denetiminde olan gemiler kullanılmıştır (Aynural, 2001:16-17).

Sanayi öncesi toplumlarda su üzerinden yapılan ulaşım, karayolu vasıtasıyla yapılan ulaşımdan çok daha ucuz olduğu için en çok tercih edilen bir ulaşım türü olmuştur. Devlet, İstanbul'un iyesini temin ederken genellikle denize kıyısı olan verimli ovaları tercih etmiştir. İç Anadolu bu temin sırasında dışarıda kalan bir bölge olmuştur. Çünkü İç Anadolu bölgesinin denize kıyısının bulunmaması burada yetiştirilen tahılların ulaşım imkanlarının yüksek olması nedeniyle başkente gönderilememesine sebep olmuştur. 16. yüzyılda, Osmanlı deniz taşımacılığının büyük bir bölümünün İstanbul'un iye temini adına çalıştığı öne sürülmektedir (Akşin vd., :187).

Zahire naklinde denizyolu ulaşımının tercih edilmesinin bir diğer nedeni de gemilerin kervanlara oranla yükleme alanlarının daha büyük ve elverişli olmasıdır. Ancak bu durum deniz ulaşım araçlarına olan ihtiyacı da arttırmıştır (Mantran, 1990:167-171). Başkent halkının iye maddeleri olan buğday, arpa, et, yağ, tuz, salamura balık, kuruyemiş, zeytinyağı, şarap gibi besin maddeleri veya deri, tahta, pamuk, demir, bakır, yün, kıl, kenevir gibi sanayi için gerekli

hammadeler ancak deniz yoluyla gönderildiği sürece ucuza mal olmuştur (İnalçık, 2012:301).

Osmanlı'da denizyolu ulaşımı, kürekli ve yelkenli gemiler sayesinde yapılmıştır. Ticari gemilerin zahire nakli sırasında korsanlar ve deniz haydutlarından korunması görevini Donanma-yı Hümayun yürütmüştür. Denizyoluyla ulaşım sadece zahire naklinde önem teşkil etmemiş, insan ve eşya taşınması açısından da birçok avantaj sağlamıştır (Özbilgen, 2003:325).

Zahire nakli sırasında ürünler gemilere yüklenirken cinslerine göre ayırım yapılmasına dikkat edilmiştir. Örneğin; buğday yüklü olan bir gemiye arpa veya başka bir cins ürün yüklenememiştir. Buradaki amaç, farklı cins olan hububat ürünlerinin birbirlerine karışmasını önlemektir. Ancak acil ihtiyaç durumunda bu kurala uyulmamıştır. Hatta buğdayın yanı sıra başka zahirelerde gemilere yüklenmiştir. Zahireler, iskelelere gelen tezkireli gemilere koyulmuştur. Başkente iâşe temini sırasında iskelede olan bir gemi tamamen doldurulmadan bir diğer gemiye ürün yüklenmesi yasaklanmıştır. Nakliyatın en hızlı şekilde gerçekleştirilmesi amacıyla da mahsuller ambarlara koyulmadan doğrudan üretim yerlerinden iskelelere yüklenerek sevkiyat gerçekleştirilmiştir (Aynural, 2001:24).

### **2.3. Denizyolu Taşımacılığının Dezavantajları**

Denizyolu ulaşımının zahire naklinde birçok avantajının olduğu gibi önemli dezavantajlarının olduğu da görülmektedir. Bu dezavantajlardan en önemlisi her mevsimde nakliyatın yapılamamasıdır. Bu nedenle İstanbul'a zahire gönderilirken dikkat edilen en önemli husus kasım ayına kadar nakliyatın yapılması olmuştur. Uygun mevsimde mümkün olduğunca hızlı hareket edilerek gemilerin boş bırakılmaması için çaba sarf edilmiştir. Çünkü bu aydan sonra gemilerin denizde seyri güçleşmekte, deniz nakliyatı kısmen veya tamamen yapılamamaktadır. Deniz nakliyatının yapılamadığı mevsimlerde İstanbul halkının kıtlık gibi sıkıntılara maruz kalmaması için zahireler develer vasıtasıyla Karadeniz bölgesinden İzmit'e taşınarak burada Tersane-i Amire ambarlarına nakledilmiştir. Deniz nakliyatının bir diğer dezavantajı ise fırtına sebebiyle gemilerin batması ve zahirelerin kullanılamaz hale gelmesidir. Bütün bunların yanında korsan saldırıları da önemli bir olumsuz etkendir (Çağman, 2016:134).

## 2.4. Taşıma Ücretleri

İstanbul'a gönderilen zahirelerin fiyatlarının artışıdaki ya da azalışındaki en önemli etkenlerden birisi nakliyat maliyetleri olmuştur. Bu maliyetler zahirelerin getirilmiş olduğu iskelelere göre farklılıklar göstermiştir (Aynural, 2001:25).

Nakliyat fiyatları belirlenirken zahirelerin cinslerine göre bir farklılık gözetilmemiştir. Aynı zamanda gönderilen zahirelerin özel sektöre veya devlete ait olması da belirleyici olmamıştır. Bütün koşullarda aynı fiyat uygulanmıştır. Bu fiyatlar birçok iskelede yıl içerisinde farklılık gösterirken, bazı iskelelerde de birkaç fiyatın uygulandığı görülmektedir. Zahire fiyatları ne kadar yüksek olursa, geminin yük taşıma ücretinin İstanbul'daki zahire fiyatlarına yüzde olarak yansımaları düşük olmuştur. Aynı şekilde, zahirenin getirildiği iskele ne kadar yakın olursa gemi ücreti o oranda az olmuştur (Aynural, 2001:26-27).

### 3. 18. YÜZYILDA BAŞKENTE İAŞE TEMİNİNDE ÖZEL SEKTÖRÜN VE DEVLETİN ROLÜ

Başkent İstanbul'un içerisinde barındırdığı nüfusun zahire ihtiyacı karşılanırken hem özel sektör hem de devlet birlikte çalışarak bu konuda birbirlerine rakip olmamışlar hatta birbirlerini destekleyici ve bütünleyici konumda olmuşlardır (Tabakoğlu, 2014:111).

18. yüzyılın ortalarından itibaren İstanbul'un hububat ticareti için yatırılmış olan sermayesi özel ve devlet olmak üzere iki kısma ayrılmıştır. Bu kategorilerden özel sektörün sermayesi devlete oranla çok daha geniştir. Şehrin günlük hububat ihtiyacı özel sektör aracılığıyla karşılanmıştır. Devletin sermayesi, özel sektöre göre çok daha kısıtlıdır. Devlet özel sektörün yetişemediği zamanlarda yani kıtlık ve darlık dönemlerinde stoklardaki ürünlerin tesis edilmesinde kullanılmıştır (Güçer, 1950:398-399).

1757 yılında, İstanbul'un iaşesi için alınan hububatın %91,4'ü özel sermaye ve %8,6'sı ise devlet sermayesi ile temin edilmiştir. Devlet, İstanbul'a hububat sağlanması konusunda, bu görevle yükümlü olan üretim bölgeleri üzerinde katı kurallar uygulamamış, tam tersine esnek bir yapıda bu işi sürdürmüştür. Kendi alanı ile özel sektöre ayırmış olduğu geniş alanın sınırlarını da net bir biçimde tespit etmiştir (Çağman, 2016:133).

#### 3.1. Özel Sektörün Rolü

Başkent'in iaşesi için gerekli olan zahirelerin İstanbul'a sevkinde özel sektörü, büyük oranda kapan tüccarları temsil etmiştir. İstanbul'da zahire ticaret merkezi olan kapanlar Müslüman tüccarın kontrolünde işlemişlerdir. Bunun en önemli sebebi ise, devletin önemli maddelerin ticaretinde gayrimüslim tüccarlara ticaret izni vermemesidir. Kapan tüccarları; "*Un Kapanı Tüccarı*", "*Yağ ve Bal Kapanı Tüccarı*" olmak üzere İstanbul'a getirilen zahirelerin cinslerine göre ikiye ayrılmıştır (Aynural, 2001:52).

### **3.1.1. Un Kapanı Tüccarları**

İstanbul'un kapanına bağlı olan bu tüccarlar, başkent'in hububat ihtiyacının büyük bir kısmını temin eden tezkireli tüccarlardır (Aynural, 2001:53).

Zahire ticaretinin büyük bir kısmının karşılanmasında kapan tüccarları büyük bir paya sahip olmuşlardır (Çağman, 2016:133). Kapan tüccarlarının hububatı ilk olarak satın alma önceliği vardır. Bu suretle üretim bölgelerinin idarecileri kapan tüccarlarına ait olan zahirelerin başkalarına verilmesine izin verdikleri takdirde İstanbul'dan gelen fermanlarla uyarılmışlardır. Olağanüstü durumlar haricinde, İstanbul'a gönderilen zahirenin tüccarlar tarafından başka bir bölgeye götürülmesine ve satılmasına müsaade edilmemiştir (Aynural, 2001:53). Kapan tüccarları genellikle Pazar yerlerinde ve iskele yakınlarında kendileri için uygun görülen yerlerde sürekli olarak oturmuşlar ve satın alma işlemlerini yürütmüşlerdir (Çağman, 2016:138).

Devlet her konuda kapan tüccarlarına yardım ederek destek dahi olmuştur. Örneğin; iskelelere giderek bölgelerde yeterli zahire bulamayan tüccarların boş bir şekilde dönmelerini engellemek amacıyla bölgelerde bulunan ambarların araştırmasını yapmıştır. Sahibi olmayan ambarların kilitlerini kırarak içerisinde bulunan zahirelerin kapan gemilerine yüklenmesi ve sahiplerinin ortaya çıktığında da bu zahirelerin paralarının ödenmesi adına birçok emirler yazılmıştır (Aynural, 2001:56).

Hububat ürünleri, İstanbul Unkapanı'na sevk edildikten sonra birtakım resmi işlemlerden geçerek başkent esnafına teslim edilmiştir. Unkapanı, başkent'in buğday ve un ihtiyacının karşılanmasında önem teşkil eden ambar, değirmen ve fırınların yer aldığı bir merkez konumundadır. Unkapanı tüccarları, İstanbul'un hububat ihtiyacını karşılamışlar, üretim bölgelerinde hububatı öncelikli olarak satın alma hakkına sahip olmuşlar ve Unkapanı'na bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmüşlerdir (Çağman, 2016:133-134).

### **3.1.2. Yağ ve Bal Kapanı Tüccarları**

İstanbul'a yağ, bal, peynir, pastırma vs. iâşe maddelerini getiren tüccarlardır. Bu tüccarlar, Galata yağ kapanı ve İstanbul bal kapanına bağlı olarak

görev yapmışlardır. Aşırı bir ihtiyaç söz konusu olmadığı takdirde bu kapanlara bağlı olan tezkireli tüccarlardan başkasına, bu tür işe maddelerinin İstanbul'a getirilme izni verilmemiştir (Aynural, 2001:66).

### 3.2. Devletin Rolü

İstanbul'un işe maddelerinin temininde gerekli olan zahirelerin satın alınması işinde, payı doğrudan özel sektörün ki kadar olmasa da, zahirelerin satın alınmasından İstanbul'a getirilmesine kadar birçok görevi üstlenen devlet de bu konuda önemli bir yer teşkil etmiştir.

Gemilerin bulunmasından zahirelerin fiyatlarının belirlenmesine, üretim bölgelerindeki üreticilerin ve zahire sahiplerinin ürünlerini iskelelere getirmelerine, iskelelere getirilen zahirelerin başkente en iyi şekilde ulaştırılmasında devlet, özel sektörün en büyük yardımcısı olmuştur. Ayrıca devlet, İstanbul için satın aldığı zahireler ile kış aylarında ortaya çıkacak sıkıntı ve kıtlıkların önlenmesinde büyük bir paya sahip olmuştur (Aynural, 2001:71).

Devletin yapmış olduğu satın alma işine "*miri mubayaa*" adı verilmiştir. Devlet, satın aldığı zahireleri İstanbul'a getirterek bu zahireleri devlet ambarlarında stoklamıştır. Stokladığı bu zahirelerin ihtiyaç olduğu durumlarda fırıncı ve değirmencilere dağıtımını yapmıştır. Devlet yaptığı zahire satın alma işleminde üç farklı fiyat uygulamıştır. Birincisi; miri fiyat, ikincisi; rayiç fiyat, üçüncüsü ise piyasa fiyatıdır. Miri ve rayiç fiyat piyasa fiyatının altında olmuştur (Aynural, 2001:71-73).

Tarım ürünlerinin fiyatları, üretimin yüksek veya düşük olduğu dönemlerde belirgin bir şekilde oynamalar göstermiştir. İşte Osmanlı Devleti, bu problemi çözümlenip ortadan kaldırmak için stok politikası uygulamıştır. Uyguladığı bu politika ile hem fiyatların düzen içerisinde sürüp gitmesini sağlamış hem de olağanüstü durumlarda kullanılmak amacıyla ürünleri depo etmiştir. Osmanlı için İstanbul'un buğday ihtiyacını giderme hususu en çok önem verilen konulardan bir tanesi olmuştur. İstanbul'un buğday ihtiyacının karşılanması için Tersane ambarları kullanılmıştır. 18. yüzyılın ikinci yarısının başlarında kış şartlarının deniz nakliyatına sekte vermesiyle ambar ve stok politikalarına daha fazla önem verilmiştir (Tabakoğlu, 2014:120-121).



İstanbul için takip edilen iâşeci politikada, İmparatorluk içerisinde bulunan üretim bölgelerinin kendi ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra geriye kalan ürünlerin öncelikle İstanbul'a gönderilmesi zorunluluğu her dönem olmuştur. Devlet iâşe temininde yürütme ve denetleme işlevini en iyi şekilde yerine getirmeyi amaçlamıştır. Devlet yöneticileri, ülkenin her yanından yiyecek maddelerini başkente getirebilmek için kara ve deniz taşımacılığına ve fiyatların kontrolü konusuna çok fazla önem vermiştir. İâşe ürünleri İstanbul'a getirilirken, özel girişimler; “*toptancı, tüccar*” ve “*gemi reisleri*” gibi gruplar tarafından gerçekleştirilirken, devlet iâşenin temininde “*mubayaacı*” veya “*mübaşir*” gibi unvanlara sahip memurlarla bu işini yürütmüştür (Çiftçi, 2004:154-155). İhtiyaçlar ve emirler İstanbul'dan çıksa da işlemler önce eyalet, sonra yerel basamaklarda ya da bazen merkezden gönderilen memurların denetiminde yapılmıştır (Mantran, 1990:173).

Üretim bölgelerinden alınan ürünlerin paraları ve nakliyat giderleri merkezi hazineye bağlı yerel kaynaklar olan avarız,<sup>6</sup> cizye<sup>7</sup> ve mukataa<sup>8</sup> gibi gelirlerden karşılanmıştır. İâşe temininde ilk olarak, hangi ürüne ihtiyaç duyulduğu ve malların bulunarak getirileceği bölgeler saptanmıştır. Bu işlem sonrasında ise, ürün veya malın getirileceği yerel birimle yazışmalar gerçekleştirilmiş ve ürün toplama işi özel kişilere veya memurlara verilmiştir. Ürünü toplayacak kişiler ellerinde konu ile ilgili hükümleri bulundurmışlardır. Elinde bulunan hüküm ile iâşenin temin edileceği yere giden memurun öncelikle buradaki yöneticilerle görüşmesi gerçekleşmiş, gerekli paranın daha önceden belirlenmiş kaynaklardan elde edilmesiyle iâşenin toplanmasında gerekli olacak görevliler hizmete başlamıştır (Çiftçi, 2004:155).

Devlet yalnızca saray ve ordunun ihtiyaçları için gerekli olan tahılı, devlet görevlilerininin kiraladıkları gemilerle İstanbul'a getirmiştir. Yine devlet bir miktar buğdayı da İstanbul'a getirerek Tersane-i Amire ambarlarına doldurmuştur. Böylece sıkıntı durumunda fırıncılara bu stoklardan buğday ve un verilmiştir.

---

<sup>6</sup> Fevkalade (olağanüstü) zamanlarda alınan ve miktarı doğrudan Divan-ı Hümayun tarafından tespit edilen bir vergi türüdür. Bkz. (Ünal, 2013:183).

<sup>7</sup> Büluğ çağına erişmiş, vücut ve akılca sağlam, ayrı iş gücü sahibi ve 300 akçalık menkul mala sahip olan her Gayrimüslim erkekten alınan vergidir. Bkz. (Ünsal, 2013:173).

<sup>8</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nda devlet gelirlerinden biridir. Mukataa gelirleri çeşitli olup, pirinç, tuz, balık, maden, gümrük gibi mukataalardan toplanan gelirlerdir. Bkz. (Uslubaş, 2013:455).

İstanbul'a getirilen buğday veya un, Unkapanı'ndaki tüccara teslim edilmiştir. Saray ve ordu için getirilen buğday ve un, Bahçekapı ve Galata İskeleleri'ndeki devletin depolarına konulmuştur. Buğday ve un ihtiyacı karşılanırken çeşitli olumsuzluklar da meydana gelmiştir. Böylece devlet, bu durumu önlemek amacıyla ilgili kişilere çeşitli cezalar uygulamıştır. Bu yaptırımlarıyla, işin düzen içerisinde yürütülmesine özen göstermiştir (Demirtaş, 2014:171-172). Fakat yine de bu tür olumsuzlukların bir türlü önüne geçilememiştir.

18. yüzyılda sürekli devam eden savaşlar sebebiyle hububat ihracıyla ilgili olan yasaklamalar devam etmiştir. 18. yüzyıl ile ilgili olan değerlendirmelerde dönemin siyasal şartları da belirleyici olmuştur. Çünkü siyasal gelişmeler devletin hububat kaçakçılığını önleme hususunda önemli bir yer edinmiştir. 18. yüzyılda yaşanan savaşlar, seferde bulunan ordunun ihtiyaçlarının ve aynı zamanda İstanbul halkının iâşesinin karşılanmasını gerekli kılmıştır. Ancak bu dönemde taşradan yeterli miktarda hububat toplanamamış ya da toplanan hububatın başkente ulaştırılmasında gecikmeler yaşanmıştır. Devlet, özellikle savaş yıllarında hububatın ihracını önleyebilmek için üretim bölgelerini ve civarında bulunan iskeleleri kontrol altına almaya çalışmıştır. İlk olarak iskelelerden gemilere hububat yüklenirken gemi reislerinin ismi, yükledikleri ürünün cinsi, miktarı deftere kaydedilmiştir. Diğer bir tedbir olarak ise, zahire almak üzere iskelelere yanaşan gemilere izin hükmü sorulmuş ve izni olmayan gemi sahiplerine hububat verilmemesi için bölgedeki kadılar ve diğer görevliler uyarılmıştır. Hububat yüklenen gemilerde "hisar eri" adıyla kişiler görevlendirilmiştir. Hububat naklinde, bölgenin denetimini sağlamak ve kaçakçılığı önlemek amacıyla iskelelerde görevlendirilen çavuşlar, görevlendirildikleri yerlerde mecburi ikamete tutulmuşlardır (Genç, S., 2004:51-52).

İstanbul'un buğday ihtiyacını temin etmekle yükümlü tüccarlar fazla para kazanabilmek için taşradan satın aldıkları malı daha pahalıya satmak üzere kaçakçılık ve karaborsa gibi işlere kalkışarak başkent darlık içerisine girmesine neden olmuşlardır. Bunun üzerine buğdayı taşıyan gemilerin İstanbul'a ulaştıktan sonra kendileri için ayrılmış olan iskelelere yanaşarak malları ilgili esnafa teslim etmeleri mecburiyeti getirilmiştir. Ancak bazı tüccarlar bu kurallara uymayarak

başka iskelelere yanaşmakta, malı depolara doldurarak saklamakta, fiyatların yükselmesinden sonra piyasaya sürmektedirler. Bu durum malın fiyatını arttırdığı gibi, İstanbul'da buğday sıkıntısının yaşanmasına da neden olmuştur. Malın içerisine başka maddeler katarak kalitesini bozmak tüccarın bir başka yolsuzluğu olmuştur. Devlet bu durumun önüne geçmek için çeşitli tedbirler almıştır (Demirtaş, 2014:184-185).

Zahire kaçakçılığının artması ve yaygınlaşması nedeniyle, kaçakçılığı en aza indirmek için bir takım tedbirler alınmıştır. Bu tedbirler;

1) Gemi reisleri ve tüccarları kefile bağlanmıştır. Böylece gemi reislerinin ve tüccarların kaçakçılık vs. durumlardan dolayı kaçmaları durumunda kefilleri sorumlu tutulmuş, hatta cezalandırılmıştır.

2) İskelelerden gemilere zahire yüklenirken gemi reislerinin ismi, gemilere yüklenen zahirelerin cinsleri ve miktarları kaydedilmiştir. Daha sonra bu kayıtlar İstanbul'a gönderilmiş ve İstanbul'a gelen bu kayıtlar karşılaştırılarak kontrol edilmiştir.

3) Her gemide zahire mübaşiri tarafından bir kişi görevlendirilerek eline gemiye yüklenen zahirenin cinsi ve miktarını gösteren bir tezkire verilmiştir.

4) Tezkireli olmayan gemilerin iskelelere yanaştırılmaması kararı alınmıştır. Çünkü Anadolu'dan çeşitli iskelelere peksimet, bakır vs. satmak amacıyla gelen bazı tüccarlar, gece yarısı gizlice zahire satın alarak bunları Anadolu'ya kaçırmaktadırlar.

5) Çeşitli iskelelerde kaçakçıları ihbar edecek istihbarat elemanları görevlendirilmiştir.

6) Kaçakçılığın yoğun bir şekilde yapıldığı ve "hırsız iskeleleri" olarak adlandırılan iskelelerin tamamen kapatılması ve sahile yakın ambarlara zahire koydurulmaması kararı alınmıştır.

7) Üretim bölgeleri sahillerinde gemiler görevlendirilerek durum kontrol altına alınmaya çalışılmıştır.

8) İstanbul'a sevk edilecek zahireden numune alınarak bunlar mühürlü torbalarla İstanbul'a gönderilmiştir. Bu şekilde tüccarın zahireyi başka iskelelerde değiştirmesinin veya kaliteli zahire içerisine kalitesiz zahire karıştırılmasının önüne geçilmek istenmiştir.

9) Üretim bölgelerinde İstanbul'a gönderilmeden saklanan zahirelerin tespiti ve İstanbul'a sevki için çavuşlar görevlendirilmiştir.

10) Bahaneler üreterek zahiresini vermek istemeyen üreticilerin ürünleri hırsız iskelelere satmaları üzerine devlet, zahire saklayanları tespit ederek ambarlarını mühürlemiş ve zahirelere devlet tarafından el koyulmuştur.

11) Devlet, bir takım karaborsacıların hasat zamanından önce çiftçiye, mahsulün kendilerine satılması şartıyla kredi ve avans vermelerinin önüne geçebilmek amacıyla "orakçı akçesi" adı altında kendisi kredi vermiştir. Böylece devlet, hem üreticiyi desteklemiş ve onları güç durumdan kurtarmış hem de karaborsacı ve kaçakçılara fırsat vermemiştir (Aynural, 2001:48-50).

Usulsüzlük yapanlar için başvuru en son çare hapis, sürgün, kalebentlik cezası, kürek cezası gibi cezalar olsa da buğday ve un ihtiyacının temininde zaman zaman sıkıntılar yaşanmasının önüne tam anlamıyla geçilememiştir (Demirtaş, 2014:185).

### **3.2.1. Devlet Zahire Ambarları**

İstanbul halkının zahire sıkıntısı çekmemesi için zahire ticareti yapan tüccarlara her türlü destek veren ve yardım yapan devlet, aynı zamanda İstanbul'un iaşesi amacıyla yakın bölgelerden zahire satın alarak ambarlarında saklamıştır. Daha sonra bu zahirelerden ihtiyaç halinde değirmenci ve fırıncılara verilmiştir. Özellikle kış mevsiminde deniz ulaşımının aksamasıyla başkente gönderilemeyen zahire, bir takım sıkıntılar yaşanmasına neden olmuştur. Bu durumda devlet ambarlarında stoklamış olduğu zahireleri değirmenci ve fırıncılara vermiştir.

İstanbul'da üç bölgede devlete ait zahire ambarları bulunmaktadır. Bunların en büyüğü ve eskisi "Tersane-i Amire" ambarıdır. Üsküdar Öküz Limanı'ndaki ambarlarla, Çukurhamam'daki ambarlar 19. yüzyılın başlarında inşa edilmiştir. Tersane ambarlarının yetersiz kalmasıyla yeni ambarlar inşa edilmiştir. Zahire Nezareti'nin kurulmasından sonra da, devletin satın aldığı zahire miktarlarında ciddi artışlar meydana gelmiştir. Devlet tarafından satın alınan ve İstanbul'a getirilen zahireler Unkapı'na getirilmeden doğrudan zahire ambarlarına sevk edilerek burada ambar eminine teslim edilmiştir. Devletin zahire mubayaası için

ayırımı olduğu sermaye önceleri Hazine-i Amire ve Darphane-i Amire'den karşılanırken, daha sonra Zahire Hazine'sinden karşılanmaya başlanmıştır (Aynural, 2001:77-78).

### 3.2.2. Zahire Nezareti ve Görevleri

18. yüzyılda III. Selim döneminde, yeni kurulan Nizam-ı Cedid ordusu ile savaş masraflarının karşılanması için “İrad-ı Cedid” adıyla yeni bir hazine kuruluşu. 2 Mart 1793'te kurulan yeni hazineye bir takım gelir kaynakları aktarılmıştır. Fakat III. Selim'in tahttan indirilmesiyle İrad-ı Cedid Hazinesi kaldırılmıştır (Orhonlu, :132).

18. yüzyılda devletin bir başka müdahalesi ise “Zahire Nezareti”ni kurma çalışmalarıdır. 18. yüzyılın sonlarına doğru kapanların özellikle kış aylarında iâşenin sağlanmasında yetersiz kalması nedeniyle, zahirenin üretim bölgelerinden alınarak İstanbul'a ulaştırılmasına kadar büyük öneme sahip olan devlet, bu konuda etkinliğini arttırmak amacıyla oluşturduğu kişiler ile kendi hazinesini kurma çalışmaları başlatmıştır (Tabakoğlu, 2014:132).

1793 yılında İrad-ı Cedid Hazinesi'nin kurulmasıyla birlikte Osmanlı Devleti maliyede “tek hazine düzeni” ni terk ederek, “çoklu hazine düzeni” ne geçmiştir. 1795 yılında Zahire Hazinesi'nin kuruluşu ile “çoklu hazine düzeni” daha da benimsenmiştir (Cezar, 1985:361).

İstanbul'un iâşe problemlerini gidermek için Zahire Nezareti kurulmuştur. Devlet böylece, zahire temin ve sevkiyatını sıkı denetim altına almak istemiştir. Nezaretin kurulmasındaki önemli hedeflerden biri her bölgedeki zahirenin öncelikle İstanbul'a gönderilmesini sağlamaktır. Bunun haricinde diğer bir neden de Rumeli'den Anadolu'ya zahire taşınmasını ve yabancılara zahire satışını önlemektir (Çağman, 2016:137).

İstanbul'un iâşe ürünlerini yürütmek üzere kurulan ve başına bir nazır tayin edilen “Zahire Nezareti” şu görevleri üstlenmiştir:

- Kapanın ve diğer tüccarın zahire işlerini denetlemek ve onların zahire getirmelerine yardımcı olmak,

- Zaman içinde Eflak, Boğdan, Tuna ve Karadeniz sahillerinden ve gerekirse Akdeniz'den büyük miktarlarda zahire getirerek miri depolarda zahire bulundurulmasını sağlamak,
- Zahire Nezareti'nin ayrıntılı gelir ve gider hesaplarını tutmak,
- İstanbul'da satış fiyatlarını takip ederek ekmek fiyatlarını buna göre belirlemek,
- Fırınlardan çıkardıkları ekmeklerin fiyat ve kalitesini denetlemek,
- Gerek tüccarın ve gerekse nezaretin fırıncılardan olan alacaklarını takip ederek paraların düzenli bir şekilde toplanmasını sağlamak,
- Zahire taşıyan gemilerin sayısını arttırmak ve zahire nakliyle ilgili deniz trafiğini düzenlemek,
- Her bölgeden zahirenin öncelikle İstanbul'a gönderilmesini sağlamak, Rumeli'den Anadolu'ya zahire taşınmasını ve yabancılara zahire satışını önlemektir.

Zahire Nezareti, İstanbul'un zahire işlerini bütün yönleriyle düzenleyen bir iktisadi devlet girişimi olarak görevini yürütmüştür (Güran, 1988:248).

18. yüzyıl sonlarında İstanbul'un devamlı artan nüfus yoğunluğu karşısında oluşan iaşe sıkıntısına çözüm bulmak için kurulan Zahire Nezaretinin esas amacı, Kapan tüccarlarının çalışmalarını düzenlemek, tüccarların üretim bölgelerinde bol ve ucuz zahire bulmasına yardımcı olmak, denizyolu taşımacılığını kolaylaştırmak amacıyla tedbirler alarak kaçakçılıkla mücadele etmek ve tüm bunların yerine getirilmesi durumunda İstanbul'a daha fazla zahire gönderilmesini sağlamaktır (Tabakoğlu, 2014:137). Zahire Nezareti miri ve rayiç fiyatlarla satın aldığı zahirenin çok önemli bir bölümünü Marmara kıyısındaki iskelelere bağlı kazalarla Akdeniz'de iskelesi olan kazalardan temin etmiştir (Güran, 1988:252). Zahire Nezaret ve Hazinesi, 12 Ağustos 1839 tarihinde ortadan kaldırılarak sermayesi, alacağı-vereceği ve memur kadrosu yeni kurulan Ticaret Nezaret ve Hazinesi'ne aktarılmıştır (Tabakoğlu, 2014:138).

### **3.3. 18. yüzyılda İaşe Ürünlerinin Fiyatları ve Fiyat Tespitine Etken Olan Unsurlar**

Başkente üretim bölgelerinden gönderilen iaşe maddelerinin iskelelere olan mesafesi, bölgelerdeki yetiştirilme şartları ürünlerin fiyatlarını arttıran ya da azaltan unsurlar arasında yer almıştır.

#### **3.3.1. Zahire Fiyatları**

1756 yılından önce üretim bölgelerinde zahire fiyatları, mahsullerin toplanmasına yakın zamanlarda, üreticiler ile gemi sahipleri veya gemi reislerinin bulunduğu ortamda merkezden gönderilen zahire mübaşiri, memurlar ve o bölgenin kadıları tarafından belirlenmiştir. Bazı zamanlarda fiyat tespiti yapılırken zahire sahipleri ve üreticiler aleyhinde sonuçlar ortaya çıkmıştır. Bu durumda resmi fiyatlar yanında bir de karaborsa fiyatı da oluşmuş, zahiresini satmak istemeyen, saklayan ve kaçırانların sayısı bir hayli artmıştır. Bu olumsuzlukları önlemek amacıyla 1756 yılının başından itibaren fiyatlar, alıcı ve satıcıların isteklerine uygun olarak tespit edilmiştir (Aynural, 2001:742).

Fiyatların tespitinden sonra bölgelerin kadıları, fiyatı belirlenen zahireleri numuneleriyle birlikte İstanbul'a göndermişlerdir. Böylece İstanbul'da bu konuyla ilgilenenler Anadolu'daki zahire fiyatlarını yakından takip etme olanağı elde etmişlerdir. Fiyat tespiti yapılırken, her bölge ve iskelelerde bir araya gelinmemiştir. Bazı yakın iskele ve bölgelere göre karşılaştırma yapılarak fiyatlar tahmin edilmiştir. Örneğin; Büyükçekmece, Çorlu, Silivri, Ereğli, Çatalca kaza ve köylerinin zahire fiyatları Tekirdağ iskelesinde belirlenen fiyata göre uygulanmıştır. Aynı şekilde Bandırma, Mihaliç, Karabiga ve Lapseki iskelelerinde zahire fiyatları belirlenirken Tekirdağ iskelesinde tespit edilen fiyatlar göz önüne alınmıştır. Yine Silivri, Tekfurdağı, Bandırma, Mihaliç, Mudanya iskeleleriyle Akdeniz'in Rumeli ve Anadolu taraflarında bulunan iskelelere bağlı olan kazalarda mevcut olan zahirelerin fiyatları, Alçaklar iskelelerinde fiyatı belirlenen Arnavut buğdayının fiyatı ile kıyas edilerek tahmin edilmiştir.

Bazı zamanlarda, zahire mübaşiri ve diğer görevlilerin aksaklıkları nedeniyle dönemin zahire fiyatlarının belirlenmesinde gecikmeler yaşanmıştır. Bu

gecikmeler ise İstanbul'a gönderilecek olan zahirelerin zamanında başkente ulaşmasına engel olmuştur. Üretimin arttığı dönemlerde zahire fiyatları düşmüş, üretimin olmadığı veya az olduğu zamanlarda ise fiyatlar yükselmiştir. Nakliyat maliyetleri de fiyatları oldukça etkilemiştir. Osmanlı ordusunun seferde olduğu dönemlerde de zahire fiyatlarında artış söz konusu olmuştur. 18. yüzyılın ilk yarısında miri fiyatla buğday 20, arpa 10 para olarak belirlenmiş ve bu fiyatlar uzun bir süre sabit kalmıştır. Ancak 1830 yılında yapılan bir düzenlemeyle fiyatlar beş kat arttırılmıştır (Aynural, 2001:143-145).

### **3.3.2. Unlu Ürünlerin Fiyatları**

Unlu mamul (ekmek, simit, çörek, börek, poğaçaya vs.) fiyatları belirlenirken öncelikle numunesi bilirkişi önünde üretilmiş, daha sonra değerinin tespiti yapılmıştır. Bu iş, İstanbul kadısı huzurunda fırıncı esnafının kethüda, yiğitbaşı ve ustalarıyla birlikte bölgenin bazı ileri gelenleri ve halktan bazı temsilcilerin bir araya gelmesini gerekli kılmıştır. Daha sonra ustalar bu heyet huzurunda numune hazırlayarak ürünlerin maliyet hesabını çıkartmışlardır. Belirlenen bu maliyetin üzerine esnafın karı da ilave edilerek ekmeğin fiyatı tespit edilmiştir. Daha sonra diğer unlu mamullerin fiyatları, tespit edilmiş olan ekmek fiyatına göre belirlenmiştir. İstanbul'da ekmek fiyatları değer bakımından sabit kalmıştır. Fiyatlar belirlenirken ağırlıklar baz alınmıştır. 1780'li yıllarda 1 akçe, bu yıllardan sonra 1 para, 1805'li yıllarda 2 para, 1820'li yıllarda 4 para, 1830'lu yıllarda 6 para olarak fiyatlar sabit tutulmuş ve ekmek ağırlıklarında değişimler olmuştur (Tabakoğlu, 2014:118).

#### **3.3.2.1. Un Fiyatları**

Hububat cinsinden zahirelerin ve unlu ürünlerin fiyatları sene içerisinde 3-4 kez tespit edilmiştir. Tespit edilen bu fiyatlar, kimi aylarda düşük, kimi aylarda ise yüksek olmuştur (Tabakoğlu, 2014:119).

1742 yılında 1 kile normal unun fiyatı 5 akçe tespit edilmişken, 1826 yılında bu fiyat 27 akçeye yükselmiştir. 84 yıl içerisinde yaklaşık olarak un fiyatlarında 5,5 kat artış olmuştur (Aynural, 2001:150).



### **3.3.2.2. Ekmek Fiyatları**

1742-1769 yılları arasında ekmek fiyatlarında devam ettirilen düzen 1776 yılında bozulmuş, bu yıl %60 oranında ekmek fiyatlarının arttığı bir yıl olmuştur. 1776'dan sonra ekmek fiyatlarındaki mevcut olan düzen 1788 yılına kadar sürmüştür. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nde yaşanan savaşlar İstanbul'da ekmek fiyatlarının artmasına neden olmuştur. 1790'lara kadar süren fiyat artışları bu yıldan sonra düşmeye başlamış ve bu düşüş 1793 yılına kadar devam etmiştir. Bu yıldan itibaren 1809 yılına kadar ekmeklerin fiyatlarında normal artışlar görülmüştür (Tabakoğlu, 2014:119-120).

### **3.4. İaşe Temininde Denetleme**

Başkent İstanbul'un iaşe ihtiyacı karşılanırken bir takım olumsuzlukların önüne geçmek amacıyla hem zahire hem de iaşe ürünleri üzerinde denetlemeler yapılmıştır.

#### **3.4.1. Başkent'in İaşesinin Denetimi**

İstanbul'un iaşesinin denetlenmesinde en önemli görev İstanbul kadısına düşmüştür. Sadrazama bağlı olarak çalışmalarını sürdüren kadı, kentin günlük işlerini yürütme yetkisini elinde bulundurmıştır. Birçok malın narhını belirlemiş, bu fiyatların uygulanmasını sağlamış ve meydana gelen anlaşmazlıkları çözümleyerek ortak yol bulunmasında etkili olmuştur. Üstlendiği bu görevleri, Galata, Eyüp ve Üsküdar'da görevli kişilerin yanında özellikle yardımcısı konumunda olan muhtesip yani çarşı müfettişi aracılığıyla yürütmüştür.

Muhtesip, yanında bulundurduğu kişiler ile çarşuları denetleyebilmiştir. Aynı zamanda küçük suçları cezalandırma yetkisine de sahiptir. Daha büyük olan olayları kadıya bildirmiştir. Yine İstanbul'un iaşesinin denetlenmesi konusunda kadı ve muhtesip haricinde başka görevlilerde yer almıştır. Bunlar; gümrük mültezimleri, sarayın yiyecek alımlarından sorumlu bir sürü görevli de bu iş ile ilgilenmiştir. Bu durum, kentin inzibatından sorumlu yeniçeri ağaları içinde geçerli olmuştur (İnalcık ve Quataert, 2004:624-627).

### 3.4.2. Zahire Denetimi

Devlet, üretim bölgelerinde bulunan zahirelerin İstanbul'a gönderilme işinin düzen içerisinde yürütülebilmesi için "zahire mübaşiri" adını verdiği kişileri görevlendirmiştir. Zahire mübaşirleri, çeşitli görev ve işlevleri üstlenmişlerdir. Bu mübaşirlerin yanında yardımcı konumunda olan çavuşlarda yer almıştır. Ayrıca her iskeleye, zahire alımlarında dikkat etmek, zahire satın almak ve İstanbul'a nakletmek için çukadarlar<sup>9</sup> tayin edilmiştir. Çukadarlar, iskelelerdeki durumu rapor etmek, İstanbul'a gönderilen zahirelerin cins ve miktarlarını başkente bildirmekle görevli olmuşlardır. Bir nevi zahire mübaşirlerinin yardımcıları konumunda olmuşlardır. Aynı zamanda devlet, zahire mübaşirlerine her konuda yardımcı olmaları için bölgelerin kadı, naip, serdar ve ayanlarına fermanlar göndermiştir (Aynural, 2001:30).

Zahire denetimlerinde görev alan zahire mübaşirlerinin görevleri şu şekilde sıralanmaktadır:

- Zahire fiyatlarının tespit edilmesini sağlamak,
- Üretim bölgesi olan kazalardan zahirenin iskelelere gelmesini temin etmek,
- İskelelerden zahirenin gemilere yüklenmesini ve İstanbul'a naklini sağlamak,
- Karaborsa ve kaçakçılığa fırsat vermemek, bunlarla mücadele etmek,
- Yabancı tüccarlara veya elinde ferman ya da tezkire olmayan yerli tüccara zahire satılmasını önlemek,
- Zahirenin içerisine yabancı maddelerin karıştırılmasını önlemek,
- Kaçakçıları ve görevini kötüye kullanarak rüşvet alanları cezalandırmak,
- Özellikle kış ayları gelmeden İstanbul için gerekli olan zahirenin sevk edilmesini sağlamak,
- Gemilerin boş yere iskelelerde bekletilmesini önlemek,
- Yazıcıların sermayesi yetersiz kaldığı zamanlarda durumu İstanbul'a bildirmek,

---

<sup>9</sup> Sarayın büyük memurlarından olan ve padişahın hizmetlerinde görev alan kişilere verilmiş olan unvandır. Çuhadar olarak anılmıştır. Bkz. (Pakalın, 1993:385).

- İskelelerde yeterli gemi bulunmadığı takdirde, gemi gönderilmesi için İstanbul'a danışmak,
- Her kazanın ne miktar zahire vereceğini bildiren belgeleri toplamak ve bunları İstanbul'a göndermek,
- İstanbul için düzenlenen zahirenin İstanbul'a sevki sağlanmadan başka bir kimseye zahire satışına fırsat vermemek,
- İskelelere yeterli miktarda zahire gelmediğinde derhal iskelelere bağlı kazalara giderek, iskelelere zahire sevkiyatını temin etmek,

Zahire mübaşirleri, kendilerine verilen bu görevleri yerine getirirken gerekli özeni göstermek zorunda olmuşlardır. Devlet zahirenin en kısa zamanda İstanbul'a ulaştırılması konusuna çok önem vermiştir. Bu nedenle bazen görevini düzgün bir şekilde yerine getirmeyen mübaşirlerin cezalandırılmaları gerekirken, zahire sevkiyatında aksamaların olmaması için cezalarını ertelemiş ya da bu mübaşirler bundan sonra çalışmalarını titizlikle yapmaları halinde affedilmişlerdir (Aynural, 2001:32-33).

## 4. İAŞE TEMİNİNDE GÜNEY MARMARA İSKELELERİ

Endüstri öncesi dönemde tarımın ekonomik olarak pek fazla üretme kapasitesinin olmaması, yine tarımın hava şartlarına aşırı bağımlılığı ve taşımacılık konusundaki yetersizlikler İstanbul başta olmak üzere başka büyük şehirlerinde iaşe meselesinde ciddi derecede sıkıntılar meydana gelmesine neden olmuştur. 18. yüzyılda, 1755 yılında İstanbul’da yaşanan kıtlık, halkı açlıkla karşı karşıya bırakmıştır. Bu tarihte Karadeniz’den gelecek olan buğday yüklü gemi başkent halkı için çok fazla önem teşkil etmiştir. Ancak Karadeniz’in hava ve deniz koşullarının elverişli olmaması, limanlarının küçük olması sebebiyle gemiler İstanbul boğazlarına gelmeden batmıştır. İstanbul’un iaşesinin karşılanması konusunda Marmara limanları için koşullar her zaman daha elverişli olmuştur (Şener, 2010:73).

Başkent’in temel iaşe maddelerinin karşılanmasında Güney Marmara Bölgesi’ndeki iskeleler büyük rol oynamıştır. İstanbul ile bu iskeleler arasındaki ulaşım, Gemlik Körfezi’nden başlayarak Kapıdağı Yarımadasına kadar sıralanan bir dizi sahil kasabasındaki iskeleler vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. Bu iskelelerin öne çıkanları sırasıyla Mudanya, Gemlik, Mihaliç (Karacabey), Bandırma, Erdek ve Sazlıdere İskeleleri olmuştur (Satıcı, 2008:360).

### 4.1. Mudanya İskelesi

M.Ö. 7. yüzyılda kurulan Mudanya şehri, günümüzde Hisar adıyla anılan tepe üzerinde oluşturulmuş ve zamanla denize doğru genişletilerek bir limana sahip olmuştur. Mudanya, kurulduğu yüzyıllarda “*Myleia*” ismi ile anılmıştır (Çiftçi, 2012:14).

Şehrin tahrir defterlerindeki adı ise “*Budamya*” dır. Mudanya, geniş bir alana sahip olan büyük bir köydür (Faroqhi, 1993:141). Bursa’nın kuzeybatısında yer alan Mudanya ilçesi, Osmanlı Devleti’nin kuruluşunun ilk zamanlarında Orhan Gazi tarafından fethedilmiştir. İlk olarak, Kite kazasına bağlı büyük bir köy konumunda olan Mudanya, zamanla daha da genişleyerek İstanbul’a sağladığı iaşe ürünlerinin buradan gönderilmesi sayesinde büyük bir yerleşim birimi haline gelmiştir. Bursa’nın diğer iskeleleri arasında şehre en yakın olan Mudanya iskelesi, diğer iskeleler arasındaki en işlek iskele olması sebebiyle büyük bir

öneme sahiptir (Çiftçi, 2004:157). Karayolu ulaşımında Mudanya iskelesi Bursa şehrine 31km. mesafede bulunmaktadır (Ergenç, 2014:15). İskele, gümrük açısından da ayrıcalıklı bir yere sahiptir. Başkente yollanacak olan zahireler, Bursa ve çevresindeki bölgelerden toplanan ürünler Mudanya iskelesi sayesinde İstanbul'a ulaştırılmıştır. Bursa ilinin iâşe maddeleri yanında, Aydın şehrinin buğdayı da bu iskele vasıtasıyla İstanbul'a sevk edilmiştir (Özkaya, 1985:324).

Mudanya kazasında bulunan bu işlek iskele, Trakya ve Anadolu'dan gelen ürünlerin toplanarak dağıtıldığı bir merkez olma görevini üstlenmiştir. Bu durum Bithynia, Roma zamanında olduğu gibi Osmanlılar döneminde de devam etmiştir. İskele üzerine düşen görevi her zaman başarıyla yerine getirmiştir (Ağyol, 2002:51). Mudanya limanı Bursa'nın dış dünyaya açılan kapısı konumunda olmuştur (Kumaş, 2013:15). Bursa'nın ithalatı Mudanya iskelesi vasıtasıyla sevk edilmiştir. İpek böceği yetiştirmek ve koza üretmek Mudanya halkının uğraşları arasında yer almıştır. Mudanya ve çevresinde bulunan zeytin ağaçları sayesinde yılda çok fazla ürün alınarak üretilen zeytinyağları da İstanbul'a gönderilmiştir (Özey, 2003:7).

Bursa şehrinde başkente gönderilecek olan ürünler ilk olarak karayolu vasıtasıyla Mudanya'ya taşınmıştır. Bu taşıma işlemi deve, at ve katır gibi yük hayvanları sayesinde gerçekleştirilmiştir. İskeleye getirilen bu ürünler bekletilemeyecek bir durumda ise, buradan kayıklarla İstanbul'a gönderilme işlemi hemen yapılmıştır. Ancak bu nakil sırasında hava şartlarının elverişli olmadığı zamanlarda ürünler Mudanya iskelesinin içerisinde bulunan depolarda ve mahzenlerde bekletilmiştir. Nakliyat için elverişli koşullar sağlandığında iâşe ürünleri küçük gemiler veya kayıklar vasıtasıyla hemen İstanbul'a sevk edilmiştir. İstanbul'un iâşesi için ürünlerin gönderildiği iskelede bulunan gemilerden hiçbir şekilde mahkeme harcı, ilam<sup>10</sup> hüccet<sup>11</sup> akçeleri alınmamıştır (Çiftçi, 2004:157-158).

---

<sup>10</sup> Hakimin bir davada şeriata göre verdiği hükmünü ve üstünde imza ve mührünü taşıyan vesikadır. Bkz. (Kurt, 2012:19).

<sup>11</sup> Delil, vesika, senet manalarına gelir. Osmanlı diplomatiğinde ise şer'i mahkemeler tarafından verilen fakat ilamdan farklı olarak hüküm ihtiva etmeyen; sadece kadı huzurunda iki tarafın anlaşmaya vardıklarına dair kadının tasdikini ihtiva eden belgedir. Bkz. (Kütükoğlu, 1994:350).

Mudanya iskelesinden, İstanbul'a yola çıkan gemilerin büyük bir kısmı Haliç'e yanaşmıştır (Mantran, 1990:88). Bu deniz nakliyatında kalyon,<sup>12</sup> karamürsel,<sup>13</sup> şayka,<sup>14</sup> çekeleve<sup>15</sup> ve ağribar<sup>16</sup> gibi başlıca nakliyat gemileri ya da küçük kayıklar kullanılmıştır (Çiftçi, 2004:159).

Mudanya iskelesi Batı Anadolu bölgesinin değişik yerleşimlerinden İstanbul'a yapılan yolcu ve yük taşımacılığında da büyük rol oynamıştır. Yolcu taşımacılığında, askerler, memurlar, tüccarlar, dervişler ve seyyahlar gibi toplumun içerisinde olan birçok kişi yolculuk yapmıştır. Mudanya iskelesi ayrıca ülkelerarası yolcu ve yük taşımacılığında da sıkça kullanılmıştır (Çiftçi, 2012:20).

Mudanya'da bulunan iskele, Bursa'nın en önemli iskelesi olma görevini Gemlik iskelesi ile birlikte yürütmüştür. Ancak Mudanya iskelesi, Gemlik iskelesine oranla yolcu taşımacılığında farklı bir konumda olmuştur. Mudanya iskelesinden başkente gelen gemilerin zaman zaman köle ve cariyelerinde içerisinde bulunduğu yolcu taşımacılığı ile uğraştığı görülmüştür (Aygün, 2008:74).

Mudanya-İstanbul arasında gerek yolcu taşımacılığı gerekse ürün taşımacılığı görevini üstlenen kayıkların sayıları devlet tarafından belirlenerek kontrol altına alınmıştır. İaşe ürünleri deyince akla ilk gelenler; hububat, sebze, meyve ve et türü gıdalardır. Bursa'dan İstanbul'a iaşe için gönderilen ürünlerin bir kısmı doğrudan saraydaki Matbah-ı Amireye, bir kısmı başkentte duran birliklere ve kıtlık günleri için oluşturulan stoklara, bir kısmı ise İstanbul halkına ulaştırılmıştır. 18. yüzyılda başkent için en önemli iaşe ürünleri zahire türü ihtiyaçlar olmuştur. Zahirelerin önemli bir bölümü, buğday, arpa, çavdar, pirinç gibi taneli bitkilerden oluşan hububat ürünleridir. 1788 yılında İstanbul'da

---

<sup>12</sup> Büyük harp gemileridir. Diğer yelkenli savaş gemilerine göre gövdesi uzun, keresteden yapılan yelkenli gemilerdir. Bkz. (Bostan, 2007:198).

<sup>13</sup> Çektiri envanından olup İstanbul ile Marmara sahilleri arasında işleyen bir buçuk direkli, sivri müselle yelkenli, yarım güverteli Marmara kayıklarındır. Hem yelken hem kürekle hareket ederler. Bkz. (Uzunçarşılı, 1988:456).

<sup>14</sup> Altı düz büyük kayık olup cayka da denilmiştir. Bkz. (Uzunçarşılı, 1988:458).

<sup>15</sup> İki kısa direkli, yelkenli ve hızlı giden nakliye gemisidir. Celbe ismi de verilmiştir. Bkz. (Bostan, 1992:90).

<sup>16</sup> Bir harp gemisi olmaktan çok nakliye gemisidir. Bkz. (Bostan, 1992:96).

yaşanan zahire sıkıntısının en kısa zamanda çözümlenebilmesi için devlet, başta Bursa olmak üzere birçok bölgeden zahire temin etmeye çalışmıştır.

Bursa'dan gönderilen iaşe ürünleri içerisinde peksimetin de önemli bir yeri vardır. Peksimet; buğday unundan mayasız olarak yapılan ekmek dilimi biçimli bir tür gevreklerdir. Zahire ve tahıl ürünlerinden başka iaşe ürünleri içerisinde önemli olanları; koyun, tavuk ve balıktır. Sarayın, yeniçeri, cebeci, topçu ve tersane ocaklarının et ihtiyaçlarının önemli bir kısmı, Hüdavendigâr Sancağı kazalarından gönderilmiştir. Etil dışında Bursa'dan sebze, meyve ve süt mamullerinin de İstanbul'a gönderildiği görülmektedir. Sarayın yiyeceklerini saklama ve içeceklerini soğutma gibi amaçlarla Uludağ'daki göllerden ya da Katırlı Dağlarından kar ve buz da talep edilmiştir. Buz ve kar keçelere sarılarak ve ardından katırlara yüklenerek karayolu ile hızlıca Mudanya iskelesine taşınmıştır. Buradan ise kayıklarla İstanbul'a sevk edilmiştir (Çiftçi, 2004:159-167).

Yine başkentte mevcut olan sarayın zahire ürünleri Bursa'dan temin edilerek Mudanya iskelesi vasıtasıyla İstanbul'a gönderilmiştir. Başkentte Helvahane-i Amire'de kurulan turşular için gönderilen sirke ve sarayın nane ihtiyacı Mudanya iskelesi yoluyla yapılmıştır (Çiftçi, 2012:83). İstanbul'un iaşesinde Bursa şehri her zaman büyük bir öneme sahip olmuştur. İstanbul'a deniz yolu taşımacılığının olması bu önemi daha da kuvvetlendirmiştir (Tabakoğlu, 2014:107).

Mudanya iskelesi, sadece İstanbul'un iaşe temininde rol almamış, Bursa'ya gönderilen birçok iaşe ürünü de bu iskele vasıtasıyla şehre ulaştırılmıştır. İaşeci düzeni bozmaya yönelik deniz taşımacılığına engel olunmaması, zahire satın alındığında başka bir yere uğramadan zahirenin doğrudan belirtilen yere getirilmesi gibi konularda her şey bu iş ile ilgilenen yöneticilerin bilgisi dahilinde yapılmıştır.

Keşiş Dağı'ndan (Uludağ) kesilen kar ve buz Mudanya iskelesi ile saraya ve başkent halkına ulaştırılmıştır. Savaş zamanlarında Osmanlı ordusunun ve donanmasının yiyecek, yakacak, cephanelik için gerekli olan malzemeleri, asker ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasında yine Mudanya iskelesi büyük öneme

sahiptir. Ordu ve donanma için Mudanya iskelesi vasıtasıyla gönderilen en temel gıda maddeleri et, peksimet ve zeytin olmuştur (Çiftçi, 2012:84-89).

Osmanlı İmparatorluğu zamanında Bursa şehri, büyük nüfus yoğunluğuna sahip ve devlete başkentlik yapan İstanbul şehrinin iaşesini karşılama yönünden önemli bir üretim potansiyeline sahip olmuştur (Çiftçi, 2004:168). Önemli seyyahlardan Aubry de La Motraye de, 18. yüzyılda Bursa'yı ziyareti sonrası seyahatnamesinde İstanbul'un iaşesini sağlaması itibariyle Bursa'nın rolüne dair bilgiler vermiştir (Lowry, 2004:136).

1728 (H.1141) yılında, zahire hususunda sıkıntı çeken halka satılmak üzere gönderilen altı yüz beş bin zenbil<sup>17</sup> pirincin her bir kilesi için İstanbul halkından yetmiş beş akçe istenmişti. Ancak nakil sırasında kul sefineleri ile yapılan hırsızlık olayları sonucu yetmiş beş akçenin her bir kilesi üzerine beşer akçe zam yapılmıştı. Yapılan zam nedeniyle halk ihtiyacı olan pirinci toplu bir şekilde alamamıştı. Halkın zor durumda kaldığı bu süreç İznikmid, Mudanya ve Mihaliç iskelelerinin çevresinde bulunan kazaların naiplerine bildirilmişti. Bu bildiri sonucu, İznikmid iskelesi körfezinden Mihaliç iskelesine gelinceye kadar ki sahillerde bulunan iskelelerden İstanbul'a pirinç gönderilmişti. Bu iskelelerden; İznikmid iskelesinden 120 zenbil, Kazıklı Deresi iskelesinden 15 zenbil, Dekres Deresi iskelesinden 15 zenbil, Aladere iskelesinden 15 zenbil, Levence iskelesinden 15 zenbil, Karamürsel iskelesinden 30 zenbil, Kavak iskelesinden 20 zenbil, Dil iskelesinden 15 zenbil, Yalakabad iskelesinden 30 zenbil, Engerek ve Katırlı iskelelerinden 35 zenbil olmak üzere toplam 310 zenbil pirinç; Bozburun'dan Mihaliç'e kadar olan sahillerde bulunan ve Mudanya Körfezinde mevcut olan iskelelerden de Armutlu iskelesinden 15 zenbil, Fıstıklı iskelesinden 15 zenbil, Kapaklı iskelesinden 15 zenbil, Narlı iskelesinden 15 zenbil, Karacaali, Büyük ve Küçük Kumla iskelelerinden toplam 40 zenbil, Gemlik iskelesinde 35 zenbil, Mudanya, Altıntaş ve Kurşunlu iskelelerinden 45 zenbil, Tirilye iskelesinden 10 zenbil, Mihaliç iskelesinden 100 zenbil olmak üzere bütün iskelelerden toplam 705 zenbil pirinç başkente yollanmıştı (BOA., C.BLD., nr. 119/5911).

---

<sup>17</sup> Eşya taşımak için hasır şeklinde örülen, yukarısı geniş ve aşağısı dar kaptır. Bkz. (Sami, 2001:688).



Başkente gıda ürünlerinin yanı sıra askeri kesimin ihtiyaçları içinde birçok nakilde bulunulmuştur. 1763 (H.1177) yılında ordunun ihtiyacı için Kütahya, Uşak, Simav, Banaz, Muğla, Işıklı ve Dazkırı'dan satın alınan 125 adet sayıs kilimi Mudanya iskelesi vasıtasıyla İstanbul'a gönderilmişti (Çiftçi, 2012:91'den nakledilmiştir BOA., C.AS., nr. 29769/710).

İznikmid, Mudanya ve Gemlik körfezlerinde bulunan köylerde yetiştirilen üzümler, yıllar boyu başkente gönderilmiştir. Ancak 1767 (H.1181) yılında, köylerde yaşayan Müslüman halk ellerinde bulunan henüz olgunlaşmamış olan üzümlerini Müslüman olmayan halka satmaya başlamıştı. Bu durum İstanbul'un iaşesi açısından sıkıntı yaşamasına neden olmuştu. Başkentte bulunan Meyve-i Ter Gümrüğü'nün (Taze Meyve Gümrüğü) vergi gelirleri de bu duruma bağlı olarak azalmıştı (Çiftçi, 2012:84'den nakledilmiştir BOA., C.BLD., nr. 2881/58).

1769 (H.1183) yılında Mudanya iskelesinde mevcut olan miri hıntadan (buğday), Kuzuoğlu Zafir Nam Zimmi Reis gemisine yüklenen beş yüz kile hıntanın dört yüz seksen dokuz kilesi Tersane-i Amire ambarlarına teslim edilmişti. Teslimat sonrası on bir kilenin eksik olduğu meydana çıkınca bu eksik olan hıntanın dokuz yüz yetmiş sekiz akçesi satın alma işlemini yapan mubayaacı üzerine borç olarak yazıldı (BOA., AE.SMST.III., nr. 177/13916).

1770 (H.1184) yılında başkent halkının ihtiyaç duyduğu zahireler İznikmid, Karamürsel, Yalakabad, Mudanya, Mihaliç, Bandırma, Gemlik, Lapseki, Çardak ve Boğaz Hisarı iskelelerinde toplatılmıştı. Toplatılan bu zahireler iskelelerden kayık ve gemilerle İstanbul'da bulunan Tersane-i Amire ambarlarına sevk edildi (Çiftçi, 2012:91'den nakledilmiştir. BOA., C.BLD., nr. 3968/80).

1771 (H.1185) yılında cebehanenin seferiye takımının araç gereç ihtiyacı için çifti altmış paradan 4000 çift un çuvalı, adedi altmış paradan 4000 adet sayıs kilimi ve adedi yüz paradan olan 400 adet deve kilimi satın alınarak Mudanya iskelesi ile İstanbul'a gönderilmişti (Çiftçi, 20012:91'den nakledilmiştir. BOA., C.AS., nr. 23473/559)

1771 (H.1185) yılında Karaman bölgesinden İstanbul'daki baruthaneye, Mudanya iskelesi vasıtasıyla güherçile (patlayıcı madde yapımında kullanılan bir tür bileşik) gönderilmesi emredilmişti. Bu nakliyatın gerçekleşeceği zaman

güherçilenin Karaman'dan Mudanya'ya getirilene kadar ki olan süreçte kimsenin güherçileyi çalmaması için yol üzerinde bulunan yerleşim birimlerinde görev yapan kadılara, mütesellimlere ve ayanlara tembihlerde bulunularak güherçilenin korunması için emirler verilmişti (Çiftçi, 20012:91'den nakledilmiştir. BOA., C.AS., nr. 52230/1172).

Kiler-i Hümayun ihtiyacı için, Trablusşam bölgesinden talep edilen pirinçlerin başkente nakil işinde yine Mudanya iskelesi etkin bir rol oynamıştır. Trablusşam bölgesinden Antalya'ya ve buradan da Mudanya iskelesinden İstanbul'a sevk edilmek üzere 64.410 vakiyye<sup>18</sup> pirinç gönderildi. Mudanya iskelesine ulaşan bu pirincin iskelede üzeri açık bir şekilde bekletilmesi, nakliyesi için gemi kira bedeli olan 7521 kuruşun ödenmesinin gecikmesi üzerine iskelede bekletilen pirinçlerin yağmur yağma ihtimali ile zarar göreceği bildirildi. Bu bildiri sonrasında nakliyatı gerçekleştirmek için gemi sahiplerine Darphane-i Amire'de mevcut olan hinta bedeli ödendi. Bu işlemlerden sonra pirinç İstanbul Gümrüğü'ne ulaştırıldı (Çiftçi, 2012:85'den nakledilmiştir. BOA., C.SM., nr. 4961/99).

1775 (H.1189) yılında Tekfurdağı, Mudanya, Karamürsel ve İznikmid iskelelerinden İstanbul'daki Tersane-i Amire ambarlarına teslim edilmek üzere satın alınan zahireler yerli kayıklar ve iki yabancı gemi ile başkente nakledildi. Satın alınan toplam 59.331,5 kile buğday İstanbul Gümrüğü emininin yapmış olduğu hesapla 1630,5 kuruş tuttu. Bu nakliyatta Mudanya iskelesinden gönderilen 8501,5 kile buğday ise 17.002 akçe tutan on bir adet gemi kirası ile gerçekleşti (Çiftçi, 2012:85'den nakledilmiştir. BOA., C.İKTS, nr. 2216/45).

1776 (H.1189) yılında Karaman'dan Mudanya İskelesi vasıtasıyla başkente güherçile gönderilmesi emredildi. Ancak nakliyat sırasında güherçileye her hangi bir zarar gelmesi durumunda bu işle görevlendirilen kişilerin mallarından zararın iki katının alınacağı uyarısında bulunuldu. (Çiftçi, 2012:91'den nakledilmiştir. BOA., C.AS., nr. 20950/501).

---

<sup>18</sup> Dört yüz dirhemlik vezine (tartı) verilen isimdir. Bkz. (Sami, 2001:1497).

1780 (H.1194) yılında Bursa'nın İnegöl Kazası'ndan satın alınan 665 kile buğday, İstanbul'un iâşesi için Mudanya iskelesine nakledildi (Çiftçi, 2012:85'den nakledilmiştir. BOA., C.BLD., nr. 4419/89).

Padişah sarayına Bursa'dan Mudanya iskelesi vasıtasıyla gönderilen mutfak ihtiyacının giderilmesinde yardımcı olan buzların nakli sırasında, kayıklara yüklenen buzların yanı sıra yolcularda bindirilerek başkente gönderilmeleri sağlanmıştır. 1786 (H.1200) yılında Uludağ'dan Mudanya iskelesine getirilen buzlar, kayıklara yüklendikten sonra kayıkların taşıma sırasının kendilerinde olmadığı gerekçe gösterilerek bekletilmesi buzların erimesine neden oldu (Çiftçi, 2012:89'dan nakledilmiştir. BOA., C.SM., nr. 6297/125).

Başkent halkının ihtiyaçları yanında kentte oturan yabancı elçilerin iâşe isteklerinin karşılanmasında da yine Mudanya iskelesi büyük görevler üstlenmiştir. 1789 (H.1203) yılında Avusturya elçisi arzuhal<sup>19</sup> sunarak, kendisi ve yanında bulunan görevlileri için altı ay boyunca Bozcaada, Erdek, Mudanya ve çevresinden 45.000 kile hamr (şarap ve üzüm suyunun mayalanmış hali, şarap) ve 25.000 kile arak (rakı) satın alınmasını ve bu maddelerin kayıklara yüklenerek Galata da bulunan evine nakledilmesi için padişahın izin istedi. Bu izin padişah tarafından verildi (Çiftçi, 2012:87'den nakledilmiştir. BOA., HAT., nr. 8608/185).

Avusturya elçisi gibi Hollanda elçisi de 1790 (H.1204) yılında kendisi ve tüccar kesimi için altı ay yetecek surette Erdek, Mudanya ve çevresinden 30.000 vakiyye hamr ve 30.000 vakiyye arak satın almak ve satın aldığı ürünleri Beyoğlu'nda bulunan evine nakledilmesi için padişahın izin istedi (Çiftçi, 2012:87'den nakledilmiştir. BOA., HAT., nr. 8602/185).

1790 (H.1204) yılında Bursa'da pişirilen peksimetin Mudanya iskelesi vasıtasıyla İstanbul'daki Tersane-i Amire'ye teslimatı için Salih Ağa bu işi üstlenerek memur tayin edildi. Salih Ağa peksimeti göndermek için hazır hale getirip Mudanya iskelesine ulaştırmasına rağmen, kendisine verilen 500 adet zenbil ile peksimetin bir kısmını başkente gönderebildi. Salih Ağa, Mudanya iskelesi gemilerinin ambarlarının açık olması sebebiyle arta kalan peksimetleri gönderemediği için 500 adet daha zenbilin iskeleye yollanmasını istedi. Salih

<sup>19</sup> Herhangi bir iş hususunda resmi makam ve dairelere yazılan dilekçedir. Bkz. (Kurt, 2012:17).

Ağa'nın isteği doğrultusunda gönderilen zenbiller Mudanya iskelesine getirildi. Başkent halkının peksimete duymuş olduğu gereksinim böylece karşılanmış oldu (Çiftçi, 2012:90'den nakledilmiştir. BOA., C.AS., nr. 33223/784).

1789 (H.1204) yılında ilk olarak başkent'in ihtiyacı için Anadolu Eyaletinden 100.000 kile buğday satın alınması istendi. Daha sonra bu miktarın üçte biri düşürülerek geri kalan üçte ikilik kısım talep edildi. Ayrıca bunların yanında bir önceki yıldan kalan buğdaylarında yollanması istendi. Bu istekler doğrultusunda talep edilen ürünlerin Mudanya, Karamürsel ve İznikmid iskeleleri yoluyla İstanbul'a ulaştırılması kararı alındı. Ancak Antalya kazasının ürünleri olan bu zahirelerin Antalya iskelesi yoluyla nakli değil de Mudanya, Karamürsel, İznikmid iskeleleri yoluyla başkente ulaştırılması kararının alınması Antalya halkı tarafından sıkıntılara neden oldu. Çünkü halkın zahireleri bu üç iskeleye taşıyacak ve ulaştıracak develeri yoktu. 1769 yılında yapılan incelemelere bakılarak, Antalya iskelesinden yabancı gemilerle nakli yapılan buğdayın her kilesine otuzar akçe gemi parası verildiği tespit edildi. Mudanya ve Karamürsel iskelesi ile İstanbul'a ulaştırılan buğdayın gemi parası Mudanya'dan 1 kile zahire için 4 akçe, Karamürsel'den 1 kile zahire için 3 akçe olduğu bildirildi. Tüm bu bilgiler doğrultusunda Antalya'dan gemilerle zahire nakli gerçekleşirse her kile zahire için 26-27 akçe zarar edileceği anlaşıldı. Antalya iskelesinden gemi ile zahirenin gönderilmesi durumunda ortaya çıkan bu maliyetli gemi parasını ödemeyi Antalya ahalisi kabul ederse, ancak halkın isteğinin gerçekleşebileceği kararı verildi (Çiftçi, 2012:85'den nakledilmiştir. BOA., C.BLD., nr. 4545/91).

1790 (H.1205) yılında İstanbul'un yiyecek ihtiyacı için Gökçedağ, Yenişehir, Domaniç, Yarhisar, Mudanya, Kite, İnegöl, Antranos, Harmancık, Bursa ve Gemlik kazalarından toplanan buğday ve arpanın Mudanya iskelesi vasıtasıyla İstanbul'da bulunan Tersane-i Amire ambarlarına teslim edilmesi emredildi. Bu kazalardan İstanbul'a gönderilen zahirelerin nakil sırasında sıkıntı çekilmemesi için gönderilme işi deniz mevsimine uygun olan aylarda yapıldı (Çiftçi, 2012:85'den nakledilmiştir. BOA., C.BLD., nr. 2901/59).

1794-1795 (H.1210) yıllarında Kütahya bölgesinden 50.000 kile buğday satın alınarak bu buğdayların Mudanya ve Karamürsel iskelelerinden nakledilmesi planlandı. Ancak 1796 tarihine gelindiğinde Mudanya iskelesindeki zahire

ambarına 10.000 kile buğday ulaştırıldı. Bu buğdayın İstanbul'a nakli için başkentten gemi kiralanıp Mudanya iskelesine gönderilmesi vakit alacağından ve bu durumun halkı sıkıntı içerisine sokacağından çekinildiği için Mudanya naibine, Mudanya iskelesi zahire ambarı emini Seyyid Mustafa'ya hükümler yazıldı. Bu hükümlerle Mudanya, Kurşunlu, Siği, Tirilye ve yakın bölgelerden zahire nakli için yeterli miktarda kayık elde ederek buğdayın hızlıca İstanbul'a taşınması emredildi. Aynı zamanda bu hükümde, buğday naklinde bulunacak kayıkların yüklerini teslim ettiklerinde taşıma bedellerinin hemen reislerine ödeneceği de belirtildi (Çiftçi, 2012:86'den nakledilmiştir. BOA., C.BLD., nr. 4843/97).

1796 (H.1210) yılında da İstanbul halkının zahire ihtiyacının karşılanabilmesi için Mudanya iskelesinden Tersane-i Amire ambarlarına buğday nakliyatı yapıldı ve her kile buğday için 7 akçe taşıma ücreti alındı (Çiftçi, 2012:49'den nakledilmiştir. BOA., C.BLD., nr. 5162/104).

Kahire'den, Akdeniz ve iskelelerinden başkentini iâşesini karşılamak amacıyla pirinç, kahve, zeytinyağı, sabun ve çeşitli yiyecek maddeleri İstanbul'a gönderilmiştir. Ancak bu ürünlerin nakli sırasında yapılan yolsuzluklar nedeniyle bir takım aksamlar yaşanmıştır. Bazı muhtekirler (vurguncu), bu iâşe maddelerini gemi ve kayıkları ile Çanakkale Boğazı'ndan geçirdikten sonra Bandırma, Mudanya, Gemlik ve İznikmid iskelelerine yanaştırmışlardır. Verdikleri rüşvetlerle maddeleri Bursa'ya nakletmişlerdir. İstanbul'a ait olan bu ihtiyaçların başka bölgelere taşınmasının yasak olduğunun bilinmesine rağmen bu tür faaliyetler bir türlü engellenememiştir (Çiftçi, 2012:86).

Yine 18. yüzyılda, Tersane-i Amire alanında inşa olan ve 1797 yılında denizlerde yüzmesi beklenen gemilerin inşası için çakıl taşına ihtiyaç duyulmuştur. Bu gemilerin bir an önce denize indirilmesi amacıyla ihtiyaç duyulan çakıl taşının Tersane-i Amire'ye nakledilmesi için, Mudanya'dan 30, Gemlik'ten 30, Yalakabad'dan 25, Karamürsel'den 40, İznikmid'den 30 ve Darıca'dan 20 kıta olmak üzere toplam 175 kıta kayığın gönderilmesi amacıyla bu kazaların kadı, naib, ayan ve serdarlarına durum bildirilmiştir (Çiftçi, 2012:91-92).

## 4.2. Gemlik İskelesi

Marmara Bölgesi'nin Güney Marmara Bölümü'nde yer alan Gemlik, yaklaşık 413 km<sup>2</sup> alanıyla Bursa'nın gelişmiş ilçelerinden biridir. Coğrafi konumunun sağlamış olduğu avantajlardan dolayı tarihi boyunca bölgede ev sahipliği yaptığı devletler açısından büyük bir önem teşkil etmiştir. Osmanlı Devleti'nin bölgeye egemen olmasıyla birlikte, önceleri liman şehri olan Gemlik, daha sonra Osmanlı sarayının ihtiyaçlarının karşılandığı önemli bir tarım ve ticaret merkezine dönüşmüştür. Tarihsel süreç içerisinde Gemlik bölgesi, iki başkent şehri olan İznik ve Bursa arasında deniz ulaşımını sağlamış, gemilerin inşa edilmesine olanak vermiş ve gemilerin konaklama işini yaptığı çok önemli bir liman şehri olma görevini her zaman en iyi şekilde sürdürmeyi başarmıştır (Koday ve Baki, 2015:431).

Gemlik ilçesi, Bursa ilinin 7 saat kadar kuzeyinde ve Gemlik ismi ile anılan körfezin kenarında yer almaktadır. Gemlikte iskele bulunması, bu bölgenin ticari hayatının canlı olmasını sağlamıştır. Bölgenin başlıca bitkisi zeytin olduğu için burada çok miktarda zeytinyağı mevcuttur. Üzüm ve meyve çeşitleri ile hububat ürünleri de bölgede oldukça fazladır. İlçede dut ağaçlarının çok miktarda bulunması sebebiyle halk ipek kozacılığına yönelmiştir (Özey, 2003:8). Gemlik 18. yüzyılda bünyesine almış olduğu yeni kazalar ile kendi içerisinde gelişme gösteren Hüdavendigâr Sancağının kazası konumundadır (Emecen, 1998:286).

Tarihi boyunca birçok medeniyetin içerisinde yaşamasına imkan veren Gemlik, önemli geçiş güzergahları üzerinde yer almasından dolayı ulaşım açısından her zaman önem teşkil etmiştir. Denizler, birçok uygarlığın gelişip büyümesi konusunda önemli rol oynamıştır. İmparatorlukların gücü her zaman denizlerdeki ekonomik ve siyasal egemenliğe dayanmıştır. İşte medeniyetler için çok önemli bir yere sahip olan denizyolu taşımacılığının ve ticaretinin Gemlik bölgesinde çok eski dönemlere dayandığı görülmektedir. M.S. 8.-9. yüzyıllarda Gemlik de Romalılar tarafından bir tersane kurulmuştur. İznik ve Bursa'yı yöneten uygarlıkların liman şehri olan Gemlik, tarihin her döneminde ulaşım olanaklarının sağlamış olduğu avantajların yanı sıra, deniz ticaretinin yapıldığı alan olarak önemini korumuştur. Gemlik, sahip olduğu tersanenin yanında çevresinde bulunan yerleşim alanlarının da iskelesi olmuştur. Gemlik, Roma ve

Osmanlılar Dönemi'nde Bursa ve çevresinde yetiştirilen ürünlerin, sanayi maddelerinin, çıkarılan madenlerin başka bölgelere gönderilmesine imkan vermiştir. Aynı zamanda bölgede yetişmeyen ürünlerde Gemlik iskelesi vasıtasıyla bölgeye temin edilmiştir (Koday ve Baki, 2014:432-434). Gemlik limanı, Bursa'nın dış dünyaya açılan kapısı konumunda olmuştur. Mudanya iskelesinin yürüttüğü yolcu ve yük taşıma görevi, Gemlik iskelesinde bulunan liman sayesinde bu bölgede de yerine getirilmiştir (Kumaş, 2013:130).

Gemlik 1334 yılında Osmanlılar tarafından fethedildiğinde, bölge gemi yapım evleriyle dolu olduğu için bu ismi almıştır. Gemlik'te bulunan tersanede Osmanlılar, ilk olarak küçük gemiler inşa ederek işe başlamışlardır. Daha sonra imparatorluğun sınırlarının gün geçtikçe genişlemesi ve denizlerde yapılan seferlerin yoğunlaşması dolayısıyla küçük gemi yapımı yerini büyük savaş gemilerinin inşasına bırakmıştır. Bölgenin önemini arttıran tersanenin yanı sıra, kuruluşundan günümüze kadar Gemlik, çevresinin önemli bir iskelesi olmuştur. Liman, Osmanlılar döneminde Bursa ve yöresinde yetişen tarım ürünlerinin, işlenmiş maddelerin ve çıkarılan madenlerin getirildiği bir ithalat-ihracat limanı olma özelliğini sürdürmüştür (Bulur, 1993:8-9).

Gemlik sadece Osmanlı sarayının ve İstanbul halkının ihtiyaçlarının karşılandığı bir bölge olmamıştır. Osmanlı Devleti'nin denizciliğinin gelişmesine de büyük katkı sağlamıştır. İmparatorluğun yükselme döneminde gemi yapım şehri olarak gelişme göstermiştir. Gün geçtikçe zeytinciliği, kozacılığı ve kıymetli mermerleri ile gelişen Gemlik, Osmanlılar tarafından en çok rağbet edilen bir merkez konumuna gelmiştir (Koday ve Baki, 2014:439).

Gemlik bölgesinin önemli olduğu başka bir konu ise başkentte bulunan Haliç'teki Tersane-i Amire'ye kereste naklinde kullanılmasıdır. Yalova ve Gemlik arasında bulunan bölgedeki ormanların bir kısmı Osmanlı saray kayıklarının kürekleri için ayrılmıştır (Faroqhi, 2000:98). Tüm bu özelliklerine rağmen Mudanya iskelesinin her zaman gerisinde yer almıştır (Saticı, 2008:361).

Başkent İstanbul'da halkın odun ihtiyacı için Yalova (Yalakabad) ve Gemlik civarındaki dağlardan senede üç bin kürek kesildikten sonra İstanbul'a

sevk edilmiştir (Öztel, 2013:493). Yine Bursa'dan ve Gemlik'ten her sene tatlı ve ekşi nar toplatılıp saray için gönderilmiştir (Çiftçi, 2004:165).

1771 (H.1191) yılında Tersane-i Amire ihtiyacı için Domaniç dağlarından birbiri ardınca kesilen kerestelerin Gemlik iskelesine nakilleri yapıldı. Nakil sırasında Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa tarafından istenen beş bin kuruşun verilmemesi üzerine bu olumsuz durum merkeze bildirildi. Bu bildiri sonrasında baş muhasebeye kaydedilen beş bin kuruş, vezir tarafından devlet hazinesinden alınarak Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa'ya verildi (BOA., C..BH., nr. 151/7201).

1786 (H.1201) yılında İstanbul'da oduna ihtiyaç duyulduğu dönemde Gemlik, İzmit, Mudanya, Karamürsel ve Yalakabad kazalarının kadılarına içerisinde bulunan zor durum bildirildi. Daha sonra Gemlik, İzmit, Mudanya, Karamürsel ve Yalakabad kazalarından başkente odun (hatab) nakli yapıldı (BOA., AE.SABH.I..., nr. 262/17645).

1790 (H.1205) yılında Gemlik kazasına bağlı Büyük Kumla, Armutlu, Çanaklı, Anarlı, Fıstıklı, Karacaali köylerinin halkından önceden beri vergi karşılığı alınan İstanbul'da Kayıkhane-i Hassa da bulunan Sandal-ı Hümayun ve Hassa Kayıkları ihtiyacı için üç bin kürek taslakları başkente yollandı. Gelen taslaklar Tophane de bulunan kürekçi esnaflarına teslim edildi. Bu dönemde, kürekçi esnafı içinde odabaşı (hizmetli) olarak adlandırılan kişiler Gemlik kazasına bağlı bu köylere giderek halkın taslaklarını seçmek için görevlendirilmişti. Birkaç seneden beri bu köylere taslak amacıyla giden esnaf, köy halkına taslakların parasını vermesine rağmen kürek konusunda sıkıntı çekildiği gerekçesiyle istediği taslakları alamadı. Köy halkının önceden göndermiş olduğu taslaklar da işe yaramadı. Çekilen sıkıntıdan bir süre sonra köy halkı, paralarının her sene zamanında ödenmesi koşuluyla, başkentin ihtiyacı olan üç bin adet kürek taslaklarını esnaf tarafından gönderilen ustalar ve bu iş ile görevlendirilen mübaşirler yardımıyla taslakları İstanbul'da bulunan Bostan-ı Hassa Kayıkhanesi'ne teslim etti (BOA., C..BH., nr. 92/4427).

1795 (H.1210) yılında memur tebaa tarafından acele olmakla birlikte Gemlik Kazası'nda bulunan Kaş Kuru Hümayun'dan kesilen odunlar İstanbul



baruthanesine gönderildi. İhtiyaç için gerekli olan odunlar düzen içinde Gemlik ve Yalakabad iskelelerinde mevcut olan gemilere yüklendi. Gemilere yüklenen odunlar başkent halkına teslim edilerek baruthaneye yollandı (BOA., C..AS., nr. 1017/4545).

Osmanlı için büyük önem teşkil eden ve önemli bir liman şehri olan Gemlik, devletin duraklama ve gerileme dönemlerinde her anlamda ihmale uğramıştır. Bölgede bulunan tersanenin yeri bakımsızlık nedeniyle bataklığa dönüşmüştür. Sarayları süsleyen mermerleri dahi yok olmaya başlamıştır. 1789 yılında Osmanlı'nın başına geçen III. Selim, her alanda yaptığı ıslahatlarını denizcilik alanında da yapmaya başlamıştır. III. Selim'in Fransa'dan getirttiği mühendisler Gemlik Tersanesi'ni yeniden inşa etmeyi başarmış ve kısa süre içerisinde körfezde gemiler yeniden yüzmeye başlamıştır (Koday ve Baki, 2014:439-440). İhmale uğrayan tersane bu dönemde Gemlik bölgesinde onarılarak genişletilmiştir. Tekrar Osmanlı donanması için gemi yapımına başlanmıştır (Sünerin, 2011:62).

Gemlik iskelesi, şehrin merkezine uzak bir noktada olduğu için yolcular iskelede indikten sonra merkeze ulaşabilmek için yarım saat süren bir yolculuğa katlanmak zorunda kalmışlardır. Özellikle kış aylarında denizin dalgalı olduğu dönemlerde bu durum daha da güç hale gelmiştir. Bu sorunu çözmek amacıyla mevcut iskele iptal edilerek 1893 yılında şehre yakın bir noktaya yeni bir iskele yapılması kararı alınmıştır (Kumaş, 2013:16).

### **4.3. Mihaliç (Karacabey) İskelesi**

Bursa'nın Batı bölgesinde ve Mihaliç Nehri ile Mihaliç Gölü arasında bulunan yüksek tepede yer alan bir kasabadır. Mihaliç kasabası oldukça zengin bitkilere sahiptir. Geniş dutluklara sahip oluşunu çevresinde bulunan güzel bağlara borçludur. Kasabada sanayi ürünleri bulunmamaktadır. Kasabanın ait olduğu kazada birçok çiftlik yer almaktadır (Özey, 2003:8).

Günümüzde Mihaliç, Bursa iline bağlı olan Karacabey ilçesinin Osmanlı zamanındaki adıdır. Karacabey ise, Ulubat Gölü'nün birkaç km. kuzeybatısında sahile yaklaşık olarak 20 km. uzaklıkta bulunmaktadır. Karacabey'den 20 km. kadar kuzeye gidildiğinde Güney Marmara sahillerine ulaşılmaktadır. Osmanlı

Dönemi'nde Ulubat Gölü ile Marmara Denizi arasında yoğun bir nehir taşımacılığı yapılmıştır. Bu nehir taşımacılığı nakliye işlerinde kolaylıklar sağlamıştır. Bu dönemde nakliye, nehir taşımacılığına elverişli olan altı düz, güvertesiz hem kürek hem de yelkene sahip “tombaz” adı verilen tekneler sayesinde yapılmıştır (Saticı, 2008:373-374).

Mihaliç (Karacabey), nüfus açısından Bursa iline bağlı olan Mudanya'dan daha zengindir. Bursa bölgesindeki 400'den fazla vergi mükellefinin yaşadığı birkaç yerleşimden bir tanesidir. Coğrafi konumu nedeniyle Mihaliç, Bursa'nın ihtiyaçlarını karşılamakla yükümlü olan bir yerleşim yeridir. Günümüzdeki kaynaklarda Mihaliç (Karacabey) ile ilgili sınırlı bilgiler yer almaktadır (Faroqhi, 2000:141).

Karacabey Ovası'nın ve güneyinde bulunan Kirmastı bölgesinin ve Balıkesir ilinin tarımsal ürünleri, bölgede yetiştirilen ve İstanbul'un temel gıda maddelerinden biri olan et ürünlerinden en fazla tüketilen koyun, başkente ve diğer Marmara iskelelerine genellikle Mihaliç iskelesi yoluyla gönderilmiştir. Bunun dışında İstanbul'dan ve diğer Kuzey Marmara limanlarından bölgede bulunan kazalara yapılan ticari gönderimlerde Mihaliç iskelesi vasıtasıyla yapılmıştır (Saticı, 2008:374). 1758 yılında Mihaliç İskelesi yoluyla başkent İstanbul'a 400.000 kile<sup>20</sup> buğday ve arpa sevk edilmiştir (Güçer, 1950:406).

1780 (H.1194) yılında Mihaliç voyvodası vasıtasıyla Bandırma ve Mihaliç iskelelerinden yüklenen çeşitli kerestelerin Tersane-i Amire'ye götürülmesi kararı alındı. Kerestelerin sevki için gerekli olan tombaz ve çekelevelerin gemi ücretleri Tersane-i Amire defteri olan Mahzen-i Çup'a<sup>21</sup> kaydedildi (BOA., AE.SABH.I., nr. 308/20672).

---

<sup>20</sup> Osmanlı Devleti zamanında kullanılan zahire ölçü birimidir. Bütün Osmanlı sınırları içerisinde standart değildir. Bölgelere ve iskelelere göre farklılık göstermiştir. İstanbul'a gönderilecek zahireler, üretim bölgelerinde mahalli kilelerle ölçülse de, zahirelerin gemilere yükleneceği zamanlarda “Damgalı İstanbul Kilesi” kullanılmıştır. İstanbul'da resmi kayıtlara geçen İstanbul kilesi kullanılmıştır. Bir İstanbul kilesi yaklaşık 25,6 kg. olarak hesaplanmıştır. Bkz. (Aynural, 2001:39-40).

<sup>21</sup> Tersanedeki kereste ambarı yerine kullanılmıştır. Bkz. (Pakalın, 1993:391).

1790 (H.1205) yılında yirmi beşer arşın<sup>22</sup> iki adet şalopa<sup>23</sup> inşası için Gönen, Manyas, Çan, Ünye, Balya, Kirmastı ve Sincan Kazalarının dağlarından kesilen keresteler başkente sevk edildi (BOA., C..BH., nr. 173/8156).

1795 (H.1210) yılında Bandırma, Mihaliç, Lapseki ve Karabiga iskelelerine sermaye ile kapan yazıcıları ve berrani<sup>24</sup> (harici) kayıkları gönderildi. Bandırma, Mihaliç, Lapseki ve Karabiga kazalarında bulunan zahirenin İstanbul'a yollanacağı sırada kaza halkı zahirelerin iskelelerde yazıcılar tarafından uygun fiyatlarla satıldıklarını bildirdi. Bunun üzerine mübaşirler duruma engel olmak için bölgeye geldi. Bölgeye gelen mübaşirler yolsuzluk yapan yazıcıların kefillerini alarak mühürledi. Kefilleri gemilere yüklemek ve İstanbul'a göndermek üzere iskelelerde birer mübaşir de görevlendirildi. Hınta (buğday), şair (arpa) ve çeşitli ürünlerin İstanbul'a gönderildiği sırada güvenliği tam anlamıyla sağlayabilmek için iskelelere farklı mübaşir ve yazıcılar getirildi. İstanbul'a iaşe temininde bulunulurken iskelelerde görevlendirilen mübaşir ve yazıcıların bu hususta düzgün olacaklarına dair Divan-ı Hümayun'dan hüküm çıktı (BOA., C..ML., nr. 322/13291).

Yine 1795 (H.1210) yılında Bandırma, Mihaliç, Lapseki ve Karabiga iskelelerinden zahire satın almak ve Tersane-i Amire ambarlarına teslim etmek üzere bu iskelelere yazıcılar gönderildi. Yazıcılara nazırlık etmek için de yanlarında birer çukadar da gönderildi. Her bir iskeleye sermaye olarak beşer bin kuruş paradan yirmi bin kuruş para zahire verildi. Bu iskelelerden zahire tedariki sırasında vergi alınmayarak her sene zahire ihracı yapılması görevi bu dört iskele tarafından yapılması kararı alındı. Ancak halk, gönderdikleri zahirenin İstanbul dışına getirilmesi durumunda zahirelerini yollamayacaklarını bildirdi. Bandırma, Mihaliç, Lapseki ve Karabiga iskelelerine zahire sevki için onar bin kuruş paradan kırk bin kuruş taşıma parası verildi (BOA., C..ML., nr. 714/29177).

1798 (H.1213) yılında Bandırma, Mihaliç ve Karabiga iskelelerine bağlı kazalardan İstanbul'un ihtiyacı için devlet sermayesi ile zahire satın alınması

---

<sup>22</sup> Metrenin kabulüne kadar kullanılmış olan ölçü aletlerinden birinin adıdır. Bkz. (Pakalın, 1993:88).

<sup>23</sup> Yelkenli, ambarsız harp gemilerinden birisine verilen isimdir. Bkz. (Pakalın, 1993:307).

<sup>24</sup> Yabancı manasında kullanılan bir terimdir. Bu terim ile Avrupalılar kastedilmiştir. Bkz. (Pakalın, 1993:208).

kararı alındı. İskelelere kazalardan gelecek zahireyi satın alıp Tersane-i Amire ambarlarına teslim etmek için kazalarda işini iyi yapan yazıcıların görevlendirilmesi istendi. Geçen senelerde olduğu gibi bu sene de Karabiga iskelesinde mevcut olan muhtekirlerin zahire kaçırmalarının önüne geçilmesi için iskelelere yazıcılar gönderildi (BOA., C..BLD., nr. 5/202).

1799 (H.1214) yılında Bandırma, Mihaliç ve Karabiga İskeleleri'ne bağlı kazalardan zahire satın alınması ve iskelelere sevk edilmesi için Mihaliç kullarından Mehmet Haşim Ağa tarafından Divan-ı Hümayuna dilekçe yazıldı. Dilekçede, hıntanın (buğday) ileriki yıllarda sıkıntı yaşanmaması için bu yıl gönderilmesini buyurdu. Padişah bu kazalardan uygun gördüğü bölgeleri tespit ederek hinta sevkiyatının yapılması iznini verdi (BOA., C..BLD., nr. 99/4941).

Başkent İstanbul'un iase ürünlerinin sağlanması görevini üstlenen bölge daima Anadolu olmuştur. Anadolu'da nehir taşımacılığının henüz gelişmemiş olması İstanbul'un iasesini sağlamasındaki payını oldukça düşürmüştür. Ancak başkentte iase maddeleri açısından bir sıkıntı söz konusu olduğunda Balıkesir ve Bursa ilinin hububat ürünleri Mihaliç iskelesi sayesinde başkente ulaştırılmıştır (Tabakoğlu, 2014: 139).

18. yüzyıl, hububat kaçakçılığının çok fazla görüldüğü bir yüzyıl olmuştur. Bu olumsuz durum sebebiyle idareciler sürekli uyarılmıştır. Zaman zaman İstanbul için sağlanacak olan buğdayın sevk edilmesi ve ambarlarda bulunan buğdayın Mihaliç İskelesine nakledilmesi dahi istenmiştir. Başkent İstanbul ile sürekli bağlantıyı sağlayan Mihaliç iskelesi çevresinde yapılan kontrollere rağmen hububat konusunda yapılan yolsuzlukların önüne bir türlü geçilememiştir (Genç, 2004:55-57).

Mudanya iskelesinde olduğu gibi devletin bölgeden temin ettiği her türlü araç-gereç Mihaliç iskelesi vasıtasıyla taşınmıştır. Başkent in iase tedarikinde olduğu gibi Bursa iline sağlamış olduğu ürünlerle önemli bir yere sahip olan Mihaliç diğer ismiyle Karacabey iskelesi, 19. yüzyılın ilerleyen tarihlerinde eski zamanlardaki canlılığından çok şey kaybetmiştir. Günümüzde ise Mihaliç (Karacabey) iskelesi artık mevcut değildir. Osmanlı Dönemi'nde çevresinde

bulunan bölgelerin vazgeçilmez iâşe ve ulaşım merkezi olmuştur (Saticı, 2008:375).

#### **4.4. Bandırma İskelesi**

Güney Marmara kıyıları için büyük önem taşıyan bir diğerkasaba ise Bandırma'dır. Coğrafi konum olarak, Kapıdağı Yarımadası'nın doğusunda, kendi adını taşıyan körfezin güney taraflarında bulunmaktadır. İçerisinde beslediği nüfusun büyük çoğunluğunu Rumlar oluşturmuştur (Saticı, 2008:376).

Marmara Denizi'nde ticari amaçla kullanılan Bandırma iskelesi, doğal bir limana sahip olduğu için büyük vapurları bünyesinde barındırmıştır. Başkent İstanbul'dan hemen hemen her gün Bandırma iskelesine vapurlar gelmiştir. Yine İstanbul ihtiyacı için birçok koyun bu iskele vasıtasıyla başkente ulaştırılmıştır. Bandırma bölgesindeki meraların fazla olması çok fazla hayvanın beslenmesine imkan vermiştir. Manyas, Edincik nahiyeleri de Bandırma kazasına bağlıdır. Bu nahiyelerden Edincik kasabasının üzüm ve zeytin mahsulünün bereketli oluşu İstanbul'un bu ürünlere ihtiyaç duyduğu zamanlarda ihtiyacın hemen karşılanmasına olanak vermiştir (Özey, 2003:14).

Bandırma kasabasında yaşayan halk, genellikle geçimini balıkçılıktan ve kıyı taşımacılığına dayanan denizcilik yoluyla sağlamıştır. Bandırma iskelesi, çevresinde bulunan Manyas ve Gönen Ovaları'nın tarımsal ürünlerinin İstanbul ve diğerk Marmara Limanlarına taşındığı bir nakil iskelesi olma görevini başarıyla yerine getirmiştir. Ticaretin temelini genellikle diğersahil kasabaları gibi başkent İstanbul'a deniz yoluyla ihraç edilen bölgesel ürünler oluşturmuştur (Saticı, 2008:376).

Balıkesir kazasına ve kaza serdarına (komutan) 1756 (H.1169) yılında bir hüküm gönderildi. Gönderilen bu hükümlere gerek serdarın gerekse çevrede mevcut olan zahirelerin başka mahallere naklinin önlenmesi ve zahirelerin doğrudan başkent'in ihtiyacı için İstanbul'a gönderilmesi istendi. Böylece zahireler Mihaliç ve Bandırma iskeleleri vasıtasıyla İstanbul'a sevk edildi (BOA., C..BLD., nr. 121/6005).

1770 (H.1184) yılında Tayfur Bey aracılığıyla Anadolu taraflarından satın alınan ve Bandırma iskelesinde mevcut olan miri (devlete ait) zahireden İstanbul'a zahire nakli için toplanan otuz yedi bin kile zahirenin yollanabilmesi amacıyla Gümrük Emini tarafından Dubrovnik gemileri kiralandı. Gemilerin limana ulaştıkları gün kaptanlar nöbetle yükleri gemilere yüklemeye başladı. Kaptanların bu görevi yerine getirebilmeleri için on beş gün müddet verildi. Görevlerini yerine getiren kaptanlara mubayaacı tarafından her bir gün için on beşer kuruş verildi. Yine mubayaacı tarafından her bir gemiye yardım amacıyla birer güvenilir kişi gönderildi. Bu şahıslar sayesinde İstanbul'un ihtiyacı için yollanan yükler ambarlara teslim edildi. Karşılıklı anlaşmayla da yabancı gemilere yük taşıma karşılığı ücret verildi. Bu ücretin üçte ikisi peşin olarak Hazine-i Amire'den verilirken, geriye kalan ücretin doksan sekiz bin altı yüz yetmiş beş akçelik kısmı ise gemilerin İstanbul'a taşınan yükleri bıraktıktan sonra verilmesi kararı alındı (BOA., C..BLD., nr. 133/6603).

1774 (H.1188) yılında İstanbul ihtiyacı için Bandırma iskelesinden hareket eden "Bartolomi Nam Dubrovnik" kaptan gemisinden ihraç edilen hinta 5623 kuruş 25 çeyrek 4 para, "Bartolcu Nam Dubrovnik" kaptan gemisinden ihraç edilen hinta 5668 kuruş 25 çeyrek 10 para, "Antun Döher Nam Annapolitan" kaptan sefinesinden ihraç olan zahire ise; hinta (buğday) 7295, şair (arpa) 1750 olmak üzere toplam 9045 kuruş 40 çeyrek 6 paradır. Bütün gemilerden ise toplam zahire; hinta 18586, şair 1750 olmak üzere 20336 kuruştur (BOA., AE.SABH.I., nr. 180/11981).

1782 (H.1196) yılında Tersane-i Amire'de Donanmayı Hümayun kalyonları için Mihaliç, Gönen, Sincan ve Yongalık dağlarından kesilen çeşitli keresteler Mihaliç, Bandırma, Karabiga iskelelerine nakledildi. Bu iskelelerde mevcut olan keresteler çektirme (çektiri) ve kayıklara yüklenerak Tersane-i Amire'ye gönderilmek üzere yola çıktı. Mihaliç, Bandırma ve Karabiga iskelelerinde mevcut olan diğer kerestelerin de Tersane-i Amire'ye gönderilebilmesi için İstanbul'dan çektiri temin edilmesi istendi. Böylece iskelelerde mevcut olan kerestelerin çürümeden Tersane-i Amire'ye nakledilmesi için reisler kethüdası tarafından Karabiga iskelesine iki ve Bandırma iskelesine iki adet olmak üzere

üstü açık (nakliyat gemisi) çekeleve gönderilmesi kabul edildi (BOA., C..BH., nr. 256/11859).

1789 (H.1203) yılında İstanbul ihtiyacı için gerekli olan zahireyi alabilmek için görevlendirilen çukadar Kuşadası'nda bulunan halktan bazı kişilerin ambarlarına gitti. Gerekli olan zahirenin Bandırma, Sığla Sancağı ve Kuşadası'nda hazır hale getirilmesinden sonra 20-30 gün içinde 20 bin kile hinta ve şair gemiye yüklenerek başkente gönderildi (BOA., AE.SABH.I., nr. 301/20226).

1790 (H.1204) yılında Karesi Sancağı kazalarından ve Bandırma iskelesine yakın olan yerlerden İstanbul'a gönderilmesi amacıyla 6500 ve 6000 kile zahire yüklemesi için iki adet gemi gönderildi. Bir adedine 2200 kile diğer adedine 1800 kile zahire yüklendi ve geriye kalan 6000 kile zahirenin yüklenebilmesi için Bandırma iskelesine gemi gönderilmesi istendi (BOA., C..BLD., nr. 96/4772).

1795 (H.1209) yılında başkent İstanbul ihtiyacı için Bandırma mübayaacısı Divan-ı Hümayun hocalarından Abdülkadir Efendi tarafından lazım olan zahirenin satımı düzenlendi. Mübayaacı Abdülkadir Efendi Bandırma iskelesine bağlı kazalardan alacağı olan zahirenin fiyatını ve bedelini halka bildirdi. Saruhan sancağına bağlı kazalar ile Tırhala kazasının payına düşen zahirelerin bedeli haricinde geriye kalan halkın zahiresi, mübayaacı Abdülkadir Efendi'ye verilmek üzere teslim edildi. 18 bin kuruş mübayaacıdan alacağı olan halk, borçlarını geri isteyipte alamamaları üzerine Kara Osman Zade Hacı Ömer Ağa kullarına durum kazaların kadıları tarafından ilamlar ile bildirildi. Bunun üzerine yakalanan mübayaacı hesabına göre Bandırma ve Lapseki iskelelerine bağlı kazalardan memur mübayaası olduğu 96504 kile hinta ve 1671 kile şairden 66356 hinta ve 1671 kile şair tahsilatı ve gerekli olan zahirenin değerine mahsuben hububat hazinesinden hesap olarak 150 bin kuruş makbuz ve memur mübayaası olduğu zahire haricinde geri kalan adetlerin 30 bin 148 kile hinta fazlalıkları ve Çandarlı, Bandırma, İzmit iskelelerine bağlı kazalardan gerekli olan 128190 kuruş bedeli kendilerine verilmek üzere Kara Osman Zade Elhac Mehmet Ağa ve Elhac Ömer Ağa tarafından satılan zahireden başka 58417 kile hinta, 27300 kile şair makbuzu Tersane-iAmire ambarlarına beraber hesaba dahil olarak 21662 kile hinta ve 23880 buçuk kile şair teslim edildi. Bu teslimatın tahsilat makbuzundan geriye

kalan gerekli borç 3311 kile hinta ve 5090 buçuk kile şairden toplam lazım olan 10039 buçuk kuruştan, mubayaacı Abdülkadir Efendi'nin hesabı olarak makbuzu olan meblağından hariç olarak satın almalar, maaş ve hırsızlıklarından geriye kalan borcu ise 2223 kuruştur. Bu durumda mubayaacı Abdülkadir Efendi'nin makbuzu olan parayla beraber zahire bedeli için 12263 kuruş gerekli olan borcu için Zahire Nazırı Efendi kullarından bilgi alındı. Bunun üzerine mübayaacı Abdülkadir Efendi'nin borcu olan kazaların payları, Kara Osman Zedeler tarafından mubayaacı ve paralarının halka verilmesi, mubayaacının daha önceki kazalara olan hesabının ise mubayaacı Abdülkadir Efendi'nin kapı kethüdarları Cemil Efendi tarafından bildirilmesiyle, mubayaacının mevcut olan borçlarının Kara Osman Zedeler tarafından verilmesi kararı alındı (BOA., C..BLD., nr. 141/7028).

#### **4.5. Erdek İskelesi**

Erdek coğrafi konum olarak Kapıdağı Yarımadası ve Erdek körfez kıyıları ile adı geçen kıyıların karşısında bulunan ve yalnız birkaç küçük ve büyük olmak üzere 22 adayı içine alan bir arazidir. Kasaba Kapıdağı Yarımadası'nın üzerinde yer almaktadır. Kazanın Kapıdağ, Marmara ve Paşa limanı nahiyeleri vardır. Bu nahiyelerden Kapıdağ nahiyesi kaldırımılık taşları ile meşhurdur. Kapıdağ nahiyesinde bulunan bu taşlar, Marmara adalarında inşaat için elverişli olan mermer ve taşlar, Paşa limanı adasından çıkarılan şaraplar başkent İstanbul'a iaşe ihtiyacının karşılanması için gönderilmiştir (Özey, 2003:14-15).

Fransa Elçisi memleketi ve kendisine tabi olanlar için altı aylık olmak üzere eksiksiz bir şekilde ihtiyacı kadar Tekfurdağı, Erdek ve Marmara kazalarından on beş bin okka hamr (şarap) ve beş bin okka arak (rakı) satın aldı. 1791 (H.1205) yılında bu ürünlerin nakil işi gemilerle yapıldı. Gemi olmadığı zamanlarda ise reaya kayıkları kullanıldı (BOA., HAT., nr. 198/9972).

Erdek iskelesi, ticari görevlerini yerine getirirken Bandırma iskelesi kadar işlek olmamıştır. Bu duruma sebep olarak Erdek bölgesinin engebeli Kapıdağı Yarımadası'nda yer alması gösterilmiştir. Erdek iskelesine ulaşım Bandırma iskelesine oranla çok daha zor olmuştur (Saticı, 2008:377).



Erdek Kasabasının çevresinde bağ ve bahçelerde yetişen üzüm, kayısı, zerdali ve armutlar bölge için büyük bir önem teşkil etmiştir. Kasabada verimli bir şekilde yetişen bu ürünler başkent İstanbul'a ve başka kazalara Erdek iskelesi vasıtasıyla sevk edilmiştir (Özey, 2003:15).

Erdek, coğrafi konumu sebebiyle Bandırma iskelesine göre her zaman ikinci planda yer almıştır. Bandırma iskelesine göre sapa yerde kalan Erdek iskelesi bu konumu sebebiyle olumsuz etkilere maruz kalmıştır. Bölgede yetişen ürünlere talep olmasına rağmen coğrafi konumunu bahane eden devlet, Erdek iskelesinde düzenli vapur işletimine hiçbir zaman yanaşmamıştır (Satıcı, 2008:378).

#### **4.6. Sazlıdere İskelesi**

Sazlıdere İskelesi, Edincik kazasının sahile çıkış noktasında, yani Erdek Körfezi'nin güneyinde yer almıştır.

İskele, var olduğu dönem içerisinde hiçbir zaman önemsiz bir iskele olmamıştır. Yakınında bulunan Manyas ve Gönen ovalarının tarımsal ürünleri İstanbul'a ve başka bölgelere Sazlıdere iskelesi yoluyla gönderilmiştir. Bölge halkının ulaşımında da büyük bir öneme sahip olmuştur.

Sazlıdere iskelesi, Manyas civarında bulunan Sülara Dağları'ndan kesilen kerestelerin İstanbul Tersanesi'ne taşındığı bölgenin tek iskelesi olma görevini üstlendiği için başkent açısından büyük önem teşkil etmiştir. İstanbul'un ihtiyacının karşılanması için başkente gönderilen dağlardan kesilen keresteler çok sayıda hayvanın çektiği büyük kereste arabalarıyla 20-25 kilometrelik düz bir yol üzerinden Sazlıdere iskelesine getirilmiştir. İskeleye getirilen bu keresteler, devlete ait büyük teknelere yüklenerek başkentte bulunan Haliç Tersanesi'ne gönderilmiştir. Sazlıdere iskelesi, kerestelerin İstanbul'a gönderildiği önemli bir iskele olma görevini başarıyla yerine getirmiştir. Dönemi boyunca büyük bir öneme sahip olan Sazlıdere iskelesi, günümüzde ise artık mevcut değildir (Satıcı, 2008:378-379).

## SONUÇ

Osmanlı Devleti iaşecilik adı altında yürütmüş olduğu iktisat politikası ile egemenliği altında bulunan şehirlerin iaşesine her zaman gereken önemi göstermiştir. İaşe meselesi tüm şehirler için önem teşkil etse de, İstanbul her zaman ayrıcalıklı olmuştur. Başkent olması ve kalabalık bir nüfusu barındırması yanında siyasi açıdan da iaşe sorunu ayrı bir önem kazanmıştır.

İmparatorluk, şehirlerin ve başkent in iaşe sorununu sadece beslenmeye yönelik maddelerle sınırlamamıştır. Hammadde, ısınma odunu, saman, ot, lüks ürünler ve mamül ürünlerine de özen göstermiştir. Osmanlı Devleti'nin başkenti olan İstanbul'un yiyecek, içecek, giyecek ve diğer gereksinimlerinin sağlanmasına tarihin her devrinde büyük önem verilmiştir. İstanbul'un gereksinimlerinin sağlanması problemi 18. yüzyılda daha da önem teşkil etmiştir. Çünkü 18. yüzyılda alınan göçler ile kentin tüketim hacmi son derece artmıştır. İmparatorluğa uzun süre başkentlik yapmış olan İstanbul şehrinin iaşesini temin etmek Osmanlı yöneticileri için her zaman en büyük problemlerden biri olmuştur. Nakil vasıtalarının yetersiz olması, deniz ve karayollarında seyahat ve nakliyatın korsanlık faaliyetleriyle tehdit edilmesi bu problemi daha da zorlaştıran etkenler olmuştur. Ancak bu zorluklara rağmen 18. yüzyılda İstanbul'da yaşayan halkın her türlü ihtiyaçlarının karşılanması devlet yöneticileri için kaçınılmaz bir görev haline almıştır. Şehrin başkent olarak siyasi ve iktisadi bir merkez olması ve çok sayıda insanı içinde barındırması nedeniyle, iaşesinin temini son derece önem teşkil etmiştir.

18. yüzyılda İstanbul; sarayı, askerleri, talebeleri, düşkünleri ve vatan topraklarından göç ederek gelip yerleşenleriyle nüfus yoğunluğu açısından dev bir şehir halini almıştır. Ancak çeşitli ırk, dil, din gruplarından oluşan Osmanlı İmparatorluğu, eski kuvvet ve canlılığını bu yüzyılda koruyamamıştır. Fakat Osmanlıların başkent in ve ordunun ihtiyaçlarını eksiksiz bir biçimde karşılanması konusunda her zaman bir titizlikleri söz konusu olmuştur.

İmparatorluk, 18. yüzyılda kimi yenilgilere uğramış ve her zaman olumlu antlaşmalar imzalamamış olsa da, gücü tükenmiş bir devlet değildir. Osmanlı imparatorluğu, 18. yüzyılda ağır şartlar altında yaşamını sürdürmüş olsa da,

başkent in aşırı yiyecek ihtiyacı karşısında padişahlar hem insanlık gereği hem de siyasal açıdan İstanbulluların gereksinimlerini karşılamışlardır. Başkent in ihtiyaçları, Rumeli ve Anadolu'nun kıyı bölgelerinden, Marmara ve Karadeniz'de yapılan gemi ticareti yoluyla karşılanmıştır. Nüfus yoğunluğu ve çevresindeki hububat üretiminin tüketimine yetmemesi sebebiyle devlet, ihtiyaç fazlası hububatını başkente yollamak zorunda olan bölgeleri ve bu bölgelerdeki ihraç iskelelerini tespit ederek, bölgelere gönderdiği mübaşirler ile işin düzen içerisinde yürütülmesine özen göstermiştir.

Başkent in gereksinimlerinin karşılanması her zaman ön planda tutulsa da sürekli artan nüfusu nedeniyle 18. yüzyılda İstanbul'da yiyecek sıkıntısı yaygınlaşmıştır. Osmanlı Dönemi'nde her zaman İstanbul'un iâşesi; sarayın ve devletin ileri gelenlerinin mutfakları ile asker in gereksinimleri ve İstanbul halkının gereksinimlerinin sağlanması olarak iki açıdan ele alınmıştır.

Başkent in ihtiyaç duyduğu en önemli yiyecek maddeleri hububat ürünleri olmuştur. Bunlar; halkın temel gıda maddesi olan ve ekmeğin hammaddesi olduğu gibi günlük hayatta çok tüketilen bulgur, nişasta vs. gibi gıdaların ana malzemesi buğday (hınta), Türklerin beslenmesinde önemli paya sahip olan pirinç (çeltik), buğdaydan sonra en fazla tüketilen arpa (şair) dır. Tahılla birlikte et ürünleri, sebze ve meyveler de halkın iâşesi için önemli olmuştur. Tüm bu gıda ürünleri yanında yakacak ve inşaat malzemesi için gerekli olan kereste, baharat ve meşrubatlar, Tersane için gerekli olan malzemelerde başkent için ihtiyaç duyulan gereksinimlerdir.

İstanbul'un iâşesinin temini sırasında denizyolu ulaşımı her zaman büyük önem taşımıştır. Çünkü su üzerinden yapılan ulaşım, karadan yapılan ulaşımdan çok daha ucuz olmuştur. Denizyolu, gemilerin kervanlara oranla yükleme kapasitelerinin büyük olması nedeniyle çok daha fazla kullanılmıştır. İaşe maddeleri denizyoluyla ithal edildiği takdirde yeterince ucuza mal olmuştur. Denizlerde ulaşım, kürekli ve yelkenli gemilerle yapılmıştır.

Osmanlı Devleti, denize yakın olan verimli ovalardan İstanbul'un iâşesini sağlamıştır. İâşenin sağlanmasında, Marmara limanlarının koşulları daha elverişli olmuştur. Güney Marmara ile İstanbul arasındaki nakliyat ve ulaşım, sahil

boyunca sıralanmış sahil kasabasındaki iskelelerle yapılmıştır. Bunların öne çıkanları; Mudanya, Gemlik, Mihaliç (Karacabey), Bandırma, Erdek ve Sazlıdere İskeleleri olmuştur.

Bursa'ya en yakın olan Mudanya İskelesi, diğer iskeleler arasındaki en işlek iskele olma görevini sürdürmüştür. İstanbul'a yollanacak olan zahireler, Bursa ve çevresinden toplanan mallar Mudanya'ya getirilmiştir. Aynı zamanda Mudanya iskelesi, Trakya ve Anadolu'dan gelen ürünlerin toplandığı ve dağıtıldığı bir merkez olmuştur. Mudanya ve çevresinde bulunan zeytin ağaçları sayesinde elde edilen zeytinyağları İstanbul'a ve diğer kasabalara nakledilmiştir. Mudanya iskelesi yoluyla başkent İstanbul'a yolcu ve yük taşımacılığı da yapılmıştır. Mudanya iskelesi sadece İstanbul'a iaşe temini için kullanılmamış, Bursa'ya da birçok ürün bu iskele ile gönderilmiştir. Saray için gerekli olan hububat ve et ürünlerinin yollanmasında, sarayda ürünler için soğutucu olarak kullanılması amacıyla Uludağ'dan kesilen kar ve buzların başkent halkına ulaştırılmasında, Osmanlı ordusu ile donanması için gerekli olan yiyecek, içecek gereksinimlerinin karşılanmasında Mudanya iskelesi her zaman büyük önem taşımıştır.

Önceleri liman şehri iken daha sonra sarayın ihtiyaçlarının karşılandığı tarım ve ticaret şehrine dönüşen Bursa'nın bir diğer iskelesi de Gemlik iskelesidir. Gemlik iskelesi, İstanbul'da mevcut olan sarayın ihtiyaçlarının karşılanmasında önemli bir paya sahip olsa da, daha çok Haliç'teki Tersane-i Amire'ye kereste nakliyatının yapılmasında büyük rol oynamıştır. Yalova ve Gemlik arasında bulunan bölgedeki ormanların bir kısmı Osmanlı saray kayıklarının kürekleri için kullanılmıştır. Gemlik iskelesi, başkent İstanbul için önem teşkil etse de Mudanya'dan daha geri bir konumda olmuştur.

Bursa'nın bir diğer önemli iskelesi ise Mihaliç (Karacabey) iskelesidir. Balıkesir'in tarım ürünleri, bölgede üretilen ürünler ve özellikle koyun, İstanbul'a bu iskele vasıtasıyla gönderilmiştir. 18. yüzyılda buğday ve arpada bu iskele yoluyla İstanbul'a getirilmiştir. Osmanlı döneminde çevresindeki bölgelerin vazgeçilmez ulaşım ve iaşe merkezi olan Mihaliç (Karacabey) iskelesi günümüzde mevcut değildir.

Güney Marmara bölgesinin bir diğer iskelesi ise Bandırma iskelesidir. Bandırma'nın meralarının fazla olması nedeniyle, başkent İstanbul'a Bandırma iskelesi ile sık sık hayvan getirilmiştir. Yine bu iskele vasıtasıyla tarımsal ürünler, üzüm ve zeytin mahsulleri de İstanbul' a gönderilmiştir.

Marmara adalarında inşaata elverişli mermer ve taşlar; Paşalimanı adasından çıkan kaliteli şaraplar başkent İstanbul'a Erdek iskelesi ile gönderilmiştir. Erdek kasabası civarında yetişen meyveler de, iskele sayesinde İstanbul'a ulaştırılmıştır.

Sazlıdere iskelesi ise, Manyas ve Gönen Ovaları'nın tarımsal ürünlerinin gönderildiği ve Manyas civarında bulunan Sülara Dağları'ndan kesilen kerestenin İstanbul Tersanesi'ne taşındığı bölgenin tek iskelesi olma görevini sürdürmüştür. Günümüzde ise iskele mevcut değildir.

Güney Marmara iskeleleri vasıtasıyla başkent in iaşesinin karşılanması sırasında hem özel sektör hem de devlet birlikte çalışmıştır. Devlet iaşe temininin her aşamasında yürütme ve denetleme işlevini en iyi şekilde yerine getirmek için çaba göstermiştir. Savaşların sürekli olarak devam ettiği 18. yüzyılda hububat ihracına yasaklamalar devam etmiştir. Ancak İstanbul'un buğday ihtiyacını temin etmekle görevli tüccar veya esnaf zaman zaman daha fazla para kazanma hırsıyla hareket ederek taşradan satın aldığı malı daha fazla fiyata satmak üzere kaçakçılık ve karaborsa gibi kanunsuz işlere eğilim göstererek, şehrin darlık yaşamasına sebep olmuşlardır. Ayrıca malın içine yabancı maddeler koyarak kalitesini bozmaya dahi çalışmışlardır. Devlet bu durumun önüne geçmek için usulsüzlük yapanlara hapis, sürgün, kalebentlik ve kürek cezası gibi cezalar uygulasa da pek fazla başarılı olamamıştır. Yine 1795 yılında devlet eliyle İstanbul'un zahire işlerini bütün yönleriyle düzenleyen bir iktisadi teşebbüs olan Zahire Nezareti kurulmuştur. 1839 yılına kadar görev yapan nezaret 12 Ağustos 1839 tarihinde feshedilerek sermayesi yeni kurulan Ticaret Nezaret ve Hazinesi'ne aktarılmıştır. Payitahtın iaşesinin denetlenmesi görevini ise İstanbul kadısı üstlenmiştir.

## KAYNAKÇA

- AE. Emiri (AE.):* nr. 180/11981, 262/17645, 301/20226, 308/20672, 177/13916.
- Cevdet Tasnifi (C.):*
- Askeriye (AS.):* nr. 1017/4545.
- Bahriye (BH.):* nr. 151/7201, 173/8156, 256/11859, 92/4427.
- Belediye (BLD.):* nr. 119/5911, 121/6005, 133/6603, 141/7028, 5/202, 96/4772, 99/4941.
- Maliye (ML.):* nr. 322/13291, 714/29177.
- Hatt-ı Hümayun Tasnifi (HAT.):* nr. 198/9972.
- Ağyol, Rıza (2002); “*Mudanya Şehri,*” Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Akçura, Yusuf (1988), *Osmanlı Devleti'nin Dağılma Devri (XVIII. ve XIX. Asırlarda)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Akşin, Sina, Metin Kunt, Suraiyya Faroqhi, Zafer Toprak, Hüseyin G. Yurdaydın ve Ayla Ödekan; *Doğuştan Yükselişe Osmanlı Tarihi (1300-1600)*, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Akşin, Sina, Metin Kunt, Zafer Toprak, Suraiyya Faroqhi, Hüseyin G. Yurdaydın ve Ayla Ödekan; *Zirveden Çöküşe Osmanlı Tarihi (1600-1908)*, Milliyet Yayınları İstanbul.
- Aygün, Necmettin (2008); “XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı,” *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 23, s. 53-84.
- Aynural, Salih (2001), *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Aynural, Salih (2001); “Kapan,” *İslam Ansiklopedisi*, İstanbul.
- Bilgin, Arif (2010-2011); “Osmanlı Dönemi'nde İstanbul Mutfak Kültürü”, *Akademik Araştırmalar Dergisi*, Sayı 47-48, s.229-245.
- Bostan, İdris (1992); *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, TTK Yayınları, Ankara.
- Bostan, İdris (2007); *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Braudel, Fernand (1990); *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, (Çev.: Mehmet Ali Kılıçbay), Eren Yayınları, İstanbul.

- Cezar, Yavuz (1985); “Osmanlı Devleti’nin Mali Kurumlarından Tersane-i Amire Hazinesi ve Defterdarlığı’nın 1805 Tarihli Kuruluş Yasası ve Eki,” *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt 41, Sayı 1-4, s. 361-388.
- Çadircı, Musa (1991); *Tanzimat Dönemi’nde Anadolu Kentleri’nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Çağman, Engin (2016), “18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul’un İaşesinde Balkanlar ve Karadeniz’in Önemi,” *Avrasya Etüdlere Dergisi*, Sayı 50, s. 127-151.
- Çetin, Cemal (2015), “Anadolu Yol Sistemi ve Deniz Bağlantıları (16.-18. Yüzyıllar),” *2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu*, 1-4 Kasım, Bodrum, s. 414-451.
- Çiftçi, Cafer (2004); “Osmanlı Döneminde İstanbul’un İaşesi ve Bursa’nın Rolü”, *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı 16, s. 151-171.
- Çiftçi, Cafer (2012); *Osmanlı Döneminde Mudanya İskelesi ve Gümrüğü*, Bursa Büyükşehir Belediyesi Yayını, Bursa.
- Demirtaş, Mehmet (2014); “İstanbul Fırımlarının Buğday ve Un İhtiyacının Karşılanmasında Görülen Usulsüzlükler ve Uygulanan Yaptırımlar,” *II. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildirileri*, 27-29 Mayıs, İstanbul, s. 169-185.
- Devellioğlu, Ferit (2010); “İaşe,” *Osmanlı-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitapevi Yayınları, Ankara.
- Emecen, Feridun (1998); “Hüdavendigâr,” *İslam Ansiklopedisi*, İstanbul.
- Ergenç, Özer (2014); *XVI. Yüzyıl Ortalarında Bursa*, TTK Yayınları, Ankara.
- Faroqhi, Suraiyya (1979), “İstanbul’un İaşesi ve Tekirdağ-Rodosçuk Limanı (16.-17. Yüzyıllar),” *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Sayı 80, s. 139-154.
- Faroqhi, Suraiyya (2000); *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Fleet, Kate ve Ebru Boyar (2014); *Osmanlı İstanbul’unun Toplumsal Tarihi*, (Çev.: Serpil Çağlayan), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Genç, Mehmet (2000); *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Neşriyat, İstanbul.
- Genç, Mehmet (2007); “Osmanlılar (Medeniyet Tarihi, İktisadi ve Ticari Yapı),” *İslam Ansiklopedisi*, İstanbul.
- Genç, Serdar (2004); “XVIII. Yüzyılda Karesi Sancağı’nda Hububat Kaçakçılığı,” *Uludağ Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 7, s. 49-59.

- Göçer, Kenan (2016), "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım ve Servet-i Fünun Dergisi Ulaşım Bibliyografisi," *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi*, Cilt XI, Sayı II, s. 149-205.
- Güçer, Lütfi (1949); "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi," *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt 11, Sayı 1-4, s. 397-416.
- Güçer, Lütfi (1954); "XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dahilinde Hububat Ticaretinin Tabi Olduğu Kayıtlar," *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt 13, Sayı 1-4.
- Güçer, Lütfi (1987); "XVI.-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası," *Türk İktisat Tarihi Yılığı*, Sayı 1, s. 1-55.
- Güran, Tefik (1988); "İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü (1793-1839)," *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt 44, Sayı I-4, s. 245-259.
- Halaçoğlu, Yusuf (2014), *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgi Kültür Sanat Yayınları, İstanbul.
- İnalçık, Halil (2012); *Devlet-i Aliyye*, Türkiye İş Bankası Yayınları Kültür Yayınları, İstanbul.
- İnalçık, Halil ve Donald Quataert (2004); *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1600-1914)*, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Kamış, Perihan Bulur (1993); "Gemlik'in Kuruluşu, Gelişmesi ve Fonksiyon Alanlarının Dağılışı," Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Karaboğa, Durmuş Volkan (2011); "XV.-XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Hububat ve Bakliyat Üretimi ve Umumi Dağılımları," *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, Cilt, Sayı 17, s. 9-25.
- Karal, Enver Ziya (2010); *Büyük Osmanlı Tarihi*, TTK Yayınları, Ankara.
- Karpat, H. Kemal (2005); *Osmanlı Geçmişi ve Bugünün Türkiye'si*, (Çev.: Sönmez Taner), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Koday, Saliha ve Gökhan Baki (2014); "Gemlik Limanları," *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 18, Sayı 3, s. 431-454.
- Kumaş, Nursal (2013); "Osmanlı Dönemi'nde Bursa'da Ulaşım Alanında Yaşanılan Gelişmeler," *Mudanya Mütarekesi'nden Günümüze Bursa Uluslararası Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, 26-28 Eylül, Bursa, s. 261-290.
- Kumrular, Özlem (2007); *Türkler ve Deniz*, Kitap Yayınevi, İstanbul.

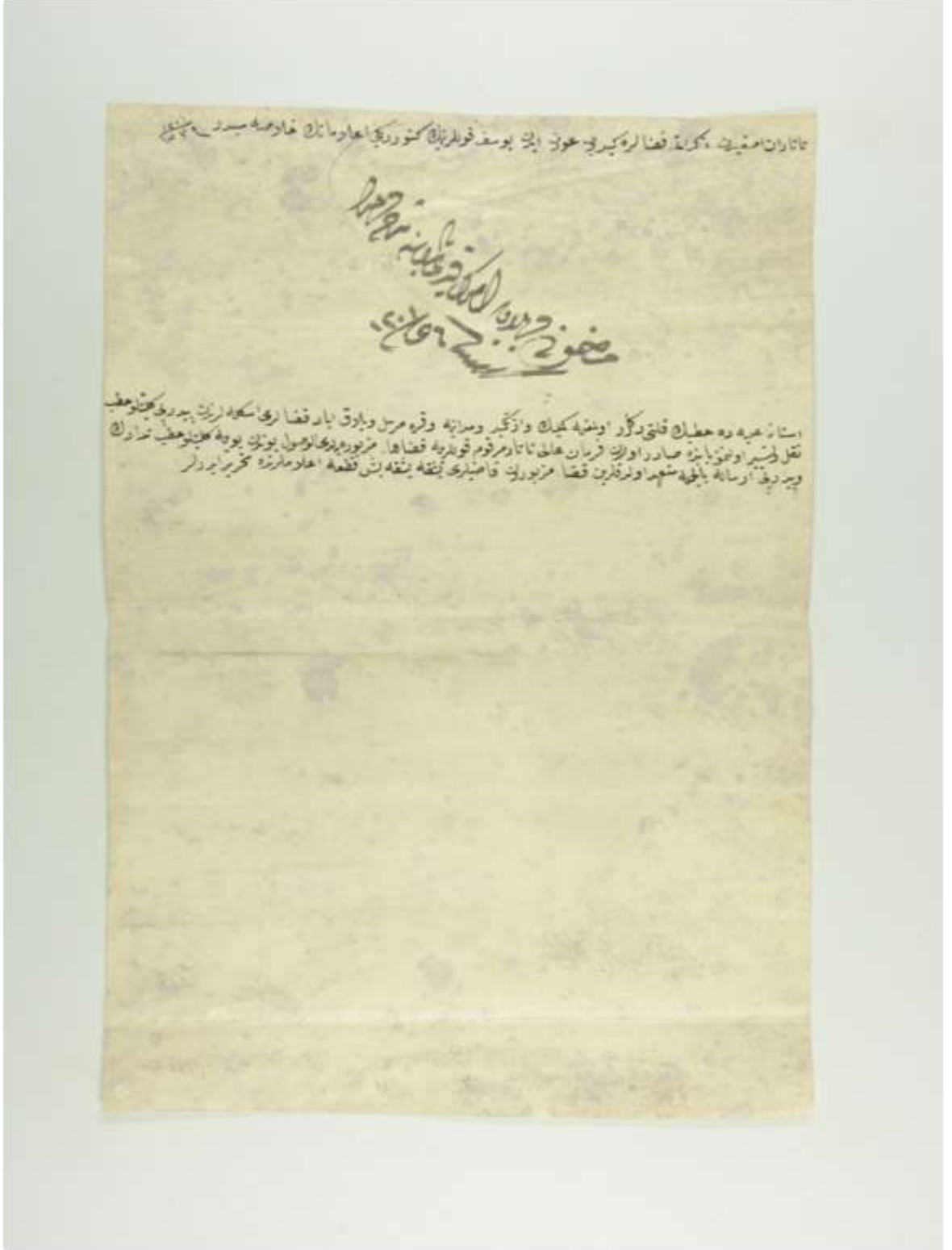


- Kurt, Yılmaz (2012); *Osmanlı Paleografyası ve Osmanlı Diplomatası*, Akçağ Yayınları, Ankara.
- Kütükoğlu, Mübahat S. (1994); *Osmanlı Belgelerinin Dili*, Kubbealtı Akademisi Kültür ve Sanat Vakfı, İstanbul.
- Lowry, Heath W. (2004); *Seyyahların Gözüyle Bursa (1326-1923)*, (Çev.: Serdar Alper), Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Mantran, Robert (1990); *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, (Çev.: Mehmet Ali Kılıçbay ve Enver Özcan), TTK Basımevi, Ankara.
- Mantran, Robert (1992); *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, (Çev.: Server Tanilli), Cem Yayınevi, İstanbul.
- Mantran, Robert (1995); *XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, (Çev.: Mehmet Ali Kılıçbay), İmge Kitapevi, Ankara.
- Mantran, Robert (2015); *İstanbul Tarihi*, (Çev.: Teoman Tunçdoğan), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Nazır, Bayram (2011), *Dersaadet'te Ticaret*, İstanbul Ticaret Odası Yayını, İstanbul.
- Orhonlu, Cengiz; "Hazine," *İslam Ansiklopedisi*, İstanbul.
- Özbilgen, Erol (2003); *Bütün Yönleriyle Osmanlı*, İz Yayıncılık, İstanbul.
- Özey, Ramazan (2003); "Hüdavendigâr Vilayeti, Karesi ve Biga Mutasarrıflıkları," *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı 7, s. 1-18.
- Özgün, Cihan (2008); "Osmanlı Ekonomi Politikasına Kısa Bir Bakış (XVIII.-XIX. Yüzyıllar)," *Tarih Okulu Dergisi*, Sayı I, s. 5-17.
- Özkaya, Yücel (1982); "Osmanlı İmparatorluğu'nda XVIII. Yüzyılda Göç Sorunu," *AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 25, s. 171-203.
- Özkaya, Yücel (1985); *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Öztel, Muharrem (2013), "İstanbul'un Temel İhtiyaçlarından Mahrukatin (Odun ve Kömür) Önemi ve Mahrukât Arz Piyasası (1789-1918)," *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 7/8, s. 487-505.
- Öztuna, Yılmaz (2013); *Osmanlı Devleti Tarihi Medeniyet Tarihi 2*, Ötüken Neşriyat, İstanbul.
- Özünü, Erdoğan Emine (2010), "XVI. Yüzyıl Osmanlı Kentlerinin Ekonomik Nitelikleri Üzerine Bir Karşılaştırma Denemesi," *Kastamonu Eğitim Dergisi*, Cilt 18, Sayı 1, s. 257-270.

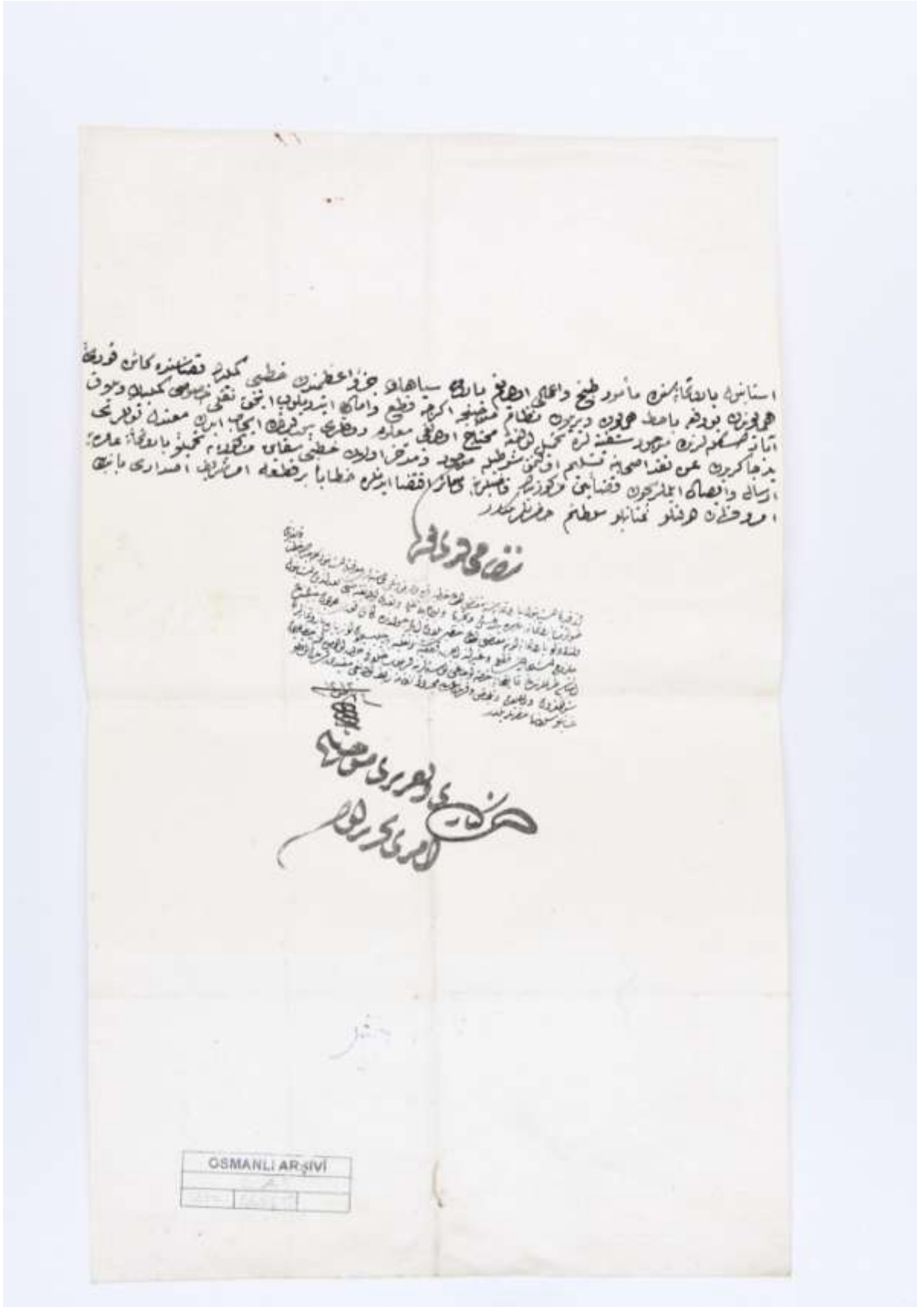
- Pakalın, Mehmet Zeki (1993), *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü* Cilt I-II-III, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.
- Pamuk, Şevket (2005); *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Quataert, Donald (2016); *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, (Çev.: Ayşe Berktaş), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Sami, Şemsettin (2001); “İaşē”, *Kamus-ı Türki*, Çağrı Yayınları, İstanbul.
- Satıcı, Emre (2008); “19. Yüzyılda Hüdavendigâr Eyaleti,” Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Sünerin, Evren (2011); “III.Selim Dönemi İslahat Hareketlerinin Gemlik Tersanesine Yansımaları,” Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Şahin, Harun (2015); “Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Ana İlkeleri Çerçevesinde Klasik Dönem Osmanlı İktisat Politikası,” *Ekev Akademi Dergisi*, Sayı 61, s. 415-424.
- Şener, Fahri Yasin (2010); “18. Yüzyılda Ticaret (İstanbul Ahkam Defterlerine Göre),” Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tabakoğlu, Ahmet (2014); “Osmanlı Döneminde İstanbul’un İaşesi,” *II. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildirileri*, 27-29 Mayıs, İstanbul, s. 99-168.
- Uslubaş, Tolga (2013); *Geçmişten Günümüze Osmanlı*, Melisa Matbaacılık, İstanbul.
- Uzun, Ahmet (2005); “Osmanlı Devleti’nde Şehir Ekonomisi ve İaşē,” *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt 3, Sayı 6, s. 211-235.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı (1988); *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Bıimevi, Ankara.
- Ünsal, Mehmet Ali (2013); *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*, Fakülte Kitapevi, Isparta.

## EKLER

**EK 1:** 1786 Senesinde İstanbul'un kıtlık zamanlarında Gemlik, İzmid, Mudanya, Karamürsel ve Yalıkabad Kazaları'nın İskeleleri'nden başkentin ihtiyaç duyduğu odunlar gönderildi (BOA. AE.SABH.I..., nr. 262/17645).



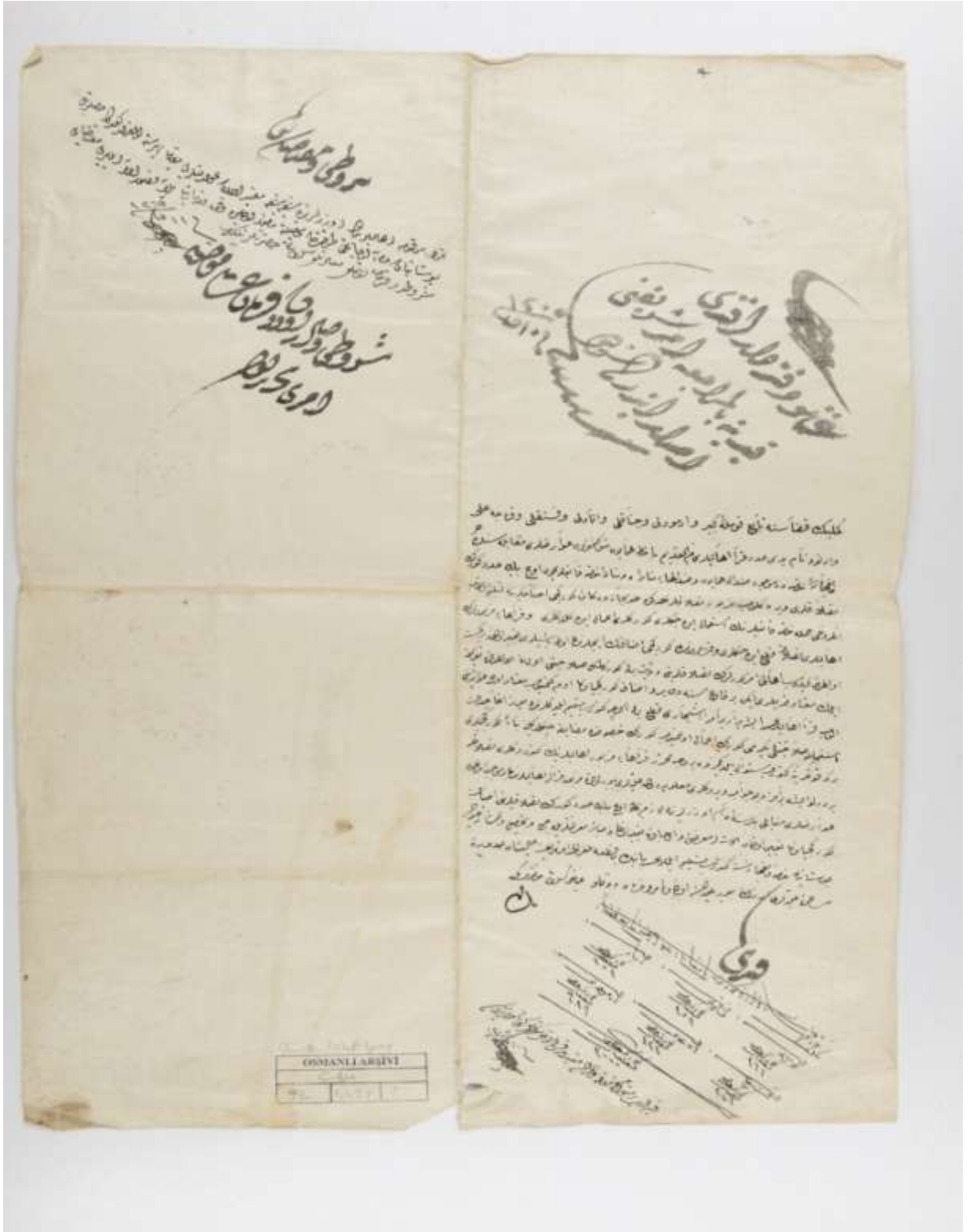
**EK 2:** 1795 Senesinde Gemlik Kazası'ndan İstanbul baruthanesine Gemlik ve Yalıkabad İskeleleri'nden odun gönderildi (BOA., C..AS., nr. 1017/4545).



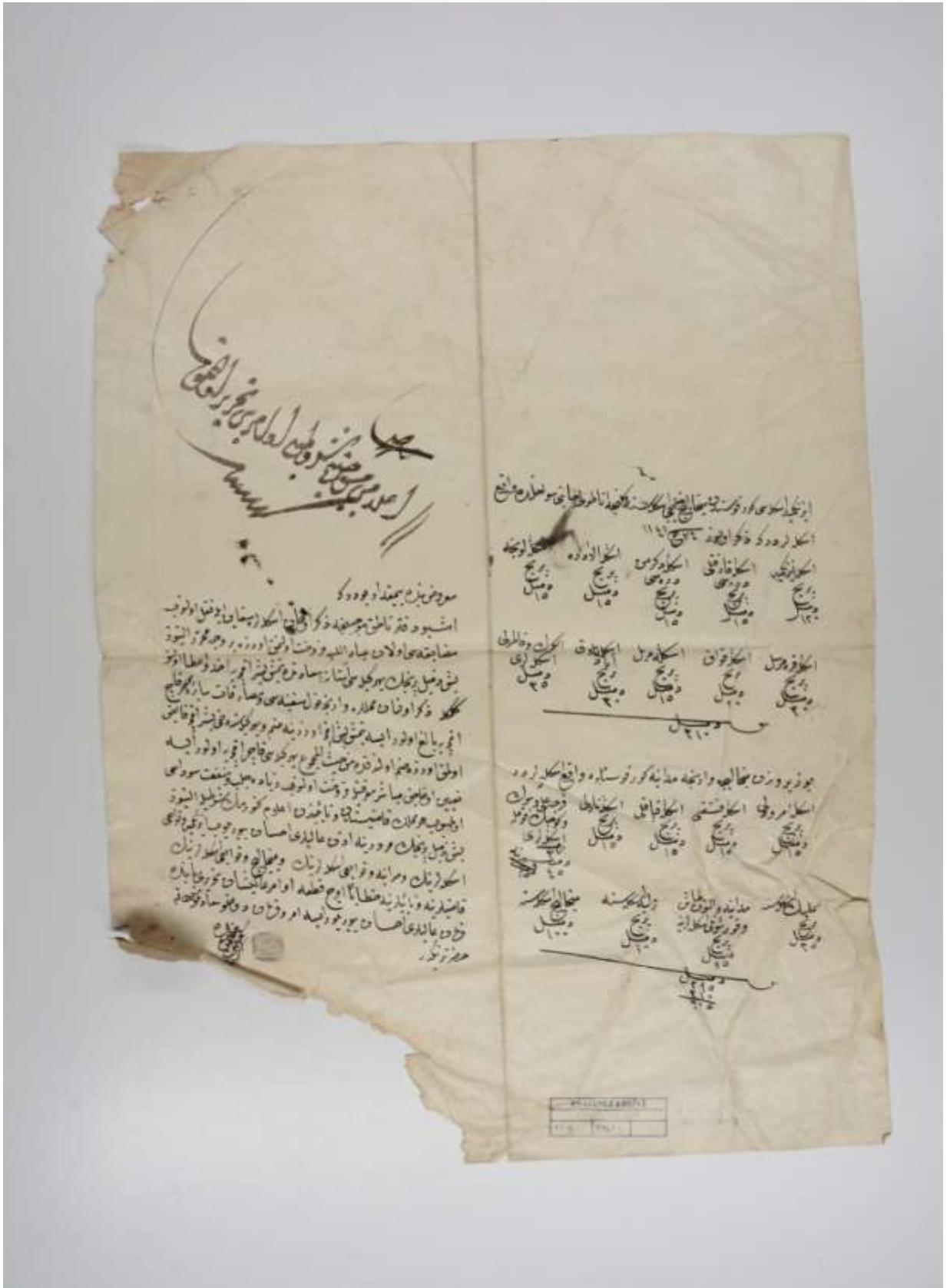
**EK 3:** 1790 Senesinde Şalopa (tekne) inşası için Gönen, Manyas, Çan, Ünye, Balya, Kirmastı ve Sincan kazalarından kereste nakli yapıldı (BOA., C.BH., nr. 173/8156).



**EK 4:** 1790 Senesinde Gemlik Kazası'na bağlı Büyük Kumla, Armutlu, Çanaklı, Anarlı, Fıstıklı, Karacaali ve Arnavut-ı nam olmak üzere bu yedi köyün halkı tarafından avarız karşılığında Kayıkhane-i Hassa'da mevcut olan Sandal-ı Hümayun veya Hassa Kayıkları için üç bin kürek taslağı İstanbul'a gönderildi. Bu taslaklar, Tophane'de bulunan Kürekçi Esnaflarına teslim edildi (BOA., C.BH., nr. 92/4427).



**EK 5:** 1728 Senesinde İstanbul halkının kıtlık içerisinde bulunduğu dönemde İznikmid, Mudanya, Mihaliç İskeleleri, çevre kaza ve naiblere durumun bildirilmesi üzerine Anadolu sahillerinde mevcut olan iskelelerden İstanbul'a pirinç gönderildi (BOA., C..BLD., nr. 119/5911).

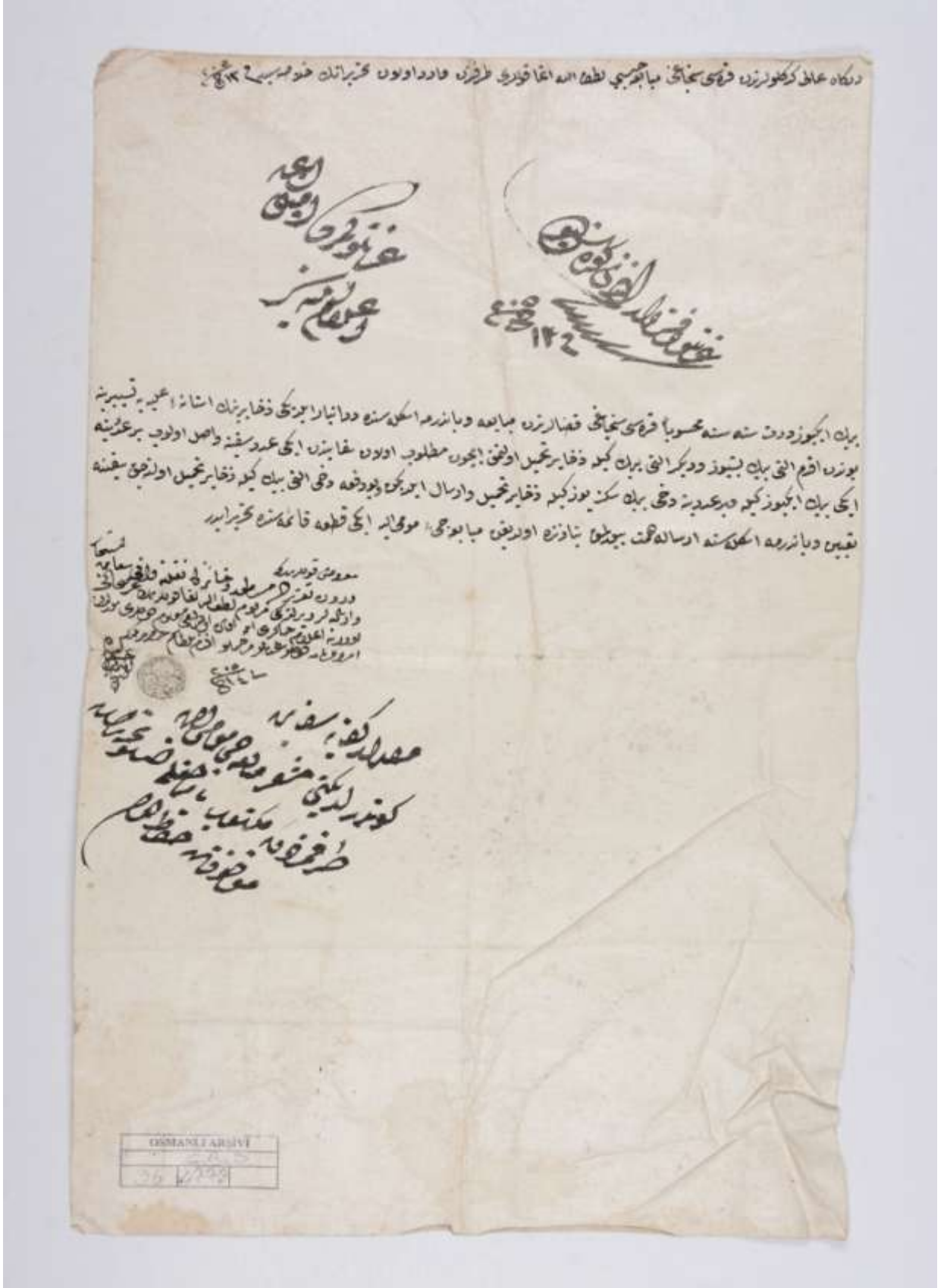


**EK 6:** 1770 Senesinde Anadolu taraflarından satın alınan Bandırma İskeleyi'nde mevcut olan devlete ait zahireden zahire nakli için yazılı bir bildiriyle Gümrük Emini tarafından Dubrovnik sefineleri kiralandı (BOA., C..BLD., nr. 133/6603).





**EK 7:** 1790 Senesinde Karesi Sancağı Kazalarından ve Bandırma İskelesi'ne yakın olan zahirelerin İstanbul'a gönderilmesi için Bandırma İskelesi'ne iki gemi gönderilmesi buyruldu (BOA., C..BLD., nr. 96/4772).

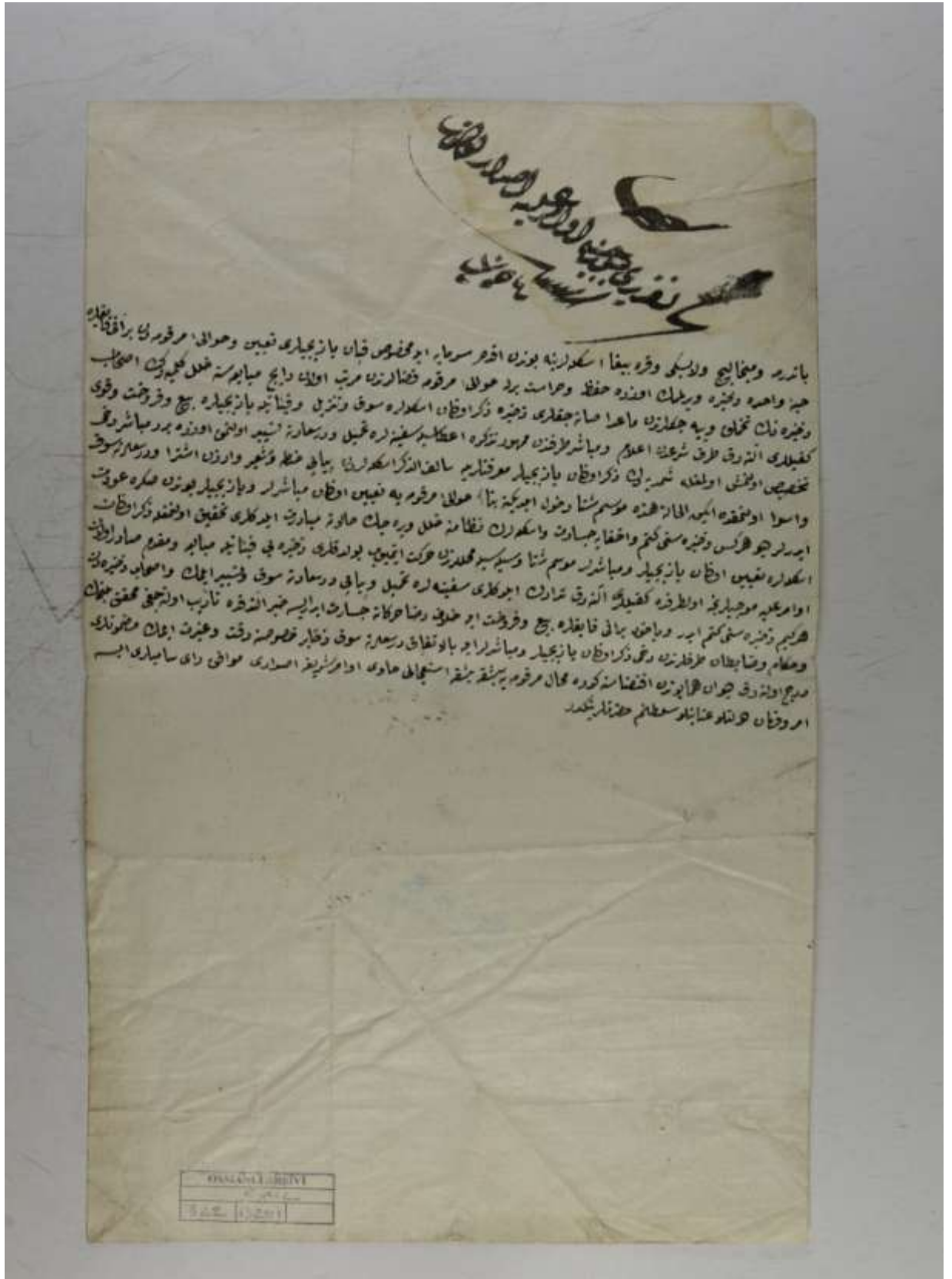


**EK 8:** 1799 Senesinde Bandırma, Mihaliç ve Karabiga İskeleleri'ne bağlı kazalardan İstanbul'a zahire sevki yapıldı (BOA., C.BLD., nr. 99/4941).



OSMANLI ARŞİVİ			
C. BLD.			
99	4941	2	

**EK 9:** 1795 Senesinde Bandırma, Mihaliç, Lapseki ve Karabiga İskeleleri'nden berrani kayıkları vasıtasıyla buğday, arpa ve erzak İstanbul'a gönderildi. Nakliye sırasında yazıcıların ve mübaşirlerin zahire göndermeleri hususunda düzgün olacaklarına dair Divan-ı Hümayun'dan hüküm çıktı (BOA., C..ML., nr. 322/13291).



**EK 10:** 1795 Senesinde Bandırma, Mihaliç, Lapseki ve Karabiga İskeleleri'nden zahire satın almak ve Tersane-i Amire ambarlarına teslim etmek üzere iskelelere yazıcılar ve çukadarlar gönderildi. Bu dört iskeleye gönderme parası verildi (BOA., C..ML., nr. 714/29177).



## **ÖZGEÇMİŞ**

24.02.1992 tarihinde Zonguldak'ta doğdum. İlk orta ve lise öğrenimimi Zonguldak'ta tamamladım. 2011 yılında başladığım Abant İzzet Baysal Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nden Haziran 2015'te mezun oldum. Eylül 2015'te Bülent Ecevit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde yüksek lisans öğrenimime başladım.

