

T.C.
KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YENİÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

9 NUMARALI ZAHİRE MÜHİMME DEFTERİNE GÖRE
KARADENİZ'İN RUMELİ İSKELELERİNİN
İSTANBUL'UN İAŞESİNDEKİ ROLÜ
(1749-1755)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN

Nurcan KILIÇ

TEZ YÖNETİCİSİ

Yrd. Doç. Dr. Fadimana FİDAN

Kars-2017



T.C.

**KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YENİÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**9 NUMARALI ZAHİRE MÜHİMME DEFTERİNE GÖRE
KARADENİZ'İN RUMELİ İSKELELERİNİN
İSTANBUL'UN İAŞESİNDEKİ ROLÜ (1749-1755)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN

Nurcan KILIÇ

DANIŞMAN VE JÜRİ ÜYELERİ

Yrd. Doç. Dr. Fadimana FİDAN

Yrd. Doç.Dr. Levent KÜÇÜK

Yrd. Doç. Dr. Ersin DOĞANTEKİN

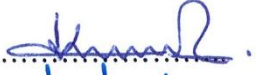
Kars-2017

KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

[Nurcan KILIÇ] tarafından hazırlanan [9 Numaralı Zahire Mühimme Defterine Göre Karadeniz'in Rumeli İskelelerinin İstanbul'un İaşesindeki Rolü(1749-1755)] başlıklı bu çalışma, [01.06.2017] tarihinde yapılan tez savunma sınavı sonucunda [başarılı] bulunarak jürimiz tarafından [Tarih] Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak (oy birliğiyle) kabul edilmiştir.

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ (Unvanı, Adı ve Soyadı)

Başkan : Yrd. Doç. Dr. Levent KÜÇÜK

İmza: 

Üye : Yrd. Doç. Dr. Fadimana FİDAN

İmza: 

Üye : Yrd. Doç. Dr. Ersin DOĞANTEKİN

İmza: 

ONAY

Bu tezin kabulü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun/...../.....
tarih ve/..... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Yrd. Doç. Dr. Yaşar KOP

Enstitü Müdürü

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım “**9 Numaralı Zahir Mühimme Defterine Göre Karadeniz’in Rumeli İskelelerinin İstanbul’un İaşesindeki Rolü (1749-1755)**” adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlanmasına kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

Scientific Ethic Statement

I declare that I complied with the rules of academic and scientific ethics from the proposal stage to the process of completion of the study titled “**The Role of Rumelian Port Towns in Black Sea Region in the Occupation of İstanbul According to The Number Nine Grain Book**” as a Master Thesis I prepared, that I obtained all information in term Project with the framework of scientific ethics and traditions, that I showed sources to the each quotation I made directly or indirectly in this study I prepared as a term Project in accordance with the writing rules and works which I used have been shown in the bibliography.

... / ... / 2017

İmza

Nurcan KILIÇ

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
ÖNSÖZ.....	v
TABLolar LİSTESİ	vii
GİRİŞ.....	1
1. KARADENİZ'İN COĞRAFYASI VE TARİHİ.....	1
1.1. Coğrafyası.....	1
1.2. Tarihi	6
1.2.1. Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Karadeniz.....	6
1.2.2. Osmanlı Devleti Hâkimiyetinde Karadeniz ve Rumeli Kesimi.....	10
2. 9 Numaralı Zahire Mühimme Defteri'nin Fiziksel Özellikleri	19

I. BÖLÜM

KARADENİZ'İN RUMELİ İSKELELERİ VE İSTANBUL'UN İAŞESİNE

KATKILARI

1.1. Karadeniz'in Rumeli İskeleleri.....	21
1.1.1. Karaharman.....	23
1.1.2. Köstence	23
1.1.3. Mankalya	25
1.1.4. Kavarna.....	25
1.1.5. Balçık.....	26
1.1.6. Varna	27
1.1.7. Bergos.....	28
1.1.8. Ahyolu	29
1.2. Osmanlı Devleti'nin İaşe Politikası ve İstanbul'un İaşesi.....	30
1.2.1. Osmanlı Devleti'nin İaşe Politikası	30
1.2.2. İstanbul Halkının İaşesi	38
1.2.2.1. İstanbul'un İaşe Temininde Yeni Bir Usul: Mukayese Nizamı.....	42
1.2.2.2. Karadeniz ve Rumeli İskelelerinin İstanbul İaşesindeki Önemi	47
1.3. Karadeniz İskelelerinde Zahrenin Temininde Görev Yapan Mübaşirler ve Mübaşirlerin Görevleri.....	50

II. BÖLÜM

9 NUMARALI ZAHİRE MÜHİMME DEFTERİNDEKİ HÜKÜMLERİN KONULARINA GÖRE DEĞERLENDİRİLMESİ

2.1. Konuların Sınıflandırılması	54
2.2. Konuların Değerlendirilmesi	58
2.2.1. Karadeniz İskeleleri ve Kazalardan Temin Edilen Mukayese Zahiresi	58
2.2.2. İskelelerde Mukayese Zahiresi Tedariki Ve Sevkiyatında Yaşanılan Sıkıntılar	72
2.2.2.1. Zahire Fiyatının Belirlenmesiyle İlgili Sıkıntılar	72
2.2.2.2. Kaçakçılık Sorunu	76
2.2.2.3. Muhtekirlik Sorunu	80
2.2.2.4. Gemilerin İskelelerde Bekletilmesi Sıkıntısı	82
2.2.2.5. Mevsimsel Sıkıntılar.....	85
SONUÇ.....	88
EKLER.....	91
KAYNAKÇA.....	142
ÖZGEÇMİŞ.....	150

KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YENİÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI
9 NUMARALI ZAHİRE DEFTERİNE GÖRE KARADENİZ'İN RUMELİ
İSKELELERİNİN İSTANBUL'UN İAŞESİNDEKİ ROLÜ (1748-1755)
YÜKSEK LİSANS
Nurcan KILIÇ
Yrd. Doç. Dr. Fadimana FİDAN
2017 –VII+ 150

ÖZET

Osmanlı Devleti iaşe anlamında halkını ve askerini üst seviyede tutmayı ilke edinmiş ve yıkılışına kadar bu ilkeden hiç vazgeçmemiştir. Bu amaçla ülkeye girecek her türlü malın ve hizmetin ithalini serbest bırakmış, ülke içindeki malın dışarıya satılmasında ise müdahaleci bir yaklaşım göstererek, halkın iaşesiz kalmasını önlemeye çalışmıştır. Karadeniz'in Türk gölü haline getirilmesinin en önemli sebeplerinden biri de İstanbul'u beslemenin bir yolu olarak görülmesidir. Çünkü Karadeniz'in özellikle Rumeli sahil şeridinde bulunan iskeleleri, münbit yapıları ile payitahtın ihtiyaçlarının büyük bölümünü karşılamışlardır. Ahyolu, Balçık, Varna, Kavarna, Bergos, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskeleleri canlı zahire ticaretinin yaşandığı yerlerden olmuştur. Bu iskeleler, özellikle fetihten sonra artan nüfusun özelde iaşe ve genelde refah açısından, İstanbul'un en önemli zahire kaynağı olmuştur.

Çalışmada, adı geçen sekiz iskele üzerinde durularak Karadeniz iskelelerinin iaşe anlamındaki önemleri ve hepsinin iaşe anlamında ayrılmaz bir bütünün parçaları olduğu ortaya konulmaya çalışacaktır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, İskele, Rumeli, İstanbul, Osmanlı Devleti, İaşe.

Kafkas University
Institute of Social Sciences
History Department
New Age History Science

**The Role of Rumelian Port Towns in Black Sea Region in the Occupation of
İstanbul According to The Number Nine Grain Book**

Master's Thesis

Nurcan KILIÇ

Assist.Prof.Dr. Fadimana FİDAN

2017 VII+150

ABSTRACT

Ottoman Empire had never abandoned within the meaning of sustenance and never had acquired principles keeping it on the top until the collapse. For this purpose, disentangled imports of all kinds of goods and services to enter the country, by selling out inside products indicating intrusive approach, tried to prevent the people from remaining uninhabited. The most important reasons for turning the Black Sea into a Turkish lake is to see Istanbul as a way of sustenance. Because the floods of the Black Sea, particularly on the coast of Rumelia and have covered a large part of the needs of the shareholder with the feeble structures. Ahyolu, Balçık, Varna, Kavarna, Bergos, Mankalya, Constanta (Köstence) and Karaharman scaffolds were from places where experienced raw rate trades. These scaffolds, especially after the conquest surplusage of population, particularly in terms subsistence and in general prosperity have become the most significant source of Istanbul.

In the study, the eight scaffolds mentioned above significance in terms of subsistence and that they are all inseparable parts of the whole in the sense of subsistence scaffolds of the Black Sea.

Key words: Black Sea, scaffold, Rumeli, Istanbul, Ottoman Empire, subsistence.

ÖNSÖZ

Geniş topraklara sahip olan ve birçok kültür ve medeniyeti bünyesinde barındıran Osmanlı Devleti, sahip olduğu gücü, hoşgörü ve adalet politikasından almaktaydı. Bu politika sayesinde bünyesinde birçok ulusu barındırmıştır. Osmanlı Devleti içinde yaşayan bütün uluslar Osmanlı vatandaşı olarak kabul edilmekte; birlik ve beraberlik içinde dil, din, ırk ayrımı yapılmadan yaşamaktaydılar.

Halkının huzur ve refahı için uğraşan devlet, bunun için de öncelikli olarak halkının beslenmesi konusuna dikkat etmekteydi. Çünkü bir devletin gücü, iyi bir ordu ve yaşam standardı yüksek ve devletine bağlı olan halktan gelmekteydi. Osmanlı Devleti bu sebeple iâşe politikasını uygulamıştır. İâşe politikası ise başkent İstanbul başta olmak üzere tüm yurttaki yaşayan halkın yiyecek ve içecek ihtiyacının aksatılmadan sağlanmasıdır. Bu sistemin bir düzen içinde işlemesi için temin edilen her şey yıllara göre kayıt altına alınmıştır. Osmanlı Devleti bununla ilgili bilgi edinebileceğimiz defter ve belge koleksiyonlarını gelecek nesillere bırakmıştır. Bu defter koleksiyonlarından biri de Tevziât, Zehâir, Esnaf ve İhtisâb Defterleridir. Bu koleksiyonda yer alan zahire defterlerinde İstanbul'un iâşesi için tutulan kayıtlar mevcuttur. İmparatorluğun dört bir tarafından istenilen zahireler içinde Karadeniz'in Rumeli kesimi önemli bir yere sahiptir. Özellikle devletin iâşe ile ilgili düzenlemeye gittiği 1740 senesinden sonra tutulan defterler hem yeni düzenleme hakkında hem de Osmanlı Devleti'nin sosyal devlet anlayışı ile ilgili kıymetli bilgiler sunmaktadır. Bunlardan 9 numaralı zahire defteri çalışmanın ana kaynağı teşkil etmesinin nedeni ise Osmanlı devletinin bu dönemlerde iâşe politikasını düzenlemesi, mukayese nizamı ve zahire tertibi yapmasından dolayıdır. Bu defterle yeni nizamın oturmuş yapısı (2, 4, 53, 145 vs. hükümler) ya da yeni nizamla ortaya çıkan aksaklıklar (24, 30, 53, 378 vs. hükümler) detaylı bir şekilde görülebilmektedir. Nitekim Osmanlı Devleti'nin başkenti olan İstanbul'a 1749-55 yılları arasında zahire teminin nasıl yapıldığı ve ne tür sıkıntıların yaşandığını ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Çalışma iki bölümden oluşmaktadır. Bölümlere geçilmeden evvel giriş kısmında Karadeniz'in tarih ve coğrafyası hakkında bilgi verilerek, Osmanlı Devleti ve diğer devletlerin Karadeniz üzerindeki mücadelesi ve etkin oldukları süreç ortaya

konulmaya çalışıldı ayrıca, 9 Numaralı zahire defterinin fiziki özellikleri hakkında bilgi verildi.

Birinci bölümde Karadeniz iskeleleri ve İstanbul iaşesindeki rolü, Osmanlı Devleti'nin iaşe politikası ve İstanbul'un iaşesinden bahsedildi. Burada Karadeniz iskeleleri hakkında tarihi ve coğrafi bilgi verilerek bu iskelelerin İstanbul iaşesinin temin edilmesi sırasındaki rolü aktarılmaya çalışıldı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin uyguladığı mukayese nizamının ne olduğu ve nasıl uygulandığından bahsedilerek zahire sevkiyatında görevli mübaşirler hakkında bilgi verildi.

İkinci bölümde 9 Numaralı Zahire Mühimme Defteri'ndeki hükümlerin konularına göre sınıflandırılması ve değerlendirilmesi yapıldı. Burada Osmanlı Devleti'nin uyguladığı mukayese nizamının ne olduğu ve nasıl uygulandığından bahsedildi, ayrıca zahire sevkiyatının nasıl uygulandığı ve sevkiyat sırasında yaşanan sıkıntılardan bahsedildi. Bu sıkıntılar kaçakçılık, muhtekirlik, gemilerin boşa bekletilmesi, mevsimsel sorunlar şeklinde genel olarak ele alındı.

Çalışma, sonuç bölümüyle genel bir değerlendirilmeye tabi tutuldu, İstanbul'un iaşesi için Karadeniz'in Rumeli kesimindeki iskelelerin ne derece önemli olduğu ortaya konulmaya çalışıldı. Daha sonrasında ekler kısmında ise 9 Numaralı Zahire Mühimme Defteri'ndeki hükümlerin özetlerine yer verildi ve harita ve birkaç orijinal belge örnekleriyle çalışma tamamlandı.

Hazırlanan çalışmada, konunun belirlenmesinden başlayarak tez şekline gelmesine kadar büyük emek gösteren danışmanım Yr. Doç. Dr. Fadimana Fidan başta olmak üzere, belgeleri okumamda benden yardımlarını esirgemeyen benim ve danışmanımın da hocası olan Sayın Prof. Dr. Jülide Akyüz Orat'a, çalışmayı inceleyerek eksikliklerimi gidermemde bana yol gösteren Yr. Dç Dr. Ersin Doğantekin ve Yr. Dç. Dr. Levent Küçük'e son olarak da her zaman her anımda, yanımda olan aileme ve arkadaşlarıma teşekkür ederim.

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: İstanbul'un Nüfusu (1453-1901).....	40
Tablo 2: 1749-1756 Yıllarında Karadeniz'in Rumeli İskelelerinde Görevli Mübaşirler	53
Tablo 3: Konuların Sınıflandırılması	54
Tablo 4: 1749-1756 yılları arasında Karadeniz İskeleleri ve Bağlı Kazalar	59
Tablo 5: 1748 Senesinde Karadeniz İskelelerinden Beklenen Zahire Miktarları ve Çeşitleri Şu Şekildeydi.....	61
Tablo 6: 1749'da Karadeniz İskelelerinden İstanbul'a Toplanan Mukayese Zahire	62
Tablo 7: 1750'de Bergos ve Varna İskelelerine Çeşitli Kazalardan Toplanan Mukayese Zahire	63
Tablo 8: 1751'de Varna ve Bergos İskelelerine Çeşitli Kazalardan Gönderilen Mukayese Zahiresi.....	64
Tablo 9: 1753'te Bergos İskelesinde Toplanan Mukayese zahiresi	65
Tablo 10: 1755'de Bergos, Karaharman ve Varna'ya Gelen Mukayese Zahiresi	66
Tablo 11: 1756'da Bergos ve Varna'dan İstenen Mukayese Zahiresi	67
Tablo 12: 1758 Yılında Karadeniz Bölgesinden İstanbul'a Gelen Hububat Miktarı.	69
Tablo 13: 1759'da Bergos ve Ahyolu İskelelerine Çeşitli Kazalardan Gelen Mukayese Zahireleri	70
Tablo 14: 1761'de Varna İskelesine Gelen Mukayese Zahireleri	71
Tablo 15: 1768'de Karaharman, Balçık, Kavarna, Mankalya ve Köstence İskelelerine Gelen Mukayese Zahireleri	72

GİRİŞ

1. KARADENİZ'İN COĞRAFYASI VE TARİHİ

1.1. Coğrafyası

Karadeniz, elips biçiminde olup sahillerinin yaklaşık yarısı Avrupa, yarısı Asya topraklarında bulunmaktadır. Karadeniz'in boyutları doğu-batı (Poti Burgaz), doğrultusunda 1.170 km. kuzey-güney doğrultusunda en geniş (Ereğli-Odesa) 600 km. ve en dar (İnebolu-Kırım kıyıları) 265 km'dir. Karadeniz, İstanbul Boğazı aracılığıyla Marmara Denizi, dolayısıyla Marmara Denizi ile de Ege ve Akdeniz'le birleşir. Karadeniz, kuzeyinde bulunan Kerç Boğazı ile de Azak denizine bağlanır ve dar anlamda 420.000 km²'yi bulan yüzölçümü bu denizle birlikte 460.000 km²'ye ulaşmaktadır¹. Denizin çevresi tam ölçülememektedir. Çünkü gemilerin giremediği ve seyredilmesi imkânsız olan birçok koy bulunmaktadır. Bu duruma rağmen İstanbul'dan Trabzon'a kadar 909, Trabzon'dan Taklit Boğazı'na kadar 716, Taklit Boğazı'ndan Tuna'ya kadar 720 ve Tuna'dan İstanbul'a kadar 516 mil'dir. Bu hesaplamalara göre, genel olarak Karadeniz'in çevresi 2.861 mil olmaktadır². Bugün, Kuzey Amerika'daki büyük göllerin yaklaşık iki katı bir alanı kaplayan Karadeniz'in yüzölçümü ise 423.000 kilometrekaredir³.

P. Minas Bijişkyan, Karadeniz'in eskiler tarafından gerilmiş bir yaya benzetildiğini ifade etmiştir. Fakat O'na göre şimdiki şekli değişmiştir. Çünkü İnce ve Aya burunlarının arasında deniz yarı yarıya daralmıştır⁴. Charles King'in aktardığı bilgiye göre, bu yayın batı ucu Karadeniz'in dünya denizleriyle bağlandığı Boğaziçi'nde, doğu ucu ise Kafkas dağlarından gelen su ile beslenen Fasis(Riyon) ırmağındadır. Bu iki uc arasında kuzeye doğru kıvrılan iki kavis vardır. Bu iki kavisin biri, Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna sahillerinden geçerken diğeri, Gürcistan ve Rusya

¹ Metin Tuncel, "Karadeniz", *TDVİA*, C.24, İstanbul 2001, s. 385-386.

² P. Minas Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, Tercüme. Hrand D. Andreasyan, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1969, s. 4.

³ Charles King, *Karadeniz*, Çev. Zülal Kılıç, Kitap Yayınevi, 2. Baskı, İstanbul 2015, s. 37.

⁴ Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 2-3.

sahillerinden geçmiştir⁵. Bugün Karadeniz daha çok efsanevi bir hayvan olan ejdere benzetilmektedir. Amasra, Tuna ve Foroz arasındaki kısım, başını; İstanbul Boğazı, ağzını; Burgaz Koyu, burnunu; Ölüdeniz, kulağını; İnce ve Aya Dağları, belini; Sinop'tan Faş'a kadar, alt kısmını; Rion Çayı, İnce Kuyruk ve Azak denizi Don Nehrine kadar açılmış kanatlarını simgelemektedir⁶.

Karadeniz'in, girinti ve çıkıntıları sahilin batı kısmında Hoca Bey Körfezin'de yoğunlaşmaktadır. Tuna'nın karşısında bulunan Yılan Adası ve Uçakof'un on dört kilometre güney batısında bulunan Berzan ve Anadolu'nun Kocaeli sahili civarındaki Kefken adalarından başka adaları yoktur. Bunlar ise çok büyük olmayıp, küçük adalardır⁷.

Birkaç küçük adaya sahip olan Karadeniz'in derinliğine bakılacak olursa, Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde şu şekilde anlatılmıştır: "Nuh tufanının karanlık sularından kalmış derin bir denizdir. Derinliği seksen kulaçtır"⁸. Derinlik hakkında Seyahatname'deki bu bilginin aksine Bijişkyan, Karadeniz'in eski halini korumadığını ve giderek suyunun azaldığını ileride ise kurumaya meyilli olduğunu söylemektedir. Çünkü birçok yerin, nehirler aracılığıyla getirilen kumlarla dolduğunu ve sığ hale geldiğini belirtmiştir. Sığ haline gelen Karadeniz'in taşan suları, karayı yararak İstanbul Boğazı'nı oluşturmuştur. Yine akan sular, Marmara'yı kabartıp o nispette Karadeniz'i alçaltmıştır. Dolayısıyla Karadeniz'in bazı kesimlerinde suyun altında binalar görünmüştür. Ayrıca Tuna ve Dinyeper nehirlerinin ağızlarında sular büyük ölçüde alçalmış, akıntılı zamanlarda gemiler tehlikelerle karşılaşmışlardır. Örneğin; Ölüdeniz kumullarla dolmuştur ve buraya giren gemi dışarı çıkamamaktadır. Azak Denizi'nin doğu ucu aynı şekilde sığlaşmıştır. Karadeniz'in güney tarafı ve kuzeyde dağların önü derindir. Karadeniz'in en derin kısmı, denizin iki taraftan sıkıştırılmış olduğu Sinop ve Kırım arasındır⁹. Karadeniz'in çoğu yerlerinde sahilin yanında 100 metreden fazla derinliği olup, sahilden içeri doğru açıldıkça derinlik fazlaşmıştır. Bazı yerlerde ise sahilden 60 kilometrelik uzaktaki

⁵ King, Karadeniz, 37-38.

⁶ Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 2-3.

⁷ Şemseddin Sami, "Karadeniz", *Kamusu'l Âlâm*, C.V, Kaşgar Neşriyat, Ankara 1996, s. 3630.

⁸ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Cilt 12, Üçdal- Belde Yayınları, İstanbul 1986, s. 20.

⁹ Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 2-3.

mesafelerde, 120 ve 1.200 kilometrelik mesafede ise 1.800 metreden fazla derinliği vardır¹⁰. Karadeniz, bugün komşusu Hazardan biraz daha büyük olup, iki katı fazla derinliktedir, derinliği 2.000 metreden fazladır¹¹.

Karadeniz'in akıntıları, denizin her yerde değişik derinlik göstermesi, etrafındaki büyük dağlara sahip olması ve denizin beslendiği irili ufaklı nehirlerden dolayı her yerde aynı değildir. Akıntılar yer yer içeri ve dışarıya; doğuya ve batıya doğrudur. Örneğin; Yoros Dağı önünde akıntı doğuya, açıkta ise kuzeye doğrudur. Denizin dibinde dağ ve vadiler bulunduğu ve çevresindeki koy ve dağlar değişik olduğundan su bazı yerlerde akıntılı bazı yerlerde durgun olmuştur. Akıntılar iki kıyının birbirine yakın olduğu yerde nehir gibi akarken, genellikle güney taraftakiler doğuya, kuzeydekiler ise batıya doğru akmıştır¹². Nehirlerle gelen tatlı suların bolluğundan dolayı Karadeniz'in suyu Akdeniz'inkinden çok daha tatlı ve hafiftir. Bu sebeple akıntı daima Karadeniz'den Akdeniz'e doğru aksa da, zamanla Karadeniz'in suyu büsbütün tatlı olma özelliği gösterdiğinden, Akdeniz'den Karadeniz'e doğru derinden akıntı olması da söz konusu olmuştur. Bu, İstanbul Boğazı'nda hissedilen bir durumdur. Bundan dolayı İstanbul Boğazı'ndan geçmek üzere gelen akıntının bütünü boğaz almadığından, birer kısmı Rumeli ve Anadolu sahilleri boyunca geri dönmektedir. Bu sebeple akıntı, Karadeniz'in bütün sahili boyunca daimi surette bir devran şeklinde devam etmiştir.

Karadenizde rüzgârlar ve boralar pek sert ve şiddetlidir. Güney ve güneybatı rüzgârları, Güneydoğu ve Asıl Bora denilen Kuzeydoğu Rüzgârları güney ve güneybatı yönünde şiddetlerini gösterirler¹³. Doğu Rüzgârları o kadar şiddetli değilse de, batı rüzgârı çok tehlikeli olup büyük fırtınalar çıkarmaktadır. Kuzey rüzgârı da, kuzeybatıdan esince (Karayel) fırtına koparmıştır; güney rüzgârları ise genellikle kışa yakın zamanlarda, uzun sürmemekle beraber denizi altüst etmiştir. Yani Karadeniz'in, her sene belli zamanlarda fırtına koparan rüzgârları bulunmuştur¹⁴.

¹⁰ Sami, "Karadeniz", *Kamusu'l Alâm*, s. 3629-3631.

¹¹ King, *Karadeniz*, s. 37.

¹² Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 4.

¹³ Sami, "Karadeniz", *Kamusu'l Alâm*, s. 3630.

¹⁴ Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 7-8.

Karadeniz'e 63 tane nehir dökülmektedir; 50 tanesi orta büyüklükte olup 13 tanesi de büyük nehirdir. Büyük nehirlerin 4'ü güneyden; Sakarya, Bartın, Kızır-ırmak, Çarşamba deresi, 4'ü doğudan; Çoruh, Rion, Copsun, Kuban, 4'ü kuzeyden; Don veya Tanais (Ten suyu), Dnyeper (Ozu-Ekşisu), Bug veya Aksu, Dnyester veya Turla, 1'i ise batıdan; Tuna, Karadeniz'e akmaktadır¹⁵.

Karadeniz'in çeşitli yerlerinde bulunan liman ve iskelelerden gelen yollar, İstanbul Boğazı'nda birleşerek bir ana yol halini almıştır. Akdeniz ve boğazları Karadeniz'e bağlayan yol ise, boğazdan sonra değişik liman ve iskelelere bağlı olarak bir takım kollara ayrılmıştır¹⁶. Karadeniz'de birçok liman olmasına rağmen Fener'den Ereğli'ye kadar olan bölgede iyi liman bulunmamıştır. Bu da, kışlakların az olmasında etkili olmuştur¹⁷.

Karadeniz'in doğu ve kuzeyindeki limanların ticari imkânları, daha kuzey ve güneyden geçmekte olan kara, deniz ve demir yollarının etkisiyle daralmıştır. Fakat Güney Rusya, Kafkasya'nın iktisâdî kalkınması ve bu bölgeleri Karadeniz limanlarına bağlayan bir demir yolu şebekesinin oluşturulması için uğraş vermiştir. Güney Rusya Birinci ve hatta kısmen İkinci Dünya Savaşı'nın olduğu zamanlarda Rus limanlarını inşa ettirmiştir. Karadeniz'in güney kıyısındaki en korunaklı liman Sinop limanıdır. Ayrıca Karadeniz'in güney kıyısında, Karadeniz'in en büyük şehir ve en işlek limanı olan Samsun Limanı'nda tütün ihracatı yapılmıştır¹⁸. Samsun limanı, Osmanlı tersanesine sunduğu hizmetler, esir ticareti ve İstanbul'a tahıl göndermesi sayesinde zaman zaman canlanan bir liman olmuştur¹⁹. Doğu Karadeniz'de ise Trabzon limanı vardır. Trabzon limanına keten, ipek ve yünlü kumaş, şarap, buğday, arpa, darı ve diğer hububat cinsleri girip çıkmıştır. Trabzon ve Amasra'dan İstanbul'a giden gemilerde, Balmumu, ceviz, bezir yağı, kereste, tahta,

¹⁵Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası* 1817-1819, s. 5-6.

¹⁶Amed Erdel, "Karadeniz", *İ.A.*, C.6, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1977, s. 236.

¹⁷Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası* 1817-1819, s. 5.

¹⁸Erdel, "Karadeniz", s. 236-237.

¹⁹Filiz Dıgıroğlu, *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü, İstanbul 2011, s 8.

sadeyağ ve odundur. Özellikle Balkanlardan demir, Selanik'den ise yünlü kumaş (çuha) gelmiştir²⁰.

Denizin güney kıyısı, bir ucundan diğer ucuna kadar Türkiye'ye aittir. Bölgenin doğu ve batı kıyılarında kır yerleşimi dağınık haldedir. Kır nüfusu sık olmasına karşın büyük şehirler üç tanedir. Bunlar, Zonguldak, Samsun ve Trabzon'dur. Türkiye'nin kömür şehri olan ve aynı zamanda kömür ihracatı yapılan limanı Zonguldak, liman tesisatı açısından da geniş yer tutmuştur. Zonguldak'ın batısında Ereğli limanı vardır²¹.

Karadeniz'in doğu kıyıları seyrek nüfusludur, başlıca şehir ve limanları güneydoğudan kuzeybatıya doğru; Batum, Poti, Sohumkale, Soçi, Tuapse ve bölgenin en büyük limanı olan Novorosiysk'dir. Ukrayna'nın Karadeniz kıyılarında Odessa körfezi etrafındaki bölgenin canlanması 18. Yüzyıl'dan sonra yeni limanların oluşmasına zemin hazırlamıştır. Kerson Nikoloyev ve Karadeniz'de Rusya'nın en büyük limanı Odessa'dır. Odessa, Rusya'nın en büyük limanı olmakla birlikte, 2. Dünya Savaşı öncesinde Avrupa limanlarına buğday ihraç etmiştir²².

Karadeniz'in kuzey kıyılarında Balıklava, Sivastopol gibi işlek yerlerde daha çok kullanıma elverişli limanlar vardır. Ölüdeniz geçildikten sonra, Ozu, Akkirman²³ ve Odesa limanları daha kullanışlı ve güvenlidir²⁴. Kuzey Karadeniz'deki liman şehirleri buradaki tahıl, et, balık ve diğer hayvansal ürünleri güneye aktaran önemli birer ihracat merkezleri olmuşlardır. Güney Karadeniz'den ise kuzeydeki Kili, Akkirman, Kefe gibi önemli liman şehirlerine ipek, pamuk ve kenevirden mamul kumaşlar gönderiliyordu. 15 ve 16. Yüzyıllar'da Karadeniz'deki kuzey-güney ticareti, büyük ölçüde yerli üretimlerin hâkim olduğu bir hareketliliğe sahne olmuştur. Tokat,

²⁰ Halime Doğru, 18. Yüzyıl'a Kadar Osmanlı Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Görüntüsü, Anadolu Üniversitesi Yayınları No: 872, Eskişehir 1995, s. 130-131.

²¹ Erdel, "Karadeniz", s. 236-237.

²² Erdel, "Karadeniz" s. 237.

²³ Akkirman, Osmanlı İmparatorluğu devrinde önemli istinat noktalarından biridir ve önemli bir ticaret merkezidir. Erdel, "Karadeniz" s. 237.

²⁴ Bijşkyan, Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819, s. 5- 7.

basmaları ile Amasya ve Kastamonu ise bogasileri ve kaba pamukluları ile Kuzey Karadeniz şehirlerinde büyük rağbet görmüştür²⁵.

Karadeniz'in Rumeli iskeleleri, Osmanlı Devleti'nin iâşe anlamında en çok kullandığı limanlardan olmuştur. Bu limanlar *Alçaklar* tabiri ile anılmaktaydı. Bu iskeleler kuzeyden güneye doğru Karaharman, Köstence, Mankalya, Kavarna, Balçık, Varna, Bergos ve Ahyolu'dur²⁶. Bu iskelelerden birinci bölümde detaylı bilgi verilecektir.

1.2. Tarihi

1.2.1. Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Karadeniz

Asya ile Avrupa arasında stratejik bir geçit noktası olan Karadeniz, tarih boyunca çeşitli milletlerin istilasına uğramış, özellikle de dünya hâkimiyeti iddiasında bulunan hükümdarların nüfuz mücadelesi verdikleri bir bölge olmuştur²⁷.

Çeşitli devlet ve milletlerin hâkimiyeti altına almaya çalıştığı Karadeniz'in kıyı kesimleri, tarih boyunca pek çok kavmin yerleştiği, değişik kültürlerin etkili olduğu bir bölge olarak ön plana çıkmıştır. Eskiçağlarda batı sahillerinde Kimmerioslar, güney sahilleri boyunca Yunan kolonileri yerleşmişler, kuzeyde Azak'tan Dobruca'ya kadar olan kesimde (İskit ülkesi) Asya menşeli kavimler etkili olmuşlar, 4. Yüzyıl'da ise Türk kavimleri bu bölgelere gelmeye başlamışlardır²⁸.

Karadeniz'de ilk seyahat ve ticaret edenler Yunanlılardır. Omiros'un zamanında gerek Yunan'dan gerek Anadolu'nun batı sahiliyle Akdeniz'de ve Cezayir'de bulunan Yunan muhacirlerden birtakım gemiciler Dardanel ve Bosfor boğazlarından hareketle, Karadeniz'in sahillerinde birtakım muhacirler ve ticaretgâhlar oluşturmaya başlamışlardır. Karadeniz ile Azak Deniz'i arasındaki Kerç boğazına emniyet

²⁵ K. İlker Bulunur, "Osmanlı Dönemi Karadeniz Ticaret Tarihine Katkı: Akkirman Günlüğü (1505), *Omeljan Pritsak Armağanı*, Sakarya Üniversitesi Yayınları, Yayın no: 50, Sakarya 2007, s. 527.

²⁶ Fadimana Fidan, "18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul'un İâşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)", *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII*, 29.Nisan-01 Mayıs 2015, *Ordu Üniversitesi, edergi.odu.edu.tr*, s. 3; (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, 115/239, 158/326, 244/526.

²⁷ İbrahim Sezgin, "Osmanlıların Rumeli'ye Geçişi ve İlk Fetihler", *Osmanlı, Yeni Türkiye Yayınları*, C. I, Ankara 1999, s. 212.

²⁸ DİA, "Karadeniz", *TDVİA*, C. 24, İstanbul 2001, s. 386-388.

vererek yine Bosfor adıyla andıkları bu boğazda Tanayis adlı bir şehir kurmuşlardır. O zamanlardan Karadeniz'in o tarafı zahire ihracatıyla ve güney sahilleri ise meyve ve hububat sevkiyatıyla ün kazanmıştır²⁹.

Yunanlılar'ın seyahat ve ticareti sonrasında Türkler'in Karadeniz ile tanışmaları Hunlar'ın 4. Yüzyıl'da bölgeye gelmesiyle başladı. 370'lerden itibaren Hun Türkleri Kuzey Karadeniz kıyılarına yerleşmişlerdir. 6. Yüzyıl'ın sonlarında ise Slavlar Karadeniz kıyılarına ulaşmıştır. Yine aynı yüzyılda bölgede Avarlar'da etkili olmuşlardır. Karadeniz'in güney sahilleri, Bizans İmparatorluğu hâkimiyetindeyken 6 ve 10. Yüzyıllarda Hazarlar ise Kırım'dan Kafkasya'ya kadar olan kesimi ellerinde buldurmüşlardır. Bu dönemde Karadeniz, Baltık sahilleri ve Akdeniz dünyası arasındaki irtibat sağlayan önemli mevki halindedir. Karadeniz'in kuzey kıyılarında ise Asya'dan Avrupa'ya ulaşan yolların ana kavşak noktası oluşmuştur. Bu ticari canlılık içinde olan Bizans İmparatorlu'nun başşehri İstanbul, Karadeniz'in Akdeniz'e açılan kesiminde ana şehir haline gelmiştir³⁰.

Boğazlara hâkim olan her devlet Karadeniz'in giriş çıkışını da kontrol etmek istemiştir. Nitekim 11. Yüzyıl'da Bizans İstanbul, boğazlar ve dolayısıyla Karadeniz'de hâkimiyetini tesis etmiştir. Aynı şekilde Karadeniz'de ticaret yapmak için İtalyan şehir devletleri de erken harekete geçmiş, Haçlı Seferlerinin başlamasına kadar geçen sürede etkin olmuşlardır. Bizans İmparatorluğu ile sıkı ilişki sürdüren İtalyan şehir devletleri, Asya ile Avrupa arasındaki ticarete büyük önem vermişlerdir. Dolayısıyla bu devletler, Karadeniz ticaretinde ön plâna çıkmışlardır³¹.

12. Yüzyıl'da Karadeniz, hem güney hem de kuzeyden çeşitli Türk kavimlerinin iskânına sahne olmaya devam etmiştir. Malazgirt Savaşı sonrasında Türkler Karadeniz'in güney sahillerinde etkin olmaya başladılar. Bir yandan da Kıpçaklar kuzey kesimde rol oynamışlardır. Ancak Selçuklular'ı Karadeniz'de uğraştıran Komnenoslar 12. Yüzyıl'da Trabzon merkezli bir devlet kurmuşlardır. 1214'te David Komnenos, İznik İmparatoru Laskaris'i yenmiş ve bu durum Selçukluların

²⁹ Sami, "Karadeniz", *Kamusu'l Alâm*, s. 3630.

³⁰ DİA, "Karadeniz", *TDVİA*, s. 386.

³¹ Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.2, sayı:7, 2009, s. 360.

müdahalesine yol açmıştır. Nitekim İzzeddin Keykavus 1214'te Sinop'u ele geçirmiştir. Selçuklular Sinop'ta kurdukları tersane ile Karadeniz için donanma hazırlayıp Kırım'a seferler düzenlemişlerdir. Bu şekilde Türkler'in Karadeniz'in Anadolu sahillerine yavaş yavaş yerleştikleri görülmeye başlamıştır. Selçuklular, I. Alaeddin Keykubad zamanında Kırım ve Sudak'a bir sefer düzenlenmiştir. Karadenizde hâkimiyet kurmak isteyen devletin ilgisinin hep canlı kalması nedeniyle Akdeniz'in liman şehri Antalya ile Karadeniz irtibatını sağlayan Sinop limanı vasıtasıyla güney kuzey eksenli siyasi ve iktisadi avantaj sağlanmıştır³².

Selçuklu Devleti'ni uğraştıran Haçlı Seferleri³³, ticaret yollarında değişikliğe neden olmuştur. Haçlı seferleriyle abluka altına alınan Suriye ve Mısır limanları yerine Karadeniz limanları, Ortadoğu'da ticaret merkezi haline gelmeye başlamıştır. Trabzon-Şam, Trabzon-Basra ve Trabzon-Tebriz yolları Ortadoğu'nun 12 ve 13. Yüzyıllar'daki siyasi kargaşası nedeniyle; tüccar, gezgin ve resmi elçiliklerin tercih ettiği güzergâh olmuştur. 13 ve 14. Yüzyıllar'da Karadeniz ticareti, Venedik ve Ceneviz gibi İtalyan şehir devletlerin etkisiyle milletlerarası bir nitelik kazanmıştır.

³² DiA, "Karadeniz", *TDVİA*, s. 386.

³³ *Haçlı Seferleri, Papa II. Urbanus'un 1095'teki çağrısıyla 1096 yılında I. Sefer ile başlayan ve 1291'de Latin Hristiyanlar'ın Doğu'daki son merkezleri Akka'dan çıkarılıp atılmaları arasında geçen yaklaşık 200 yıllık bir dönemi kapsamıştır. Küçük çaplı bazı girişimler yanında dokuz büyük sefer yapılmıştır. Birinci Sefer sırasında Urfa, Antakya, Kudüs ve Trablus'ta, Üçüncü Sefer sırasında Kıbrıs'ta, Dördüncü Sefer sırasında ise İstanbul'da Latin devletleri kurulmuştur. Bkz. Casim Avcı, "Haçlı Seferleri(Işın Demirkent)", *İslâm Araştırmaları Dergisi – Kitabiyat*, 2016, s.283. *Haçlı Seferleri sonucunda milyonlarca insan telef olmuş, Katolik devletçikler kurulmuştur. İki asra yakın devam eden Bizans ve Müslüman çatışmasından geri kalan tek şey ise Avrupa Hristiyanları ve Doğu arasındaki gelişen bağıdır. Haçlılar, Kudüs ziyaretçilerini taşımak için Akdeniz şehirlerinden seyrüseferler düzenlenmiştir. Ziyaretçilerin taşınması ise ticaretin gelişmesini sağlamıştır. Doğuya gelen ziyaretçiler aynı zamanda Doğu'nun adet ve sanayisinden etkilenmişlerdir. Batı Hristiyanları, Ortaçağ'da Arap ve Bizanslılardan çok şey almışlardır. Aynı zamanda Haçlılar, Mısır, Tunus, İspanya Müslümanları ve İstanbul Ortadoksları ile mükemmel ticari münasebet kurmuşlardır. Haçlılar ençok Suriye'den etkilenmişlerdir. Bunlardan askeri anlamda yay, davul, boru ve sargılı mızrak; bitkisel olarak ise susam, kayısı ve karpuz almışlardır. Yel değirmenlerini de Suriyeden almışlardır. Bkz. Ahmet Refik Altınay, *Haçlı Seferleri (1095-1291)*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2007, s. 112-115. *Ticaretin gelişmiş olmasıyla gemi inşa teknikleri de yenilenmiştir. Ticaretin gelişmesiyle zenginlik artmış, para bollamış ve bankacılık faaliyetleri başlamıştır. XII. yüzyıldan itibaren Suriye'den gelen şeker ve çeşitli meyveler Batı sofralarını süslemiştir. Avrupa'da önceden de az çok bilinen Doğu'nun şifalı bitkileri Haçlılar vasıtasıyla Batı'da iyice tanınmıştır. 300'ün üzerinde baharat çeşidinin Avrupa'ya tanınmış olduğu "Baharat yolu" adıyla meşhur olan ticaret yolu, baharatın yanı sıra Doğu'nun egzotik kokularını ve boya maddelerini de Avrupa'ya ulaştırmıştır. İpekli ve pamuklu kumaşlar, ipek halılar, zarif çanak çömlek. Porselen ve cam eşya Avrupa'da giyime ve evlerin tefrişine yenilikler getirmiştir. Bkz. Işın Demirkent, "Haçlılar", *TDVİA*, C. 14, İstanbul 2006, s. 544.***

Bunun yanı sıra Karadeniz ticaretinin canlanmasında Moğollar'ın da etkisi olmuştur. Uygulamış oldukları iktisadi siyasetle, Karadeniz'in kuzeyi, Kafkasya, İran ve Anadolu'yu kontrol altına almışlardır. Moğollar'ın, Hristiyan dünyası ile Memlûklular aleyhine antlaşmalar yapmaları, Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasında etkili olmuştur³⁴.

1260'lı yıllardan itibaren Latin tüccarlar, özellikle Cenevizliler Karadeniz'de ön plana çıkmaktadır. Kefken, Amasra, Sinop, Samsun, Fatsa, Trabzon, Balaklava, Kefe ve Suğdak'ta önemli ticaret kolonileri kurmuşlardır. Böylece Akdeniz ve kuzeyde Baltık Denizi arasındaki ticari faaliyet Karadeniz limanlarında kesişmiştir. Azak ve Tuna deltasındaki limanlar hareketlenince, Cenevizliler de Galata'daki kolonileriyle ticari ağı yönlendirmişlerdir³⁵. 1261'de Bizans, Venedikliler'in başını çektiği Latinlere karşı Cenevizlilerle işbirliği yaparak, Nymphion Antlaşması imzalanmıştır. Antlaşmayla Cenevizliler, içinde Trabzon'unda bulunduğu pek çok Karadeniz limanında koloniler tesis etme imkânı elde etmişlerdir. Fakat Venedikliler, bu durumu Bizans ile 1265'te antlaşma yaparak tekrar kendi lehine çevirmiştir. Böylece 1268'de Karadeniz'in hububat pazarlarının Venedik tacirlerine açılmasıyla birlikte Venedik ticareti yaygınlaşıp Karadeniz'i kapsamıştır. Ticari nakliyatın büyük bölümünü ellerinde tutan Venedik ve Cenevizliler'in Trabzon sahillerine yerleşmeleri ise 1300'lü yıllara rastlamıştır³⁶. Yerleşmelerinden bir süre sonra 1306'da Cenevizliler Trabzon'dan çıkarılmış, bir ara 1308'de ise Kefe'yi terketmek zorunda kalmışlarsa da kısmen de olsa ticari faaliyet göstermişlerdir. Özellikle Samsun, Fatsa ve Trabzon civarında kendilerine ait özel bölgelere sahiplerdi. Venedikliler ise kıyı kesimlerdeki Türkmen beylikleriyle ilişkilerini geliştirip, Karadeniz'e yerleşmişlerdir. Böylece Karadeniz'in ticari limanları üzerindeki Venedik, Ceneviz müdahalesine Türkmen beylikleri de eklendi. Bu beyliklerden olan Aydınoğulları Bey'i olan Gazi Umur Bey, Tuna ağzlarına kadar ulaşıp ganimetler elde etmiştir. Bu arada Osmanlılar da, Karadeniz'in güney sahiilerine ulaşmışlardır³⁷.

³⁴ Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", s. 361.

³⁵ DİA, "Karadeniz", *TDVİA*, s. 386.

³⁶ Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", s. 361-362.

³⁷ DİA, "Karadeniz", s. 387.

Artık bu devreden sonra Karadeniz ve Rumeli’de Osmanlı Devleti’nin faaliyet ve politikaları başlayacaktır.

1.2.2.Osmanlı Devleti Hâkimiyetinde Karadeniz ve Rumeli Kesimi

Kuruluşundan itibaren stratejik merkezler ve önemli liman şehirlerini ele geçirmek için çaba gösteren Osmanlılar, Kanuni Sultan Süleyman devrinin sonuna kadar bu amaçlarını büyük ölçüde gerçekleştirmişlerdir. Bu süre içinde Osmanlı Devleti’nin Asya, Avrupa ve Afrika kıtasında önemli büyüklükte toprak elde ettiği görülmüştür. Devlet bu toprakların idaresi, yeni fetihler yapılabilmesi, ticari faaliyetlerin gelişmesi ve başkentin iâşesi için hem deniz hem de karada işlevsel bir yol sistemine ihtiyaç duymuştur³⁸. Bunun için de Anadolu dışında yeni yerler elde etmeye başlamıştır.

Osmanlı hâkimiyetinin Anadolu sınırlarını aşması ilk olarak Rumeli’ye geçişle olmuştur. 14. Yüzyıl’da Balkanlar’da Türk iskânı da geniş ölçüde kendini göstermiştir. Timur istilasını Anadolu’dan Rumeli’ye büyük bir göç dalgasına yol açmış ve bundan sonra Osmanlılar, Rumeli’yi gerçek yurtları saymaya başlamıştır³⁹. Osmanlı Devleti’nin kuruluş devrinde, Karesioğulları’ndan Dursun Bey, Orhan Gazi’nin yanında yer almıştır. Dursun Bey’in yanına Hacı İl Bey’i de alarak gittiği Karesi halkı itaat etmiştir. Orhan Gazi buraya oğlu Süleyman Paşa’yı yerleştirmiştir. Süleyman Paşa ise yanında Yakup Bey, Ece Halil ve Gazi Fazıl olmak üzere önce Cimbeni (Zimpe) yani Çimpe Hisarı’nı ele geçirip (1357), Rumeli’ne geçmiştir⁴⁰. Osmanlı Devleti’nin Rumeli’ye ayak basmasından sonra Süleyman Paşa burada sağ, orta ve sol kol olarak ayırım yapmıştır. Rumeli eyaletinin kuruluşu ve gelişimi bu ayırım üzerinden gerçekleşmiştir⁴¹.

Rumeli’ne geçiş Osmanlı Devleti için önemliydi. Çünkü Karadeniz gibi büyük ve ticari açıdan önemli olan bir denize hâkim olma yolunda bir donanma kurma ve

³⁸ Cemal Çetin, “ Anadolu İskeleleri ve Kara Yolu Bağlantıları(16. Yüzyıl Sonları), *International Journal of Social Science*, Numara:28, 2014, s. 350.

³⁹ Halil İnalçık, “Rumeli”, *TDVİA*, C. 35, İstanbul 2008, 232-235.

⁴⁰ Mehmet Neşri, Neşri Tarihi I, Hazırlayan: M. Altay Köymen, Kültür ve Truzim Bakanlığı Yayınları: 525, Ankara 1983, s. 82-90.

⁴¹ Mehmet İnbaşı, *Osmanlı- Lehistan Harplerinde Sefer Yolu Ve Tuna Nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl)*, Balkanlar’da İslam Medeniyeti: Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebliğleri, Bükreş, Romanya/1-5 Kasım 2006, İstanbul 2011, s. 489.

geliştirme imkânı elde edecekti. Öyle ki Süleyman Paşa, emrindeki ordu ile Çimpe Limanı'nda birçok gemiyi muhafaza etmişti⁴². Rumeli'de faaliyet gösteren diğer Osmanlı hükümdarı da Gazi Murad Han'dır. Murad Han gaza niyetiyle 1360-1361'de Gelibolu ve ardından Edirne'yi feth ederek Burgaz (Bergos)'a geçmiştir⁴³. Bergos' a ulaşan Osmanlı Devleti böylece Karadeniz'in batı sahillerine ulaşmıştır. 1376 yılında Murad Han'ın Bulgar Prensesi ile evlenmesi, güney ve batıdaki bir kısım Bulgar toprağının Osmanlı hâkimiyetine girmesini sağlamıştır. Arnavutluk dağları, Sırbistan ve Bosna vadilerinde ilerlemeye devam edilerek, Sofya, Niş ve Selanik ele geçirilmiştir. 1389'a gelindiğinde Murad Han'ın hayatını kaybettiği Kosova Zaferi ile Osmanlı'nın Balkanlardaki ilerleyişi daha da güçlü olmuştur⁴⁴.

Osmanlılar Karadeniz'in Rumeli kesiminde hâkimiyet kurmaya çalışırken, Tuna'nın kuzeyindeki Macaristan ve Eflak, Tuna Bulgaristan'ı ve Dobruca'ya ilişkin emelleri de vardı⁴⁵. Bu emel doğrultusunda Yıldırım Bayezid, Kosova'nın ardından 1393'de Tuna Bulgaristan'ını ve Dobruca'yı ele geçirmiştir⁴⁶. Bu dönemde Karadeniz ticareti ve İstanbul'un iaşesinde önemli olan Rumeli iskelelerinden Varna⁴⁷ Yıldırım Bayezid'in Bulgaristan seferinde (1393,) Osmanlı hâkimiyetine girmiştir. Fakat Varna, kesin olarak, Çelebi Mehmed zamanında Dobruca'nın alınmasıyla (1419) Osmanlı'ya geçmiştir⁴⁸. Karadeniz'in Rumeli iskelelerinden olan Mankalya da Yıldırım Bayezid Han zamanında, Ece Yakup oğlu Gazi Umurca tarafından fethedilmekte güçlük çekilince, fetihden sonra kalesini yıktırılmıştır⁴⁹.

15. Yüzyıl'da Trakya, Bulgaristan ve Makedonya tamamen Osmanlı hâkimiyetine girmiştir, Balkanlar'da iskân ve fetih siyaseti uygulanmaya devam edilmiştir⁵⁰.

⁴² Neşri, Neşri Tarihi I, s. 87.

⁴³ Neşri, Neşri Tarihi I, s. 95-96-121.

⁴⁴ Metin Kunt, Türkiye Tarihi II. Osmanlı Devleti 1300-1600, Cem Yayınevi, İstanbul 1993, s. 48-50.

⁴⁵ Kaya, *Osmanlı Devleti'nin Rumeli'de Uyguladığı İskân Siyaseti (15.16.Yüzyıllar)*, s.10.

⁴⁶ Halil İncalcık, "Osmanlı Devleti'ne Toplu Bir Bakış", *Osmanlı*, C.I, Balkan Ciltevi, Ankara 1999, s. 68.

⁴⁷ Varna; Sultan II. Murad Han'ın Macaristan Kralı 5. Ladislos ile müttefiklerini mağlup ederek zafer kazandığı yer olarak meşhurdur. Vaktiyle Odessa Konstantiniye de denilmiştir. Bkz. Şemseddin Sami, "Varna", *Kamuus'l Alâm*, C. VI, s. 4657.

⁴⁸ Machiel Kiel, "Varna", *TDVİA*, C.42, İstanbul 2012, s. 524-526.

⁴⁹ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C.5, Üçdal- Belde Yayınları, İstanbul 1986, s. 239.

⁵⁰ Mehmet İnbâşi, "Balkanlar'da Osmanlı Hâkimiyeti ve İskân Siyaseti", *Türkler*, C.9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 160.

Yıldırım Bayezid'in Ankara Savaşı'ndan sonra 1403'te Süleyman Çelebi Bizans ile Osmanlı arasında olan antlaşma neticesine Karadeniz şehirlerini ele geçirmiştir. 1419'da ise Dobruca'yı almıştır, Böylece Varna kesin olarak Osmanlı hâkimiyetine girmiştir⁵¹. Aynı yıl Constanta (Köstence) ile beraber Dobruca'nın büyük kısmını da ele geçirilmiştir. Buraya Müslüman Türk iskânı gerçekleştirilmiş ve Constanta, Köstence adını almıştır⁵².

Karadeniz ve Balkanlar'daki ticaretin gelişmesi için II. Murad devrinde de faaliyetlere devam edilmiştir. II. Murad Han, uc beylerinin başında Rumeli'den kendisine karşı yürüyen amcası Mustafa Çelebi'yi 1422'de yenmiştir, ayrıca amcasına destek olan Bizans'ı kuşatmıştır. Fakat 1423'te İstanbul kuşatmasını kardeşi Mustafa isyanı nedeniyle kaldırmıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti Macar, Sırp, Venedik ve Bizans'a karşı mücadele vermiştir. İstanbul kuşatması sırasında Selanik ve Mora'nın denetimi için Bizans ile anlaşılan Venedik üzerine gidilmiştir. 1430 da Selanik alındı, 1439'da Sırbistan despotluğu Osmanlı eyaleti olmuştur. Osmanlı Devleti'nin bu ilerleyişi nedeniyle 1444'te Eflak ve Macar ordusu Tuna'yı geçerek İstanbul'a doğru yürümüştür⁵³. Bunun üzerine, Osmanlı Devleti ile Eflak ve Macar ordusu arasında Varna civarında 1444'te Varna Muharebesi yapılmıştır⁵⁴. II. Mehmed zamanında da Balkanlarda iskân ve fetih siyaseti uygulanmış, İstanbul'un fethi ile Balkanlar'daki Ortodoks halk tamamen Osmanlı tebaası haline gelmiştir⁵⁵. Osmanlı Türk hâkimiyetinin İstanbul'a taşınmasıyla yeni payitaht, bütün dünyanın dikkatle izlediği bir şehir olmuştur. Bundan sonra ortaya konulan plan ve programların hepsi İstanbul merkezli alınmaya başlanmıştır. İstanbul'a ulaşması muhtemel dâhilinde bulunan bütün tehditler yok edilmeliydi⁵⁶. Bu amaçla Osmanlı donanması 1454'te Karadeniz'e açılarak kıyılarıdaki Ceneviz kolonileri, Trabzon Kommenos ülkesi ve Boğdan gibi devletlere hâkimiyetini kabul ettirip, bunların

⁵¹ Kiel, "Varna", *İ.A.*, s. 524-525.

⁵² Bogdan Murgescu, "Köstence", *TDVİA*, C.26, İstanbul 2002, s. 276-277.

⁵³ Halil İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ(1300-1600), çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2007, s. 26-28.

⁵⁴ Kiel, "Varna", *İ.A.*, s. 524-526.

⁵⁵ Mehmet İnbaşı, "Balkanlar'da Osmanlı Hâkimiyeti ve İskân Siyaseti", *Türkler*, C.IX, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 160.

⁵⁶ İnalçık, Fatih Devri Üzerinde Tetkik ve Vesikalar, s. 20

haraç ödemelerini sağladı. Osmanlı Devleti, Tuna'yı imparatorluğun kuzeydeki sınırı olarak saptayarak 1459 Sırbistan, 1460 Mora, 1463 Bosna ve 1464-1479'da ise Kuzey Arnavutluk'u fethetmiştir⁵⁷. Aynı zamanda Karadeniz'deki Ceneviz kolonilerini de önce haraca bağlayıp daha sonra tek tek ele geçirmiştir⁵⁸. Karadeniz'in *Türk Gölü* haline getirilmesi aşamasında Trabzon Rum İmparatorluğu'nun ortadan kaldırılması da çok önemliydi. David Kommenos'un idaresindeki Bizans istihkâmı olan Trabzon, Fatih Sultan Mehmet'e haraç vermekteydi. Fakat Kommenos, Venedik- Boğdan ve Uzun Hasan'ın da bulunduğu birleşmeye katılınca Trabzon da 1461'de fethedilmiştir. 1466 yılında ise Karadeniz'in güney kısmında birçok yeri hâkimiyetine almıştır. Cenevizliler'in önemli bir limanı olan Amasra ve Candaroğulları'na ait Sinop'un alınması bu hâkimiyetin genişletilmesi için önemli adımlar olmuştur. Kırım'daki son Ceneviz kolonileri olan Kefe ve Mengüp 1475'te ele geçirilmiş ve Kırım Hanlığı Osmanlı'ya tabi olmuştur⁵⁹.

II. Bayezid döneminde Karadeniz'deki limanların fethedilmesi süreci devam etti. Bu limanlardan Kili ve Akkırman 1484'te hâkimiyet altına alındı. Bu iki liman hem savunma hem de iaşe toplama merkezleriydi. Osmanlı Devleti Akkırman yolu ile Dobruca ve Tuna arasından geçip Karadeniz ile Prut nehri arasından kuzeye doğru çıkabilecek, böylece Kırım Hanlığı ile vasil olacaklardı. Ayrıca Kili ve Akkırman'ın alınmasıyla Osmanlı, Boğdan Beyi ve Karadeniz arasına girmiş oldu ve bunun üzerine Boğdan Beyi harekete geçti. Bu hareketi haber alan Osmanlı kuvvetlerinden önce Hadım Ali Paşa daha sonra Malkoçoğlu Bali Bey darbesiyle, Boğdan Beyi Stefan Çel başa çıkamayacağını anlayınca Osmanlı hâkimiyetini kabul etti (1485-1486)⁶⁰.

16. Yüzyıl'da Kanuni Sultan Süleyman döneminde de Karadeniz'de faaliyetler devam etmiştir. 1563'te Kanuni Sultan Süleyman, Rusya ve Safevilere karşı Karadeniz ile Hazar Denizi'ni birbirine bağlama; Karadeniz ve Kafkasya

⁵⁷ İncalcık, Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600), s. 32.

⁵⁸ İncalcık, "Osmanlı Devleti'ne Toplu Bir Bakış", s. 73.

⁵⁹ DİA, "Karadeniz", s. 387.

⁶⁰ Uzunçarşılı, *İstanbul'un Fethinden Kanuni Sultan Süleyman'ın Ölümüne Kadar*, s. 182.

bölgelerinde kalıcı hâkimiyet kurmak için mücadele etmiştir⁶¹. Kanûnî Sultan Süleyman, ilk seferinde Orta Avrupa'nın kilidi sayılan Belgrad kalesini aldı (1521). Diğer seferinde ise Mohaç'ta Macar ordusunu yok ederek, Macaristan Fâtîhi oldu (1526). Macaristan'ın fethiyle artık Balkanlar, kuzeye doğru tam bir müdafaa şeridiyle sarıldı. Balkan ülkeleri, Osmanlı'nın iç memleketleri hâline geldi. Osmanlı Rumeli'si, tam anlamıyla oluşturuldu⁶². Boğdan seferi (1538) ile Kırım'dan itibaren İstanbul'a kadar bütün Batı Karadeniz kıyıları Osmanlı idaresi altına girdi. Bugünkü Moldova ve Ukrayna'nın sahil kesimlerinde yeni idari birimler kuruldu, Romanya, Polonya hatta Rusya ve ötesindeki bölgelere uzanan ticaret yolları koruma altına alındı. Kuzey steplerinin hâkimiyeti için 1596'da gerçekleşen ve Karadeniz'in kuzey sahillerini Hazar'ın kuzeyi ile irtibatlandırma amacı taşıyan Astarhan Seferi yapıldı. Başarısız bir sefer olduğu için Kazak ve Rus akınları İstanbul ve Anadolu'nun kuzey sahillerinde etkisini göstermiştir. Ancak Osmanlı idaresindeki Karadeniz, Tuna havzası ve kuzey step bölgeleriyle ticarete devam edilmesi nedeniyle önemli ticari faaliyetlere sahne oldu⁶³.

Kuzey Karadeniz kesimleri önemli miktarda üretilen tahıl, et, balık ve diğer hayvani ürünleri sık nüfuslu güney kesimine aktaran bir ihracat kapısı özelliği kazanmıştır. Güneyden ise Kefe, Kili, Akkirman gibi kuzey limanlarına büyük miktarda ipek, pamuk, kenevirden mamul kumaşlar gönderilmiştir. Bu yüzden 15 ve 16. Yüzyılda kuzey-güney ticareti önemli sayılabilecek boyutlara ulaşmıştır⁶⁴.

16. Yüzyıl sonlarında Osmanlı Devleti tarafından dış ticarete kapanmış olan Karadeniz, siyasi, idarî ve ticarî bakımdan bir iç deniz haline gelmiştir. Bu durum 17. Yüzyıl boyunca devam etmiştir. Bu şekliyle Karadeniz'deki ticaret, coğrafi keşiflerin de etkisiyle daha güneye yani önce Akdeniz sonraları ise Atlas Okyanusu- Ümit Burnu- Hint Okyanusu'na doğru kaymıştır. Buna bağlı olarak Karadeniz'in işlek

⁶¹ Remzi Kılıç, "16. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Osmanlı Devleti'nin Karadeniz siyaseti", *III. Uluslar Arası Trabzon ve Çevresi Kültür ve Tarih Sempozyumu*, Trabzon, (16-18 Mayıs 2006), C.I, ss.113-143.

⁶² Sezer Arslan, "Balkan Savaşları Sonrası Rumeli'den Türk Göçleri Ve Osmanlı Devleti'nde İskânları", *Edirne Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Haziran 2008, s. 9.

⁶³ DİA, "Karadeniz", s. 387.

⁶⁴ DİA, "Karadeniz", s. 387.

limanlarından olan Trabzon da mahalli ihtiyaçların karşılandığı, üretim ve tüketim maddelerinin el değiştirdiği bir liman kenti haline gelmiştir⁶⁵.

Karadeniz’de iç ticaret esas olarak Kırım Hanlığı ve Kefe vilayetiyle, dış ticaret ise Sukhumi limanı yöresindeki Abazalarla yapılmıştır. 16. Yüzyıl’ın son çeyreğinde Abazalarla yapılan ticaret büyük ölçüde kaçakçılığa dayanmıştır. Abazaların almak istediği mallar meşin, tuz ve özellikle de silahtır. Kırım’a düzenli olarak Orta Anadolu’nun kuzeyinden pamuklu dokuma, Amasya’dan ipekli dokuma, Ankara ve Tonya’dan sof, Kuzey Anadolu’dan pirinç ve demir, Ege Bölgesi’nden zeytin, zeytinyağı, kuru üzüm ve şarap gönderilmiştir. Orta Anadolu ise özellikle Kefe’den buğday, don yağı, sade yağ, balık, tuz ve esir gibi ihtiyaçlarını gidermiştir.. Polonya kentlerini, Moldovya yollarıyla Karadenize bağlayan Akkirman ve Kili’de de aynı mallar alınıp satılmıştır⁶⁶.

Karadeniz ticaretinin gerilemesine nedeni olarak Kanuni devrinden itibaren süren gelen Kazak ve Abaza akınları 17. Yüzyıl’da da etkisini artırarak devam etmesi gösterilebilir⁶⁷. 17. Yüzyıl’ın başlarında özellikle Karadeniz’in güney kısmında yoğunlaşan Kazak saldırıları, İstanbul iaşesi için önem arzeden Karadeniz’in Rumeli kısmındaki Varna ve Köstence iskelelerinde de hissedilmiştir. Köstence, Leh Kazakları tarafından tahrip edilmiş, kısa sürede toparlanmıştır. Evliya Çelebi’nin belirttiği rakamlara bakılacak olursa bu akınların 17. Yüzyıl başlarında neden Köstence’de yoğunlaştığının da cevabı bulunabilir. Evliya Çelebi, Köstence’de 150 ev, 1 cami ve 40-50 civarında tahıl ambarı bulunduğunu belirtermiştir. Bu rakamlara bakıldığında Köstence Limanı’nın gittikçe önem kazandığı anlaşılmaktadır⁶⁸. Aynı zamanda Tuna nehrine ulaşan Kazaklar, 1594’te Kili ve çevresi, ertesi yıl Özi, Akkirman, Bender ve Tuna boynunda İbrail, İsakçı, Yergöğü, Rusçuk ve Tutrakan’ı yağmalamışlardır. Kırım’dan Varna’ya, Tuna içlerine, güneyde Burgaz Körfezi’nde

⁶⁵ Yılmaz, “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, s. 364.

⁶⁶ Suraiya Faroqi, Osmanlı’da Kentler ve Kentliler, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları 5, İstanbul 2004, s. 108-109-114.

⁶⁷ Necmettin Akgün, Trabzon Gümrüğünde İktisadi Faaliyetler (1750-1800) 1, Trabzon Tarihi Sempozyumu (6-8 Kasım 1998, Trabzon), Bildiri Kitabı Trabzon 1999, s. 3.

⁶⁸ Murgescu, “Köstence”, *TDVİA*, s. 276.

Misivri ve Akhtopol'a kadar akınları süren⁶⁹ Kazaklar, 1605'te Varna şehrine girip tahribatta bulunmuşlardır. Evliya Çelebi Kazak tehdidinden dolayı buranın sürekli tamir ve bakım yapılan bir yer olduğunu aktarmıştır⁷⁰. 1625'te ise Karaharman civarına akınlar düzenlenmişlerdir⁷¹. Evliya Çelebi'nin naklettiği diğer bir bilgi de Karadeniz sahilindeki Balçık iskelesine 1648'de yapılan Kazak saldırısında buğday ambarlarının zarar görmüş olmasıdır. Fakat sekban, sarıca ve piyade erlerinin hücumuyla Balçık iskelesi kurtarılmış; 300 Kazak esir edilip ve 100 kadarı ise Rumeli şaykaları ile devlete gönderilmiştir⁷².

Kazakların Şayka adlı gemilerle yaptıkları akınlar sonucu, Sinop, Samsun, Trabzon ve İstanbul gibi Güney Karadeniz limanları da tahrip edilmiştir. Savunmada yetersiz kalan Osmanlı donaması bu bölgenin korunmasında güçlük yaşamıştır. Nitekim Kazak saldırıları zamanla devletlerarası ilişkilerde de etkili olmuştur⁷³. Polanya ticareti 17. Yüzyıl'da Batı Avrupa'ya tahıl satışına yönelmiş ve yerel zanaatlar gerilemiştir. Karadeniz'de transit ticaretinin gerilemesi, Karadeniz limanlarını da olumsuz etkilenmiştir. Sinop çevre köyler üzerindeki etkisini kaybederken, Samsun limanı esir ticareti sayesinde varlığını korumaya devam etmiştir⁷⁴.

Osmanlı Devleti, Karadeniz'deki hâkimiyetini 17. Yüzyıl'daki Kazak saldırıları dışında önemli bir tehdit unsuru olmadan 18. Yüzyıl'daki Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar korumuştur⁷⁵. 18. Yüzyıl'ın başlarında Osmanlılar ticari amaçla bile olsa yabancıları Karadeniz'e yaklaştırmamışlardır. II. Mustafa adına kaleme alınan ve aynı içerik ile III. Ahmet tarafından Rus Çarı'na gönderilen mektupta "*Karadeniz bi'l-küllîye kabza-i tasarruf-ı husrevânemizde olup kimesnenin alâkası*

⁶⁹ Victor Ostapchuk, "XVI. Ve XVII. Yüzyıl Kazak Deniz Akınları Karşısında Osmanlı Karadeniz'i", *Türk Denizcilik Tarihi I*, Editörler: İdris Bostan- Salih Özbaran, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 245.

⁷⁰ Kiel, "Varna", *TDVİA*, s.525.

⁷¹ Ostapchuk, "XVI. Ve XVII. Yüzyıl Kazak Deniz Akınları Karşısında Osmanlı Karadeniz'i", s. 248.

⁷² Evliya Çelebi, *Tam Metin Seyahatname*, C. 3, Üçdal- Belde Yayınları, İstanbul 1986, s.274-275.

⁷³ Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", s. 366.

⁷⁴ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 149.

⁷⁵ DİA, "Karadeniz", *TDVİA*, s. 388.

olmamağla ahidnâme-i hümayunum muktezasınca âhardan bir kayığın Karadeniz'e çıkmasına mesağ olmayup" denilerek denizin statüsü belirtilmiştir⁷⁶.

Karadeniz ve özellikle Kırım Hanlığı'nın Osmanlı bünyesinde olması nedeniyle, Boğazlar'dan geçiş ve Karadeniz'de ticaret yapabilme ancak Osmanlı Devleti'nin verdiği hususi imtiyazlara (ahidname- kapitülasyon) bağlıydı. 3 Temmuz 1700 İstanbul Antlaşması ile Azak Kalesi ve civarı Ruslar'a bırakılarak, Azak denizinde sefer yapma hakkı tanınmıştır. 1711'de Prut Savaşı'nda yenilgiye uğrayan Rusya 1713'te Azak'ı Osmanlı Devleti'ne iade etmiştir. Karadeniz tekrar Türk yurdu olma vasfını taşıırken 1736 yılında Ruslar savaş ilan etmeden Azak'ı kuşattılar. Fakat, 1739'da imzalanan Belgrat Antlaşması'yla Azak Kalesi'nin yıkılarak bölgenin iki devlet tarafından boşaltılması kararını kabul etmesiyle, Ruslar tekrar Karadenizden uzak durmak zorunda kalmıştır. Taki 1768 Osmanlı-Rus Savaşı ve sonuçta ağır maddeli Küçük Kaynarca Antlaşması imzalanıncaya kadar bu durum devam etmiştir. 1774 'te imzalanan antlaşmaya göre, Rusya Karadeniz'de serbest ticaret yapacak ve Boğazlar'dan ticari geçiş hakkı elde edecektir⁷⁷.

Rusya'dan sonra 1784'te Avusturya, 1799'da İngiltere ve 1802'de ise Fransa, Karadeniz sularını kullanma hakkı elde ettiler. Böylece Osmanlı Devleti Karadeniz ticareti üstündeki hakkını yitirmeye başlamıştır⁷⁸. Ancak özellikle Rus gemilerinin Karadeniz'de serbestçe ticaret yapacak olması Osmanlı Devleti'ni tedirgin etmiştir. Çünkü bu gemiler hem yasak mal ticaretine yönelebilir hem de Karadeniz'deki zahire ticaretini kontrol altına alarak İstanbul iaşesinde sorun yaşanmasına neden olabilirdi. Bu nedenle Osmanlı Devleti 1779'da Rusya ile Aynalıkavak Tenkihnamesi'ni imzalamıştır. Altıncı madde gereğince Akdeniz ve Karadeniz'de ticaret yapacak olan Rus gemileri, teçhizat, denizci ve büyüklük açısından Fransız ve

⁷⁶ İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu(1700-1787)", *Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2016, s. 353-354.

⁷⁷ Kemal Beydilli, "Boğazlar Meselesi", *TDVİA*, C. 6, İstanbul 1992, s. 266.

⁷⁸ Filiz Dıgıroğlu, XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü, İstanbul 2011, Samsun, s. 10.

İngiliz ticaret gemileri gibi olacak, gemilerin en büyüğü 16.000 kile en küçüğü ise 1000 kile kapasitede olacaktı⁷⁹.

Karadeniz ticaretinde serbestlik ruhsatı almak isteyen diğer bir devlet ise Lehistan'dır. Lehistan bu talebini, Osmanlı- Prusya, Osmanlı- İsveç ve Lehistan ittifakları sırasında gündeme getirmiştir. Lehistan, Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti ile gireceği ittifakla Dinyester nehri sahillerindeki bölgede yetişen hububatın, bu nehir sayesinde Akkirman üzerinden Karadeniz'e çıkarılmasını istemiştir. Bu amaç doğrultusunda Akkirman'da ambarlar inşa edilip konsolosluk açılması görüşünü ileri sürmüştür. Rus cephesinde yaşanan sıkışıklıktan dolayı Lehistan'a, da Ekim 1790'da Osmanlı bandırası taşımak şartıyla Karadeniz'e açılma ruhsatı verilmiştir⁸⁰.

18. Yüzyıl'da Karadeniz'de yeni bir iktisadi güç olarak ortaya çıkan Avusturya'nın ise Balkanlarda üretimi yaygınlaşan ürünlere olan talebiyle, Balkanlarda üretim ve ticaret ilişkilerinin farklılaşmasına yol açmıştır. Böylece hem İstanbul hem de Karadeniz limanlarının Balkanlar ile bağlantısını eskiye oranla daha da önemli hale getirmiştir. 18. Yüzyıl'da Balkanların kaba yünüleri, tütün ve hırdavat ürünleri Karadeniz limanlarında revaç bulurken; Güney Karadeniz limanlarından fındık, keten ve bakır ile Anadolu içlerinden gelen pamuklu-yünlü dokumalar Balkanlara aktarılmıştır⁸¹. Böylece Karadeniz'in batı tarafında ticaret daha hareketli hale gelmiştir.

Osmanlı Devleti'nde de 16. Yüzyıl'da önemli ticari liman olan Kefe ve çevresi yerine, 18. Yüzyıl'da Rumeli ve Tuna'da yer alan iskeleler, hem İstanbul hem de Karadeniz limanları için daha önemli hale gelmiştir. Osmanlı Devleti, bu yüzyılda devletin iase politikası çerçevesinde Karadeniz ticari trafiğinin İstanbul'a yönlendirmesini ve üretilen malların İstanbul'a akmasını sağlamıştır. Bu sebeble Karadeniz'deki liman şehirleri, İstanbul ile sürekli bağlantılı hale gelmiştir⁸². Kırım-

⁷⁹ Şenay Özdemir Gümü, "Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de Ticaret Gemisi İnşa Politikası(1783-1824)", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, sayı: 9, 2012, s. 65-66.

⁸⁰ Faruk Bilici, "Karadeniz (XVIII. Yüzyıl ve Sonrası)", *TDVİA*, C. 24, İstanbul 2001, s. 388.

⁸¹ Necmettin Aygün, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadi Faaliyetler", *Karadeniz Araştırmaları*, Cilt: 6, Sayı: 23, Güz 2009, s.42.

⁸² Aygün, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadi Faaliyetler", s. 42.

Karadeniz ticaret yolunda bulunan Köstence, Varna, Bergos ve Mesembria gibi limanlardan her türlü üretim başkent İstanbul'a ulaştırılmaktaydı⁸³. Karadeniz'in Rumeli iskeleleri ve İstanbul iaşesi üzerindeki rolünden birinci bölümde daha detaylı şekilde bahsedilecektir.

2. 9 Numaralı Zahire Mühimme Defteri'nin Fiziksel Özellikleri

989 numaralı Divan-ı Hümâyûn Defterleri Kataloğu'nda 1153-1275/1740-1858 tarihleri arasındaki kayıtları içeren 32 adet Tevziât, Zehâir, Esnaf ve İhtisâb Defteri bulunmaktadır. 9 numaralı defterin adı Mühimme-i Zehayir olup Zehayir Defterleri "*muhtelif mahallere havaic-i zaruriye yani odun, kömür, un, et vs. mallarının temin ve sevki hususunda yazılan defterlerdir*"⁸⁴. Sıra numarası 00009, kod adı A{DVNS.TZEİ.d}, defterin başlangıç tarihi kapağında belirtilmemiş fakat tarama esnasında ve Osmanlı Arşivi Rehberi'nde de görüldüğü üzere 1162-1169 (1749-1755)⁸⁵ tarih aralıklı, numaralı boş sayfaları 1-3, toplam sayfa sayısı 384'tür.

Taranan defter yukarıda da belirtildiği gibi sayfa numaraları verilme şeklinde oluşturulmuş ve düzenli olarak ilerlemiştir. Fakat normalde her hüküm numarası teker teker ilerlerken, 215'inci sayfada 4582'e kadar sırayla devam hükümler 216'ya gelince 469 diye devam etmiştir; 326-327 sayfalarında bulunan 684-685-686 diye devam eden hükümler, 328-329'uncu sayfalarda da 684-685-686 diye aynı numaralı hükümlere yer verilmiştir. Hüküm numaraları aynı olan bu belgeler içerik olarak aynı değildir. İleri de sıkıntı olmaması için bu detayı açıklama gereği duymakla birlikte bu sayfalardan sonra bir karışıklık bulunmayıp düzenli şekilde devam edilmiştir. Ayrıca bazı hükümlerde iki iskele ya da kaza aynı anda verilip tek bir sevkiyattan bahsedilmiştir. Bu yüzden tabloda bunlar birlikte verilmiştir. Yani gelen kile miktarı ortaktır ve hangisinden ne kadar geldiği bilinmemektedir. Bazen de bir veya iki iskeleden toplanan buğday ve arpa miktarı ayrı ayrı verilmeyip direk toplamı

⁸³ Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü- Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Osmanlı Yer Adları I, Rumeli Eyaleti(1524-1550), Ankara 2013, s. 14.

⁸⁴ BOA, s.53-54.

⁸⁵ Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Yayın Nu: 108, İstanbul 2010, s. 54.

verilmiştir, bu da yine tabloda hem buğday hem arpa yerine aynı miktar yazılmak suretiyle gösterilmiştir.

Çalışma esnasında sadece Karadeniz'in Rumeli kesimi ile ilgili olduğu düşünölen 227 adet hüküm kullanılmıştır. Bu hükümlerin genel konusu Karadeniz'in İstanbul'un kileri olması nedeniyle zahire sevkiyatında oluşabilecek rehavetin giderilmesi gerektiği ile ilgilidir. Bölge idarecileri bu konu hakkında sık sık uyarılmaktadır. Yapılan tarama sonucu bu uyarılara neden olan başlıca sıkıntılar şunlardır: Kaçakçılık, zahirenin yerine ulaşamaması, daha fazla kâr için malları iskelelerde bekletme, zahireye toprak, saman vs katma yani hileler ve mevsimsel sorunlar vb. durumlardır.

Kullanılan zahire defteri bölgesel çalışmalara önemli katkılar sağlayacak mahiyettedir. Defterdeki malzeme, tek tek bir şehir çalışmasına olanak sunmakta fakat aynı zamanda bu çalışmada olduğu gibi bir bölgenin tamamıyla çalışılmasını sağlayabilmektedir Defterde Karadeniz'in Rumeli iskelelerinin birçoğu hükümde birlikte geçiyor olması birbirleriyle olan idarî, ticarî bağlantının sıkı olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca bu defterlerin halefi ve selefi de konuya dâhil edilirse yıl yıl uzun bir süre İstanbul'un iaşesindeki Karadeniz'in rolü daha iyi anlaşılabilir. Ancak bu çalışmada uzun bir dönemi kapsayan bu defter seçilerek bir örnekleme yapılmıştır.

I. BÖLÜM

KARADENİZ'İN RUMELİ İSKELELERİ VE İSTANBUL'UN İAŞESİNE KATKILARI

1.1. Karadeniz'in Rumeli İskeleleri

Karadeniz sahillerinde yirmiyi aşkın iskele bulunmaktadır⁸⁶. Karadeniz'in Rumeli tarafında aşağıdan yukarı doğru, yani güneybatıdan kuzey batıya gidildiğinde sırayla: Kilos, Hisar Kayası, Ağaçlı, Akpınar, İhlamur deresi, Kastro Deresi, Serviburnu, Sandal limanı, İpnade, İstefenos, Vasiliko, Burgaz(Bergos), İnceköy, Kuyu, Ereğli, Karaburnu- Mavros, Akburnu, Aspiros, Arbinurka, Yılandık, Galata, Varna, Balçık, Kavarna, Şebler Fenarı, Kartolya, Yalancak, Ekice, Mangalya, Tatarcık, Tuzla, Suclu, Tekirdal, Köstence, Karaharman'dır⁸⁷. Karadeniz'in Rumeli kesiminde bulunan 8 önemli iskele ise İstanbul'un iâşesi bakımından çalışmanın ana konusunu oluşturmaktadır. Bu limanlar *Alçaklar* tabiri ile anılmıştır. Karadeniz'in alçaklar iskelelerinden kuzeyden güneye Karaharman, Köstence, Mankalya, Kavarna, Balçık, Varna, Bergos ve Ahyolu ön plana çıkanlardır. Çünkü bu iskeleler İstanbul'un zahire ihtiyacının büyük bir kısmını karşılamakta olup, iskelelerin Anadolu taraflarına zahire sevk etmeleri dahi yasaklanmıştır. Sebebi, İstanbul'da oluşacak kıtlık engellenmeye çalışılmıştır. Nitekim Rusya'nın bölgede aktif siyaset izlemesine kadar Karadeniz'in Rumeli iskeleleri Osmanlı Devleti'nin iâşe anlamında en fazla kullandığı limanlardan olmuştur⁸⁸.

Osmanlı Devleti'nde temel gıda maddelerinin temini için öncelikli bölgeler seçilmiştir. Hububat için Trakya, Rumeli ve Eflak- Boğdan; et için Doğu Rumeli, Trakya ile Balkanlar ve Orta Anadolu; şeker-baharat için ise her sene Mısır belirlenmiştir. Temin edilecek bölgeler belirlendikten sonra devlet resmi yolla İstanbul'un iâşesi için ticareti kontrol ve teşvik etmiştir. Resmi görevliler tarafından

⁸⁶ Faroqhi, Osmanlı'da Kentler ve Kentliler, s. 96.

⁸⁷ BOA, HRT.0715.

⁸⁸ Fadimana Fidan, "18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul'un İâşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)", *Ordu Üniversitesi, edergi.odu.edu.tr*, s. 3; (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 26, s. 15; 13/24; 27/52; 35/65; 81/158; 145/299.

alım gerçekleştirilmiştir. Zahîre almak için çeşitli bölgelere giden gemi sahiplerine izin verildiğini gösteren bir belge verilmiş, bu belge teslimat sırasında kadılar tarafından kontrol edilmiştir. Elinde izin belgesi olmayanlara zahîre teslimi kesinlikle yapılmamıştır⁸⁹.

İaşe maddeleri içinde en önemli kısmı hububat oluşturmuştur. Bu yüzden Osmanlı Devleti ticarî faaliyetinde buğday ve benzeri zahirenin temini en önemli husus idi. Karadeniz’de hububatın temin edildiği asıl bölge Tuna havzası, Rumeli ve Anadolu sahillerinin hinterlandı idi. Özellikle Rumeli’nin iklimi ziraata elverişli olduğundan burada hububat bol miktarda üretilmiştir. İstanbul ile olan ticaretinde de hububat ağırlık kazanmıştır⁹⁰.

İstanbul’un ihtiyacı olan hububatın önemli bir kısmını karşılayan Rumeli’nin Karadeniz sahillerinden; Bergos’tan Özi’ye kadar olan iskelelerden İstanbul’a hububat nakli için, her biri yedi bin İstanbul kilesi buğday ve arpa yüklenebilecek kapasiteli yüz yirmi gemi tahsis edilmiştir. Gemi sahipleri aldıkları hububatı İstanbul’dan başka bir yere özellikle Anadolu sahillerine götürmeyeceklerini taahhüd edip birbirlerine kefil olmuşlardır⁹¹. Gemilerin tam kapasite gitmeleri ve senede beş altı seferi geçmemeleri halinde Karadeniz bölgesinden bir yılda getirilecek zahire miktarı 4.000.606 kileyi bulmuştur⁹².

Karadeniz kıyılarının Osmanlı idaresi altına alınmasıyla bölge limanları İstanbul’a hizmet eden ticarî merkezler durumuna gelmiştir. 18. Yüzyılda canlı ticarî yapılarıyla dikkati çeken Karadeniz iskelelerinden Köstence, Mankalya, Kavarna, Balçık, Varna ve Ahyolu’da gemi inşa tezgâhları yapılmıştır. Adı geçen iskelelerin her biri, gemilerin girmesine müsait yapılarıyla güvenli birer ticarî merkez konumunda yer almıştır. Karadeniz iskeleleri hükümlerde tek tek bir hükmün konusunu oluştursalar da genel itibariyle hep birlikte anılmışlardır. İstanbul’un iaşesi mevzubahis

⁸⁹ Ahmet Tabakoğlu, “Osmanlı Döneminde İstanbul İaşesi”, *Uluslararası Osmanlı İstanbul’u Sempozyumu II*, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi, 27 – 29 Mayıs 2014, s. 105.

⁹⁰ Fidan, “18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul’un İaşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)”, s. 2.

⁹¹ Lütfi Güçer, “18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul’un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. XI, C. 11, (Ayrı basım), İstanbul 1952, s. 399.

⁹² Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, Zahire Ticareti(1740-1840)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları 126, İstanbul 2002, s. 21.

olduğunda Alçaklar iskeleleri bir kurala tabi idiler ve üstelerine düşen görevi ne şartla olursa olsun yerine getirmek zorundadırlar. İncelenen hükümlerde hep birlikte yer almaları onların ayrılmaz bir bütünün parçası olduğunun delili şeklindedir⁹³.

Karadeniz'in Rumeli kesiminde bulunan iskeleler şu şekildedir;

1.1.1.Karaharman

Babadağı'ndan bir konak uzakta, Karadeniz kıyısında Karasu ağzı yakınlarında yer almaktadır⁹⁴. Evliya Çelebi Seyahatnâme'sinde Silistre eyaletinde Babadağı kazasının nahiyesi olarak geçmiştir. Havadar ve verimli bir yerdir; rivayete göre, Sarı Saltuk burada dervişleriyle çiftlik edip harman yaptığından adına Karaharman denilmiştir. Burayı Cenevizlilerden Yıldırım Han almış ve kalesini yıkmıştır. 4. Murad ise “*Buralarda, Akkazakların zararlarını kaldırmak için güvenli bir yer lazımdır*” diye ferman vermişti. Böylece Kaptan-ı Derya Recep Paşa donanmasıyla buraya demir atmıştır. Vilayet ayanının da isteği üzerine Tuna nehri arkının denize döküldüğü yerde, binlerce işçi ve ustaların çabasıyla üç ayda Karaharman kalesi yapılmıştır. Kale dört köşeli, taştan yapılmış bir yapıya sahiptir. Çevresinin uzunluğu 1.100 adımdır ve içinde 20 kadar hanesi vardır. Deniz kenarında bulunduğu için hendeği yoktur⁹⁵.

Karaharman, naib idaresinde olup gümrük emini vardır, başka memuru yoktur. 300 kadar, kiremit ve sendere⁹⁶ ile örtülü ev vardır. Sadece iskele başında bir cami, 70-80 adet tüccar hanı olup, bunlar mallarla doludur⁹⁷.

1.1.2.Köstence

Köstence, Samakov ve Tatar Pazarı ve arasında bir kasabadır⁹⁸. Tekfur Gölü olarak da anılan bu şehrin⁹⁹, Bulgarlar zamanında ismi Ispavod yani Allah Suyu olarak

⁹³ Fidan, “18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul'un İaşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)”, s. 3-4.

⁹⁴ L. İnciciyan-H. D. Andreasyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası*, Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi 4-5 (1975/1976), İstanbul 1976, s.119.

⁹⁵ Çelebi, Tam Metin Seyahatname, C. 3, s. 280-281.

⁹⁶ Şendere; kaplamacılıkta kullanılan ince tahtadır./ www.nedirnedemek.com, 6 Haziran 2017.

⁹⁷ Çelebi, Tam Metin Seyahatname, C. 3, s. 281.

anılmıştır. Sırp ise şehre Köstence yani, kendi dillerince “*ılıca*” demişlerdir. Bu şehir, Bulgar, Sırp ve Voynuk kavimlerince mukaddestir. Çünkü burada bir başpapaz bulunmakta olup, Rumelililer bu papaza Viladika¹⁰⁰ deyip, çok değer vermektedirler¹⁰¹.

Gazi Murad Hüdavendigâr zamanında fethedilen Köstence, Rilo dağının devamında dere içinde bağlı, bahçeli gösterişli bir kasabadır. Rumeli topraklarında yer alan Köstence'nin idaresinde subaşı bulunmakla birlikte müftü, nakib ve ayanı yoktur. Yüz elli akçe payesiyle sağlam bir kazadır. 5.000 nüfusa sahip olan¹⁰², Köstence'nin 7 tane mahallesi bulunup yaklaşık 700 kiremit kullanılarak yapılan evleri vardır. Çarşı içinde kiremitle örtülü camisi olup, binası kargir¹⁰³ yapı şeklinde ve yüksektir. 3 tane çocuk mektebi, 1 han ve 10 taneye yakın dükkânı vardır¹⁰⁴.

Kozmopolit bir yapısı bulunan Köstence'de halk genellikle Bulgarca dilini tercih etmişlerdir. Bunun nedeni Bulgarca diline hayat veren Ladika adlı papazın burada yaşamış ve ölmüş olmasıdır¹⁰⁵.

Köstence'de halkın geçim kaynağı dokumacılık, demirciliktir. Şehirde aba ve ihram dokumacılığı gelişmiştir. Demirciliğin gelişmiş olmasında ise dere ve tepelerinde demir madeni çarhlarının olmasına bağlıdır¹⁰⁶. Karadeniz sahilinde sancak merkezi bir kasaba ve iskele olan Köstence'nin sığ dar bir limanı ve işlek ticareti vardır. 63 kilometre uzağında bir demir yol hattı olup bu iskeleyi Tuna kenarındaki Çernova'ya bağlayıp oradan köprü ile Eflâk'a geçilebilmektedir¹⁰⁷.

⁹⁸ Katip Çelebi, *Cihannüma; Rumeli Kısmı, Transkripsiyonlu Metin I*, Süleymaniye Kütüphanesi, Halet Efendi, nr.640, İstanbul 1971, s. 63.

⁹⁹ İnciciyan- Andreasyan, Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası, s. 116.

¹⁰⁰ *Ladika, İslavca (Vladica) bir kelime olup vaktiyle Karadağ prensliği unvanına dahi haiz bulunan oranın piskoposudur.* Şemseddin Sami, “Ladika”, *Kâmusî Türkî*, Çağrı Yayınları, İstanbul 1317, s. 1232.

¹⁰¹ Çelebi, Tam Metin Seyahatname, C. 4, s. 324.

¹⁰² Sami, “Köstence” Kamusu'ul 'Alâm, C. V, s. 3921.

¹⁰³ Kargir, Samanla tutulmuş; Taş yahut tuğla harcıyla yapılmış, ahşabın gayrı gibi anlamlara gelmektedir. Bkz. Şemseddin Sami, “Kargir”, *Kâmusî Türkî*, s. 1137.

¹⁰⁴ Çelebi, Tam Metin Seyahatname, C. 4, s. 324.

¹⁰⁵ Evliya Çelebi, “Köstence”, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, çev. Mehmet Zilioğlu, Zuhuri Danışman Yayınevi, İstanbul 1969, s. 298-299.

¹⁰⁶ Çelebi, Tam Metin Seyahatname, C. 4, s. 324-325.

¹⁰⁷ Sami, “Köstence” Kamusu'ul 'Alâm, C. V, s. 3921.

1.1.3.Mankalya

Mankalya, Karadeniz'in iyi limanlarından biri olup Balçık'ın bir mahâl (yöre)¹⁰⁸, Köstence'nin ise 36 mil uzağında bulunmaktadır. Grekçe'de adı Pangalis¹⁰⁹ olan Mankalya, Yıldırım Bayezid döneminde fethedilirken güçlük çekilmiş ve fetihten sonra kalesi yıktırılmıştır. Deniz kenarında, düz ve kumsal bir yerde olan şehrin serdarı, muhtesibi ve subaşısı bulunmaktadır. Kazakların baskınlarına karşı sağlam yapılı evler inşa etmişlerdir. Esmahân Sultan adlı camisi, 7 çocuk mektebi, 3 han, 300 kadar dükkân, 1 küçük bedesten, 1 küçük hamam, 7 kahvehanesi ve iskele yakınında 300 kadar mahzeni bulunmaktadır. Esmahân Sultan camisindeki imamlar, müezzinler ve hatipler İstanbullu'dur¹¹⁰.

Mankalya'da, Rum ve Yahudi nüfus çoğunlukta olmakla birlikte Lazlar da bulunmaktaydı. Ayanların çoğu Lazlardan oluşmaktadır. Farklı etnik yapısı olan Mankalya tüccar yeridir, tüccar yerlerinin en büyüğü Serdar Hanı'dır. Aynı zamanda büyük bir liman şehri olan Mankalya, Dobruca vilayeti'nin iskelesi olduğundan, buğday ve diğer hububatlar çoktur. Liman büyük dalgalara maruz kaldığından gemiler yüklenince hemen yelken açarlar, çünkü birçok gemi burada batmıştır. Gemiciler ise limana taş doldurmuş ve Mankalaya Limanı tehlikeli hale gelmiştir. Bu yüzdendir ki Evliya Çelebi, "*Allah temizlenmesini nasib ede.*" demiştir. Önemli bir liman şehri olan Mankalya'da bağ ve bahçecilikte yapılmıştır¹¹¹.

1.1.4.Kavarna

Kaloğria'nın kuzeyinde Balçık'a yakın¹¹², Karadeniz sahilinde sarp bir dağ eteğinde doğu tarafı deniz olan bir iskeledir. Deniz kıyısında buğday mahzenleri ve su kaynakları bulunmaktadır. Burası da Silistre eyaleti topraklarında veziriazamların hass-ı hümayunudur. İskelenin kuzeyine doğru gidildiğinde Kelgra Sultan kalesi bulunmaktadır. Rus saldırıları tehlikesinden dolayı bütün imaretlerini dağ başında

¹⁰⁸ Çelebi, *Cihannüma; Rumeli Kısmı, Transkripsiyonlu Metin I*, s. 48

¹⁰⁹ Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 107.

¹¹⁰ Çelebi, *Tam Metin Seyahatname*, C. 3, s. 277.

¹¹¹ Çelebi, *Tam Metin Seyahatname*, C. 3, s. 277.

¹¹² İnciciyan- Andreyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası*, s. 119.

yapmışlardır. 300 civarında kiremit örtülü, küçük ve fakir görünümlü evleri vardır. Bunun yanı sıra, 1 dükkân, 1 han ve 1 hamamdan başka bir şey yoktur¹¹³.

Yapı olarak gösterişsiz ve az olarak kabul edilen Kavarna, köylerinde mahsül çok olduğundan dolayı gemilere iskele olmuştur. Fakat gemiler mallarını alınca hemen uzaklaşmışlardır. Nedeni ise havası ağır, limanı yatak değil ve aynı zamanda taşlık bir yerdir¹¹⁴.

1.1.5. Balçık

Karadeniz sahilinin Rumeli tarafında¹¹⁵ Varna'nın 30 kilometre kuzeydoğusunda¹¹⁶ Kavarna'nın ise 9 mil ötesinde¹¹⁷ yer almaktadır. Bulgaristan'da Varna sahilinde bir kasaba olan limanı ve gemiler için gerekli malzemeler bulunan bir iskelede¹¹⁸. Bu kasabanın yakınında Mankalya ve Ökrine yer almaktadır¹¹⁹. Balçık iskelesi, açık bir limana sahip olup bir tarafı balçıklı olduğundan Balçık adını almıştır. Memur olarak, Sipah Kethüdayeri ve yeniçeri serdarı bulunmaktadır¹²⁰.

Geniş bir koyun kıyısında yer alan Balçık'ta, Kaleğra burnunun olduğu yerde bir kale ve Sarı Saltık ziyaretgâhı bulunmaktadır¹²¹. Kale ve ziyaretgâh dışında, kiremit ve şendere tahta ile örtülü 500 kadar evleri vardır. Toplam 5 mahalle ve 5 minber bulunmakla birlikte, en meşhur câmiîsi Emin Câmîî'dir. Ayrıca 150 kadar dükkân 3 sıbyan mektebi, 1 han, 7 adet tüccar hanı 1 de hamamı vardır. Hamamı ise Esmahân Sultan vakfına aittir. Kazaklar bu hamama ait bakır kazanı bile çalma sevdasına tutuşmuşlardır¹²².

¹¹³ Çelebi, *Tam Metin Seyahatname*, C. 3, s. 276.

¹¹⁴ Çelebi, *Tam Metin Seyahatname*, C. 3, s. 276.

¹¹⁵ Çelebi, *Tam Metin Seyahatname*, C. 3, s. 275.

¹¹⁶ Sami, "Balçık" *Kamusu'l 'Alâm*, C. II, s. 1208.

¹¹⁷ P. Minas Bijışkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 107.

¹¹⁸ Ali Cevad, *Memalik-i Osmaniye'nin Coğrafya Lügatı*, Dersaadet Mahmut Bey Matbaası, İstanbul 1313, s. 150.

¹¹⁹ Katip Çelebi, *Cihannüma; Rumeli Kısmı, Transkripsiyonlu Metin I*, s. 46.

¹²⁰ Çelebi, *Tam Metin Seyahatname*, C. 3, s. 275.

¹²¹ İnciciyan- Andreyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası*, s. 119.

¹²² Çelebi, *Tam Metin Seyahatname*, C. 3, s. 276.

Balçık şehrinin 5.000 kadar ahali bulunmaktadırlar¹²³. Halkın bir kısmı bayırlarda bulunan üzüm bağlarıyla uğraşmaktadır. Ticari anlamda işlek bir iskeleye sahiptir¹²⁴. Aynı zamanda balı da çok meşhurdur¹²⁵.

1.1.6. Varna

Varna, Osmanlı Avrupası'nda Karadeniz sahilinde¹²⁶ Balçık'tan yirmi iki mil uzakta, Galata ve Gorgof burunları arasında iyi bir limanı olan şehirdir. Şehrin ilk sakinleri olan Milyetliler Varna Kalesi'ni yapmışlardır¹²⁷. Bu kale Batlamyus Augustos tarafından yaptırılmıştır. Hüdavendigar Gazi tarafından fethedilmiş olan kale dört köşeli, çevresi 3.000 adım ve bir tarafı karadır. Bütün etrafı hendek fakat içi denizdir. Kale için muhafız evleri, zahire anbarları ve bir cami yapılmıştır. Cephane ve topları çok olup, kalede bekleyen nöbetçiler ulufelerini iskele gümrüğünden almışlardır. Kale dışında diğer mimari yapıları da oldukça zengindir. Evlerinin tamamı baştanbaşa kargir duvarlı ve kırmızı kiremitli dört bin adet alçaklı-yüksekli zengin ve güzel evler vardır. 7 Müslüman, 5 de Rum, Ermeni ve Yahudi mahallesi vardır. İskele başında bulunan en önemli camiiler şunlardır; Emir Efendi Camiî, Yeni Camiî, Müstecib Efendi Camiî ve Şeb Şah Kadın Camiî. Bunlardan başka otuz altı adet mescit, Piri Paşa Hamamı, Le Opol'un yaptırdığı çeşme de vardır. Ayrıca Şeyh Müstecib ve Piri Paşa mektepleri de oldukça meşhur olan yapılardır¹²⁸.

Çeşitli mimari yapılara sahip olan Varna halkı Türk, Rum ve otuz hanelik Ermenilerden oluşmaktadır. Aynı zamanda burası bir Rum metropolitlik makamıdır¹²⁹. Halktan ehl-i işret olanlar çuka ve ferace giyerken, fakir olanlar Yedi Tatar Kalpağı, kışın ise kürk ve Merzifon bezi kaplamalar giymektedirler. Kadınlar çoğunlukla beyaz aba ve ferace giyerek dolaşmaktadırlar¹³⁰.

¹²³ Sami, "Balçık" *Kamusu'l 'Alâm*, C. II, s. 1208.

¹²⁴ Çelebi, *Tam Metin Seyahatname*, C. 3, s. 276.

¹²⁵ İnciciyan- Andreevyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası*, s. 119.

¹²⁶ Cevad, *Memalik-i Osmaniye'nin Coğrafya Lügati*, s. 826.

¹²⁷ Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 107-108.

¹²⁸ Çelebi, *Tam Metin Seyahatname*, C.5, s. 57-58.

¹²⁹ İnciciyan-. Andreevyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası*, s. 116.

¹³⁰ Çelebi, *Tam Metin Seyahatname*, C.5, s. 58.

Varna'da başta ticaret olmak üzere küçükbaş ve kümes hayvancılığı yapılmaktadır¹³¹. Başlıca ticaret malları, sathiyan¹³² ve çeşitli deriler, bal, keçi yağından yapılmış mum, tavuk ve sair olup en çok İstanbul sevk edilmektedir¹³³. Varna iskelesi Rum, Arap ve Acem iskelesidir ve deniz kıyısında bol miktarda demir çubukları, tuz kayaları, bal fiçileri, pastırmalar ve kereste çeşitleri bulunmaktadır. Gayet işlek bir iskele olan Varna'ya yüz binlerce araba gelip gitmekte ve her sene 1.500 parça gemi her ülkeden mal getirip götürmektedir¹³⁴. Kuzeydoğusundaki Kaliakra Burnu (Kaligra / Çiligra Burnu) Varna'yı sürekli kuzeydoğudan esen poyrazdan korumuş ve Batı Karadeniz kıyılarının en elverişli limanı haline getirmiştir¹³⁵.

1.1.7. Bergos

Ahyolu'nun 18 mil¹³⁶, Çorlu'nun yirmi mil¹³⁷, İstanbul'un 250 Varna'nın ise 130 km. uzağında olup, Osmanlı'nın Avrupa tarafındaki Karadeniz kıyısında bulunan en büyük liman ve ticaret merkezidir. Yunan dilinde “*kale*” manasına gelen Bergos, Burgaz diye de telaffuz edilmektedir. Osmanlı memleketlerinde bu isimde birçok mevki bulunmaktadır¹³⁸.

Sultan Murad Han 1372'de İncikız kasabasını fethedince Bergos kasabasını da barış yoluyla teslim etmişlerdir. Kalesi harap ve viran bir şekildedir¹³⁹. Kasabada kaleden başka camii, medrese, han, hamam ve imaret bulunmakla birlikte Sokullu Mehmet Paşa burada bir de kervansaray inşa ettirmiştir. Bu kervansarayda, yolcuların rahatı

¹³¹ Çelebi, Tam Metin Seyahatname, C.5, s. 58.

¹³² Sathiyan, boyalanmış, cilalanmış deri; tabaklanmış deri anlamlarına gelmektedir. Bkz.

www.osmanlicanedemek.com, 6 Haziran 2017.

¹³³ İnciciyan- Andreasyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası*, s. 116-117.

¹³⁴ Çelebi, Tam Metin Seyahatname, C.5, s. 58.

¹³⁵ Machiel Kiel, “Varna”, *İslam Asiklopedisi*, TDV Yayınları, C.42, İstanbul 2012, s. 524-527.

¹³⁶ Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 108.

¹³⁷ İnciciyan- Andreasyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası*, s. 141.

¹³⁸ Cevad, *Memalik-i Osmaniye'nin Coğrafya Lügatı*, s. 166-167.

¹³⁹ Çelebi, *Cihannüma; Rumeli Kısmı, Transkripsiyonlu Metin I*, s. 42.

ve iaşesi için önemli bir tertibat yapılmıştır¹⁴⁰. Ermenilere ait olan bir de kilise vardır¹⁴¹.

Bergos'un 5.000 kadar nüfusu vardır¹⁴². Çeşitli milletlerden oluşan Bergos'un Lüle Burgazi kazasında Müslüman, Rum, Yahudi, Bulgar ve Kıptiler bulunmuştur¹⁴³. Ermeniler ticaretle meşgul olmuşlardır. Bergos körfezinin güney tarafında birkaç liman ve güvenli koylar vardır¹⁴⁴. Bergos iskelesinin önemi, hem bir deniz üssü olması, hem canlı bir ticareti olması hem de gemi üretimi yapılmasından gelmektedir¹⁴⁵. İskelede her yıl panayırlar kurulmakta ve uzak yerlerden çok mal getirilmekteydi. Yerli imâlat olarak abası meşhurdur¹⁴⁶.

1.1.8. Ahyolu

Ahyolu, Karadeniz yalısında Misivri¹⁴⁷ kazasına tabi olup, Bergos'un on dokuz kilometre kuzeydoğusunda, Varna'nın 112 kilometre güneybatısında bulunmaktadır¹⁴⁸. İstanbul'dan 8 güne varılmaktadır¹⁴⁹. Rumca adı Ankialos'dır. Şehrin adı eskiden olduğu gibi şimdi de Rumlarca Ansialos veya Ankialos'dur¹⁵⁰. Şehir eski olup 1224 yılı civarında bazı önemli havi taşları Ruslar tarafından götürülmüştür¹⁵¹.

Ahyolu yerlileri limanının içinde kuzeye doğru uzanan bir taşlık içinde, eskiden burada binaların ve bir yolun bulunduğunu söylemişlerdir. Çok sıcak ve kükürtlü bir ılıcası olup, Ahyolu'nun iç taraflarında ise bir tuzla vardır. Kitab-ı Cihannüma' da

¹⁴⁰ İnciciyan- Andreasyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası*, s. 141.

¹⁴¹ Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 108.

¹⁴² Şemseddin Sami, "Bergos" *Kamusu'l Alâm*, C.II, s. 1281.

¹⁴³ Cevad, *Memalik-i Osmaniye'nin Coğrafya Lügatı*, s. 166-167.

¹⁴⁴ Şemseddin Sami, "Bergos" *Kamusu'l Alâm*, C.II, s. 1281.

¹⁴⁵ Tabakoğlu, *Osmanlı Döneminde İstanbul İaşesi*, s. 150.

¹⁴⁶ Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, s. 108.

¹⁴⁷ Misivri; Karadeniz'e girmiş bir dil üzerinde küçük bir kasaba ve kazadır. Bkz. Çelebi, *Cihannüma; Rumeli Kısmı*, Transkripsiyonlu Metin I, s. 46.

¹⁴⁸ Şemseddin Sami, "Ahyolu", *Kamusu'l Alâm*, C. I, s. 37.

¹⁴⁹ Çelebi, *Cihannüma; Rumeli Kısmı*, Transkripsiyonlu Metin I, s. 46.

¹⁵⁰ İnciciyan- Andreasyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası*, s. 116.

¹⁵¹ Şemseddin Sami, "Ahyolu", *Kamusu'l Alâm*, C. I, s. 37.

Öküz Burcu Devresi'nde buranın kendi suyunun çekilerek tuz haline geldiği ve senede kırk yük akçe gelir sağlandığı belirtilmiştir¹⁵².

1.2. Osmanlı Devleti'nin İaşe Politikası ve İstanbul'un İaşesi

1.2.1. Osmanlı Devleti'nin İaşe Politikası

Asırlarca geniş kıtalara yayılan topraklar üzerinde hükümlanlığını sürdüren Osmanlı Devleti, klâsik iktisadî sistemini Türk-İslâm Medeniyetinden devraldığı, maddi ve manevi miras temeli üzerine inşa etmiştir. Osmanlı Devleti'nin klâsik ya da *nizâm-ı kadîm* olarak nitelendirilen hüviyeti, 14-16. Yüzyıllarda uygulanmış ve 19. Yüzyıla kadar bu vasfını önemli değişmeler olmadan devam ettirmiştir. Bu nedenle Osmanlı iktisadî sistemi, zaman esasına göre taksim edilirken Tanzimat öncesi dönem için *nizâm-ı kadîm* denilmiştir¹⁵³.

Devlet ve topluma öncelik tanıyan Osmanlı Devleti iktisadi kararlar alırken “*İbadullahın terfih-i ahvalleri*” yani sosyal refahın sağlanması ilkesini hep gözetmiştir¹⁵⁴. Ayrıca devlet, “*İbadullah'ın tevsii akvat-ı ruziyeleri ve İbadullah'ın tevsii maişetleri için*” gibi ifadelerle de halkın geçimi ve rızıklarını düşünmüştür¹⁵⁵. Osmanlı Devleti'nin iktisadi dünya görüşünün temel unsurları arasında iaşe, gelenekçilik ve fiskalizm gibi ilkeler yer almıştır. Bunlar arasında iaşe, yaşam açısından önemli bir yer tutmaktadır¹⁵⁶. İaşe; yaşatma, geçindirme ve besleme anlamlarını içermektedir¹⁵⁷. Ayrıca iaşe, sadece yemek içmek değildir, aynı zamanda odun, kömür, kumaş vb. gibi diğer zaruri ihtiyaçları da kapsamaktadır. Bu yüzden

¹⁵² Bıjışkyan, Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819, s. 108.

¹⁵³ Harun Şahin, “Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Ana İlkeleri Çerçevesinde Klasik Dönem Osmanlı İktisat Politikasına Bakış”, Ekev Akedemi Dergisi, sayı: 61, Bingöl 2015, s. 416.

¹⁵⁴ Mevlüt Camgöz, “19. Yüzyıl Osmanlı İstanbulu'nda Zahire Fiyatları Ve Tedarik Bölgeleri”, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010, s. 12..

¹⁵⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 118, s. 62; 137/283; 159/327; 246/530.

¹⁵⁶ Mehmet Genç, Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet Ve Ekonomi, Ötüken Yayınevi, İstanbul 2005, s.41.

¹⁵⁷ Cafer Çiftçi, “Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesinde Bursa'nın Rolü”, Uludağ Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkez (OTAM) Dergisi, Ankara 2004, s. 153.

tüm devletlerde ve toplumlarda kentlerin gıda ve hammadde ihtiyacını karşılamak önemli bir problem olmuştur¹⁵⁸.

Devlet güvenliğinin bir aracı olan hububat iâşesi politikasının tarihte bilinen ilk örneği, Yusuf Peygamber'in kıtlık rüyası olmuştur. Kutsal kitap anlatılarında Yusuf Peygamber'in 7 yıl kıtlık, 7 yıl ise bolluk olacağını gördüğü rüyadan hareketle, ambarlarını yedi yıl yetecek kadar buğdayla doldurmuş olmaları iâşe politikasının başarılı bir örneği olmuştur¹⁵⁹. Anadolu coğrafyası üzerinde de bu durum söz konusudur. Akdeniz ve karasal iklimin cömertliğine rağmen yine de iâşe kaygısı yaşanmıştır. Mesela Frigyalılar sabankıran kişiye ölüm cezası vermişti. Bunun nedeni düşman ve yırtıcı hayvan saldırıları kadar tehlikeli olan iâşe kaygısının Anadolu'da eskiden beri bulunduğunu göstermektedir. Osmanlı iâşe politikasına geçmeden önce bakılacak bir diğer devlet ise Bizans'tır. Bizans İmparatorluğu döneminde de devlet, iâşe politikasını güvenlik ve siyasal politikalarının bir aracı olarak görmüştür. İâşenin devamlılığı için merkez başında bulunan imparatorun başlayıp, devlet bürokrasisi ve lonca teşkilatı mekanizmasının da içerisinde yer aldığı örgütlü yapıyı oluşturmuşlardır. İâşe konusunda Roma geleneğini sürdüren Bizans, bu sistemi devletin idare ve denetimi altında sürdürmüştür¹⁶⁰.

Bizans İmparatorluğunda, bürokrasinin bu önemli konum ve örgütlenişi, kentin ihtiyaç duyduğu iâşe oranının yüksekliği ile doğrudan ilişkili olmuştur. Nitekim Bizans, 80.000 kişiye yetebilecek kadar bir organizasyon örgütlenmesine sahip olan İstanbul'un iâşesine özel önem vermiştir. Kentin iâşe ihtiyacının değişim ve dönüşüm geçirmiş olduğu süreç, Bizans İmparatorluğunun Osmanlı İmparatorluğu tarafından ortadan kaldırılmasının ardından önemli değişikliğe uğramadan devam etmiştir. İstanbul'da iâşenin bu derece iyi organizasyonla yürütülmesinin sebebi, merkezi devletin kendini güvende hissetmesiyle ilişkilidir. Çünkü Osmanlı Devleti

¹⁵⁸ Aslıhan Nakiboğlu- Bengü Doğan Yasa, "18.Yy.'da İstanbul Esnafının Sorunları", *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, sayı: 8/7, Ankara 2013, s. 363.

¹⁵⁹ M. Ali Sağlam, İkinci Dünya Savaşı Boyunca Toprak Mahsulleri Ofisi Üzerinden Cumhuriyet'in Hububat İâşesi Politikaları (1938-1945), Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2013, s. 1.

¹⁶⁰ G. Ece Turnator, "Bizans Döneminde Konstantinopolis'in İâşesi" *Toplumsal Tarih*, c.19, Sayı:112, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, Nisan 2003, s. 86.

ve örnek almış olduğu Bizans, başkentinde yaşayan halkının yiyecek- içecek ihtiyacını karşılamayı, devlet olmanın bir gereği olarak görmüşlerdir¹⁶¹. Kısacası Osmanlı Devleti, Bizans'ın yaptığı gibi kompleks bir iaşe politikası gütmüştür. Yani İstanbul'a kesintisiz bir iaşe akışı sağlamak için esnaf teşkilatı, narh müessesesi, üretim ve ticaret denetim mekanizmaları, mal mübayaası sistemi, ihracat yasakları ve ithalat serbestisi gibi çok sayıda alanı kapsayan bütünleşmiş ve sistemli hale gelmiş bir iaşe politikası izlemiştir¹⁶².

İaşe politikası Osmanlı Devleti'nin 16. Yüzyıl'dan 19. Yüzyıl'a kadar uygulamış olduğu önemli ilkelerden birisidir¹⁶³. Klâsik dönem Osmanlı iktisat düşüncesinde iaşe politikasının birinci amacı, üretim merkezinde tüketimi esas almak olmuştur. Diğer amacı ise iç pazar ihtiyaçlarının karşılanmasına dönük olan bu yaklaşımda, artan malın kademeli olarak sevk edilmesidir¹⁶⁴. Bu iktisadi düşünce zamanla ortaya çıkan ekonomik problemlere cevap aramaya yönelik olmuştur. İstihdamı, üretimi ve refahı arttırmak, fiyat istikrarını sağlamak, kamusal ihtiyaçları karşılamak, eşitlik ilkesi gereği gelir ve servet dağılımını düzenlemek, temel mallar arzını düzenlemek ve sömürüyü önlemek gibi. Bu amaçları gerçekleştirebilmek için ise para, maliye, fiyatlar üzerinde geleneksel politika vasıtalarını etkin bir şekilde uygulanmıştır¹⁶⁵.

Osmanlı Devleti'nde iktisadi faaliyete ve bu faaliyetten doğan mal ve hizmetlere iki açıdan bakılmaktadır. Birincisi; mal ve hizmeti pazarda satmak ve kâr etmek için üretim yapanlar açısından bakıldığında iktisadi faaliyetin amacı kâr etmektir. İkincisi ise tüketiciler açısından iktisadi faaliyetin amacıdır ki, bu da mal ve hizmetlerin mümkün oldukça bol, kaliteli ve ucuz olmasını istemektir. Osmanlı'daki iaşe ilkesi bu ikincisi açısından bakan görüşün dayandığı ilkedir. Yani iktisadi faaliyetin amacı, insanların ihtiyacını karşılamaktır. Osmanlı iaşeciliğine göre, iktisadi bakımdan

¹⁶¹ Sağlam, İkinci Dünya Savaşı Boyunca Toprak Mahsulleri Ofisi... , s. 2.

¹⁶² Mevlüt Camgöz, "19. Yüzyıl Osmanlı İstanbulu'nda Zahirî Fiyatları Ve Tedarik Bölgeleri", *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010, s.19.

¹⁶³ Çiftçi, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesinde Bursa'nın Rolü", s. 153.

¹⁶⁴ Sağlam, İkinci Dünya Savaşı Boyunca Toprak Mahsulleri Ofisi Üzerinden Cumhuriyet'in Hububat İaşesi Politikaları (1938-1945), s. 41.

¹⁶⁵ Şahin, "Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Ana İlkeleri Çerçevesinde Klasik Dönem Osmanlı İktisat Politikasına Bakış", s. 417.

kendine yeterli olması beklenen temel birim kazadır¹⁶⁶. Osmanlı Devleti, kazaya yalnızca kendi içerisinde ticaret serbestisi tanınmıştır. Böylece kaza, kapalı bir üretim ve tüketim birimi haline getirilmiştir. Her kazada üretilen iâşe maddeleri o kazada yaşayan halkın ihtiyaçları için tahsis edilmiştir. Köylülerin sipahiye vermek zorunda oldukları öşür vergilerini kendi hayvanları ile en yakın pazara taşıma mükellefiyetleri, ürünün 1/5 ile 1/7'sinin otomatik olarak şehirlere taşınmasını sağlamıştır. Şehir pazarlarının muayyen bir yerde kurularak kadıların denetimine açık olması ise fiyatların kontrolünü mümkün kılmış ve karaborsacılık gibi illegal faaliyetleri önleyerek piyasanın istikrarını tesis etmiştir¹⁶⁷.

Malların üreticiden tüketiciye ulaşmasına kadar geçen sürede müdahale sistemi şu şekilde özetlenmiştir; En yüksek düzeydeki üretimi gerçekleştireceği düşünülen işletme tipi orta büyüklükteki aile işletmesidir. Bu aile işletmelerinin, parçalanarak küçülmesini ya da yeni arazi ekleyerek büyük çiftlik olmasını önlemek amacıyla devlet, ziraî toprakların mülkiyet hakkını elinde bulundurmıştır. Yapılan bu organize sonucu elde edilen ziraî ve sınaî üretimden öncelikle kazanın ihtiyacı karşılamış, artan miktar ise ordu ve İstanbul'un ihtiyacına tahsis edilmiştir. Buna rağmen ürün artarsa belirli vergi karşılığında ülke içinde ihtiyaç duyulan bölge ve şehirlere sevkine izin verilmiştir¹⁶⁸. Osmanlı

Osmanlı İmparatorluğu tüketici ve üreticiyi fiyatlar karşısında koruyan bir iktisat politikası takip etmiştir. Malın üretiminden malın tüketiciye ulaşmasına kadar geçen her aşamasında devlet piyasaya müdahale etmiştir. Amaç piyasayı kontrol ederek oluşabilecek herhangi bir kötü durumumda bertaraf edilmesini sağlamaktır. İmparatorluk iâşe politikası olarak buğday ve bazı ürünlere ihracat yasağı koymuştur¹⁶⁹. Yasak olan bu mallar; hububat, pamuk, barut, at, silah, deri, bal mumu ve sairidir. Bunlar içinde tahılın yeri daha büyüktür. Çünkü Bizans, Anadolu Selçukluları, Anadolu Beylikleri ve Osmanlılar tahılı stratejik bir madde olarak

¹⁶⁶ Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet Ve Ekonomi*, s. 45-47.

¹⁶⁷ Camgöz, "19. Yüzyıl Osmanlı İstanbulu'nda Zahir Fiyatları Ve Tedarik Bölgeleri", s. 11.

¹⁶⁸ Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet Ve Ekonomi*, s. 42.

¹⁶⁹ Nakiboğlu- Yasa, "18.Yy.'da İstanbul Esnafının Sorunları", s. 365.

görmüşler, ayrıca tahılın ticaret ve ihracını da siyasette de bir koz olarak kullanmışlardır¹⁷⁰.

Osmanlı Devleti ilk zamalardan itibaren buğday ihracını kısıtlamıştır. 1384'te 1. Murad'a gönderilen Venedik elçisinin buğday ihracı için izin almaya çalıştığı görülmüştür. 1390-91'de ise Yıldırım Bayezid, Aydın ve Menteşeoğullarına ait bölgelerde buğdayın dışsatımını yasaklamıştır. Ancak bu yasak 1403'te Menteşe – Venedik antlaşmasıyla kaldırılmış ve ihracat serbest olmuştur. 16. Yüzyıl'a gelindiğinde Akdeniz dünyasındaki hızlı nüfus artışı üretim yetmezliği hububat ticareti sorununu ortaya çıkarmıştır. Venedik ve Cebelitarık Boğazı'na kadar uzanan Akdeniz bölgesi Türk buğdayına muhtaç olmuştur. 1549-1554 arasında Batı'ya bol miktarda Türk buğdayı ihraç edilmiştir. Fakat 1555'e gelindiğinde artık Osmanlı İmparatorluğu'nda buğday sıkıntısı yaşanmaya başlamıştır. Nitekim 1555'te buğday ihracatı tekrar yasaklanmıştır. Bu yasaklamada kalabalık kapı halkı ve gittikçe artan nüfusun beslenmesindeki kaygılar büyük etken olmuştur. Nitekim 1555 yılının Kasım ayında 3 gün süreyle ekmek bulunmadığı görülmüştür. 16. Yüzyıl'ın sonuna doğru gelindiğinde yasak bağının gevşediği, hatta dönemin padişahı Kanuni Sultan Süleyman'ın bile havass-ı hümayundan elde edilen terekenin bir bölümü Venedik'e sattığı bildirilmiştir. Fakat 18. Yüzyıl'a gelince yasaklamalar tekrar başlamıştır¹⁷¹.

Osmanlı iâşe düzeni en olgun düzeyine 18. Yüzyıl ortalarında gelmiştir¹⁷². Rhoads Murphey'e, göre 1718-1774 yılları arasında, Osmanlı Devleti'nin Avrupa dünyasından, izolasyonunun arttığı ve Osmanlı bürokrasisinin, bu tarihten sonra Anadolu'daki hububat üretimine dayalı bir kendi kendine yeterliliğe daha fazla önem verdiği görülmüştür. Yani, Osmanlı yönetiminin iâşe işlerine daha yoğun ve sistematik tarzda müdahale etmeye başlaması bu tarihlerden itibaren

¹⁷⁰ Zeki Arıkan, “*Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)*”, Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1991, s. 283.

¹⁷¹ Arıkan, “*Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)*”, s. 284-289.

¹⁷² Fahri Yasin Şener, “18. Yy'da İstanbul'da Ticaret (İstanbul Ahkâm Defterlerine Göre)”, *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı*, Doktora Tezi, İstanbul 2010, s. 20.

gerçekleşmiştir¹⁷³. Çünkü 18. Yüzyıl'da İstanbul ticareti de devletin siyasi ve sosyal durumu gibi karmaşıktır. Gümrüklerde kaçakçılık yapılmış, gümrük memurlarının sayısı artmış ve dışardan mal getiren tüccara bürokratik eziyetler yapılmıştır. Gümrük memurları pişkeş adıyla tacirlerin bazı mallarını almış ve gemi boşaldığında ise tezkire akçesi adıyla 20'şer kuruşluk yasal olmayan bedeller almışlardır¹⁷⁴. Ayrıca 18. Yüzyıl boyunca; orduda yaşanan bozukluklar, eyaletlerdeki isyanlar, milli eğitimdeki gerilik, endüstri ve ekonomik gelişmenin olmaması, uluslararası arenadaki yalnızlık, diplomasi usullerinin yetersizliği, yeni düzen çalışmalarından beklenen gelişmenin görülmemesi gibi durumlar da devlet yöneticilerini devlet ve yapısıyla daha fazla ilgilenmeye sevk etmiştir¹⁷⁵.

Çalışılan 9 numaralı zahire defterinde de Osmanlı Devleti'nin 18. Yüzyıl'ın ikinci yarısında müdahaleye devam ettiği görülmüştür. Defterde kaçakçılık faaliyetleri, bunlara aracı olan ihtikârcılar, devletin Anadolu ve Akdeniz gibi İstanbul dışındaki yerlere arpa, buğday, bal ve yağ gibi zahirenin satışını yasaklaması ile ilgili birçok hüküm göze çarpmaktadır¹⁷⁶. Osmanlı Devleti'nin ilk dönemlerinden başlayarak, 18. Yüzyıl'ın ikinci yarısında da devam eden müdahaleciliğin en güzel örneği narh sistemi olmuştur.

Fatih Sultan Mehmet döneminden itibaren Osmanlı yöneticileri narh uygulaması üzerinde hassasiyetle durmayı önemli bir mesele haline getirmişlerdir. Çünkü adalet ilkesinin gereği, piyasada fiyatların adil olarak belirlenmesini gerektirmiştir¹⁷⁷.

Narh, mal ve hizmet fiyatlarındaki devletin tesbit ettiği en üst sınırı ifade etmektedir. İslâm âlimlerinin faklı görüşleri bulunmuştur. Bazıları narhı caiz bulurken, bir kısmı da karaborsayı teşvik edici bulmuştur. Osmanlı Devleti de narh konusunda hassasiyet

¹⁷³ Akt. Ahmet Uzun, "Osmanlı Devletinde Şehir Ekonomisi ve İaşe", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, C. 3, Sayı 6, 2005, s. 220.

¹⁷⁴ Coşkun Çakır- Yakup Akkuş, "Osmanlı İstanbul'unda Ticaret", *Antik Çağdan 21. Yüzyıl'a Büyük İstanbul Tarihi (İktisat-Ulaşım-Haberleşme)*, Bölüm Editörü: Coşkun Çakır, C. 6, İstanbul 2015, s. 160.

¹⁷⁵ Halil Utkan, "Başbakanlık Osmanlı Arşivi 17 Numaralı Zehâir-i Rikab Defteri'ne (1788-1791) Göre İstanbul'un İaşesinin Te'mini", *T.C İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk İktisat Tarihi Anabilim Dalı*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1995, s. 13.

¹⁷⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 28/53; 88/173; 118/248; 215/456.

¹⁷⁷ Şahin, "Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Ana İlkeleri Çerçevesinde Klasik Dönem Osmanlı İktisat Politikasına Bakış", s. 419.

göstermiştir. Her zaman her yerde aynı titizlikte olmasa da padişah ve sadrazamlar narh işine büyük önem vermişlerdir. Sadrazamlar Çarşamba günleri çıktıkları teftişte esnafın kalite, halk sağlığı ve fiyat hususunda belirlenen standartlara uyup uymadığını denetlemiş ve uymayanları anında cezalandırdıkları görülmüştür. Osmanlılar'da günlük ve mevsimlik narhların yanında savaş, abluka, kıtlık, tabii âfetler ve sikke tashihlerinden sonra da yeni fiyat tesbitleri uygulanmıştır. Narh verilmesi piyasadaki fiyatların nasıl bir seyir takip ettiğinin bilinmesini gerektirmiştir. Bunu en iyi takip eden de muhtesip olmuştur. Muhtesip emrindeki kol oğlanlarıyla çarşı pazarı sürekli kontrol ettiği için fiyat tespiti yapan kadının en büyük yardımcısı olmuştur¹⁷⁸.

Osmanlı Devleti'nde narh koyma görevi yerel kadının işidir. Kadı, narh koymadan önce piyasa fiyatlarını en iyi şekilde bilen muhtesipten gerekli bilgileri almıştır ve narh verirken ise ilgili esnaf grubuyla istişare etmiştir. Daha sonra, esnaf birliklerinin kethüda ve yiğitbaşılarını bir araya toplayarak, narh verilecek üründe kullanılacak hammadde miktarını ve maliyetini tespit edip, uygun bir kâr payı (%10-15) da ilave ederek yeni fiyatları belirlemiştir¹⁷⁹.

Fiyat belirlenirken et ve süt gibi ürünlerde yeniçeri ağası veya sekbanbaşı, hassa kasapbaşı, çiftlik sahipleri ve kasap kethüdası; ekmek fiyatı belirlenirken hububat nazırı, habbazlar kethüdası, nizam ustası ve gümrüğe konulacak mallarda ise gümrük emini bulunmuştur. Bu belli başlı malların fiyatı belirlenince geri kalan diğer malların fiyatı ise esnaf idarecilerine bırakılmıştır. Mesela devatçılar narhı, hazır elbise narhı, çadırcılar narhı gibi. Taşradan gelen mallar ise bunların çıkış yerindeki fiyatı belgelenip, narhı da buna göre uygulanmıştır. İstanbul, biri Nefs-i İstanbul denilen sur içi diğerleri ise Galata, Eyüp ve Üsküdar olmak üzere 4 kadılıktan oluşmuştur. Narh, İstanbul kadısı tarafından verilmiştir, diğer kadılıklara da birer suretleri listeler halinde gönderilmiştir. Kadıların narh verme yetkisi 1856'ya kadar sürmüştür. 1854'te kurulan Şehremâneti bu görevi üstlenmiştir. İlk iki yılında yine et narhını kadı belirlemiş olsa da 1856'dan itibaren sicillerde artık narh kaydı

¹⁷⁸ Mübahat S. Kütükoğlu, "Narh", *TDVİA*, Cilt 32, İstanbul 2006, s. 290.

¹⁷⁹ Mübahat Kütükoğlu, "Kadı (Osmanlılar'da)", *DİA*, Cilt 32, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 2006, s. 390-391.

görülmemiştir. Narh kayıtları, sicillerin arka sayfasında yer almış olup, bugün sadece 1009 (1600) ve 1050 (1640) tarihli olanlar kalmıştır¹⁸⁰.

Narh uygulaması modern zamandaki gibi tavan ve taban fiyat politikası şeklinde yapılmıştır. Tüketiciyi korumak amaçlandığında tüketiciye satılabilecek en yüksek (tavan) fiyat, satış yapan esnafı yani üreticiyi korumak için ise asgari (taban) belirlenmiştir. Bu şekilde üretici ve tüketicinin alım satım fiyatları en üst ve alt derecede belirlenmiş olup bu fiyatlar dışındaki ziyade kâr veya indirim yasaklanmıştır¹⁸¹.

Osmanlı Devletinde fiyatı belirlenen zahirenin sevkiyat işlemleri yani ticareti İstanbul iaşesi bâz alınarak yürütülmüştür. Osmanlılarda bir ticaret filosu olmamakla birlikte denizcilik ve ticaret şirketi de kullanılmamıştır. Ayrı bir nokta olarak bu ticaret fikri belki Müslüman zihniyetinde faiz, gayr-i meşru kazanç gibi görülüp din tarafından kısıtlanmıştır. Uluslararası ticaretle uğraşan Türkler çok nadirdir. Türklerin ilgilendiği ticaret türü ise, imparatorluk içinde mal ve eşyaları alıp taşımak ve bunu İstanbul iaşesine ilişkin alanda yapmaktır. Zaten İstanbul'un iaşesinde ulusal ticaret ve her türden dış ticareti dışta bırakan bir devletçi sistem uygulanmıştır. Yani İstanbul ticareti Türklerin elinde iç ticaret, yabancıların elinde dış ticaret şeklinde olmuştur¹⁸².

Yukarıdaki sistem dâhilinde olup, Osmanlı Devleti'nde, hinterlandında yapılan üretim tüketimine yeterli gelmeyen İstanbul, Mekke ve Medine gibi şehirlerin iaşe temini oldukça önemlidir ve müdahale gerekmiştir¹⁸³. Bu müdahalenin de en önemli unsuru narh sistemi olmuştur. İstanbul hem başkent hem de toplumsal düzen açısından oldukça önemli bir yere sahiptir. Bu yüzden devlet İstanbul'un iaşesini üzerine almıştır¹⁸⁴.

¹⁸⁰ Kütükoğlu, "Narh", *TDVİA*, s. 290.

¹⁸¹ Çakır- Akkuş, "Osmanlı İstanbul'unda Ticaret", s. 165-166.

¹⁸² Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, I*, Ankara 1986, s. 198-199.

¹⁸³ Camgöz, "19. Yüzyıl Osmanlı İstanbulu'nda Zahir Fiyatları Ve Tedarik Bölgeleri", s. 11.

¹⁸⁴ Nakiboğlu- Yasa, "18.Yy.'da İstanbul Esnafının Sorunları", s. 365.

1.2.2. İstanbul Halkının İaşesi

İstanbul'un iaşesi, merkezi yönetimin daima önemli bir ilgi alanı olmuş, büyük miktardaki zahire ihtiyacı ise yarı resmi, yarı özel statüdeki kapan tüccarı tarafından karşılanmıştır. Fakat 18. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren bu tüccarların özellikle kış aylarında iaşeyi sağlayamaması durumunda devlet, bu alanda doğrudan rol oynamaya başlamıştır¹⁸⁵. Bunun en önemli sebebi bu kentin başkent oluşu ve bağlı bulunduğu devletlerin kaderini etkilemesidir¹⁸⁶. Doğu Roma ve Osmanlı imparatorlukları iaşe sorununu temel bir iç mesele olarak ele almış ve çözümü için de çaba harcanmıştır¹⁸⁷.

Bizans döneminde Roma geleneği esas alınarak İstanbul iaşesi, devletin denetimi ve idaresi altında yürütülmüştür. I. Constantinus'tan başlamak üzere tüm Bizans İmparatorluğu tarafından siyasî ve idarî bir gereklilik olarak görülmüştür. Bu yüzden gıda üretimi hiçbir dönem kendi nüfusunu doyuramayan İstanbul'a kırsal kesimden başta buğday olmak üzere diğer yiyecek maddeleri sevk edilmiştir. I. Constantinus, nüfus artışını teşvik için bedava ve düşük fiyata ekmek dağıtımını öngörmüştür. "Annona" adı verilen bu sistem İstanbul'da uygulamıştır. Bu amaç doğrultusunda da Mısır'dan günde seksen bin kişiye yetecek erzak gelmesini sağlamıştır¹⁸⁸. Yukarıda da bahsedildiği üzere Bizans İmparatorluğu, yiyecek ihtiyaçlarını sorunsuzca giderebilmek için bir iaşe sistemi geliştirmiştir. Bu sistem tüm devlet tarafından benimsenmiştir. Bu sistem, İmparator'dan bürokrasideki memurlara ve lonca teşkilatı da dâhil olmak üzere birçok insanın desteği ve gücüyle uygulanmıştır. Uğraşları iaşe olan bu loncaların başında gemiciler ve fırıncılar yer almıştır¹⁸⁹. Başkente erzak taşınması amacıyla çeşitli limanlar kurulmuş ve bu limanların yakınlarına da "horreum" adı verilen büyük devlet ambarları inşa edilmiştir¹⁹⁰. İstanbul'un başşehir

¹⁸⁵Tevfik Güran, *İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü (1793-1839)*, İÜ İktisat Fakültesi Mecmuası, Cilt 44, Sayı 1-4 (1986), 50. Yıl Armağanı, Acar Matbaacılık, İstanbul 1988, s. 247.

¹⁸⁶Tabakoğlu, "Osmanlı Döneminde İstanbul İaşesi", s. 100.

¹⁸⁷Turnator, "Bizans Döneminde Konstantinopolis'in İaşesi" s. 87.

¹⁸⁸Nevra Necipoğlu, "İâşe- Bizans Dönemi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı, Ankara 1994, IV, 116.

¹⁸⁹Turnator, "Bizans Döneminde Konstantinopolis'in İaşesi" s. 87.

¹⁹⁰Necipoğlu, "İâşe- Bizans Dönemi", s.116.

olması nedeniyle, halkının ihtiyaçları söz konusu olduğunda büyük dikkat ve titizlik gsterilmiřtir¹⁹¹.

Bizans döneminde olduğu gibi Osmanlı Devleti de İstanbul halkının ihtiyaçlarını düzenli bir şekilde karşılamıştır. Hem Bizans hem de Eski Türk geleneklerini devam ettiren Osmanlı Devleti Orhun Abidelerinde yer alan “*A fakir milleti hep toplattım. Fakir milleti zengin kıldım*”, “*ben kendim Kaçan oturduğumda gitmiş olan millet le yite, yaya olarak çıplak olarak dönüp geldi. Milleti besleyeyim diye...*” ifadelerini kendine düstur edinmiřtir¹⁹². Bu sebeple Osmanlı Padişahları da Türk ve İşlm devlet anlayışının sentezini kurarak iktisat politikasını halkının refahına yönelik řekillendirmiřtir¹⁹³. Osmanlı Devleti hâkimiyet kurmuş olduğu geniş topraklarını idarî, mal ve ekonomik açıdan merkezietçi bir siyasi yapı olarak örgütlenmişti. Bu devletin, idari ve ekonomik kontrolünde başkent olarak İstanbul önemli bir rol oynamıştır. İstanbul ise geniş askeri ve bürokratik kadrosu yanında coğrafi konumuyla da büyük nüfus kütlesinin oluşmasına imkn veren dev ana kentlerden biri haline gelmiřtir¹⁹⁴.

İstanbul’un Karadeniz ve Akdeniz arasında bir liman şehri olması gelişimini kolaylaştırmış, büyük nüfus birikimi saėlamıřtır¹⁹⁵. Nüfus artışı yıllar boyu önemini kaybetmemiş ve ilerleyen her yılda artarak farklı rakamlara ulaşmıştır. Ömer Lütfi Barkan’ın yaptığı hesaplamalara göre 16. Yüzyıl’da İstanbul’un nüfusu 400–450.000 civarında olmuştur. Aynı yüzyılda 1550’lerde Sinan Paşa’nın özel doktorunun yaptığı hesaba göre ise 410–520.000 kadardır. Fransa eski elçisi General Andreasssy’nin 1815 yılındaki hesapları, ekmek ve su miktarlarından hareketle İstanbul’un 630.000 nüfuslu olduğu yönündedir. 1830’lara gelince iki farklı rakam ortaya çıkmıştır. Lütfi Barkan 359.089 derken, Enver Ziya Karal ise 800.000 İstanbul

¹⁹¹ Mübahat Kütükoğlu, “XIII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul Piyasası”, *Tarih Boyunca İstanbul Semineri(Bildiriler)*, İstanbul 1989, s. 231.

¹⁹² Muharrem Ergin, *Orhun Abideleri*, Boğazi Yayınları, İstanbul 2013, s. 39-51.

¹⁹³ Fidan, 18. Yüzyılda Karadeniz İşkelelerinin İstanbul’un İşaşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İşkelelere Göre),s. 2.

¹⁹⁴ Tevfik Güran, *İstanbul’un İşaşesinde Devletin Rolü (1793-1839)*, s.245.

¹⁹⁵ Halil İnalçık, “İaşe”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C. 4, İstanbul: Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı, 1994, s. 116.

nüfusundan bahsetmişlerdir. Tüm bu sayımlara ve tahminlere bakılacak olursa 18-19. Yüzyıllarda İstanbul, en az 500.000 civarında bir nüfusa sahip olmuştur¹⁹⁶.

Tablo 1: İstanbul'un Nüfusu (1453-1901)¹⁹⁷

Yıllar	Nüfus(Kişi)	Müslüman(%)	Gayrimüslim(%)
1453	36.000		
1477	75-100.000	59	41
1557	550.000		
1566	600.000		
1689	600.000	58	42
1794	426.000		
1817	500.000		
1860	715.000		
1885	873.000	44	56
1890	874.000		
1897	1.059.234	58	42
1901	942.000		

İstanbul nüfusunun bu sayısal büyüklüğü ve iaşesinin mutlaka sağlanma gerekliliği, İmparatorluk eyaletlerinin de başkentin iaşesine geniş ölçüde katılmalarını zorunlu kılmıştır. Bu dev kentin ihtiyaçlarının karşılanması için önemli yönetim mekanizmasına ihtiyaç duyulmuştur. Her bölge ve yerleşim alanına yayılan bu yönetim mekanizması emirlerin icrasını denetlemek, satın almaları yapmak, gönderilen malları toplamak, ürünü biriktirmek ve bunları İstanbul'a göndermekle yükümlü olmuştur. İhtiyaçlar için İstanbul'dan emir çıkmış olsa da diğer işlemler önce eyalet ve diğer yerel basamaklardaki memurlar gözetiminde yapılmıştır¹⁹⁸.

¹⁹⁶ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları; Zahire Ticareti(1740-1840), s. 3-4.

¹⁹⁷ "Ahmet Tabakoğlu, Yayımlanmamış İstanbul Tarihi Ders Notları, s. 96" Akt. Camgöz, "19. Yüzyıl Osmanlı İstanbulu'nda Zahire Fiyatları Ve Tedarik Bölgeleri", s. 18.

¹⁹⁸ Mantran, 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, s. 173.

Devletin iâşe politikasında benimsediği rol, ticareti denetlemesine karşılık, satın alma ve taşıma işlerine ait küçük bir bölüm dışında müdahale etmemiş olmasıdır¹⁹⁹.

İstanbul iâşesi belli bir organizasyona bağlanmıştır. Bu emanetler, ambarlar ve divanhaneler haline örgütlenmiş olan organizasyonda padişah tarafından atanan yetkili bir emin bulunmuştur. Bu emin işse temini sağlama, vergi işleri ve dağıtımdan sorumlu olmuştur. Dağıtım ve merkez kontrol merkezleri Unkapanı, Yedikule Salhanesi, Yemiş İskelesi Çardağı, Sebzehanesi Divanı ve Ehl-i Hiref (esnafın yönetim merkezi)'dir²⁰⁰. İstanbul'un iâşesinin sağlanmasında görev alan diğer bir kurum da Divan-ı Hümayun olmuştur. Divanda şehrin iâşesi konusunda bilhassa hububat, et ve su meseleleri hakkında önemli kararlar alınmıştır. Alt kademelerde çözülemeyen problemler ise divana getirilerek görüşülmüş ve gerektiğinde de divan duruma müdahale etmiştir. Üretim bölgesindeki satış fiyatlarını ise Kadı, İstanbul Kadısı, armatör ve fırıncılar belirlemiştir. Böylece toptancı ve satıcı arasındaki pazarlığa, mübaşirler ve yasakçılarla müdahale eden Osmanlı'nın amacı İstanbul'a ucuz ve bol miktarda iâşe getirmek olmuştur²⁰¹.

İstanbul'un iâşesi, hammadde ve çeşitli mallar şeklinde gelmiştir²⁰². Çeşitli kazalardan Karadeniz iskeleleri aracılığıyla İstanbul iâşesinde kullanılmak üzere şair²⁰³ ve hinta²⁰⁴ ürünleri getirtilmiştir²⁰⁵. Ayrıca Karadeniz iskelelerinden çavdar, yulaf, revgan-ı sade²⁰⁶, don yağı, çerviş, peynir, alık, keten ve odun da getirilmiştir²⁰⁷. İstanbul'un iâşe temini faaliyetinde, ilk olarak ihtiyaç duyulan ürün veya mallar tespit edilmiş daha sonra bu ürün ve malların bulunduğu sahalar belirlenmiştir. Gerekli şartlar tamamlandıca da ürünler kayıklarla İstanbul'a gönderilmiştir. Bu gemilerden hiçbir şekilde mahkeme harcı, ilam ve hüccet akçesi adıyla bir akçe dahi istenilmemiştir. Gelen ürünlerin bir kısmı doğrudan Matbah-ı

¹⁹⁹ Çiftçi, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İâşesinde Bursa'nın Rolü", s. 155.

²⁰⁰ İnalçık, "İâşe" s.117.

²⁰¹ Camgöz, "19. Yüzyıl Osmanlı İstanbulu'nda Zahirî Fiyatları Ve Tedarik Bölgeleri", s. 20-21.

²⁰² Tabakoğlu, "Osmanlı Döneminde İstanbul İâşesi", s. 104.

²⁰³ Şaîr, arpadır. Bkz. Şemseddin Sami, "Şaîr", *Kamus-i Türkî*, s. 779.

²⁰⁴ Hintta, buğday demektir. Bkz. Şemseddin Sami, "Hintta", *Kamus-i Türkî*, s. 560.

²⁰⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 182, s. 92, 96/200, 115/240, 121/251, 124/259,

²⁰⁶ Revgan-ı sade, sade yağ demektir. Bkz. Şemseddin Sami, "Revgan", *Kamus-i Türkî*, s. 675.

²⁰⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm, 4/2, 9/14,18/35, 62/116, 188/392, 193/404, 215/458, 332/694.

Amireye, bir kısmı başkentteki birliklere ve kıtlık anında kullanılan stoklara, bir kısmı ise İstanbul halkına ulaştırılmıştır.²⁰⁸

İstanbul'a zahire sevki yapılamayan kıtlık zamanlarında devlet navlun gemileri tutup buğday gelen limanlara gönderip, çiftçi ve muhtekir depolarındaki buğdayı alarak belli bir fiyat üzerinden İstanbul iaşesine yetiştirmeye çalışmıştır. Buğday ve et gibi gıda maddelerinin fiyatları her mevsim üç aylık liste halinde kadı aracılığıyla saptanmış, satışı ise muhtesip tarafından kontrol edilmiştir. Fiyatlara göre satış yapmayanlar cezalandırılmıştır. Buna rağmen bazen muhtesipler rüşvet karşılığı ceza vermeyerek göz yummuşlardır. İhraç limanlarında muhtesip tezkiresi olmayan gemilere buğday verilmemiştir²⁰⁹. Çünkü gemicilerin eline verilen bu tezkirede, taşıyacakları zahirenin cinsi, miktarı ve kilesi belirtilmiş olup, her gemi reisinde mutlaka bulunması zorunlu kılınmıştır²¹⁰.

Yukarıda bahsedilen organizasyon dâhilinde İstanbul'a ulaşan iâşe çeşitli bölgelerden sevk edilmiştir. İstanbul'un temel maddelerinin sağlandığı bölgeler hububat için; Trakya, Eflak-Boğdan ve Rumeli'nin orta ve kuzey kesimi, et için; Doğu Rumeli, Trakya, Balkanlar ve Orta Anadolu'dur. Pirinç, şeker ve baharat ise her yıl Mısır'dan gönderilen irsaliyeden sağlanmıştır. Yaş meyve ve sebze özellikle Marmara ve Trakya olmakla birlikte yakın çevrelerden karşılanmıştır. Yağ ise Kırım ve Karadeniz'den temin edilmiştir²¹¹.

1.2.2.1. İstanbul'un İâşe Temininde Yeni Bir Usul: Mukayese Nizamı

Osmanlı Devleti padişahı Fatih Sultan Mehmet'in 1453'te fethettiği İstanbul, korumacı ve kontrolcü bir imparatorluğun başkenti olmuştur²¹². Fetihden sonra bilinçli bir nüfuspolitikasıya Galata bölgesine yeni Türk mahalleleri kurulmuştur. Müslüman Türk nüfusu kürkçü, bakırcı, abacı, ekmekçi gibi esnaf grubu ve

²⁰⁸ Çiftçi, *Osmanlı Döneminde İstanbul'un İâşesinde Bursa'nın Rolü*, s. 155-160.

²⁰⁹ İnalçık, "İâşe" s.118.

²¹⁰ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.)202, s. 97; 235/507.

²¹¹ Feridun M. Emecen, "16. Asrın İkinci Yarısında İstanbul Ve Sarayın İâşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat", Tarih Boyunca İstanbul Semineri: 29 Mayıs – 1 Haziran 1988, Bildiriler, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1979, s. 197-199.

²¹² G. Ece Turnator, "Bizans Döneminde Konstantinopolis'in İâşesi" Toplumsal Tarih, c.19, Sayı:112, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, Nisan 2003, s. 89.

Kasımpaşa'daki denizcilerden oluşmuştur. Ayrıca Aksaray, Beyazıt çevresi, Fatih Külliyesi ve Haliç yamaçlarına da Türkler yerleştirilmiştir. Ermeniler Samatya, Rumlar Marmara sahili ve Galata'ya yerleştirilmiştir²¹³. Dolayısıyla nüfusu artan başkenti beslemek devlet için ciddi bir mesele halini almıştır. Braudel'e göre 1660-1661-1673 yıllarında kentin günlük buğday tüketimi üç yüz-beş yüz tonu bulmuştur. Bu denli büyük bir ihtiyacın yanında başkent İstanbul, hemen hemen hiçbir dönemde kendi kendine yeten bir şehir olamamıştır. Bu yüzden de kentin zahire ihtiyacının dışardan temin edilmesi kaçınılmaz olmuştur²¹⁴.

Osmanlı Devleti 17. Yüzyılın ortalarına kadar ihtiyaç duyduğu malları kendisi üretmeye gayret etmiştir²¹⁵. Bu durum, ithalatı kısıtladığı anlamına gelmemiştir. Çünkü Osmanlı Devleti, bazı sektörler haricinde ithalata müdahale etmemiştir. İç piyasada mal arzını yüksek tutma politikası, ihracat yapmama politikası şeklinde korumacı bir uygulamayı gerektirmiş olup, tahıl, bakliyat, at, silah, barut ve kurşun gibi malların ihracına hiçbir zaman izin verilmemiştir. Osmanlı Devleti'nin, beslediği halkın temel ihtiyacı olan hububâtın sağlanması ve karşılanması için ise sağlam temeller üzerine kurduğu kurumsal yapı, iâşe ilkesi çerçevesinde görev yapmıştır²¹⁶.

İstanbul'un iâşesi emanetler, ambarlar, divanhaneler halinde örgütlenen geniş bir organizasyona bağlanmıştır. Padişah tarafından atanan yetkili bir kişi, belirli bir iâşe maddesini sağlamış, vergi ve dağıtım işlerini düzenlemiştir. Unkapanı, Yemiş iskelesi Çardağı, Sebzehanе Divanı, Yedikule Salhanesi ve esnafın yönetim merkezi olan Ehl-i Hiref Divanı İstanbul'a gelen erzakın dağıtım ve kontrol merkezleridir. İstanbul'da şehir içi ulaşım imkânlarının zor olmasından dolayı belli günlerde muayyen semtlerde pazar kurulmuştur. Şehrin iâşesinde çok önemli bir yeri olan buğday, arpa ve bakliyat ise Galle Pazarı denilen yerde sergilenmiştir. Osmanlı yönetimi, İstanbul'un büyük nüfusunun ihtiyaç duyduğu temel ihtiyaç maddelerinin kesintisiz bir şekilde akışını sağlamak için, içinde esnaf teşkilatı, narh müessesesi, üretim ve ticaret denetim mekanizmaları, mal mübayaa sistemi, ihracat yasakları ve

²¹³ Çakır- Akkuş, "Osmanlı İstanbul'unda Ticaret", s 157.

²¹⁴ Mehmet Demirtaş, "İstanbul Fırınlarının Buğday ve Un İhtiyacının Karşılmasında Görülen Usulsüzlükler ve Uygulanan Yapıtlar", *Osmanlı İstanbul'u II.*, İstanbul 2014, s. 169-170.

²¹⁵ İsmail Hakkı Uzuncarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. 2, Ankara: TTK Yayınları, 1965, s. 692.

²¹⁶ Şener, "18. Yy'da İstanbul'da Ticaret (İstanbul Ahkâm Defterlerine Göre)", s. 20.

ithalat serbestisi gibi çok sayıda alanı kapsayan bütünleşmiş ve sistemli hale gelmiş bir iâşe politikası oluşturmuştur²¹⁷. Osmanlı iâşe düzeni en olgun düzeyine 18. Yüzyıl ortalarında gelmiştir²¹⁸.

1748 yılına kadar, İstanbul’da iâşe darlığı olmasın diye, her iskeleye rast gele gemiler gönderilmiş, iskelelere hububat gelen kazalardan ne miktar ve ne çeşit hububat geleceği hesaplanmamış, gelen gemiler boş beklemek zorunda kalmış ve bazen bol hububat olan iskeleye gemi uğramamıştır. Durum böyle olunca 1748 yılı mahsul senesinden itibaren uygulanmaya başlayan yeni bir rejim kabul edilmiştir. “*Mukayese nizami*” da denilen bu rejim ile her bir iskeleden gelecek hububat miktarı, Unkapanında kayıtlar incelenerek geçmiş senelerdeki her bir iskeleden, İstanbul’a gelen hububatın en yakın olan mikyası (mukayesesi) alınarak önceden tespit edilmiştir. Bu tespitle elde edilen miktarlar her iskeleye bildirilmiş, böylece İstanbul’a ihraç edilecek hububat miktarı ve çeşidi, nereden alınacağı belli olmuştur. Aynı zamanda Unkapanı tarafından her iskeleye gönderilecek gemi sayısı da kendiliğinden ortaya çıkmıştır. İskelelere dâhil olan kazaların hisseleri de aynı usulle belirlenmiştir²¹⁹. Böylece üretim bölgeleri belirli iskelelere bağlanmıştır²²⁰.

Osmanlı İmparatorluğu’nda hububatın gerek ihraç gerek ise devlet içinde bir yerden başka yere taşınması ve satılması, devletin izin ve müsaadesine bağlı olmuştur²²¹. Bu sebeple devlet, buğdayın ve unun alınacağı yerlerin tespitinden, bu malları getirecek tüccara ve onların sahip olmaları gereken şartlara kadar her ayrıntıyı düşünmüştür. Malları taşıyacak gemilerin özelliklerinden, teslim şartlarına kadar bütün konularda gerekli altyapıyı oluşturmuş, satın alınacak buğdayın ve unun fiyatını piyasa şartlarına göre tespit etmiştir. Devlet, İstanbul fırınlarının ihtiyacı için gerekli olan buğdayın hangi yerlerden alınacağını önceden belirlemiştir. İstihsal bölgelerine her sene “*mübâyaa mübâşiri*” denilen, satın alma memurları göndererek ihtiyaç miktarı

²¹⁷ Camgöz, “19. Yüzyıl Osmanlı İstanbulu’nda Zahirî Fiyatları Ve Tedarik Bölgeleri”, s. 19-20.

²¹⁸ Şener, “18. Yy’da İstanbul’da Ticaret (İstanbul Ahkâm Defterlerine Göre)”, s. 19.

²¹⁹ Güçer, “18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul’un İâşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, s.403-405.

²²⁰ Salih Aynural, “18. Yüzyıl’ın İkinci Yarısında Kapan Tüccarları”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, 80-81, Ekim 1992, s. 208.

²²¹ Güçer, 16. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dâhilinde Hububat Ticaretinin Tabii olduğu Kaynaklar, s. 79.

kadar buğdayı ve diğer hububatı satın almıştır. Böylece İstanbul'da buğday sıkıntısını önlenmeye çalışmıştır. Görevli memurlar buğdayı, devletin tespit ettiği fiyattan satın almak mecburiyetinde olmuştur²²². Fiyatlar, mübaşirler tarafından kendilerine verilen yerde münasip gördükleri iskelede, hububat sahipleri ile gemi sahipleri, reisleri ve yazıcılarını ve iki taraftan olamayan dindar kimseleri mahalli mahkemede, toplayarak kadı marifetiyle ortak kararlar tespit edilmiştir²²³.

Tespit edilen fiyatlarla, gemi reisleri veya yazıcıları hububatı iskelelerde ve bazen iskelelerin hinterlandına dâhil olan kazalarda peşin parayla satın alıp, gemilerle İstanbul'a taşımışlardır. Taşınan hububatın miktarı çeşidi belli olup, direk İstanbul'a götürdüklerine dair bir taahhülle kefalete bağlanmıştır. Daha sonra Unkapanı naibine başvurulmuş ve Kapan naibi ise kefaletleri tescil edip İstanbul kadısına arz etmiştir. Kadı müracaatı ilama bağlamış, Divan-ı Hümayun ise hüküm vermiştir. Bu hüküm iskele kadısı ve naibine verilmiştir. Yük alma ve Un kapanına boşaltma sırasında hububatın miktarı için hükmün arkasındaki kayıtlar karşılaştırılmıştır²²⁴.

18. yüzyıl'ın ikinci yarısında, İstanbul'un hububat ihtiyacının büyük bir kısmı Kapan Tüccarları tarafından temin edilmiştir. Şöyleki 1758 yılı mukayesesine göre hububatın %91,4'ünü özel sermaye yani kapan tüccarları %8,6'sını ise devlet sermayesi karşılamıştır²²⁵. Bundan dolayı devlet, kapan tüccarlarına zahire toplayacağı bölgelerde her türlü kolaylık ve yardımı sağlamıştır. Özellikle tüccarların sermaye sıkıntısı çekmesi durumunda devlet, İstanbul'a hububat akımının kesilmemesi ve burada iâşe sorununun çıkmaması için kapan tüccarlarına kredi vererek destek olmuştur. Devletin bu yardımlarına karşılık tüccarlarda bir takım sorumluluklar üstlenmiştir. Bu sorumlulukların ilki tüccarın taahhütte bulunduğu asgari hububat miktarını, belirtilen üretim bölgelerinden Unkapanı'na getirmesi olmuştur. Şayet taahhütte bulunduğu miktarı getiremezse "*isim ve şöhretleriyle*"

²²² Demirtaş, "İstanbul Fırınlarının Buğday ve Un İhtiyacının Karşılmasında Görülen Usulsüzlükler ve Uygulanan Yaptırımlar", s. 170.

²²³ Güçer, "18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İâşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s. 401.

²²⁴ Güçer, s. 402-404.

²²⁵ Güçer, s. 410.

ilâm olunup, bu ilâm gereğince Kapan Naibi ve Kapan Tüccarı mahkemeye çağrılarak soruşturma yapılmıştır²²⁶.

Üretim bölgelerindeki iskelelerden kapan tüccarının sorumluluğundaki Un Kapanı'na gelen zahireler burada kapan defterlerine işlenmiştir²²⁷. Dolayısıyla bu defterler incelendiğinde, hangi iskeleden ne miktar zahire geldiği ve ne miktar bakiyesi kaldığı anlaşılmıştır. Bakiye kalan zahire varsa o iskelenin mübaşiri ve diğer görevlilerine hitaben fermanlar yazılarak, derhal kalan zahirenin İstanbul'a sevk edilmesi istenmiştir²²⁸.

Mukayese nizamı uygulandığı andan itibaren halkın tepkisini çekmiştir²²⁹. Bu konuda devlet iskelelere ne kadar zahire getirtmeye çalışsa da zahire üreticileri ve sahipleri²³⁰, çeşitli şikâyetlerle iskelelere zahire vermemişlerdir. Bu şikâyetler genelde ya daha fazla kâr elde etmek için “zahiremiz ziyade baha eder”, ya kendilerini askeri taifesinden görüp “biz askeri taifesindeniz” veyahut da “biz vergilerden muafız²³¹” şeklinde olmuştur²³². Bu isteksiz davranışlar sonucunda devlet, artık mukayese nizamından vazgeçme konusunda adımlar atmıştır. Devlet 1196/1782 yılında bu kararını uygulamaya başlamış, daha sonraki yıllarda artık zahire sahiplerinin ve üreticilerin yemeklik ve tohumluk dışındaki zahirelerini İstanbul'a göndermeri şartıyla mukayese sistemine son verilmiştir. Yaklaşık 35 sene

²²⁶ Aynural, “18. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Kapan Tüccarları”, s. 210; (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 304, s. 643, 306/646, 327/686(1).

²²⁷ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 8.

²²⁸ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 306/646, 332/693, 341/713.

²²⁹ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s.11.

²³⁰ “Varna ve Balçık ve Mankalya ve Köstence ve Karaharman iskeleleri kazalarıyla iskele-i mezburlara zahire nakl ede gelen kazalarda vaki ashab-ı anbar ve mültezimler ve züama ve erbab-ı tumar ...”, bkz. A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 99/205, 138/285, 183/380.

²³¹ “Muafiyet anlayışı, Avarız vergilerinden dolayı ortaya çıkmıştır. Bu muafiyetlerden ferdi muafiyetler; çavus, sipahi gibi askeri hizmetlerde bulunanlarla imam, hatip, kayyum, zaviyedar, tekkenisin gibi dini hizmette bulunanlar ile muhassıl, amil adları ile anılan vergi memurlarını ve herhangi bir şekilde çalışamayacak durumda olup faal nüfusun dışında kalanları kapsamaktaydı”. Bu sebeble biz vergiden muafız diyerek öşürlerini vermemişlerdir. Bkz. Levent Küçük, Osmanlı VergiHukukunda Avarız Kavramı Ve Avarızın İdaredeki Rolü, Ankara Üniversitesi Tarih (Yeniçağ Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara 2007, s39.

²³² A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 86/169, 99/205, 113/236, 138/285, 141/293, 160/329, 183/380, 337/511.

süren mukayese sistemi İstanbul'a zahire sevkiyatında azalma olma sebebiyle kaldırılmıştır²³³.

1.2.2.2. Karadeniz ve Rumeli İskelelerinin İstanbul İaşesindeki Önemi

Osmanlı Devleti'nin ekonomik gelişmesi Karadeniz havzası hâkimiyeti ile doğru orantılı olmuştur. Karadeniz'in iç deniz haline gelmesi de İstanbul'un fethinin önemli iktisadî sonuçlarından. Bu sayede Karadeniz İstanbul'un hayat kaynağı haline gelmiştir. 16. Yüzyıl'dan beri yabancılara kapalı olan Karadeniz ve çevresindeki ticaret, 19. Yüzyıl'da bile Osmanlı Devleti'nin iâşe sistemi çerçevesinde İstanbul merkezli bir trafik içerisinde yürütülmüştür. Osmanlı devletinin iâşe politikası doğrultusunda Karadeniz'deki ticarî trafiğin İstanbul'a yönlendirilmesi, 18. Yüzyıl'da Karadeniz ve çevresinde üretilen malların İstanbul'a akmasını; bölgedeki liman şehirlerinin genelde İstanbul ile bağlantılarının kalmasını sağlamıştır²³⁴.

İâşe açısından Karadeniz liman şehirleriyle irtibatlı olan İstanbul, Boğaz'a açılan bir koy olan Haliç'in güneyindeki küçük bir yarımada üzerinde dış ticaret amacıyla kurulmuştur. Zaman içinde Haliç'in kuzey kesimine ve İstanbul Boğazı'nın her iki yakasına yayılarak alanı genişlemiştir. Dış ticaret, İstanbul'u var eden, geliştiren ve sürekliliğini sağlayan temel işlevdir²³⁵.

İstanbul'un beslenmesinde ilk sıralarda yer alan Karadeniz ve havzasının ele geçirilme ve elde tutma zorunluluğu, 18. Yüzyılda İstanbul'a iâşe temindeki katkısı göz önünde tutulduğunda daha iyi anlaşılmıştır. Bundan dolayı Osmanlı Devleti Karadeniz'in diğer devletlere kapalı yapısını Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar sürdürmüştür. Bu antlaşmaya kadar bölgenin ziraî zenginlikleri sadece İstanbul'a akmıştır. Genellikle Müslüman tüccarlar tarafından yürütülen Karadeniz ticaretinde, eski devirlerde olduğu gibi Kuzey Karadeniz kıyıları daha çok zahire ve köle gibi mallar açısından önem taşımaktayken, Güney Karadeniz kıyıları Anadolu'da üretilen çeşitli kumaşların İstanbul, Rumeli, Tuna kıyıları ve Kırım ile çevresine

²³³ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 11-12.

²³⁴ Aygün, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler", s. 41.

²³⁵ Tabakoğlu, Osmanlı Döneminde İstanbul İaşesi, s. 99.

nakledilmesine aracı olmuştur. Karadeniz kıyılarının Osmanlı idaresi altına alınmasıyla bölge limanları İstanbul'a hizmet eden ticarî merkezler durumuna gelmiştir. 18. Yüzyılda canlı ticarî yapılarıyla dikkati çeken Karadeniz iskelelerinden Köstence, Mankalya, Kavarna, Balçık, Varna ve Ahyolu'da gemi inşa tezgâhları oluşturulmuştur. Karadeniz'in bu iskeleleri Osmanlı Devleti'nin İstanbul iâşesi anlamında en fazla kullandığı limanlardan olmuştur²³⁶.

18. Yüzyıl ortalarında İstanbul'a gelen hububatın %85,8'i Karadeniz, %14,2'si Akdeniz'den mübayaa edilmiştir. Yani Karadeniz iskelelerinden temin edilen zahire İstanbul halkının büyük bir bölümünün günlük iâşe ihtiyacını karşılayacak mahiyette olmuştur²³⁷. Karadeniz'in Rumeli iskelelerinden temin edilen revgan, sade ve don yağı özellikle de buğday ve arpanın gelmesinde bir sorun yaşanması halinde İstanbul'da kıtlık meydana gelmiştir. Bu sebeple tayin edilen mübaşirlerden sevk ve nakil işlerinin kontrolü ve getirilecek zahirenin bir an önce İstanbul'a ulaştırılması istenmiştir²³⁸. Bu iskelelerden gelen zahirenin önemi büyük olduğu için az bir miktarının dahi Anadolu tarafı ya da başka bir yere sevki yasaklanmıştır²³⁹. İstanbul ticareti ve iâşesinde önemli bir yere sahip olan Karadeniz, Braudel'in ifadesiyle "*İstanbul'un özel avlanma sahası ve önemli bir ekonomik alan olan nehirler, kervan yolları, Asya bozkırlarına ve Orta Avrupa'ya irtibatlı bir denizdir*"²⁴⁰.

Asya ve Avrupa ile bağlantısı bulunan Karadeniz'e sahip olan devlet ticari açıdan oldukça avantajlıdır. Çünkü deniz taşımacılığı genellikle karada yapılan taşımacılıktan daha ucuz ve hızlı olmuştur. Bununla birlikte deniz taşımacılığı tabiat şartlarına bağlı olduğundan dolayı bazen ticareti olumsuz etkilemiştir. Karadeniz'in de dalgalı, hırçın ve karanlık suları yılın her ayında ulaşımına uygun olmamıştır. Gemiler, denizin vakti ve mevsimi geldiğinde yelken açmak üzere kış aylarında da limanlara çekilmişlerdir. *Mevsim-i Derya* yani denizin uygun olduğu vakitler 21

²³⁶ Bilici, "Karadeniz", s. 387-388.

²³⁷ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları; Zahire Ticareti(1740-1840), s. 65.

²³⁸ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 217, s. 104; 306/ 646.

²³⁹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 239, s. 115; 142/295; 147/300; 193/404.

²⁴⁰ Sadık Müfit Bilge, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı(Anadolu) Limanlarından Kafkasya'ya Yönelik Deniz Taşımacılığı Ve Deniz Ticareti", *Kafkasya Üniversiteler Birliği Uluslararası Ağrı Sosyal Bilimler Kongresi*, 25-27 Eylül, s.1.

Mart'ta başlayıp 25 Kasım'a kadar sürmüştür²⁴¹. Karadeniz'de en elverişli seyrüsefer mevsimi, 15 Ağustos ile 30 Eylül arasında altı haftayla sınırlı olmuştur. Kış aylarında ise, seyrüsefer tamamen durma haline gelmiştir. Bu yüzden deniz taşımacılığı ve depolama işlerinin çok iyi bir şekilde örgütlenmesi gerekmiştir²⁴².

İstanbul ile Karadeniz limanları arasında irili ufaklı her çeşit gemi çalışmıştır. 1483 tarihli bir gemi resimleri defterine göre, bir yıl içinde İstanbul Limanı'na 2019 gemi ve 2265 küçük tekne gelmiştir. 1520 tarihli bir resmi raporda ise İstanbul, Trabzon, Samsun ve Sinop limanlarından 70-80 dolayında geminin düzenli olarak Karadeniz'i geçip İbrail'e mal taşıdığı ve İbrail'den de İstanbul'a mal götürdüğü anlatılmıştır²⁴³. Ayrıca 105 adet şayka ve 13 adet büyük volik gemileriyle, Karadeniz sahillerinde bulunan iskelelerden İstanbul'a zahire sevkiyatı yapılmıştır²⁴⁴.

Karadeniz'den İstanbul'a gelen iâşe çeşitleri şu şekildedir. 16 ve 17. Yüzyıl boyunca Karadeniz'in iki kıyısı arasında silah, esir ve yağ ticareti başta olmak üzere meşin, tuz, kumaş gibi birtakım malların ticareti yapılmıştır²⁴⁵. 1745 yılında İstanbul'a Karadeniz'den bal, sadeyağ, don, çerviş yağları ve peynir gelmiştir. Varna, Kavarna ve Balçık'a kazalardan arabalarla don yağı gelmiştir²⁴⁶. 1749 -1756 yılları arasında yine Karadeniz iskelelerinden çavdar, yulaf, revgan-ı sade, don yağı, çerviş, peynir, alık, keten, koyun, kuzu ve odun gelmiştir²⁴⁷. Şehrin en önemli iâşe maddesi ise arpa ve buğdaydır. Mankalya ve Köstence'den Dobruca Buğdayı, Ahyolu'dan Doğu Bulgaristan Buğdayı Un Kapanı'na getirilmiştir. Ayrıca İstanbul'a Ahyolu'dan ve Kefe'den tuz da getirilmiştir²⁴⁸.

²⁴¹Bilge, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı (Anadolu) Limanlarından Kafkasya'ya Yönelik Deniz Taşımacılığı Ve Deniz Ticareti", s.1-2.

²⁴² Halil İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi C. 1 (1300-1600), Çev. Halil Berktaş, Eren Yayıncılık, İstanbul 2000, s. 230.

²⁴³ İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi C. 1 (1300-1600), s. 230.

²⁴⁴ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları; Zahire Ticareti(1740-1840), s. 21.

²⁴⁵ Filiz Dığıroğlu, XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun, s. 8.

²⁴⁶ Fadimana Fidan, *18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul'un İaşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)*, s. 91.

²⁴⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm, 4/2, 9/14,18/35, 62/116, 188/392, 193/404, 215/458, 223/484, 332/694.

²⁴⁸ İnalçık, "İaşe" s.118.

1.3. Karadeniz İskelelerinde Zahirenin Temininde Görev Yapan Mübaşirler ve Mübaşirlerin Görevleri

Mübaşir, vaktiyle hükümetin bir emrini ait olduğu adamlara tebliğ ile icra eden veya bir malın tahsiline memur olan adam anlamındadır²⁴⁹. Devletin, üretim bölgelerinde zahire işlerini düzenlemek üzere görevlendirdiği kişilere ise Zahire Mübaşiri denilmiştir²⁵⁰. Zahire mübaşirleri *Dergâh-ı Mualla Kapıcıbaşılardan*²⁵¹, *Gediklilerlerden*²⁵² ve *yeniçeri ocağındaki başçavuşlardan*²⁵³ ve *hasekilerden*²⁵⁴ seçilmişlerdir. Mübaşirlere yardımcı olmaları için ise çukadarlar görevlendirilmiştir²⁵⁵. Çukadar ise, ayak hizmetinde bulunan çuha elbiseli yahut çuhadan olan perdenin haricinde emire muntazır bulunan kişidir. Kapı çukadarı, Bab-ı Ali’de vilayet kethüdalarının maiyyetinde bulunup valilerin bazı siparişlerini icra eden memurdur²⁵⁶.

Zahire mübaşiri ve yardımcıları yukarıda bahsedilen çeşitli sıkıntılar gündeme geldiğinde bizzat görev başında olup, sorunları çözmüşlerdir. Fakat bazen gücünün yetmediği sorunları İstanbul’a bildirmiştir. Mübaşirlerin masrafları ise tüccarlar tarafından karşılanmıştır. Her bir tüccar satın aldığı zahirenin 1/120’sini yani kuruşta 1 akçesini zahire mübaşirine vermiştir²⁵⁷. Zahire mübaşiri, zahire toplama ve sevkiyat işlemlerinde başarısız olunca, yeni mübaşir tayin edilmiştir²⁵⁸.

Zahire mübaşirinin görevi, kazada üretilen ve iskeleye nakledilen daha sonra tüccara satılan zahirenin, İstanbul’a sorunsuz bir şekilde ulaştırılmasında, yani, taşra-İstanbul bağlantısının sağlanması sırasında başlamıştır²⁵⁹. Bu görevler şu şekildedir:

1. Fiyatı belirlenmemiş zahirenin fiyat tespitini yapmak²⁶⁰.

²⁴⁹ Şemseddin Sami, “Mübaşir”, *Kâmusî Türkî*, s. 1268.

²⁵⁰ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 30.

²⁵¹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 55, s. 29.

²⁵² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 48, s. 24.

²⁵³ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 20, s. 11.

²⁵⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 723, s. 346.

²⁵⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 593, s. 280.

²⁵⁶ Şemseddin Sami, “Çukadar”, *Kâmusî Türkî*, s. 521-522.

²⁵⁷ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 31.

²⁵⁸ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 73, s. 40.

²⁵⁹ Fadimana Fidan, “Osmanlıda Zahire Mübaşiri Olmak: Zıstovili Hacı Ali Örneği (1749-1755)”, *DTCF Dergisi* 56.2 (2016): 302-318.

2. Köy, nahiye ve kazalarda bakiye kalan zahireleri iskelelere göndermek²⁶¹.
3. Kaza ve iskelelerden toplanan mukayese zahiresinin İstanbul'a sevk ve naklini gerçekleştirmek²⁶².
4. Kaçakçılar ve muhtekirlerin faaliyetlerini engellemek, bu faaliyetleri yapanların cezalarını belirtip, İstanbul'a bildirmek²⁶³.
5. Elinde tezkiresi veya fermanı olmayan tüccarların zahire satışına izin vermemek²⁶⁴.
6. Devletin belirlediği zahire miktarını, kazaların üretim miktarına göre paylaşmak²⁶⁵.
7. Birden fazla kaçak fırın ve mumhane gibi imalathanelerin mühürlenip kapatılmasını sağlamak²⁶⁶.
8. Zahirelerin içine birşeyler (buğdayın içerisine saman, toprak ve alık gibi) karıştırılmasını engellemek²⁶⁷.
9. Daha fazla kâr peşinde olan yazıcı ve iskele vekillerinin ittifaklarını, zahirelerin anbar ve mahzenlerde saklatılmasını engellemek²⁶⁸.
10. Kış mevsimi gelmeden, Kasım ayına kadar zahirelerin İstanbul'a ulaşmasını sağlamak²⁶⁹.
11. Gemilerin iskelelerde boş yere bekletilmesini önleyip, seferlerini sürekli kılmak²⁷⁰.
12. Her kazadan toplanacak olan zahirelerin miktarını tayin eden taahhüd ilamlarını toplamak ve bunları İstanbul'a ulaştırmak²⁷¹.
13. İstanbul'a gönderilecek zahirenin kesinlikle başka bir yere satışına izin vermemek²⁷².

²⁶⁰ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 29, s. 16.

²⁶¹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 309, s. 151.

²⁶² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 65, s. 35.

²⁶³ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 145, s.74; 84/176.

²⁶⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 202, s. 97.

²⁶⁵ Güçer, "18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s.405.

²⁶⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 217, s. 104; 254/546.

²⁶⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 620, s. 295.

²⁶⁸ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 643, s. 304.

²⁶⁹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 641, s. 304.

²⁷⁰ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 325, s. 157; 235/507.

²⁷¹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 136, s. 70; 111/232.

14. İstanbul'dan iskelelere yetersiz gemi geldiğinde ve yazıcıların sermayesinin yetersiz kaldığı durumlarda meseleyi İstanbul'a bildirmek²⁷³

Devlet, İstanbul iaşesine büyük önem verdiği ve zahire sevkiyatını aksatmaktan kaçındığı için, bazen görevini suiistimal eden mübaşirlerin cezalarını ertelemiştir. Hatta tekrar titizlikle çalışan ve hatasını düzelten mübaşirleri ise affetmiştir, aynı zamanda görevini başarılı şekilde yapan mübaşirleri ise gönderdikleri fermanlarda takdir etmiştir²⁷⁴

İncelenen 9 numaralı Zahire defterinde, Karadeniz'in Rumeli kesimindeki iskeleler dikkate alınarak tarama yapılmıştır. Mübaşir kavramı ilk olarak 5. sayfadaki 4 numaralı hükümde görülmüştür. Fakat mübaşir adından bahsedilmemiştir. Daha sonrasında ise 16/30 nolu hükümde Zıştovili Ali'nin ismi geçmiştir. Aşağıda tablo şeklinde verilecek olan mübaşirlerin görevlendirilmiş olduğu ikşer yada üçer hüküm sayfa numaralarıyla örnek olarak verilmiştir.

²⁷² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 237, s. 114; 118/248.

²⁷³ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 32.

²⁷⁴ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 33.

Tablo 2: 1749-1756 Yıllarında Karadeniz'in Rumeli İskelelerinde Görevli Mübaşirler²⁷⁵

Mübaşirler	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756
Küçük Hüseyin							219/475 225/487 291/612	292/614 315/662 365/761
Esseyid Mehmet	40/73 51/99	70/136 99/206	108/226 126/261	142/295 147/300	159/ 327	179/ 369	205/427 216/469	
Ziştovili Ali	16/30 37/67	53/103 59/111						
Hacı Süleyman		88/175	116/241	138/286			251/538 286/602	316/664
İbrahim			104/217					

Yukarıdaki tabloda 1749-1756 yıllarında görev yapan mübaşirler, belli bir zaman aralığında göreve gelmemiş olduğu için zaman sınırlaması yapılamamıştır. Dolayısıyla mübaşirlerin görev almış olduğu yıllardan bazı hükümlerden örnek verilerek, en azından mübaşirlerin değişik yıllarda ihtiyaç dâhilinde tayinlerinin yapıldığı verilmeye çalışılmıştır.

²⁷⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9 Numaralı Zahir-i Mühmime Defteri.

II. BÖLÜM

9 NUMARALI ZAHİRE MÜHİMME DEFTERİNDEKİ HÜKÜMLERİN KONULARINA GÖRE DEĞERLENDİRİLMESİ

9 Numaralı zahire mühimme defterindeki konuların değerlendirilmesi yapılmadan önce, çalışma konusuyla ilgili taranmış olan hükümlerden konu sınıflandırılması yapılmıştır. Bu sınıflandırma tablo olarak verildikten sonra, konular daha detaylı bir şekilde aşağıda genel başlıklar altında değerlendirilecektir.

2.1. Konuların Sınıflandırılması

Tablo 3: Konuların Sınıflandırılması

Konular	Hükümler
İstanbul dışında Anadolu tarafları ve başka yere zahire gönderilmemesiyle ilgili hükümler:	4/2, 5/4, 15/26, 28/53, 39/72, 71/137, 74/175, 95/189, 104/217, 114/237, 115/239, 118/248, 142/295, 143/296, 147/300, 165/340, 173/358, 174/360, 175/363, 179/369, 180/371, 181/375, 193/404, 196/409, 205/427, 211/445, 215/456, 223/484, 236/508, 241/519, 245/528, 246/530, 254/546, 298/628, 314/661, 360/751, 373/775.

Zahirenin fiyatı ile ilgili hükümler	14/25, 16/29, 16/30, 44/79, 70/136, 72/140, 72/141, 81/158, 86/170, 87/172, 88/173, 92/182, 111/231, 111/232, 135/282, 137/283, 138/285, 155/320, 157/325, 158/326, 160/329, 177/367, 178/368, 180/372, 181/376, 183/380, 198/414, 221/480, 235/507, 239/516, 266/568, 290/609, 297/624, 297/625, 329/686(2).
Hububat dışında iskelelerden İstanbul'a gönderilen bal, odun ve koyun, kuzu, yağ çeşitleri hakkında hükümler	4/2, 104/217, 18/35, 118/248, 126/261, 173/358, 188/392, 214/455, 215/458, 223/484, 300/632, 332/694.
Zahire nakli için yeniden tayin edilen memurlar ve Kapan tüccarının yardımcıları; Zahire yazıcıları ve işbilir adamlar:	11/20, 16/30, 24/48, 24/49, 27/52, 29/55, 38/70, 39/72, 41/75, 42/76, 53/103, 72/140, 72/141, 131/271, 138/285, 160/329, 183/380, 244/526, 245/528, 268/572, 271/575, 280/593, 280/594, 304/643, 356/744.

Muhtekirler, kaçakçılar ve eşkıyalarla ilgili hükümler	16/30, 40/73, 42/76, 62/116, 62/118, 72/141, 84/167, 92/182, 96/200, 104/217, 118/248, 121/251, 124/259, 137/283, 145/299, 158/326, 166/341, 173/358, 175/363, 178/368, 179/370, 181/376, 188/392, 195/407, 198/414, 200/415, 210/443, 214/455, 215/456, 216/469, 219/475, 225/487, 239/515, 239/516, 265/567, 266/568, 276/586, 280/594, 282/597, 291/611, 297/624, 328/685(2), 353/737, 357/748.
İstanbul'a gönderilen karışık zahire ile ilgili hükümler	9/14, 18/35, 23/47, 38/70, 94/185, 97/202, 295/620, 302/639, 304/643, 365/761, 372/772.
İskelelerde gemilerin boşa bekletilmesiyle ilgili hükümler	13/24, 14/25, 39/72, 40/73, 44/78, 51/99, 70/136, 81/158, 87/172, 111/232, 135/282, 157/325, 177/367, 179/370, 235/507, 239/515, 306/646,
Mevsimsel sorunlarla ilgili hükümler	13/24, 14/25, 16/30, 34/64, 39/72, 40/73, 51/99, 70/136, 72/141, 88/174, 88/175, 99/206, 111/232, 115/240, 116/241, 135/282, 138/286, 139/287, 151/309, 157/325, 158/326, 161/330, 161/331, 177/367, 178/368,

	183/380, 184/381, 184/382, 198/414, 216/469, 235/507, 239/516, 242/520, 242/521, 251/538, 265/567, 266/568, 268/572, 271/575, 280/593, 281/595, 283/599, 286/602, 290/609, 305/644, 306/646, 316/664, 332/694.
Mukayese zahiresinin İstanbul'a çeşitli nedenlerden dolayı getirilmemesi sonucunda verilen cezalar ile ilgili hükümler	71/137, 84/167, 85/168, 112/234, 114/237, 121/251, 142/295, 145/299, 159/327, 166/341, 174/360, 179/369, 180/371, 193/404, 195/407, 196/409, 198/414, 223/484, 236/508, 237/510, 241/519, 266/568, 332/692.
Karadeniz iskelelerindeki hububatın hasatı için orakçı taifesi ile ilgili hükümler	8/13, 9/14, 108/226, 108/227, 228/495, 229/496.
Kaçak mumhane ve fırınlarla ilgili hükümler	104/217, 173/358, 173/358, 254/545, 254/546, 275/585, 303/640.
Zahire sevkinde kullanılan araçlarla ilgili hükümler	85/168, 112/234, 151/309, 159/327, 161/330, 161/331, 237/510, 242/520, 242/521, 306/646, 328/685(2), 343/719, 357/748,

Tabloda sınıflandırılmaya tabi tutulan konular birbiriyle neden sonuç bakımından ilişkilidir. Örneğin; fazla mumhane ve fırın açılmış olması kaçakçılığa, mevsimsel sıkıntılarının olması- araçların eksikliği- fiyat belirlenmemiş olması, gemilerin iskelelerde boş yere bekletilmesine sebep olması gibi. Sınıflandırılan bu konular genel olarak aşağıda değerlendirilecektir.

2.2. Konuların Değerlendirilmesi

Değerlendirme öncesinde, Karadeniz'in Rumeli iskelelerine bağlı olan kazalar gösterilerek, 1749-1756 yıllarında bu iskele ve kazalardan temin edilen hububat miktarları verilecektir. Ayrıca mukaye sistemine geçiş olan 1748 yılı ve üzerinde çalışılan 1749-1756 döneminden sonraki, yani 1758-1759- 1761-1768 yıllarındaki verilere de yer verilecektir.

2.2.1.Karadeniz İskeleleri ve Kazalardan Temin Edilen Mukayese Zahiresi

Karadeniz iskeleleri ve bu iskelelere bağlı kazalardan temin edilen zahire direk İstanbul'a gönderilmiştir. Aksi halde İstanbul'da kıtlık oluşup halkın refahının bozulması gibi sıkıntılar yaşanmıştır. Dolayısıyla devlet buralardan gelecek zahirenin Anadolu taraflarına satılmasına izin vermemiş ve her kaza ve iskelenin göndereceği zahire miktarı ve çeşidini belirleyen mukayese nizamını 1748'de benimsemiştir. Bu usulle birlikte her kaza bağlı bulunduğu iskeleye göndermekle yükümlü olduğu zahiresini vakti geldiğinde İstanbul'a iletmiştir. Bu iskeleler ve kendilerine bağlı olan kazalar şu şekildeydi;

Tablo 4: 1749-1756 yılları arasında Karadeniz İskeleleri ve Bağlı Kazalar

İskeleler	Bağlı Kazalar
Bergos	Kırk Kilise, Rus Kasrı, Mesudi, Aydos, Nevahi Yanbolu, Akçakaranlık, Hatun-ili, Kızıllağaç ²⁷⁶ , Yanbolu- Zagra-i Atik- Zagra-i Cedid- İslimiye- Çırpan ²⁷⁷ ve Misivri ²⁷⁸
Varna	Herazgrad-İskele-i Cem- Osman Pazarı ²⁷⁹ , Prevadi- Kozluca- Yeni Pazar- Şumnu- Cuma-i Atik- Umur Fakih ²⁸⁰
Köstence	Köstence- Tekfur Gölü- Silistre ²⁸¹
Karaharman	Karaharman -Babadağı ²⁸²
Kavarna	Kavarna ²⁸³
Mankalya	Mankalya ²⁸⁴
Balçık	Balçık -Hacıoğlu Pazarı ²⁸⁵

İstanbul'a toplanan zahire açısından, Karadeniz iskeleleri önemli bir yer tutmuştur. Balçık, Varna, Kavarna, Bergos, Köstence, Mankalya, Karaharman iskelelerinden

²⁷⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 282, s.136.

²⁷⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H), 737, s. 353.

²⁷⁸ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H), 713, s. 341.

²⁷⁹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H), 719, s. 343.

²⁸⁰ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H), 670, s. 318.

²⁸¹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H), 750, s.359.

²⁸² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H), 510, s. 237.

²⁸³ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H), 299, s. 145.

²⁸⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H), 771, s. 371.

²⁸⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H), 771, s. 371.

zahire sevki yapılarak İstanbul halkının iaşesi karşılanmıştır²⁸⁶. Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere her iskeleye bağlı olan bir veya birden fazla kaza bulunmuştur. Bu kazalardan her sene düzenli olarak bağlı oldukları iskelelere zahire akışı sağlanmaktadır. Toplanan zahireler ise İstanbul'a gönderilmiştir. İstanbul'a gelen zahire içerisinde şair, hinta, çavdar, yulaf, revgan-ı sade, don yağı, çerviş, peynir, alık, keten ve odun yer almıştır²⁸⁷. Zahire tertip edilirken Karadeniz ve Tuna sahilleri ayrı Akdeniz ise ayrı kabul edilmiştir. Çünkü Akdeniz hububatı Karadeniz ve Tuna'ya göre daha dayanıklı olup ve ambarlarda birkaç yıl saklanabilmişken; Karadeniz'in Alçaklar iskeleleri ve Tuna'da ise hububat sadece bir yıl kalabilmiş ve daha fazla kaldığında ise çürümeye yüz tutmuştur²⁸⁸. Bu nedenle, Mukayese nizamı Tuna ve Karadeniz bölgelerinde devamlı olarak tatbik edilmiştir²⁸⁹.

Mukayese nizamının uygulanmasıyla zahirenin tamamına yakınına toplamaya çalışan devlet, bütün iskele ve kazalardan tertip edilen zahirenin İstanbul'a sevkini istemektedir. 1755-1762 yılları arasında Karadeniz bölgesinden gelen yıllık ortalama buğday miktarı yaklaşık 3.014.983, arpa miktarı 1.013.143, darı miktarı 269.254 olup toplamda ise 4. 297.380,5 kile²⁹⁰ dir. Ondalık olarak bakıldığında ise, 18. Yüzyıl

²⁸⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 118, s. 248, 99/206.

²⁸⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm, 4/2, 9/14,18/35, 62/116, 188/392, 193/404, 215/458, 332/694.

²⁸⁸ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s.13.

²⁸⁹ Güçer, "18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s.405.

²⁹⁰ *Keyl; çoğulu ikyâl olup, hububat ölçmeye mahsus ölçü, ölçek, kile. Bkz. Şemseddin Sami, "Keyl", Kâmus-î Türkî, s. 1226. Osmanlı Devleti'nin resmi ölçeği olan ve Akdeniz tüccarının "kilo de Constantinople" şeklinde tabir ettiği İstanbul Kilesi 16. Yüzyılda 20 okka yani 25,6589 kg buğday ve un, 23,093 kg arpa almaktadır. Osmanlı Devleti'nde kile imalatçılara model olarak verilen İstanbul Kilesi'nin hacmi 37 kirah yani 37 ölçek veya litredir. Osmanlı kanunnamelerinde kilelerin standartlara uygunluğunun kileci ve tamgacı tarafından onaylanmış olması ve eksik kile tutanların cezalandırılması ile ilgili hükümler bulunmuştur. Bkz. Cengiz Kallek, "Kile", TDVİA, C. 25, İstanbul 2002, s. 568-569-570. İstanbul'a sevk edilecek zahireler üretim bölgelerinde mahalli kilelerle ölçülseler de, zahirenin gemilere yüklenmesi sırasında damgalı İstanbul Kilesi kullanılmıştır. Çünkü remi kayıtlara geçen ölçü birimi İstanbul Kilesi idi. Osmanlı Devletinde çeşitli iskelelerde ve bölgelerde kullanılan geçerli kileler şu şekilde olmuştur; Bir Rum kilesi3, Bergos kilesi 1,5, Alçaklar tabir edilen iskelelerde geçerli kile 3, Mankalya kilesi 2 İstanbul kilesine eşittir. İbrail kilesi İstanbul kilesine eşit, İsmail kilesi ise İstanbul kilesinin 9 katı şeklindedir. Tuna iskeleleri de İstanbul iskelesinin 9 katıdır. En büyük kile Kalas kilesi olup İstanbul kilesinden 10 kat büyüktür. Köstence ve Varna kileleri de 3 İstanbul kilesidir. 10 Tekirdağ kilesi 11 İstanbul kilesine eşittir. Ayrıca Silivri, Bandırma, Mihaliç ve Mudanya kileleri Alçaklar kilesinin 1/3'ü kadardır, yani İstanbul kilesine eşittirler. Son olarak Mısır kilesi ise 5 İstanbul kilesine denktir. Bkz. Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 40.*

ortalarında İstanbul'a gelen hububatın %85,8'i Karadeniz, %14,2'si Akdeniz'den mübayaa edilmiştir²⁹¹.

Tablo 5: 1748 Senesinde Karadeniz İskelelerinden Beklenen Zahire Miktarları ve Çeşitleri Şu Şekildeydi²⁹².

İskele	Buğday Kile	Arpa Kile
Varna	350.000	100.000
Balçık	300.000	100.000
Kavarna	200.000	50.000
Mankalya	350.000	50.000
Köstence	400.000	50.000
Karaharman	250.000	50.000
Yekün	1.850.000	400.000

Devlet 1748 senesi itibariyle mukayese nizamı ile birlikte Karadeniz'in Rumeli sahilinde bulunan iskelelerden Bergos iskelesi hariç tutulmak üzere 1. 850. 000 kile buğday, 400. 000 kile arpa istemiştir. Bu miktarlar mukayese usulü gereğince diğer yıllarda da tekrar etmek durumundaydı. Nitekim 9 Numaralı Zahire Mühimme Defteri'nde de 1749 yılındaki hüküm ve suretlerde aynı miktarlar görülmektedir²⁹³.

²⁹¹ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 64-65.

²⁹² Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 11.

²⁹³ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 65, s.35; 27/52.

Aşağıda incelenen 9 Numaralı Zahire Mühimme Defteri'nden taranan ve 1749-1756 yılları arasında İstanbul'a gönderilen arpa ve buğday miktarları senelere göre tablo halinde verilecektir. Tablolardaki veriler sadece hükümlerin içinde geçen kileler dikkate alınarak hazırlanmıştır.

Tablo 6: 1749'da Karadeniz İskelelerinden İstanbul'a Toplanan Mukayese Zahire

İskele	Buğday(kile)	Arpa(kile)
Bergos, Ahyolu ²⁹⁴	500.000	100.000
Varna ²⁹⁵	534.000	110.000
Toplam	1. 034.000	210.000

Karadeniz'in Rumeli iskelelerinden olan Bergos, Ahyolu ve Varna iskelelerinden sadece 1749 senesinde, İstanbul'a gönderilmek üzere toplamda 1.034.000 kile buğday ve 210.000 kile de arpa tedarik edilmiştir.

Ayrıca, 1749 yılında buğday ve arpa ayrımı yapılmadan sadece zahire şeklinde ifade edilen ve Kırk Kilise ve Edirne'den Bergos'a indirilmek üzere 49.000 kile zahire; yine Kırk Kilise kazasından Bergos'a 7.450 kile zahire getirilmiştir. Bu zahirelerin de Bergos'tan İstanbul'a sevk edilmesi istenmiştir²⁹⁶.

1749 senesinin kış döneminde İstanbul'da sadeyağ, don yağı, peynir gibi zahireler azalmıştır. Gemiler seyrüsefer vakti gelince denize açılabilmişlerdir. Bahar mevsimi geldiğinde Balçık, Kavarna, Bergos, Mankalya, Köstence, Karaharman iskelelerinde biriktirilen ve bol miktardaki yağların ve peynirin derhal İstanbul'a gönderilmesi emredilmiştir²⁹⁷.

²⁹⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 24, s. 13.

²⁹⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 25, s. 14; 27/52; 35/65.

²⁹⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 67, s. 37.

²⁹⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 2, s. 4-5.

Tablo 7: 1750’de Bergos ve Varna İskelelerine Çeşitli Kazalardan Toplanan Mukayese Zahire

Kazalar	Buğday(kile)	Arpa(kile)	İskeleler
Edirne, Kırk Kilise ²⁹⁸	49.000	-	Bergos
Yenice, Kızılağaç ²⁹⁹	15.000	8.000	
Yenipazar ³⁰⁰ ,	45.500	18.000	Varna
VidinKalesi, Karadeniz ve Tuna sahilindeki Kazalar ³⁰¹			
Toplam	109.500	26.000	

1750 yılında Bergos ve Varna’ya bağlı kazalardan, toplamda 109.500 kile buğday ve 26.000 kile arpa toplanmıştır. Kazalardan temin edilen bu zahireler iskelelere getirilmiş ve İstanbul’a sevk edilmiştir. Fakat 1750’de Yenice ve Kızılağaç’tan Bergos’a istenilen 15.000 kile buğday ve 8.000 kile arpadan 7.000 kile buğday ve 5.000 kile arpa tertip edilmiştir. Fakat tamamı gönderilmeyen zahirenin 8.000 kile buğday ve 3.000 kile arpa olmak üzere kalan kısmının Bergos’a gönderilmesi için görevli memurlara emir verilmiştir. Kalan zahirelerde bir an evvel İstanbul’a gönderilmiştir.

²⁹⁸ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 174, s. 88, 88/175.

²⁹⁹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 177, s. 89.

³⁰⁰ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 182, s. 92.

³⁰¹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 187, s. 94.

Tablo 8: 1751’de Varna ve Bergos İskelelerine Çeşitli Kazalardan Gönderilen Mukayese Zahiresi

Kaza	Buğday(kile)	Arpa(kile)	İskele
Kırk Kilise, Çöke Nahiyesi, Edirne köyleri, Aydos ³⁰²	158.000	5.000	Bergos
Kozluca ³⁰³	31.000	12.000	Varna
Toplam	189.000	17.000	

1751 yılında yine Bergos ve Varna iskelesine Edirne Köyleri, Kırk Kilise, Çöke Nahiyesi, Aydos ve Kozluca kazalarından 189.000 kile buğday 17.000 kile de arpa olmak üzere toplamda 206.000 kile arpa ve buğday toplanmıştır. Toplanan zahireler fiyatları belirlendikten sonra muhtekirlere fırsat verilmeden iskelelerden İstanbul’a gönderilmiştir.

1752 yılına gelindiğinde hükümlerde sadece Aydos kazasından 60.000 kile buğday ve 5.000 kile arpa olmak üzere toplamda 65.000 kile mukayese zahiresi Bergos iskelesine gönderilmiştir³⁰⁴.

³⁰² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 240, s. 115;116/241; 121/251.

³⁰³ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 259, s. 124.

³⁰⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 299, s. 145.

Tablo 9: 1753'te Bergos İskelesinde Toplanan Mukayese zahiresi

Kaza	Buğday(kile)	Arpa(kile)	İskele
Kırk Kilise, Çöke, Edirne Nahiyesi ³⁰⁵	98.000	-	Bergos
Aydos ³⁰⁶	60.000	5.000	
Toplam	158.000	5.000	

1753 senesindeki hükümlerde, sadece Bergos iskelesi ve kendi bağlı olan kazalardan toplanan mukayese zahiresinin miktarı, toplamda 158.000 kile buğday ve 5.000 kile arpadan ibarettir.

1754'de de yine Bergos iskelesine olmak üzere Kırk Kilise Kazası, Çöke Nahiyesi, Edirne Nahiyesi ve Aydos kazasından 158.000 kile buğday ve 5.000 kile arpa istenmiştir³⁰⁷. Yani 1753 yılında da Bergos'ta toplanan mukayese zahiresi miktarı değişmemiştir.

³⁰⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 330, s. 161; 161/331.

³⁰⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 341, s. 166.

³⁰⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, 184/381, 184/382, 198/414.

Tablo 10: 1755’de Bergos, Karaharman ve Varna’ya Gelen Mukayese Zahiresi

Kaza-Nahiye	Buğday(kile)	Arpa(kile)	İskele
Kırk Kilise, Çöke, Edirne Nahiyesi ³⁰⁸	98.000	-	Bergos
Aydos ³⁰⁹ , Zagra-i Atik ³¹⁰	120.000	15.000	
Babadağı, Karaharman ³¹¹	250.000	50.000	Karaharman
Yenipazar ³¹²	28.000	10.000	Varna
Toplam	496.000	75.000	

1755 yılında Bergos ve Varna iskeleleri ve kazalarına bir de Kaharman iskelesi ve kazalarından toplanan zahire miktarı eklenince, mukayese zahire miktarı artmış olup toplamda 496.000 kile buğday ve 75.000 kile de arpa temin edilmiştir. Burada Karaharman iskelesinin İstanbul iaşesi açısından önemi de açık bir şekilde görülmektedir. Çünkü 1755 yılı Bergos ve Varna iskelesinde toplanan zahirelerinin ikisinin toplamından daha fazla arpa ve buğday toplanmıştır. Ayrıca 1755’e ait tabloda Kırk Kilise, Çöke ve Edirne Nahiyesi’nden sadece buğday istenmiş, arpa miktarına değinilmemiştir.

³⁰⁸ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 520, s. 242; 242/521.

³⁰⁹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 568, s. 266.

³¹⁰ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 597, s. 282.

³¹¹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 586, s. 276.

³¹² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 594, s. 280.

Tablo 11: 1756'da Bergos ve Varna'dan İstenen Mukayese Zahiresi

İskele	Buğday(kile)	Arpa(kile)
Bergos ³¹³	670.694	130.887
Varna ³¹⁴	450.002(Buğday-Arpa)	450.002(Buğday-Arpa)
Köstence ³¹⁵	400.000	50.000
Toplam	1.520.694	630.889

9 Numaralı Zahire Mühimme Defterinin son yılı 1756 tarihinde ise Bergos, Varna ve Köstence iskelelerinden toplanan ve İstanbul'un iaşesinde önemli bir yere sahip olan, arpa ve buğday miktarları oldukça artış göstermiştir. Nitekim 1756'da İstanbul'a gönderilmek üzere toplam buğday miktarı 1.520.094 ve arpa miktarı ise 630.889 kiledir.

306/646 sayfa ve numaralı hükümde, Bergos iskelesinden 170.694 kile buğday ve 29.887 kile arpa istenmiştir. Fakat bu isteğe itaat edilmeyip 322.306 kile buğday ve 71.013 kile arpa zahire sahiplerinin zimmetlerinde kalmıştır. Ayrıca, 341/713 sayfa ve numaralı hükümde ise Bergos'taki mukayese zahiresinden istenen 500.000 kile buğday ve 101.000 kile arpadan da 298.158 kile buğday ve 42. 843 kile arpa kusur kalmıştır³¹⁶. Kalan zahireler görevlilerin kontrolleri ile bir an önce İstanbul'a gönderilmiştir.

1749-1756 yılları arasında Karadeniz'in Rumeli iskelelerinden temin edilen arpa ve buğday miktarlarının sadece hükümlerin içinde geçen sayısal veriler dikkate alınarak oluşturulan grafiği ise şu şekildedir;

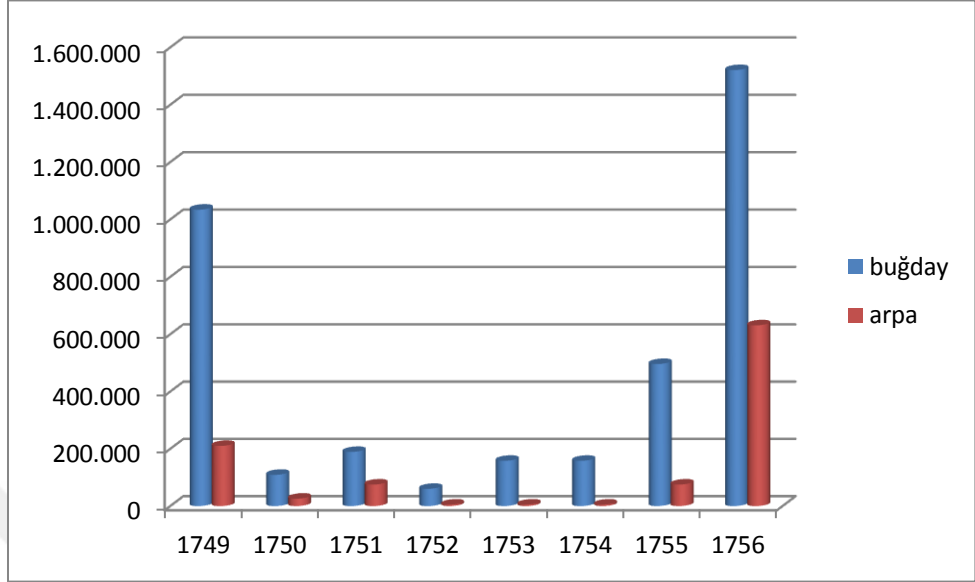
³¹³ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 646, s. 306; 341/713.

³¹⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 670, s. 318.

³¹⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 726, s. 347.

³¹⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 646, s. 306; 341/713.

Grafik 1: 1749-1756 Yılları Arasında Karadeniz'in Rumeli İskelelerinden Temin Edilen Arpa ve Buğday Miktarları



Grafikte özellikle her yıl buğday miktarının arpa miktarından fazla olduğu dikkat çekmektedir. Bu da İstanbul halkının refahının sağlanmaya çalışıldığını, iaşenin önemli bir yere sahip olduğunu ortaya koymuştur. Arpa genelde ordu için beslenen hayvanlar için, buğday ise İstanbul halkının ekmek ihtiyacı için temin edilmiştir.

9 Numaralı Zahire Mühimme Defteri dışında 1749-1756 yıllarından sonraki süreçte Karadeniz bölgesinden temin edilen zahire miktarları da şöyledir;

Tablo 12: 1758 Yılında Karadeniz Bölgesinden İstanbul'a Gelen Hububat Mikdarı³¹⁷.

İskeleler	Buğday(İst. Kilesi)	Arpa(İst. Kilesi)
Burgaz	314.000	59.000
Varna	350.000	100.000
Balçık	300.000	100.000
Kavarna	200.000	50.000
Mankalya	350.000	50.000
Köstence	400.000	50.000
Karaharman	250.000	50.000
Yekün	2.164.000	459.000

Mukayese nizamına göre her iskeleden her yıl aynı miktar ve aynı çeşit zahire istenmiştir. 1758'de Ahyolu iskelesi hariç diğer Alçaklar iskelelerinden gelen zahire miktarı toplamda 2. 164.000 kile buğday ve 459.000 kile ise arpa olmuştur. Bu da İstanbul iaşesi için önemli bir miktardır.

1759'dan 1768 yılına kadar Karadeniz iskelelerine bağlı kazalardan İstanbul'a gelen mukayese zahirelerinde pek fazla değişiklik olmamıştır;

³¹⁷ Güçer, "18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s.406.

Tablo 13: 1759'da Bergos ve Ahyolu İskelelerine Çeşitli Kazalardan Gelen Mukayese Zahireleri³¹⁸

Kaza	Arpa (kile)	Buğday (kile)
Aydos	5.000	60.000
Karinabad	8.000	60.000
Ruskasrı	5.000	80.000
Yanbolu	10.000	40.000
İslimiye	8.000	12.000
Kızılağaç	8.000	15.000
Hatunili	5.000	15.000
Ahyolu	10.000	25.000
Misivri	-	70.00
Zağra-i Cedid	8.000	32.000
Toplam	67.000	364.000

1759 yılında Bergos ve Ahyolu iskelelerine çeşitli kazalardan toplanan zahire miktarı 364.000 kile buğday ve 67.000 kile de arpadır. Yukarıda 1749 yılındaki tabloda da bu iskelelere toplanan zahire miktarları 500.000 kile buğday ve 100.000 kile arpa olarak 10 yıl süre sonraki zahire miktarında çok büyük bir değişiklik yoktur.

³¹⁸ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 9.

Tablo 14: 1761’de Varna İskelesine Gelen Mukayese Zahireleri³¹⁹

Kaza	Arpa (kile)	Buğday (kile)
Varna	10.000	28.000
Prevadi	12.000	49.000
Kozlıca	12.000	31.000
Yenipazar	10.000	28.000
Şumnu	16.000	80.500
Hazargrat	16.000	80.500
Osmanpazarı	8.000	17.502
Cuma-i Atik	8.000	17.502
Umur Fakih	8.000	17.502
Toplam	100.000	350.002

1761’de ise sadece Varna iskelesinin kazalarından toplanan arpa ve buğday miktarları verilmiştir. Toplamda 350.000 kile buğday ve 100.000 kile arpa temin edilmiş ve yukarıda 1759 yılındaki Bergos ve Ahyolu iskelesine toplanan zahire miktarı ile çok yakındır.

³¹⁹ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 9-10.

Tablo 15: 1768'de Karaharman, Balçık, Kavarna, Mankalya ve Köstence İskelelerine Gelen Mukayese Zahireleri³²⁰

Kaza	Arpa (kile)	Buğday (kile)	İskeleler
Daye ve Hırsova	12.500	62.500	Karaharman
Babadağı	50.000	250.000	Karaharman
Hacıoğlupazarı	100.000	300.000	Balçık
-	50.000	200.000	Kavarna
-	50.000	350.000	Mankalya
-	50.000	400.000	Köstence
Toplam	312.500	1.562.500	

1768 yılına bakıldığında Bergos, Varna ve Ahyolu dışında Rumeli iskelelerinden olan Karaharman, Balçık, Kavarna, Mankalya ve Köstence iskelelerine toplanan zahire miktarı toplamda 1.562.500 kile buğday ve 312.500 kile arpadır. Bu rakamlar da yukarıda 1756 yılı tablosundaki verilerle yakınlık göstermiştir.

2.2.2. İskelelerde Mukayese Zahiresi Tedariki Ve Sevkiyatında Yaşanılan Sıkıntılar

2.2.2.1. Zahire Fiyatının Belirlenmesiyle İlgili Sıkıntılar

Osmanlı imparatorluğu siyasî, askerî ve iktisadî bakımdan döneminin en iyi sistemini kurmuştur. Bu sistemi oluştururken iki temel unsurdan güç almıştır. Bunların biri “İslâm Hukuku” diğeri ise “Türk Tôresi”dir. Osmanlı Devleti, İslâmi prensiplere bağlı olduğundan dolayı teokratik bir düzenin hâkim olduğu kanısına varılmıştır. Bu

³²⁰ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 10.

sebeple Osmanlı Devleti'nin bir iktisadi düzen olan fiyat politikasına da bu açıdan bakmak gerekmiştir³²¹

Fiyat, mübadelede verilen bir servetin karşılığı, alınan veya alınabilen servet ya da para miktarı olarak belirlemiştir. İslâm iktisadında doğrudan fiyat politikasını belirleyen herhangi bir kesinlik veya kural yoktur. Kur'an-ı Kerim'de *“Birşeyi ölçtüğünüz zaman, ölçüyü tam tutun, doğru terazi ile tartın. Böyle yapmak sonuç itibariyle daha güzel ve daha iyidir ve insanlardan kendileri birşeyi ölçerek aldıkları zaman tam alan, ama onlara birşeyi ölçüp tartarak verdiklerinde eksik tutanları vay haline”* diye geçen ayetlerden de anlaşıldığına göre karşılıklı olarak dürüstlük ve doğrulukla alışveriş yapmanın öneminden bahsedilmiştir. Ayrıca fiyat konusunda *“Müşteri kızdırmayın, müşteriye aldatmak için bir metanın (mâlin) değerini artırmaya çalışmayın”* hadis-i şerifinde yine fiyat biçerken müşteri kızdırtmanın yasak olduğu vurgulanmıştır. İslâm fiyat politikasında önemli bir halkayı oluşturan ihtikâr ve muhtekirlikten de bahsedilmiştir. *“Her kim ihtikâr eder, elbette o asidir, günahkârdır”*. *“Muhtekir ne fena kuldur, Allah-u Teâlâ es'arı ucuzlatırsa herifin keyfi kaçır, yükseltirse o zaman ferahlar”* hadis-i şeriflerinde ihtikârcılığın ve bunu yapanların günahkâr olacağından bahsedilmiştir³²². Ticaret yapılırken, üreticiyi olduğu kadar tüketiciyi de koruyacak tedbirler getirilmiş, özellikle tüketiciyi aldatacak davranışlardan kaçınılması emredilmiştir. Mal fiyatlarını yapay olarak yükseltecek kurgucu müdahaleler; iki kişinin bir fiyat üzerinde anlaşarak, alışveriş üzerine fark verip arttırarak bir mala talip olmasında yasa dışı olarak belirlenmiştir. Yine bir beldeye dışardan gelen malları belde haricinde karşılayarak pazarda serbestçe satılmasına meydan vermeyip satın alıp kapatmak, sonra da büyük kârlarla satmak yasaklanmış, malların üreticiden tüketiciye en kısa yoldan intikal etmesi istenmiştir³²³.

Osmanlı Devleti'nin de fiyat politikasını belirlerken, uygulamada genel olarak iki türlü fiyat politikası izlediği görülmüştür. Birincisi, genel veya devleti ilgilendiren

³²¹ Mustafa Öztürk, “Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlihi”, *Belleten*, C. IV, TTK Yaynevi, Ankara 1991, Sayı: 212, s. 88.

³²² Öztürk, s. 88-89.

³²³ Ahmet Tabakoğlu, “Osmanlı Ekonomisinde Fiyat Denetimi”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 43, Prof. Dr. S. F. Ülgener'e Armağan, İstanbul 1987, s. 116.

hususlarda fiyatları idare belirlemiş, bu da müdahaleci tutumun olduğunu göstermiştir. Bu örfi fiyat politikasının bir sonucudur. Müdahaleci tutum, paranın resmi kurunun belirlenmesinde, genellikle yılda iki defa hatta daha fazla verilen narhta ve ordunun, İstanbul'un veya daha başka şehirlerin iâşesi için çıkarılan zahire, canlı hayvan veya diğer bazı maddelerin (bakır, arpa, odun, kömür) alımında yayımlanan mübayaa emirlerinde görülmüştür. İkincisi ise sadece tarafları ilgilendiren hususlarda, devletin izlemiş olduğu serbest politikadır. Bu politikayla belirlenen fiyatlar, şer'i fiyat politikasıdır ve devletin müdahalesinden uzak olmuştur. Yani Osmanlı dönemi fiyatları kur, narh ve mübayaa olarak şer'iata dayalı fakat örfi fiyatlar, serbest ve müzayede fiyatları ise şer'i hukuka dayalı fiyatlardır³²⁴. Mesela, Bergos iskelesinde *âlâ sarı hınta* (buğday) 34 pareye, *evsat* (orta) buğday 32 pareye ve *kızılca* buğday ise 30 pareye; arpanın kilesi 14 pareye tekabül etmiştir. Bunlar belirlenirken *marifet-i şer'* ve *hüccet-i şer'* olunarak şer'i esaslar göz önüne alınmıştır³²⁵. Ayrıca, buğday fiyatları üretim yerleri olan Karaharman, Köstence, Mankalya, Kavarna, Balçık ve Bergos iskelelerinde belirlenirken üç kalite üzerinden hesaplanmıştır. Bunlar âlâ, evsat ve edna olmak üzere tespit edilmiştir. Bu fiyatlarla alınıp satılan buğdaylar İstanbul'da Unkapanı'na taşınmıştır³²⁶.

Osmanlı Devleti'nde çeşitli iskele ve kazalardan İstanbul'a gelen zahirenin fiyatı iki şekilde belirlenmiştir. Birincisi miri, ikincisi ise rayiç fiyattır. Miri fiyat oldukça düşük olduğundan bir anlamda vergi niteliği taşımakta, rayiç fiyat ise piyasa fiyatının çok altında olup maktu fiyat özelliği taşımaktadır³²⁷. Miri ve rayiç mübayaasında zahirenin aynî tahsili gerekmiştir. Fakat zahire, herhangi bir sebeple aynî tahsil edilmezse bedele çevrilmiştir. Bu bedele çevrilirken uygulanan fiyat ise piyasa fiyatıdır. Piyasadan alınacak zahirenin fiyatı miri ve rayiç fiyattan fazla olduğu için devlet zarar görmemek adına bu yöntemi uygulamıştır³²⁸.

³²⁴ Öztürk, s. 91-92.

³²⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 172, s.87. Karaharmana ait buğdayın kilesi 70 pare, evsati 65 pare ve ednası 60 paredir(86/170).

³²⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 186, s. 94.

³²⁷ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s.12.

³²⁸ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 146.

Karadeniz iskelerinde de kadı, mübaşir ve kazanın ileri gelenleri tarafından fiyat belirlenmesi yapılmış, tüccar ve üreticinin bu fiyata uyması istenmiştir. Fiyatın belirlenmesinde bir tarafın hoşnutsuzluğu, fiyatı beğenmeme gibi durumlar *bayi ve müşteri* arasındaki fiyat görüşmelerinin çok uzun sürmesine sebep olmuştur. Bu da İstanbul'da zahire yokluğuna neden olmuş ve devlet fiyatların acilen belirlenerek zahirenin iskeleye nakledilmesini istemiştir³²⁹. Bazen de mübaşir, mahalli memur ve iskele kadılarının belirlemiş oldukları fiyatlar hububat sahiplerinin aleyhine olmuştur. Bundan dolayı da resmi fiyat dışında bir karaborsa fiyatı oluşmuş, hububatını saklayanlar ve satmaktan kaçınanlar çoğalmıştır. Mesela zahire sahipleri daha sonra fazla para eder diye zahirelerini anbarlarda saklamış ve iskelelere indirmemişlerdir³³⁰. Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinde buğdayın kilesi 70 para olarak belirlenmiş fakat zahire sahipleri buğdayları iskeleye indirmeyip saklamışlardır. Çünkü 80 paraya satmak istemişler. Gemi reisleri ise eski buğdayın 60 paraya satıldığını bildikleri için ve yeni buğdayın 80 para olmasına cesaret edememişlerdir. Bu durum kapan-ı dakik ihtiyarlarına gelen mektuplardan öğrenilmiştir. Görevli mübaşir ve gemi reisleri aracılığıyla tekrar belirlenen fiyatla yani 70 paraya ne kadar gemi varsa hepsi zahireleri alıp ruz-i kasıma kadar İstanbul'a getirmişlerdir³³¹.

Fiyat belirlenmesi sırasında ortaya çıkan sorunlardan biri de askeri kesimden kaynaklanmıştır. Yukarıda ifade edilen rayiç bedelin düşük olması askerî kesimin öşürlerini reaya zimmetinde bırakmasına neden olmuştur. Onlar ise bu şekilde piyasadaki zahirenin kaybolmasına neden olarak fiyatın artmasını beklemişlerdir³³². Çünkü zahire fiyatları arza göre değişmekte olup; üretimin az olduğu dönemde fiyat düşmüş, üretimin çok olduğu dönemde ise fiyatlar artmıştır³³³. Fiyat belirlemede bir karara bağlanamayan durumlarda 1169 yılında Karadeniz Bölgesi'nde fiyata 14 akçe

³²⁹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 368, s. 178; 84/166; 99/205.

³³⁰ Güçer, "18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s. 401; (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 84/166, 81/158, 99/205, 114/238, 138/285, 183/380.

³³¹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.)166, s.84.

³³² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 372, s.180.

³³³ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s.144.

³³⁴; 1170 yılında Tekirdağı'nda 96 akçe olarak belirlenen fiyata 10 akçe ve aynı yılda Tuna Karadeniz bölgelerindeki fiyatlara 10'ar akçe zam yapılmıştır³³⁵.

Devlet, teorik olarak her yıl zahire fiyatlarını yeniliğe gidip değiştirirse de, pratikte fiyatlarda 18. Yüzyıl boyunca çok önemli değişiklik olmamıştır. Fakat aynı zamanda Osmanlı Devleti bu yüzyılda tarihinin en yüksek enflasyonunu da yaşamıştır. Bu durum ise miri fiyat ile piyasa fiyatı arasındaki uçurumun nedeni olmuştur. Böylece, üreticiler de hasat sonunda mahsulünü satmak için mübayaacılar yerine, daha fazla fiyat öneren un kapamı tüccarları ve kaçakçıları tercih etmişlerdir³³⁶.

2.2.2.2. Kaçakçılık Sorunu

Kaçakçılık, Osmanlı Devleti'nin asırlardır süregelen önemli sorunlarından biri olmuştur. Yurtiçi ve yurtdışı olmak üzere iki şekilde yapılan kaçakçılığın sebebi, kaçakçılığın, usulüne göre yapılan zahire ticaretinden daha karlı oluşuydu. Üretici, hem yurtiçi hem de yurtdışından zahire talebiyle gelen tüccarın zahireye daha fazla fiyat biçmesini cazip bulmaktaydı³³⁷.

Kaçakçılığın ekonomik anlamda daha karlı olması Karadeniz'in Alçaklar iskelelerinde fazlaca yaşanan bir sorun haline gelmesine neden oldu. Anadolu taraflarından Trabzon, Sinop gibi iskelelerden gelen tüccarlar hububat ve çeşitli zahireyi Alçaklar iskelelerinden alarak Sinop, Samsun, Trabzon, İnebolu, Ünye ve Bartın iskelelerine götürmüşlerdir³³⁸. Buradan ise Anadolu'nun iç kesimlerinden gelen tüccarlara satılmıştır³³⁹. Nitekim Alçaklar iskelelerinden Bergos, Varna, Kavarna, Balçık, Karaharman ve Köstence'nin kazalarında bulunan sipahi, mültezim,

³³⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 686/2, s. 329; 333/695.

³³⁵ Güçer, "18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s. 402-404.

³³⁶ Fatih Yeşil, "İstanbul'un İaşesinde Nizam-ı Cedid : Zahire Nezaretinin Kuruluşu ve İşleyişi(1739-1839)", *Türklük Araştırmaları Dergisi-15*(Bahar2004), İstanbul 2004, s. 118.

³³⁷ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 40-41; (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 53, s.28; 128/272.

³³⁸ Bilge, S. M. (2013). "XVIII. Yüzyılda Osmanlı (Anadolu) Limanlarından Kafkasya'ya Yönelik Deniz Taşımacılığı ve Deniz Ticareti". *Kafkasya Üniversiteler Birliği Uluslararası Ağrı Sosyal Bilimler Kongresi*, 25-27 Eylül, s. 3.

³³⁹ Fidan, "18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul'un İaşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)", s. 10.

voyvoda ve subaşları zahire satışından daha sonra fazla kâr ederiz diye öşürlerini reaya zimmetine bırakmışlar, zahirelerini iskelelere götürmeyip anbarlarda saklamışlardır. Daha sonra zahireleri Anadolu taraflarına kaçırmaya çalışan kaçakçılarla mücadele etmek isteyen devlet, İstanbul'da kıtlık yaşanmasın diye iskelelere kapıcıbaşılık payesi olan mübaşirleri görevlendirmişlerdir³⁴⁰. Ancak bu görevlilere rağmen, devletin ileri gelen adamlarının bu durumu suiistimal ettiği ve kaçakçılığa göz yumdukları görülmüştür³⁴¹. 1749'da zuema, voyvoda, mülteziler ve subaşlar gibi devlet adamları daha para için öşürlerini iskelelere indirmeyip daha sonra da kâr elde etmek için Anadolu taraflarına satış satış yapmışlardır. Bu durum 1756 yılına kadarki diğer hükümlerde de yaşanmıştır³⁴².

Özellikle buğday ve arpada yapılan kaçakçılık hareketlerine karşı devlet, sadece mübaşirleri değil kadı ve iskele eminlerini de uyarmıştır. 1749'da Bergos, Varna, Balçık, Köstence, Karaharman ve Mankalya kadıları ve iskele eminlerine gönderilen hükümde, İstanbul'a nakl edilecek buğday ve arpanın narh-ı maktu denilen fiyatı belirlenmiş, sicil defterlerine sabit şekilde kaydedilmiştir. Fiyatları belirlenen hububatın miktar ve çeşidi gemi reislerinin eline verilen tezkirelerde beyan edilmiştir³⁴³. Bu tezkireler sayesinde İstanbul'a gelen zahirenin çeşidi ve miktarı belli olduğu için farklı cins, eski-yeni zahirelerin birbirine karıştırılması önlenmeye çalışılmıştır³⁴⁴. Söz konusu tezkirelerle tüccarlar, tezkireli tüccar konumuna ulaşmıştır. Ancak bu tezkireler sürekli olmayıp her defasında yenilenmesi gerekmiştir. Tüccar bu tezkireyi mübaşire vermek zorunda kalmıştır. Mübaşir de toplanan tezkireler tekrar İstanbul'a göndermişse de bu süreç bazen uzun sürmüştür. Bu durumda tüccarların kontrol edilmesi zorlaşmış ve böylece tezkire kontrolü olmadığı için de zahireler Anadolu taraflarına kaçırılmıştır³⁴⁵.

1754'te zahire mübaşiri olan Elhac Mehmet ve Bergos iskelesinden Sünne Boğazı'na kadar olan iskele ve kazaların, kadı, emin, naib, zabıta, yeniçeri serdarı ve vilayet

³⁴⁰(A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 53, s. 28.

³⁴¹ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s.44.

³⁴² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 53, s. 28.; 53/103; 114/238; 124/259; 178/368; 289/607.

³⁴³ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 173, s. 88.

³⁴⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 202, s. 97.

³⁴⁵ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 53-54.

ayanlarına hüküm gönderilmiştir. Karadeniz sahilinde bulunan iskelelerden Anadolu tarafına ve başka mahallere bir parça zahire dahi nakl edilmemesi, doğruca İstanbul'a sevk edilmesi emredilmiştir. Fakat “*kızılca buğdayın Anadolu tarafına nakl edilmesine izin vardır*” bahanesiyle kaçakçılık yapılmıştır. Hiçbir şekilde Anadolu taraflarına satışına ruhsat verilmeyen zahirenin, tamamının Ruz-ı Kasım gelmeden önce İstanbul'daki kapanı dakike götürülmesi istenmiştir³⁴⁶.

1755 senesinde Varna kadısına gönderilen hükümde ise Trabzon ve çevresinden gelen tüccar gemilerine zahire satılmaması istenmiştir. Bu sene içinde Trabzon'dan Varna'ya gelen üç-dört adet zahire gemisine muhtekirler fazla paraya zahire satmışlardır. Bir Varna kilesi buğday 50 paraya satılırken muhtekirler bunu 60 paraya, kızılca buğdayı 40 paradan 50 paraya çıkartarak Anadolu tüccarına satmışlardır³⁴⁷.

Kaçakçılık yapanlar arasında yazıcılar ve iskele eminleri de bulunmuştur. Bu durum 1756'da başka bir hükümde Balçık, Kavarna ve Varna iskelelerinden Kapan-ı dakike karışık şekilde gelen zahirenin farkedilmesi şeklinde görülmüştür. Kavarna'daki yazıcılar ve iskele emiri vekilleri müttefik olup ziyade para etmesi için buğday, kızılca buğday, arpa ve saman alıp bunları karıştırarak anbarlarda saklamışlardır³⁴⁸.

Hububat dışında diğer zahire çeşitleri de kaçakçılığa konu olmuştur. Nitekim İstanbul'da don yağlarının az olduğu bir dönemde Varna'da yedi tane mumhane bulunmasına rağmen, ürettikleri mumları Anadolu yakınlarına sattıkları haber alınmıştır. Durum böyle olunca devlet sadece bir mumhanenin kalacağını ve diğer altısının cümlesinin marifet-i şer'le mühürlenip ve imalinin durdurulacağını belirtilmiştir³⁴⁹. Aynı şekilde 1755'te Balçık ve Kavarna'da da bir yerine 10 tane mumhane olduğu ve buralardan Tuna sahili tarafından arabalarla Anadolu tarafına, Edirne yoluyla da Akdeniz tarafına don ve çerviş yağları ile mum döküp nakl olduğu ihbar edilmiştir. Bu mumhanelerden sadece biri kalmak şartıyla diğerleri

³⁴⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H), 409, s. 196.

³⁴⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 456, s.215.

³⁴⁸ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H), 643, s.340.

³⁴⁹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 358, s.173.

mühürlenip kapatılmıştır³⁵⁰. Ayrıca kaçakçılar sadece dışarıya zahire satışı değil, aynı zamanda mukayese zahirelerini birden fazla fırın (10-12) imal ederek peksimad³⁵¹ yaptırıp Anadolu taraflarına satmışlardır. 1755'te mübaşir Kapıcıbaşı Küçük Hüseyin yalnız bir fırın kalmak şartıyla diğer ne kadar fazla fırın varsa mühürletip kapatmıştır³⁵².

Devlet kaçakçılığın önüne geçmek ve zahirenin kalitesini korumak için birçok önlem amıştır. İstanbul'a sevk edilecek zahireden numuneler alınarak mühürlü torbalara konulmuştur. Böylece mukayese zahiresini denkleştirmeye çalışan kaçakçıların zahireye başka çeşit saman arpa vs. ile karıştırması önlenmeye çalışılmıştır³⁵³. Örneğin; Balçık, Kavarna ve Varna iskelelerindeki yazıcıların iskele emini vekilleriyle ortak olup buğday ve kızılca alarak arpa ile karıştırıp daha fazla paraya satma faaliyetleri gibi³⁵⁴. İstanbul halkının rızkını düşünen devlet, Anadolu taraflarına *bir habbe* yani tek bir tane zahire verilmemesi için kat'î bir şekilde emirler vermiştir. Buna rağmen hâlâ cesaret eden olur ise gemileri Tersane-i Amireye bağlanacağı ifade edilmiştir³⁵⁵. Ayrıca, yakalanan kaçakçılar isim ve ünvanlarıyla İstanbul'a bildirilerek Tuna kenarındaki Tulçı kalesinde kalebentlik cezası verilmiştir. Kaçırılmaya çalışılan zahireler ise bir an önce İstanbul'a sevk edilmesi emredilmiştir³⁵⁶.

Alınan önlemlere karşı halk ve askeri kesim kaçakçılığın bir yolunu bulmuştur. Bu yolda kaçakçılığa aracılık eden kişiler ise muhtekir tayfasındandır³⁵⁷. Muhtekirlik hakkında aşağıda detaylı bilgi verilecektir.

³⁵⁰ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 545, s.254.

³⁵¹ *Peksimad: Katı ekmek, seferde dayanmak ve hafif olmak için mahsusen çok pişirilen ekmek, galette.* Bkz. Şemseddin Sami, "Peksimad", *Kâmûsi Türkî*, s.357.

³⁵² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 546, s. 254.

³⁵³ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 49, (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 620, s.259.

³⁵⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 643, s. 304.

³⁵⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 26, s. 15; 81/158; 145/299.

³⁵⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 26, s. 15; 81/158; 145/299; 340/643.

³⁵⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 53, s. 28.

2.2.2.3. Muhtekirlik Sorunu

Muhtekir, *zehayir vesa'ir ihtiyacat-ı zaruriyeyi* ucuz alıp biriktirdikten sonra hisselerini artırarak satan kişidir³⁵⁸. Yani, zahire ve zaruri olan ihtiyaç malzemelerini ucuz elde ederek fiyatı artıncaya dek elinde tutan ve daha sonra fazla paraya satan kişilere muhtekir denilmiştir. İhtikârlık peşinde olan bu kişiler kanunlara göre ceza almışlardır.

Geleneksel İslâm iktisat politikasında, fiyatlarda tekelci eğilimlerin olmadığı ve serbest piyasa ortamının olduğu bir yöntem izlenmiştir. Böylece karşılıklı rızaya dayanan ve adil bir fiyat ilkesi belirlenmeye çalışılmıştır. Hz. Peygamber'in "*Fiyatları ayarlayan, darlık ve bolluk getiren, rızıklandırın Allah'tır*" hadisinde, fiyatların dondurulmasına ve narh konmasına karşı çıktığı anlaşılmıştır. Ayrıca Hz. Peygamber, fiyatlara müdahale etmek ithalatın duracağı ve karaborsaya sebep olacağı düşüncesiyle narha gerek duymayarak; "*Dışardan mal getiren rızıklanmıştır, muhtekir ise lanetlenmiştir*" hadisini dile geirmiştir. Böylece mal arzının artması teşvik edilerek, normal piyasa şartlarının işlenmesi ve darlık durumunun yaşanmaması istenmiştir³⁵⁹.

İslâm politikasını bünyesinde barındıran Osmanlı Devleti'nde de kanunen yasak ve dinen haram olan muhtekirliğe karşı çıkılmıştır. Dolayısıyla devlet İstanbul kadısını, yasaları ve yönetmelikleri uygulama ve halkın da bunlara uymasını sağlamakla görevlendirmiştir. Kadılık makamı altında bu göreve naipler de tabi olmuştur³⁶⁰. Ayrıca Mübaşirler; anbar sahipleri, mültezimler, zuema ve sipahiler gibi mahsül ve öşür sahiplerinin daha fazla para için muhtekirlik faaliyetlerinde bulunmalarını önlemek için görevlendirilmişlerdir. Aldıkları emirler doğrultusunda kaza ve iskelelere gidip burlarda bizzat kendisi veya adamlarıyla dolaşıp sevkiyatı aksayan zahireleri gerekli iskelelere araba ve develerle nakl ettirmişlerdir³⁶¹.

³⁵⁸ Şemseddin Sami, "Muhtekir", *Kâmûsi Türkî*, s. 1298.

³⁵⁹ Tabakoğlu, "Osmanlı Ekonomisinde Fiyat Denetimi", s. 113-114.

³⁶⁰ Tabakoğlu, "Osmanlı Döneminde İstanbul İlaşesi", s. 128.

³⁶¹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) 205, s. 99; 328/685/2.

Görevlilerin kontrollerine rağmen muhtekir tayfası çeşitli yollardan ihtikârlığa devam etmiştir. İncelenen hükümlerde 18. Yüzyıl ortalarında Osmanlı Devleti'nin de muhtekirlik faaliyetlerine karşı çok defa hüküm gönderdiği görülmüştür. 1749'da anbar sahipleri, mültezimler, zuema, sipahi ve voyvodalar gibi mahsül ve öşür sahipleri, Karadeniz'in Rumeli kesimindeki Bergos, Varna, Kavarna, Balçık, Köstence ve Karaharman iskeleleri ve buralara bağlı kazalardan aldıkları öşürleri muhtekirlere satmışlardır. Muhtekirler ise bu Anadolu tarafından gelen tüccara satarak daha fazla kar elde etmek istemişlerdir³⁶².

Muhtekirler, İstanbul'da zahire sıkıntısı olduğu zamanlarda daha fazla baş göstermişlerdir. Balçık, Kavarna, Varna, Bergos, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden İstanbul'a bol bol revgan, sade, don, çerviş yağları ve mum gelmekteydi. 1750 yılında muhtekirlerin bu ürünleri toplayıp mahzenlerde saklamasıyla İstanbul halkı zor ve sıkıntılı döneme girmiştir. Daha fazla kâr peşindeki ihtikârcılar bu ürünleri Anadolu tarafına satacakken, yakalanıp isim ve vergileriyle İstanbul'a bildirilmişlerdir³⁶³. Örneğin; Aynı yıl art arda gelen iki hükümden birincisinde Aydos kazasından Bergos'a, ikincisinde ise Kozluca'dan Varna'ya istenen arpa ve buğday miktarları şu şekildedir; Bergos'a 60.000 kile buğday, 5.000 kile arpa; Varna'ya ise 31.500 kile buğday, 12.000 kile arpa gelmesi beklenmektedir. Fakat voyvoda, mültezim, subaşı ve muhtekirler tarafından saklanmak istenen bu öşürler yerli yerinden gitmesi gereken iskelelere sevk edilmiştir. Buna teşebbüs eden muhtekir taifesi ise Tulçı kalesine kalebend olmak üzere cezalandırılmıştır³⁶⁴.

Muhtekirler aldıkları cezalara karşın yine de satış fırsatı buldukları anda ihtikârlığa devam etmişlerdir. İstanbul'a sevk edilen zahireler iskele ve kazalardan toplanıp, mahzenlerde ve anbarlarda³⁶⁵ muhafaza edilmekteydi. Fakat 1754 senesinde Bergos iskelesinde bulunan mahzenlerin harap ve kullanılmaz olduğu bir vakitte, gayet bolca

³⁶² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 53, s. 28.

³⁶³ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 248, s. 118.

³⁶⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 251, s. 121; 124/259.

³⁶⁵ Anbar, genelde iki katlı yapılmış ve üst katta yeni mahsül alt katta ise eski mahsül korunmuştur. Sevkiyat sırasında ise öncelik eski mahsüllere verilmiştir. Bkz. Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 29.

toplanan zahire için muhafaza edilecek yer sıkıntısı yaşanmıştır. Muhtekirler ise fırsatı değerlendirerek zahire sahiplerine daha fazla fiyat teklif ederek zahireyi satın almak istemişlerse de devlet tarafından bu durum haber alınmış toplanan zahire iskelelerde bekleyen gemilere yüklenerek İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir. Orada bulunan muhtekirlerin tamamı da men ve def edilmiştir³⁶⁶.

Muhtekir taifesi bazen de gemi reisleriyle müttefik olup zahirelerin kalitesinin düşmesine de sebep olmuştur. Muhtekirler ve gemi sahipleri zahire içerisine toprak, saman, çavdar, darı gibi malzemeleri karıştırmıştır. 1756 yılında Karaharman'dan Mustafa ve Ahmet Reisler, Varna iskelesinden ise Muhammet Reis'in gemileriyle gelen zahireden numune alınmış ve gelen zahirenin temiz olmadığı toprak, saman, çavdar ve darı gibi malzemelerin karıştırılmış olduğu görülmüştür³⁶⁷. Muhtekirlik faaliyetini aynı zamanda yazıcılar ve iskele eminleri de yapmıştır. Balçık, Kavarna ve Varna'daki yazıcılar ve iskele eminleri belirlenmiş olan fiyattan fazlasını kazanmak için buğday, kızılcıca ve arpa alıp bunları anbarda ya da götördükleri iskelede karıştırıp, karışık bir zahire piyasaya sürmüşlerdir. İçlerinden ihbar edilen ve Kavarna yazıcıları olduğu tayin edilen bir gruba kalebet cezası verilmiş ve onlarla birlikte Balçık ve Varna'da olan yazıcılarda tenbih edilmiştir³⁶⁸.

Yukarıda bahsi geçen ihtikârlık olaylarına karşı devlet gemileri bağlama, haps etme, kalebentlik ve anbarları kuyuları keşfedip kapatma gibi cezalar uygulamıştır³⁶⁹.

2.2.2.4. Gemilerin İskelelerde Bekletilmesi Sıkıntısı

Mukayese nizamı uygulanmadan önce yani 1748 yılına kadar İstanbul'da iaşe sıkıntısı yaşanmasın diye, her iskeleye rastgele gemiler gönderilmiştir. İskelelere bağlı kazalardan gelecek hububatın miktar ve çeşitleri de hesaplanmadığı için, varan gemiler boş yere beklemiş ve hububatı bol olan bazı iskelelere ise gemi gelmemiş ve buradaki zahire sahipleri de müşteri beklemiştir. Bu nedenle 1748 mahsul senesinden

³⁶⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 376, s. 181.

³⁶⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 772, s. 372.

³⁶⁸ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 643, s. 304.

³⁶⁹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.) ,771, s. 371; 124/259.

itibaren iskelelere kara ve nehir yoluyla, İstanbul'a ise deniz yoluyla nakliyat koordinatını sağlamak için mukayese nizamı tatbik edilmiştir³⁷⁰.

Devlet gemilerin boş yere iskelelerde bekletilmemesi için fermanlar çıkarmış ve görevlendirdiği zahire mübaşirlerini de bu hususta uyararak sorumlu tutmuştur³⁷¹. 1749'da İstanbul'dan Alçaklar iskelesine giden ikisi arpa, biri buğday gemileri iskelede boş bekletilmiştir. Sebebi ise, mübaşir başka mahalde meşgul iken Pazarcık kazasından toplanan 100.000 kile buğdayın taahüd ilamı verilmesine rağmen; serdar ve ayan olan Nesimoğlu zahireyi indirtmeyip *eşkıyalık himayesiyle* zahireyi mahzenlere kaldırmıştır. Zahire mübaşiri olarak tayin edilen Zıştovili Ali bizzat Varna'dan Tuna'ya varıncaya dek Alçaklardaki iskele ve kazaları dolaşmıştır. Kazalarda bulunan taaahüt zahiresinin kış bastırmadan önce iskelelere sevkiyatı sağlamıştır³⁷². Aynı yıl bahar mevsimi gelmeden İstanbul'a gönderilecek olan revgan-ı sade, don, çerviş yağları, mum, peynir gibi çeşitli zahirenin nakli de gerçekleştirilememiştir. Çünkü gemilerin işleyebilmesi için yoğun kış mevsiminin etkisinin geçmesi beklenmiştir³⁷³.

Her kazanın zahiresi belli olup, İstanbul'a gelmek üzere iskelede bekletilmemesi istenmiştir. Kapanı dakika gelecek olan zahirelerin fiyatları da belirlenmiş olup, defterlere kaydedilerek halas tezkiresi verilmek üzere tanzim ve tertip olunmuştur. 1749'da Varna iskelesinden istenen 350.000 kile buğday ve 100.000 kile arpanın fiyatı belirlenmemiş olduğu için, gemiler boş yere bekletilmiştir. Mübaşir marifetiyle fiyatı belirlenen mahsulün iskelelere ve oradan da İstanbul'a sevki gerçekleştirilmiştir³⁷⁴. Bazende belirlenen fiyatı beğenmeyen zuema, sipahi, voyvoda ve mültezim gibi öşür sahipleri zahireleri anbarlarda saklamışlardır. Bu da yine gemilerin boş yere bekletilmesine neden olmuştur³⁷⁵.

³⁷⁰ Güçer, "18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s.405.

³⁷¹ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 25.

³⁷² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 73, s. 40.

³⁷³ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 2, s. 4.

³⁷⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 25, s. 14.

³⁷⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 30, s. 16.

Her iskelede buğday ve arpa fiyatları belirlenmiş olmakla birlikte bazen iki farklı iskelede iki ayrı fiyat olması sorun olmuştur. 1750 senesinde Varna, Kavarna, Balçık, Köstence, Karaharman ve Mankalya iskelelerine gönderilen hükümde, Karaharman'a ait buğdayın bir kilesinin 70 para, evsatinın 65, ednasının ise 60 para olduğunu görülmüştür. Fakat bu fiyatların, Mankalya'da belirlenen fiyatla aynı olmaması sorun olmuştur. Fiyatlarda düzenleme yapıldıktan sonra, boş yere bekletilen gemilerin de zahireleri alıp İstanbul'a götürülmesi emredilmiştir³⁷⁶.

Gemilerin iskelelerde bekletilmesinin ana nedeni fiyat belirlenmemiş olması ya da ön görülen zahire fiyatının üretici tarafından beğenilmemesiydi. İskeleler arasında yaşanan fiyat farklılıkları nedeniyle iskelesinde fiyatı beğenmeyen bir üretici zahiresini zahire fiyatının yüksek olduğu iskeleye nakletmiştir. 1751 yılında Babadağı kazası ve etrafından kapanı dakik gemileriyle Karaharman'a nakl olunması beklenen zahire, daha fazla para için Daye Gölü ve Taşburun iskelelerine götürülmüştür. Buradan İsmail ve Kili taraflarından gelen kayıklara satış yapılmıştır. Kapan-ı dakik gemilerinin ise Karaharman iskelesinde boş yere beklediği haber alınmıştır. Bunun üzerine gönderilen fermanla İsmail ve Kili taraflarından gelen kayıklara satış yapılmayıp, tüm zahirenin belirlenen fiyat üzerinden Asitane-i saadete gönderilmesi istenmiştir. Buna karşı çıkan olur ise de Tulçı ve İbrail kalelerinden birinde kalebend olarak cezalandırılacağı belirtilmiştir³⁷⁷.

Gemiler bazen de mevsimsel sorunlar sebebiyle de boş yere beklemek zorunda kalmıştır. Fiyatı ve miktarı belirlenen zahirenin doğruca bekletilmeden İstanbul'a sevki istenmiştir. Sevkiat işlemleri ise Kasım ayına kadar yani kış bastırmadan evvel yapılmak zorundaydı. Çünkü kış mevsiminde gemilerin seferlerini etkileyecek yoğun karlı ve yağmurlu havalarda sıkıntıya sokuyordu. 1754 yılında Bergos ve Ahyolu iskelelerine gönderilen hükümde de miktarı belirlenip ve tezkiresi verilen ve Divan-ı Hümayun defterinde kayıtlı olan zahirelerin, "...tamamen ve kâmilan Gurre-i Zilkadeden Ruz-i Kasım'a dek Asitane-i Saadetim'e sefayin ile nakl ve tesyir ve

³⁷⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 170, s. 86.

³⁷⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 234, s. 112.

tekmil olunmak fermanım olmağın...” denilerek Kasım’a kadar İstanbul’a gönderilmesi istenmiştir³⁷⁸.

Gemilerin boş yere bekletilmesine kış mevsiminin neden olduğu bir durum da nakliyat araçlarının temini konusunda yaşanan sıkıntıdır. 1756 senesinde verilen hükümde, kış mevsiminden dolayı bakiye kalan zahirelerin Bergos, Kavarna, Varna ve Balçık iskelelerinde boş olan gemilerle İstanbul’a gönderilmesi istenmiştir. Kış şartlarında hareketi zorlaşan gemilere yüklenilmek üzere zahirelerin araba ve develer ve hatta arkalarıyla taşımak şartıyla iskelelere nakli emredilmiştir. Çünkü İstanbul’da iâşe sıkıntısının en fazla çekildiği mevsim kıştır³⁷⁹.

2.2.2.5. Mevsimsel Sıkıntılar

Mukayese zahirelerinin nakliyatının gemilerle yapılması avantajlı olmakla birlikte dezavantajları da vardır. Bu dezavantajlardan biri de her mevsimde nakliyatın yapılamaması olmuştur. Çünkü denizlerde gemilerin sefer yapması, Kasım ayından sonra güçleşmeye başlamış ve kış mevsimi daha da bastırınca bazı bölgelerde nakliye işlemleri tamamen durma noktasına gelmiştir. Durum böyle olunca, çıkarılan fermanlarda İstanbul halkının zahiresiz kalması önlenmek için, toplanan zahirelerin bir an evvel sevki istenmiştir³⁸⁰.

İncelenen 9 numaralı zahire mühimme defterindeki hükümlerde de sıkça geçen “*mevsim-i derya güzëran olmazdan mukaddem*³⁸¹, *mevsim-i şita duhulünden mukaddem*³⁸², *mevsim-i derya mururundan mukaddem* ve *ruz-i kasım’a dek*³⁸³ ifadelerde de seyr-ü sefer yapacak olan gemilerin bir kaza yada ulaşım sıkıntısı yaşamamaları için denizin en sakin olduğu, kış mevsiminin bastırmadığı gemilerin işleyeceği vakitler olan Kasım ayına kadar sevkiyat yapılması istenmiştir.

Mevsimsel sıkıntıların mümkün oldukça az yaşanması adına mübaşirler sevkiyatın vaktinde yapılması, aksatılmaması için uyarılmıştır. 1749 senesinde Edirne ve Kırk

³⁷⁸ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 367, s. 177.

³⁷⁹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 646, s. 306.

³⁸⁰ Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, s. 22.

³⁸¹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 55, s. 29.

³⁸² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 64, s. 34.

³⁸³ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 67, s. 37.

Kilise kazalarından Bergos'a nakli istenen 49.000 kile zahirenin 7.450 kilesi Kırk Kilise civarından gönderilmiştir. Edirne tarafından gelen zahireleri ise “...biz zahiremizi Tekfur Dağı iskelesine getirmiştir...” diyerek Bergos iskelesine indirmemişlerdir. Bunun üzerine mübaşir tayin edilmiş olan Zıştovili Ali'den, kış mevsimi bastırmadan önce, diğer kaza ve nahiyelerden gelecek olan zahirlerin de taahhüt ilamlarının tespiti yapılarak İstanbul'a gönderilmesini istenmiştir³⁸⁴.

Kış mevsimi gelmeden mukayese zahirelerinin sevk edilmesi lazımken, bazen muhtekirler zahirenin iskeleye nakledilmesine engel olmuşlardır. 1749'da Begos iskelesine zahire nakl eden kazalara Zıştovili Ali mübaşir tayin edilmiştir. Ahyolu kazası 25. 000, Ruskasrı kazası 80. 000 ve Misivri kazasından 7.000 kile istenen buğdayın muhtekirler tarafından saklanılmış olduğu ihbarı üzerine, Zıştovili Ali yeniden görevlendirilerek gelip bu kazaları dolaşmıştır. Burada gemi reisleriyle acil bir şekilde fiyatı belirlenen buğdayı denizlerde gemiler işliyorken, kış gelmeden İstanbul'a göndermiştir³⁸⁵.

Mukayese zahirelerinden arta kalan yani kusur zahireler varsa bunların da Kasım ayından önce adamlar tayin edilerek, belirlenen fiyat üzerinden gemi reislerine satışı yapılmıştır. 1753 senesinde gönderilen hükümde Çöke nahiyesi ve Edirne köylerinde kusur kalmış zahireler şiddetli kış olmadan önce Bergos iskelesine gönderilmiştir. Bu süreçte görevli olan kişilerden ise rahat ve keyfiyetlerini bırakıp acil bir şekilde çalışmaları istenmiştir³⁸⁶.

Kış mevsiminin ağır geçtiği bazı zamanlar sevkiyat sorunu yaşanınca çeşitli zahireler anbar ve mahzenlere doldurulmuştur. 1755 yılında Varna, Balçık, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerine gelmesi beklenen revgan-ı sade, don yağı, mum gibi çeşitli zahireler ayan ve mültezim elinde kalmış ve depolanmıştır. Gönderilen fermada, ayan ve ve mültezimin elinde biriken bu zahirelerin dışarı

³⁸⁴ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 64, s. 34.

³⁸⁵ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 76, s. 42.

³⁸⁶ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 309, s. 151.

satılmadan ve tek bir tanesi eksik olmadan, nöbetçi olan gemilerle kısım kısım iskelelere sevk edilmesi istenmiştir³⁸⁷.

1756 yılında ise kış mevi mi sebebiyle Pürvez'de bulunan bazı çekdiri ve gemiler sahipleri tarafından sefer yapmamak için limanlara bağlanmak istenmiştir. Bunu haber alan devlet fermanla mübaşir tayin ettiği Küçük Hüseyin'den orada bulunan ne kadar gemi varsa hepsinin arta kalan zahireleri acil bir şekilde Bergos iskelesine taşınmasını emretmiştir³⁸⁸. Aynı yıl başka bir hükümde yine kar ve yağmurun karışık olduğu ve gemilerin işlemez olduğu zaman zahire sahipelerinden zahirelerin naklini araba ve develerle hatta sırtalarında yapmaları istenmiştir. Çünkü İstanbul'da kıtlık ve sıkıntı yaşanması olası bir durum haline gelmiştir³⁸⁹.

Mevsimsel sıkıntılarının bir diğer şekli de rüzgârlardan kaynaklı olup sevkiyatın aksamasına neden olmuştur. 1756 yılı Nisan ayının ortalarında Babadağı kadısı ve Karaharman naibine gönderilen hükümde, şiddetli esen Lodos rüzgârları nedeniyle, İstanbul'a mukayese zahiresi götürecek olan kapan-ı dakik gemileri zahirelerin tamamını taşıyamamıştır. Çoğu yerlerde zahireler, anbar ve mahzenlerde kaldığı için İstanbul'da kıtlık yaşanmıştır³⁹⁰.

Mukayese zahireleri arasında yer alan ve yine kış bastırmadan temin edilmesi gereken önemli bir unsur da odundur. 1756 Mayıs'ında Bergos naibine gönderilen hükümde, Şehir Gölü kazasına bağlı olan halk ve Kutuz adlı kişi Terkos ve Ahyolu kazalarında bulunan dağlara baltalarıyla varmışlardır. İstanbul'a nakl edilecek odunları kış gelene kadar istiflemişlerdir³⁹¹.

Mevsimsel sıkıntılardan dolayı aksatılan zahire sevkiyatlarında, devlet sebeb olanların isim ve vergileriyle İstanbul'a bidirilip hapis cezası veya kalebentlik cezalarıyla cazanlanmasını emretmiştir³⁹².

³⁸⁷ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 455, s. 215.

³⁸⁸ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 644, s. 305.

³⁸⁹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 646, s. 306.

³⁹⁰ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 664, s. 316.

³⁹¹ (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 694, s. 332.

³⁹² (A. (DVNS.TZEİ.d.), 9, Hüküm (H.), 599, s. 283; 215/455.

SONUÇ

Osmanlı Devleti için İstanbul'un beslenmesi çok önemli olmuştur. Nitekim İstanbul, hem pay-i taht hem de devletin bel kemiği olan askeri erkânı içinde barındırması bakımından dünyanın ve devletin gözdesi olmuştur. Dolayısıyla İstanbul'un ihtiyaçlarının giderilmesi devletin kaderiyle bir tutulmuş, iaşe ile ilgili sıkıntıların olmaması için İstanbul merkezli fetih siyaseti güdülmüştür. Çünkü bir devletin diğer devletlerden üstünlüğü gösteren halkının refahı ve sarayın gücüdür.

İstanbul merkezli siyaset yapılması Osmanlı Devleti öncesindeki devletlerin de bir tutumu olmuştur. Nitekim Bizans İmparatorluğu döneminde de devlet, iaşe politikasını güvenlik ve siyasal politikalarının bir aracı olarak görmüştür. İaşenin devamlılığı için merkez başında bulunan imparatorun başlayıp, devlet bürokrasisi ve lonca teşkilatı mekanizmasının da içerisinde yer aldığı örgütlü yapıyı oluşturmuşlardır. İaşe konusunda Roma geleneğini sürdüren Bizans, bu sistemi devletin idare ve denetimi altında sürdürmüştür. Osmanlı Devleti de Bizans İmparatorluğu gibi İstanbul'un iaşesini önemsemiş ve gerekli politikaları uygulamaktan geri kalmamıştır.

Osmanlı Devleti bu anlamda iaşe temini için, hem güvenli hem de işlek olan iskeleleri aramaya başlamıştır. Arayış içinde olan devletin sınırları genişleyince nüfusu artmış, dolayısıyla bu nüfusu ve sınırlarını koruyacak daha fazla orduya ihtiyaç olmuştur. Bu bağlamda, hem artan nüfus hemde askeri kesimin önemli kısmını teşkil eden sarayın beslenmesi için lazım olan güvenli ve işlek iskeleleri, Rumeli'ye sahip olarak elde etmeyi başarmıştır. Çünkü Karadeniz'in Rumeli iskeleleri İstanbul iaşesine büyük katkı sağlayarak, adeta İstanbul'un zahire kavşağı durumuna gelmişlerdir. Temin edilen zahire arasında en temel gıda olan hububat Trakya, Eflak-Bodan ve Rumeli'nin orta ve kuzey kesiminden İstanbul'a taşınmıştır. Hububat arasında ise arpa ve buğday en ön sırada yer almıştır. Nitekim son derece önemli olan bu zahirelerin, İstanbul dışına sevk edilmesine kesinlikle izin verilmemiştir. Karaharman, Köstence, Mankalya, Bergos, Ahyolu, Varna, Kavarna ve Balçık iskelelerinden Anadolu ve başka yerlere sevkiyat yapanlar emr-i şerif

gereğince tayin edilen memurlar vasıtasıyla uyarılmıştır. Devletin ihracat konusundaki bu müdahaleci tutumu da konunun önemini açıkça gözler önüne sermiştir.

Bu müdahaleci tutumun başında mukayese usulü gelmiştir. Bu usulle devlet, her kaza ve iskeleden İstanbul'a gelecek olan zahire miktarı, çeşidi ve fiyatı belirlemiş, bunun bir sonucu olarak da narh sistemini benimsemiştir. Böylece İstanbul'a zahire akışını bir düzen ve süreklilik içinde canlı tutmaya çalışmıştır. Mukayese sisteminde devlet ihracatı yasaklamış ithalatı teşvik etmiştir. Yani kısacası müdahaleci bir tutum sergilemiştir. Bu da iaşenin devletin kaderiyle bir tutulmasının önemini açıkça ortaya koymuştur.

Osmanlı Devleti, 1748 yılında uygulamış olduğu mukayese nizamıyla İstanbul'a iaşenin düzenli olarak akışını sağlamaya çalışmıştır. Nitekim 1748 yılında Devlet, Karadeniz'in Rumeli sahilinde bulunan iskelelerden Bergos ve Ahyolu iskelesi hariç tutulmak üzere 1. 850. 000 kile buğday ve 400. 000 kile arpa temin etmiştir. Bu sistem gereği her yıl İstanbul'a zahire gönderen iskeleler düzenli olarak aynı miktardaki zahireyi göndermek zorundaydılar. Zahiresini teslim etmeyen iskele ve kazalar devletin görevlendirdiği mübaşirler vasıtasıyla uyarılmış hatta cezalandırılmışlardır. Devletin bu tutum gereği yaptığı uyarılar ve yasaklara rağmen iskelelerden İstanbul'a zahire sevk edilmesi sırasında birçok sıkıntı da meydana gelmiştir. Bu sıkıntıların başında zahire fiyatının belirlenmesi, daha çok kazanç elde etme çabasında olan muhtekirler ve onların aracılığıyla kaçakçılık ve eşkıyalık yapanların faaliyetleri gelmektedir. Bunun dışında doğa olaylarının sebep olduğu mevsimsel sıkıntılar da vardır. Yağmur, kar ve rüzgâr nedeniyle gemilerin işleyemez olduğu ve boş yere iskelede bekletildiği de görülmüştür.

Mukayese zahiresi temini sırasında yaşanan bu tür sıkıntılara rağmen 1749-1756 yılları arasında, yani 18. Yüzyılın ortalarında Karadeniz'in Rumeli iskelelerinden toplamda 3.500.000 buğday, 963.889 kile ise arpa temin edilmiştir. (Not: Bu rakamlar sadece hükümlerde geçen sayısal veriler dikkate alınarak hesaplanmıştır). Devlet, bu tür sıkıntıların etkisi, halkın mukayese sistemine tepkisi ve İstanbul'a

gelen mukayese zahiresi miktarında azalma görülmesi sebebiyle, yaklaşık 35 yıl süren mukayese usulünden 1782 yılında vazgeçmeye başlamıştır. Çünkü amaç İstanbul' a gelecek zahire miktarını en yüksek seviyede tutmaktı.



EKLER

1.9 NUMARALI DEFTERİN (A.DVNS.TZEİ. d. 9) HÜKÜM ÖZETLERİ³⁹³

Sayfa / Hüküm Numarası

4/2

Balçık, Varna, Bergos, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinde İstanbul halkı için toplanan don, çerviş, revgan, mum ve peynir gibi zahirenin Anadolu sahillerine götürülmesinin engellenerek, doğrudan İstanbul'a sevk edilmesi hususunda. (Fi evasıt Recep/ 1162)

5/4

Karadeniz'in Rumeli iskelelerinden temin edilen ve İstanbul halkının geçimini sağlayan zahirenin, Anadolu taraflarına kaçırılması ve kaçakçıların teftiş edilerek isim ve resimleriyle deftere kaydedilmesi, ayrıca satış yapan veya zahiresini çıkaran varsa onları da başka deftere kaydedip, bütün gemilerin zahirelerini alıp İstanbul'a götürülmesinin istenmesi hususunda. (Fi Evahir/ Rebiül-ahir/1162)

8/13

Eflak tarafından gelen orakçı tayfasının Karadeniz sahilindeki Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence, Karaharman ve Hacıoğlupazarı gibi kaza ve iskelelerde her sene ekinlerini biçip ücretlerini alıp giderken, iki-üç seneden beri önlerinin kesilip rüşvet istenmesi ve eziyet edilmesi hususunda. (Fi evahir Cemaziyel evvel/sene 1162)

³⁹³ Bab-ı Asafı Diva-ı Hümayun Sicilleri Tevzihat, Zehair, Esnaf ve İhtisab Defterleri, (A. (DVNS.TZEİ.d.), 00009, (162-169)/1749-1755.

9/14

Karadeniz ve Tuna iskelelerinden temin edilen zahirenin karıştırılmış ve temiz olmaması ve orakçı tayfasının ücretlerinin verilmemesi hususunda.(Fi evahir Cemaziyel evvel/sene 1162)

11/20

Köstence iskelesinden İstanbul'a gönderilmesi beklenen ve bakiye kalan zahirenin mübaşir tayin edilerek sevkinin yapılması hususunda. (Fi evahir Cemaziyel evvel/sene 1162)

13/24

İstanbul'daki halkın zaruri ihtiyacı olan, Bergos ve Ahyolu iskelelerinden gelmesi beklenen 350.000 kile buğday ve 150.000 kile arpanın (toplamda 500.000 kile zahirenin) gecikmeden ve gemiler iskelelerde boş yere bekletilmeden Kasım ayına kadar sevk edilmesi hususunda (Fi evasıt Ramazan/sene 1162)

14/25

İstanbul'daki halkın zaruri ve günlük ihtiyacı olan, Varna iskelesinden gelecek olan 350.000 kile buğday ve 150.000 kile arpanın fiyatı belirlenmemişse zahire pazarında fiyatı belirlenerek, gecikmeden ve gemiler iskelelerde boş yere bekletilmeden Kasım ayına kadar sevk edilmesi hususunda (Fi evasıt Ramazan/sene 1162)

15/26

Karadeniz'in Rumeli kıyısındaki Balçık, Varna, Kavarna, Bergos, Aydos, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerine gönderilen bu hüküm, İstanbul halkının rızkının kesilmemesi ve sıkıntı yaşanmaması için buraya gelecek zahirenin bir tanesinin dahi Anadolu taraflarına nakl olunmaması hususunda. (Fi evahir Recep/sene 1162)

16/29

Dergâh-ı mualla kapıcıbaşlarından Zıştovili Ali'ye gönderilen bu hüküm, Bergos ve Ahyolu iskelelerinden Karadeniz ve nehirler yoluyla İstanbul'a bolca gelen zahirenin fiyatının mübaşir olan Ali ve diğer memurlar tarafından kaza ve iskelelerin dolaşılıp belirlenmesi hususunda. (Fi evahir recep/sene 1162)

16/30

İstanbul'a zahire naklinde görevli mübaşir Ali mecdihu ve Bergos, Ahyolu, Balçık, Varna, Kavarna, Mankalya, Köstence, Karaharman vekilleri ve İsmail ve İbrail kadıları ile Akkirman nazırlarına gönderilen hüküm, İstanbul halkının geçimini karşılayan zahirenin fiyatı belirlenmemiş ise yeniden mübaşir tayin edilip fiyatı belirlenerek Kasım'a kadar gönderilmesi; muhtekirlik fikrinde olan ve daha fazla para kazanmak isteyen voyvoda, mültezim, ayan, züema ve tımar sahiplerinin de zahireleri anbarlarda saklamadan iskelelere indirmelerinin istenmesi ve uyarılması hususunda. (Fi evahir recep/sene 1162)

18/35

Karadeniz ve Tuna sahillerinde olan kadı ve naiplere gönderilen bu hükümde, Yenigöl, Rusçuk, Silistre, Babadağı ve Balçık'tan gelen yağ ve bal temiz olamsı ve revgan-ı sade yani sadeyağın sadece her vakiyesine üçer vakiye tuz katılması, bundan başka fazla nesne karıştırılmaması ve bunu yapanların cezalandırılması hususunda. (Fi evasıt Şaban /sene 1162)

21/43

Önceleri sipahiler ağası olan mübaşir Ali'ye gönderilen bu hüküm, Bergos ve Varna iskelesine giden Ali mecdihunun buradaki mukayese zahiresinin ilamlarını alıp sonra Balçık iskelesine varması, burada Mankalyada olduğu gibi zahirenin pazarı belirlenmiş; Balçık iskelesinden 3 kat Mankalya iskelesinden 6 kat geminin defterleriyle adı geçen iskeler İstanbul'a bidirilmiş. İstanbul'agönderilecek zahirenin de anbarda tutulmadan iskelelere indirilmesi ve deniz mevsimi bitmeden sevk edilmesi hususunda.

23/47

Bergos, Ahyolu, Balçık, Varna, Kavarna, Mankalya, Köstence, Karaharman, İsmail ve İbrail iskelelerinin kadı ve naiplerine gönderilen bu hüküm, İstanbul'a nakl edilen mukayese zahiresi olan hintanın içine arpa, çavdar karıştırılmaması ve bunu yapanaların haklarından gelineceği hususunda.

24/48

İstanbul halkının geçimi için Karadeniz'in Rumeli sahilerindeki Bergos iskelesinden tertip olunan 500.000 kile buğdayın yeniden tayin olan mübaşir Ali mecdihu tarafından, deniz mevsimi bitmeden İstanbul'a gönderilmesi hususunda.

24/49

Karadeniz'in Rumeli sahilerindeki kaza ve iskelelerden tertip olan mukayese zahiresinin İstanbul'a gönderilmesinin istenmesi, fakat Balkanın Edirne tarafı, Alçaklardaki iskekeler ve Tuna sahilindeki Akkirman'dan toplanan zahirenin nakliyle meşgul olan Zıştovili Ali'nin Bergos iskelesinden istenen zahire nakline yetişememesi sebebiyle yeni memur tayini olması; Bergos iskelesine toplanan 500.000 kile buğdayın, Ahyolu kazası hissesine 25.000, Misivri kazasına 7.000 ve Ruskasrı hissesine ise 80.000 kile hinta ve düşüp bu zahirelerin deniz sevkıyat mevsimi bitmeden acilen İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evahir Ramazan/sene 162)

27/52

Karadeniz'in Rumeli sahilerindeki kaza ve iskelelerden tertip olan mukayese zahiresinin İstanbul'a gönderilmesinin istenmesi, fakat Balkanın Edirne tarafı, Alçaklardaki iskekeler ve Tuna sahilindeki Akkirman'dan toplanan zahirenin nakliyle meşgul olan Zıştovili Ali'nin Bergos iskelesinden istenen zahire nakline yetişememesi sebebiyle yeni memur tayini olması; aynı şekilde başka bir emri şerifle de Varna iskelesine Osmanpazarı kazasından gelmesi istenen 6.000 kile buğdayın da İstanbul'a deniz seferleri kapanmadan gönderilmesi hususunda. (Fi evahir şevval/sene 1162)

28/53

Karadeniz'in Rumeli kısışındaki ve Tuna sahilindeki iskelelerde bulunan voyvoda, mültezim, ayan, züema, subaşilar ve tımar sahiplerinin öşürlerini almayıp daha fazla para için iskelelere indirmeyip anbarlarda saklaması, daha sonra Anadolu taraflarına kaçırmaları ve bu sebeple İstanbul'da kıtlık oluşacağı için bunların cezalandırılması hususunda. (Fi evahir Şevval/sene 162)

29/54

Varna iskelesinden Tuna sahilindeki İsmail ve İbrail iskelelerine varınaya dek bulnan kaza ve naiplere gönderilen hüküm de bu civarlardaki zahirenin güzel ve bol olduğu ve İstanbul'da zahire kıtlığı yaşandığı bu sebeplede bu bölgedeki kaza ve iskelelerin mübaşir, kadı, naip tarafından teftiş edilerek kıtlığa sebep olan zahire sahipleri ve gemi yazıcılarının İstanbul'a bildirilmesi hususunda. (Fi evail Zilkade/sene 162)

29/55

Karadeniz sahilleri ve Balkanın Edirne tarafı, Alçaklardaki iskekeler ve Tuna sahilindeki Akkirman'dan toplanan zahirenin nakline mübaşir olan Zıştovili Ali'nin meşgul olması ve Bergos iskelesinden istenen zahire nakline yeniden memur tayini olması; buradaki voyvoda, ayan ve işbilir kimselerin de birleşerek deniz seferi vakti bitmeden adı geçen iskeleye zahire gönderilmesinin sağlanması hususunda. (Fi evahir Şevval/sene 1162)

34/64

Bergos iskelesine Edirne ve Kırk Kilise kazalarından toplanması beklenen 49.000 kile zahirenin 7.450 kilesi Kırk Kilise kazası civarından istenmekte olup ve bu zahirenin İstanbul'a kış bastırmadan önce getirilmesi hususunda.(Fi evasıt Zil hicce /sene 1162)

35/65

İstanbul'a gönderilmesi beklenen ve Varna iskelesinde toplanacak olan 28.000 kile buğday, 10.000 kile arpanın acilen Varna iskelesine indirilmesi ve deniz seferi bitmeden de İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (162)

37/67

Karadeniz ve Tuna sahilindeki iskelelerden İstanbul'a gelecek olan zahirelerin 500.000 kileye denk olmadığı ve geçen seneden mukayese kalan zahireyle birlikte 800.000 kile zahirenin mübaşir tarafından iskele kaza dolaşarak toplanıp deniz seferi durmadan İstanbul'a gönderilmesi hususunda.(Fi evasıt Zilhicce /sene 1162)

38/70

Bergos iskelesine yeniden mübaşir tayin olan Ali mecdihu ve sadrazam çukadarı Osman mecdihuya gönderilen hükümde, Bergos iskelesine getirilecek zahirenin anbarlarda tutulmaması, birbirine karıştırılmaması ve halkın elinde kalan bütün zahirenin bir an önce Bergos iskelesine gönderilmesi hususunda.(Fi evahir Zilhicce / sene 162)

39/72

Varna kadısı ve çukadar olan sadrazamına gönderilen hükümde, Varnaya toplanacak zahirenin voyvoda, mültezim, züema ve tımar sahiplerinin öşürlerini reaya zimmetinde bırakmayıp iskelelere indirmeleri ve başka yerlere satış yapmamaları istenmekle beraber; Varna'dan Tuna'ya kadarki iskele ve kazaların zahirelerini kış bastırmadan gerekirse yeni memur tayini yapıp zahirelerin çukur, anbar ve mahzenlerde tutulması engellenerek, boş bekleyen gemilerle iskeleye sevk edilmesi hususunda.(Fi evahir Zil-kade/ sene 1162)

40/73

Tuna ve Karadeniz sahillerinde mukayese zahiresi için görevlendirilen mübaşir Zıştovili Ali voyvoda, mültezim, züema, subaşilar ve tımar sahiplerinin öşürlerini halkın eline bırakmadan iskelelere indirmelerini sağlayarak ve gemilerin boş yere

iskelede beklemesini engellemeye çalışması, fakat Pazarcık kazasının 100.000 kile buğday vermesi gerekirken Nesimoğlu'nun eşkıyalarla birlik olup bir tane dahi mahsul vermemesi; Zıştovili Ali'nin bizzat Alçaklardaolan iskeleleri dolaşarak kış bastırmadan beklenen zahireleri iskeleye indirmesi hususunda.(Fi evail Zilhicce /sene 162)

41/75

Osmanpazarı kazasından Varna'ya toplanıp İstanbul'a gönderilecek mukayese zahiresinin kapan gemileriyle acilen sevk edilmesi için yeniden memur tayini yapılması hususunda. (Fi evasıt Zilhicce /sene 162)

42/76

İstanbul'a gönderilmek üzere Bergos iskelesinde toplanan zahirelerin 25.000 kilesi Ahyolu kazası, 80.000 kilesi Ruskasrı ve 7.000 kilesi ise Misivri'den getirilmek üzere memur tayin olan Ali mecdihunun, muhtekirlerin faaliyetlerini engelleyerek Bergos'a gelecek zahirenin saklanılmadan iskeleye sevkinin sağlanması hususunda. (Fi evail Zilhicce /sene 1162)

43/77

Aydos, Ruskasrı ve Ahyolu kazalarından Bergos iskelesine gönderilmesi beklenen zahirenin voyvoda, mültezim, züema ve subaşların daha fazla para için zahireleri halkın zimmetine bırakması ve iskeleye indirmemesi hususunda. (Fi evail Zilhicce /sene 1162)

44/78

Bergos iskelesine zahire mübaşiri olarak görevlendirilen Ali mecdihunun voyvoda, mültezim, anbar sahipleri ve subaşların gemi reislerine sattıkları zahireyi miktar ve cinsiyle defterlere kaydettirmesi ve bu zahirelerin boş olan gemilelerle Bergos iskesine gönderilmesi hususunda. (Fi evail Zilhicce /sene 1162)

44/79

Kozluca kazasından Varna iskelesine gidecek gemilere belirlenen fiyatlarla satışı yapılacak zahirenin bir an evvel gönderilmesi ve kazadan gelecek zahirenin bekletilmemesi hususunda. (Fi evasıt Zilhicce /sene 162)

51/99

Karadeniz ve Tuna sahilindeki kaza ve iskelelerden İstanbul'a nalk edilmesi beklenen zahirelerin kış bastırmadan ve gemiler kışlaya bağlanıp boş yere bekletilmeden yükünü alan gemilerin hareket etmesi hususunda. (Fi evahir Zilhicce /sene 162

53/103

Varna'dan Tuna'ya varınca alçaklardaki iskeleler ve kazalarının zahirelerini bir an önce iskelelere nakl etmesi, gerektiğinde yeni görevliler tayin edilmesi ve gönderilmesi beklenen zahire miktarının arta kalan kısmı varsa onlarında derhal İstanbul'a ulaştırılması hususunda. (Fi evahir Muharrem /sene 1163)

59/111

Bergos iskelesine zahire gönderen kazalardaki zahire sahipleri ve mültezimlerin, zahireleri anbarlarda tutmayıp bi an önce Bergos iskelesine iletmesi ve satması hususunda.(Fi evail Safer /sene 1163)

62/116

Karadeniz iskelelerine zahire nakli için mübaşir olan Mehmet ve Ali mecdihunun düzen bozan eşkıyalarla uğraşması, eşkıyadan kaçan yedi geminin Kalas iskelesinde kalması ve Karadeniz ve Tuna sahillerinden zahirenin iskelelere parça parça gönderilmesi hususunda.(Fi evahir Safer /sene 1163)

62/117

Bergos iskelesine Zagra-i Atik ve Zagra-i Cedid kazalarından gelecek olan zahirenin ihtikârlarca anbarlarda tutulmasının engellenmesi ve mübaşirin parça parça zahireleri

sevk etmesi, inat edenlerin de isim ve vergileriyle İstanbul'a bildirilmesi hususunda.(
Fi evahir Safer /sene 1163)

62/118

Bergos vesair Karadeniz iskelelerine etraf kazalardan gelen zahirelerin gemilere hemen yüklenmesi emir olunmakla birlikte, Aydos kazası ve köylerinde bulunan Girayhan'ın aksini yapıp, ihtikârlık içine girerek öşürleri anbarlarda toplaması, sonra da ihbar edilince mübaşir ve adamlarıyla uyarılıp zahirelerin iskeleye gönderilmesi hususunda. (Fi evail Rebiül-evvel /sene 163)

64/122

Bergos iskelesine mübaşir olan Ali mecduhunun görevini iy yapması ve İstanbul'da zahire sıkıntısı ve ihtiyaç olmadığı bu sebeple yerini ve ikâmetini İstanbul'a almasının istenmesi hususunda.(Fi evail Receb/sene 163)

70/136

Varna iskelesine bağlı bulunduğu Kozluca, Prevadi, Şumnu, Yenipazar ve Umurfakih gibi kazalardan gelen zahirenin (arpa, buğday) belli olduğu ve iskelelerde gemilerin boş yer beklememesi, ayrıca her kazanın vereceği zahire miktarı belli olup buna dair tezkiresi olduğu, defter kayıtlarının tutulması, fiyatı belirlenmemiş zahirenin fiyatının belirlenmesi ve kasım ayına kadar iskeleye sevk edilmesi hususunda.(Fi evahir Şaban /sene 1163)

71/137

İstanbul'daki halkın rızıkları için Bergos ve diğer Karadeniz iskelelerinden ve Tuna iskelelerinden İstanbul'a gelecek olan zahirenin kesinlikle Anadolu taraflarına satılmasına izin verilmemesi, bunu yapanların ise gemilerinin bağlanması ve cezalandırılması hususunda. (Fi evail Şaban /sene 1163)

72/140

Karadenizde olan Ahyolu ve Bergos iskelelerinden deniz seferleri durmadan önce İstanbul'a zahire gönderilmesi eğer fiyatı belirlenmemiş olan zahire var ise mübaşir ve işbilir kimseler tarafından fiyatının belirlenmesi hususunda.(Fi evahir Şaban/sene 163)

72/141

Karadeniz iskelelerinden ve Tuna iskelelerinden İstanbul'a gelecek olan zahirenin fiyatının belirlenmesi, Kasım ayına kadar gönderilmesi, bunun için gerekli mübaşirlerin yeniden tayin olunması ve muhtekir kesimin öşürleri anbarlarda saklamasının engellenmesi hususunda.(Fi evail Şaban /sene 163)

73/142

Ahyolu ve Bergos iskelelerinden Akkirman'a varınca bu iskelelere zahire getiren kaza halkı, mültezim ve anbar sahiplerinin, ellerinde bulunan zahireleri parça parça iskelelere göndermeleri hususunun 162 senesinde olduğu ve her kazanın vereceği zahire miktarının belli olduğu, deftere kaydedildiği ve bir an önce sevk edilmesi hususunda. (Fi evahir Şaban/sene 163)

74/145

Karadeniz'in Rumeli kıyısındaki Bergos, Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden İstanbul halkının geçimi için gönderilecek zahireden bir tanesinin dahi Anadolu taraflarına verilmemesi hususunda.(Fi evail Şaban /sene 163)

81/158

Un kapanı gemileriyle Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman ve Tuna iskelelerine gelen zahirenin 20 günü geçen sürede hala fiyatının belirlenmemiş olduğu ve bunun için görevlendirilen memurların bir an önce fiyatları belirleyip gemi ve zahirelerin boşa bekletilmemesi hususunda.(Fi evahir Ramazan/sene 163)

82/161

Bergos iskelesine zahire gönderecek olan Kırk Kilise kazası, Edirne ve Çöke nahiyelerinin 49.000 kile zahireyi bir an önce Bergos'a göndermeleri hususunda.(Fi evahir Ramazan/sene 163)

84/166

Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinde buğdayın her bir kilosu 70 para olmakla birlikte zahire sahiplerinin 80 paradan aşağı vermeyiz diyerek zahireyi saklaması, durumun ihbar edilip düzeltilmesi hususunda.(Fi evasıt Şevval/sene 163)

84/167

Bergos iskelesine Aydos kazasından gelecek olan 60.000 kile buğday ve 5.000 kile arpanın, voyvoda, mültezim, züema ve subaşı ve muhtekir tayfasına fırsat verilmeden iskeleye gönderilmesi ve inat edenlerin kalebent olarak cezalandırılması hususunda.(Fi evail Şevval/sene 1163)

85/168

İstanbul'a sevk edilmek üzere, Karaharman ve Köstence iskelesine önceden beri zahire gönderen Babadağı kazası gibi Daye köyü ve Taşburun iskelelerinin de yine zahirelerini, Tuna kayıklarıyla İsmail ve Kili ye değil direk Unkapanı gemileriyle İstanbul'a göndermesi, aksi halde Tulçi ve İbrail gibi kalelerde kalebent cezası verilmesi hususunda.(Fi evasıt Şevval/sene 1163)

86/169

Bergos iskelesinden Akkirman'a kadar olan kaza ve iskelelerde İstanbul'a mukayese zahiresi gönderecek olan fakat voynuk halkı, vakıf köyler, züema ve tımarlı sipahilerden oluşan bazı kesimlerin, vergiden muafız ve askeri kesimdeniz diyerek zahirelerini vermemeleri hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1163)

86/170

Karaharman'da buğdayın kilesi 70 para, evsatı 65, ednası ise 60 para olduğunun görülmesi; Mankalya'da belirlenen fiyatla aynı olmaması sebebiyle ve Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinde farklı fiyat kullanılmasının kabul edilmemesi ve tek fiyat yapılması hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1163)

87/172

Bergos iskelesinde ala sarı buğday 34 para, evsat 32, kızılca buğday 30 para ve arpanın kilesi 14 para olması, bu fiyatlardan ne eksik ne de fazla bir fiyat kabul edilmemesi ve iskeleye gönderilecek zahire ve gemilerin boşa bekletilmeden belirlenen fiyat üzerinden satış yapılması hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1163)

88/173

Bergos, Varna, Balçık, Mankalya, Köstence ve Karaharman'dan İstanbul'a gönderilecek buğdayın fiyatı Bergos ve Mankalya iskelelerinde şeri hükümlerce ve ortak fikirle belirlenmiş olması sicillere kayıt olaması ve hepsinde aynı fiyatın geçerli olup ne bir fazla ne bir eksik kabul edilmemesi ve gemi reislerine verilen tezkirede bulunması hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1163)

88/174

Bergos iskelesine gönderilecek 49.000 kile buğdayın Kasım ayı gelmeden Kırk Kilise kazası ve Edirne ve Çöke nahiyelerinden birkaç gün içinde iskeleye teslim edilmesi hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1163)

88/175

Bergos iskelesine gönderilecek 49.000 kile buğdayın Kasım ayı gelmeden Kırk Kilise kazası ve Edirne ve Çöke nahiyelerinden birkaç gün içinde iskeleye teslim edilmesi hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1163)

89/177

Yenice Kızılağaç kazasından Bergos iskelesine gönderilecek olan 15.000 kile buğday ve 8.000 kile arpanın bakiye kalan 8.000 kile buğday ve 3.000 kile arpasının da acilen Bergos iskelesine gönderilmesi hususunda.(Fi evahir Şevval / sene 1163)

92/182

İstanbul'a gönderilmesi beklenen ve Varna iskelesinde toplanacak olan 28.000 kile buğday, 10.000 kile arpanın acilen Varna iskelesine indirilmesi, muhtekirlere fırsat verilmeden belirlenmiş fiyat üzerinden ve deniz seferi bitmeden de İstanbul'a gönderilmesi, aksini yapanların Tulçi kalesinde kalebent olması hususunda. .(Fi evahir Şevval / sene 1163)

94/185

Karaharman'dan İbrahim Ağa ve Mankalya iskelesinden Genç Ağa Dimekli Murat adlı kişilerin iskelelerine bağlı kazaların zahirelerini 1 buğday 3 arpa olamk üzere karıştırmaları ve gemi reislerinin bu zahireyi almak istememeleri İstanbul'da kıtlık yaşanması olacağıın ihbarı üzerine, durumu düzeltmek için sadık kimselerin görevlendirilmesi hususunda. (Fi evail Zilkade/sene 163)

94/186

Bergos, Varna, Kavarna, Balçık, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden gelen buğdayı satış ve nakdi bedel olan ala, evsat ve edna üzerinden alıp, Halep tarafına ise 70 paradan aldık diye haber verilmesi ve bu durumun kadı ve naiplerce gemi reisine verilen tezkirenin cis ve kapanının belirlenmesi hususunda. (Fi evail Zilkade/sene 163)

94/187

Varna iskelesine Eski Cuma kazasından gönderilecek 17.500 kile buğday ve 8.000 kile arpanın koşulacak hayvanımız yoktur, ot yetiştiremiyoruz denilerek mukayese zahiresinin gönderilmemesi ve buraya memur gönderilip seri ve acil şekilde

zahirenin Varna iskelesine gönderilmesi inat edenlerin Vidin kalesinde kalebent olması hususunda. (Fi evail Zilkade/sene 163)

95/189

Karadeniz ve Tuna sahillerindeki iskelelerden gelecek zahirelerin doğruca İstanbul'a gönderilmesi ve bir tanesinin bile Anadolu tarafları ve başka yerlere gönderilmemesi hususunda.(Fi evasıt Zilkade/sene 1163)

96/200

Karadeniz ve Tuna sahillerindeki iskeleler ve kazalardan gelecek zahirelerin doğruca İstanbul'a gönderilmesi nedeniyle, Daye Köyü kazasından 62.500 kile buğday ve 12.500 kile arpanın da İstanbul'a gönderilmesi ve muhtekirlerin ve inat edenlerin Tulçi kalesinde kalebent olması hususunda. (Fi evvahir Zilkade/sene 163)

97/202

Karadeniz ve Tuna sahillerindeki Bergos, Varna, Kavarna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman ve Kili, İsakçı, İsmail ve İbrail gibi iskelelerden İstanbul un kapanına gelen zahirenin yani arpa, buğday ve yulaf gibi birbirine karışık olmaması, gemi reislerinin ellerinde her kazadan gelecek zahire cinsi ve mikrtarının yazılı olduğu tezkerenin olması gerektiği hususunda. (Fi evvahir Zilkade/sene 163)

99/205

Varna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman iskelelerine zahire gönderem kazalardaki anbar sahipleri, mültezimler, züema ve tımar sahiplerinin mahsül ve öşürleri daha sonra fazla para etmesi için anbarlarda saklaması hususunda. (Fi evvahir Zilkade/sene 163)

99/206

Bergos, Varna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman iskeleleri ve buralara bağlı olan kazaların mukayese zahirelerini Kasım ayı gelmeden göndermek zorunda olduğu hususunda.(Fi evail zilhicce /sene 1163)

104/217

Rumeli sahilindeki iskelelerden sadeyağı, don yağı, çerviş yağı gelmekte olup, İstanbul'da don yağı eksikliği varken Varna iskelesinde 7 adet mumhane bulunduğu ve muhtekirlerin işledikleri mumları Anadolu taraflarına sattıkları, bu nedenle sadece 1 adet mumhane kalmak koşuluyla diğerlerinin kapatılması hususunda.(Fi evail Muharrem /sene 164)

108/226

Karaharman, Köstence, Mankalya, Balçık, Kavarna ve Hacıoğlupazarı ve buralardaki kadı ve naiplere gönderilen hükümde, Eflak ve Boğdan'dan gelen orakçıların ekinleri biçip hekettiği ücretleri alıp haksızlığa uğramamaları hususunda.(Fi evasıt Cemaziyel ahir/sene 1164)

108/227

Tuna tarafından gelip İsakçı'dan Karadeniz sahiliyle Karaharman, Köstence, Mankalya, Balçı, Kavarna ve Hacıoğlu pazarı kazaları ve Dobruca vesair bölgelere ekinleri biçirmek için orakçıların gönderilmesinin istenmesi hususunda. (Fi evasıt Cemaziyel ahir/sene 1164)

111/231

Karadeniz ve Tuna sahillilerindeki iskele ve kazalardan İstanbul'a gönderilecek olan zahirelerin fiyatı belirlenmemişse fiyatlarının belirlenmesi, iki kat fazla para için anbarda saklanan zahirenin iskelelere gönderilmesi hususunda.(Fi evail Şaban / sene 164)

111/232

Bergos ve Ahyolu iskelelerine zahire gönderecek olan kazaların Kasım ayına kadar, fiyatı belirlenmemiş zahirenin fiyatı belirlenerek, gemileri boş yere bekletmeden zahirelerini iskelelere göndermeleri hususunda.(Fi evail Şaban / sene 164)

112/233

Şumnu, Harazgırad, Eski Cuma ve Osmanpazarı kazalarından Varna iskelesine gönderilecek olan çeşitli zahirenin zamanında gönderilmemesi ve mübaşir ve admalar gönderilip Varna iskelesine acilen gönderilmesinin istenmesi, karşı çıkanların Vidin kalesine haps ve kalebent olmaları hususunda.(Fi evahir Recep /sene 164)

112/234

İstanbul'a sevk edilmek üzere, Karaharman ve Köstence iskelesine önceden beri zahire gönderen Babadağı kazası gibi Daye köyü ve Taşburun iskelelerinin de yine zahirelerini, Tuna kayıklarıyla İsmail ve Kili ye değil direk Unkapanı gemileriyle İstanbul'a göndermesi, aksi halde Tulçi ve İbrail gibi kalelerde kalebent cezası verilmesi hususunda.(Fi evail Şaban/sene 1164)

113/235

Ahyolu, Bergos iskelelerinden Akkirman'a varınca bu iskelelere zahire getiren kaza halkı, mültezim ve anbar sahiplerinin, ellerinde bulunan zahireleri parça parça iskelelere göndermeleri hususunun 163 senesinde olduğu ve her kazanın vereceği zahire miktarının belli olduğu, deftere kaydedildiği ve bir an önce sevk edilmesi hususunda.(Fi evail Şaban/sene 1164)

113/236

Bergos iskelesinden Akkirman'a kadar olan kaza ve iskelelerde İstanbul'a mukayese zahiresi gönderecek olan fakat voynuk halkı, vakıf köyler, züema ve tımarlı sipahilerden oluşan bazı kesimlerin, vergiden muafız ve askeri kesimdeniz diyerek zahirelerini vermemeleri hususunda.(Fi evail Şaban/sene 1164)

114/237

İstanbul'daki halkın rızıkları için Bergos ve diğer Karadeniz iskelelerinden ve Tuna iskelelerinden İstanbul'a gelecek olan zahirenin kesinlikle Anadolu taraflarına

satılmasına izin verilmemesi, bunu yapanların ise gemilerinin bağlanması ve cezalandırılması hususunda.(Fi evail Şaban/sene 1164)

114/238

Varna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman iskelelerine zahire gönderem kazalardaki anbar sahipleri, mültezimler, züema ve tımar sahiplerinin mahsül ve öşürleri daha sonra fazla para etmesi için anbarlarda saklaması hususunda.(Fi evail Şaban/sene 1164)

115/239

Karadeniz'in Rumeli kıyısındaki Bergos, Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden İstanbul halkının geçimi için gönderilecek zahireden bir tanesinin dahi Anadolu taraflarına verilmemesi hususunda.(Fi evail Şaban/sene 1164)

115/240

Bergos iskelesine gönderilecek 49.000 kile buğdayın Kasım ayı gelmeden Kırk Kilise kazası ve Edirne ve Çöke nahiyelerinden birkaç gün içinde iskeleye teslim edilmesi huususunda.(Fi evahir Receb /sene1164)

116/241

Bergos iskelesine gönderilecek 49.000 kile buğdayın Kasım ayı gelmeden Kırk Kilise kazası ve Edirne ve Çöke nahiyelerinden birkaç gün içinde arabalarla iskeleye teslim edilmesi huususunda.(Fi evahir Receb /sene1164)

117/244

Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskeleleriyle Akkirman'a varınca buralardan İstanbul'a gönderilecek zahirenin cinsinin ve miktarının belli olması için gemi reislerine tezkere verilmesi hususunda.(Fi evail Şaban/sene 1164)

118/248

Balçık, Kavarna, Varna, Bergos, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden İstanbul'a bol bol revgan, sade, don, çerviş yağları ve mum gelmekte olduğu, muhtekirlerin bu ürünleri toplayıp mahzenlerde saklaması, daha fazla kâr peşindeki ihtikârcıların bu ürünleri Anadolu tarafına satacakken, yakalanıp isim ve vergileriyle İstanbul'a bildirilmeleri hususunda. (Fi evasıt Şevval/ sene 1164)

121/251

Bergos iskelesine Aydos kazasından gelecek olan 60.000 kile buğday ve 5.000 kile arpanın, voyvoda, mültezim, züema ve subaşı ve muhtekir tayfasına fırsat verilmeden iskeleye gönderilmesi ve inat edenlerin kalebent olarak cezalandırılması hususunda. (Fi evail Zilkade /sene 1164)

124/259

Kozluca kazasından Varna iskelesine gönderilmesi beklenen 31.500 kile buğday ve 12.000 kile arpanın, voyvoda, mültezim, züema, subaşı ve muhtekirlerin faaliyetleri engellenerek deniz seferi vakti bitmeden önce zahirelerin Varna iskelesine gönderilmesi hususunda. (Fi evahir Zilkade /sene 1164)

126/261

Bergos, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden gelecek sadeyağ, don, çerviş yağları ve mum gibi zahirelerin gemilerle direk İstanbul'a nakl edilmesi, Varna'dan İstanbul'a gelecek olan revgan çeşitleri varsa önce parça parça buğday gönderilmesi hususunda. (Fi evahir Zilkade /sene 1164)

131/271

Bergos iskelesine Edirne kazası, Çöke nahiyesi ve Kırk Kilise'den toplanan zahire için mukayese zahiresi bol diye ve ihtiyaç var denerek bahaneyle birçok memer tayini yapılması hususunda.(Fi evail Muharrem/sene 1165)

135/282

Bergos ve Ahyolu iskelelerine zahire gönderecek olan kazaların Kasım ayına kadar, defterlerde kayıtlı olan mitardaki zahirelerin, fiyatı belirlenmemiş ise fiyatı belirlenerek, gemileri boş yere bekletmeden zahirelerini iskelelere göndermeleri hususunda.(Fi evail Şevval / sene 1165)

137/283

Karadeniz ve Tuna sahillilerindeki iskele ve kazalardan İstanbul'a gönderilecek olan zahirelerin defterlerde kayıtlı olan mitar ve cinsine göre, fiyatı belirlenmemişse fiyatlarının belirlenmesi ve iki kat fazla para için muhtekirlerce anbarda saklanan zahirenin iskelelere gönderilmesi hususunda. .(Fi evail Şevval / sene 1165)

138/285

Varna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman iskelelerine zahire gönderem kazalardaki anbar sahipleri, mültezimler, züema ve tımar sahiplerinin mahsül ve öşürleri daha sonra fazla para etmesi için anbarlarda saklaması, ayan ve serdar tayin edilerek fiyatları belirlenen zahirenin iskelelere gönderilmesi hususunda. (Fi evail Zilhce/sene 165)

138/286

Bergos iskelesine gönderilecek 49.000 kile buğdayın Kasım ayı gelmeden Kırk Kilise kazası ve Edirne ve Çöke nahiyelerinden birkaç gün içinde tamamının arabalarla iskeleye teslim edilmesi hususunda. (Fi evail Şevval / sene 1165)

139/287

Bergos iskelesine gönderilecek 49.000 kile buğdayın Kasım ayı gelmeden Kırk Kilise kazası ve Edirne ve Çöke nahiyelerinden birkaç gün içinde acil bir şekilde tamamının arabalarla iskeleye teslim edilmesi hususunda. (Fi evail Şevval / sene 1165)

139/288

Ahyolu, Bergos iskelelerinden Akkirman'a varınca bu iskelelere zahire getiren kaza halkı, mültezim ve anbar sahiplerinin, ellerinde bulunan zahireleri parça parça iskelelere göndermeleri hususunun 164 senesinde olduğu ve her kazanın vereceği zahire miktarının belli olduğu, deftere kaydedildiği ve bir an önce sevk edilmesi hususunda. (Fi evail Şevval / sene 1165)

140/290

Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskeleleriyle Akkirman'a varınca buralardan İstanbul'a gönderilecek zahirenin cinsinin ve miktarının belli olması için gemi reislerine tezkere verilmesi hususunda. (Fi evail Şevval / sene 1165)

141/293

Bergos iskelesinden Akkirman'a kadar olan kaza ve iskelelerde İstanbul'a mukayese zahiresi gönderecek olan fakat voynuk halkı, vakıf köyler, züema ve tımarlı sipahilerden oluşan bazı kesimlerin, vergiden muafiz ve askeri kesimdeniz diyerek zahirelerini vermemeleri hususunda. (Fi evail Şevval / sene 1165)

142/295

İstanbul'daki halkın rızıkları için Bergos ve diğer Karadeniz iskelelerinden ve Tuna iskelelerinden İstanbul'a gelecek olan zahirenin kesinlikle Anadolu taraflarına satılmasına izin verilmemesi, bunu yapanların ise gemilerinin bağlanması ve cezalandırılması hususunda. (Fi evasıt Şevval / sene 1165)

143/296

Karadeniz'in Rumeli kıyısındaki Bergos, Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden İstanbul halkının geçimi için gönderilecek zahireden bir tanesinin dahi Anadolu taraflarına verilmemesi hususunda. (Fi evasıt Şevval / sene 1165)

145/299

Bergos iskelesine Aydos kazasından gelecek olan 60.000 kile buğday ve 5.000 kile arpanın, voyvoda, mültezim, züema ve subaşı ve muhtekir tayfasına fırsat verilmeden iskeleye gönderilmesi ve inat edenlerin kalebent olarak cezalandırılması hususunda.(Fi evahir Zilhicce/sene 165)

147/300

Karadeniz sahillerinde bulunan Alçaklar iskeleleri ve kazalarından gelecek zahirelerin doğruca İstanbul'a gönderilmesi ve bir tanesinin bile Anadolu tarafları ve başka yerlere gönderilmemesi hususunda.(Fi evasıt Zilkade /sene 1165)

151/309

Bergos iskelesine gönderilecek 49.000 kile buğdayın Kasım ayı gelmeden ve kış bastırmadan Kırk Kilise kazası ve Edirne ve Çöke nahiyelerinden ne kadar kusur kalmış olan zahire varsa seri ve acil bir şekilde tamamının arabalarla iskeleye teslim edilmesi hususunda.(Fi evasıt Muharrem/sene 166)

155/320

Eflak ve Boğdan memleketlerinde olan revgan ve sadeyağla diğer zahireyi toplayan tüccarların aldıkları zahireleri İstanbul'a götürmeyerek, Tuna yalılarında satışa çıkarıp, daha sonra Varna, Balçık, Kavarna, Köstence ve Karaharman iskelelerine getirip elden ele dolaştırarak fiyatını artırmaya çalışması ve devletin bu duruma müsaade etmemesi hususunda.(Fi evasıt Şaban/sene 1166)

157/325

Bergos ve Ahyolu iskelelerine zahire gönderecek olan kazaların Kasım ayına kadar, defterlerde kayıtlı olan cins ve mitardaki zahirelerin, fiyatı belirlenmemiş ise fiyatı belirlenerek, gemileri boş yere bekletmeden zahirelerini iskelelere göndermeleri hususunda.(Fi evasıt Şevval/ sene 166)

158/326

Karadeniz ve Tuna sahillilerindeki iskele ve kazalardan İstanbul'a gönderilecek olan zahirelerin defterlerde kayıtlı olan miktar ve cinsine göre, fiyatı belirlenmemişse fiyatlarının belirlenmesi ve iki kat fazla para için muhtekirlerce anbarda saklanan zahirenin doğruca Kasım ayı gelmeden iskelelere gönderilmesi inat edenlerin kalebent olması hususunda. (Fi evahir Şevval/ sene 166)

159/327

İstanbul'a sevk edilmek üzere, Karaharman ve Köstence iskelesine önceden beri zahire gönderen Babadağı kazası gibi Daye köyü ve Taşburun iskelelerinin de yine zahirelerini, Tuna kayıklarıyla İsmail ve Kili ye değil direk Unkapanı gemileriyle İstanbul'a göndermesi, aksi halde Tulçi ve İbrail gibi kalelerde kalebent cezası verilmesi hususunda.(Fi evasıt Şevval/ sene 166)

160/329

Varna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman iskelelerine zahire gönderem kazalardaki anbar sahipleri, mültezimler, züema ve tımar sahiplerinin mahsül ve öşürleri daha sonra fazla para etmesi için anbarlarda saklaması, ayan ve serdar tayin edilerek fiyatları belirlenen zahirenin iskelelere gönderilmesi hususunda.(Fi evasıt Şevval/ sene 166)

161/330

Bergos iskelesine gönderilecek 49.000 kile buğdayın Kasım ayı gelmeden ve kış bastırmadan Kırk Kilise kazası ve Edirne ve Çöke nahiyelerinden ne kadar kusur kalmış olan zahire varsa seri ve acil bir şekilde tamamının arabalarla iskeleye teslim edilmesi huususunda. (Fi evasıt Şevval/ sene 166)

161/331

Bergos iskelesine gönderilecek 49.000 kile buğdayın Kasım ayı gelmeden Kırk Kilise kazası ve Edirne ve Çöke nahiyelerinden birkaç gün içinde arabalarla iskeleye teslim edilmesi huususunda. (Fi evahir Şevval/ sene 166)

161/332

Ahyolu ve Bergos iskelelerinden Akkirman'a varınca bu iskelelere zahire getiren kaza halkı, mültezim ve anbar sahiplerinin, ellerinde bulunan zahireleri parça parça iskelelere göndermeleri hususunun 165 senesinde olduğu ve her kazanın vereceği zahire miktarının belli olduğu, deftere kaydedildiği ve bir an önce sevk edilmesi hususunda. (Fi evail Şevval/ sene 1166)

162/334

Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskeleleriyle Akkirman'a varınca buralardan İstanbul'a gönderilecek zahirenin cinsinin ve miktarının belli olması için gemi reislerine tezkere verilmesi hususunda. (Fi evahir Şevval/ sene 166)

165/340

Karadeniz'in Rumeli kıyısındaki Bergos, Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden İstanbul halkının geçimi için gönderilecek zahireden bir tanesinin dahi Anadolu taraflarına verilmemesi ve bunu yapanları isim ve resimleriyle İstanbul'a bildirilmesi hususunda.(Fi evasıt Zilkade/sene 1166)

166/341

Bergos iskelesine Aydos kazasından gelecek olan 60.000 kile buğday ve 5.000 kile arpanın, voyvoda, mültezim, züema ve subaşı ve muhtekir tayfasına fırsat verilmeden iskeleye gönderilmesi ve inat edenlerin Tulçı kalesinde kalebent olarak cezalandırılması hususunda. (Fi evail Zilhicce/ sene 166)

173/358

Rumeli sahilindeki iskelelerden sadeyağı, don yağı, çerviş yağı gelmekte olup, İstanbul'da don yağı eksikliği varken Varna iskelesinde 7 adet mumhane bulunduğu ve muhtekirlerin işledikleri mumları Anadolu taraflarına sattıkları, bu nedenle sadece

1 adet mumhane kalmak koşuluyla diğerlerinin mühürlenip kapatılması hususunda.(
Fi evail Muharrem/sene 1167)

174/360

Karadeniz ve Tuna sahillerindeki iskelelerden gelecek zahirelerin doğruca İstanbul'a gönderilmesi ve bir tanesinin bile Anadolu tarafları ve başka yerlere gönderilmemesi ve buna cesaret edenlerin gemilerinin bağlanması hususunda.(Fi evail Receb/sene 1167)

175/363

Bergos, Varna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman, Akkirman, İsakçı ve İsmail gibi iskelelere etraf kazalardan gelen zahirenin Anadolu taraflarına kesinlikle satışının yasak olması, muhtekirlerin daha fazla para için kaçakçılık yapmalarına izin verilmemesi hususunda.(Fi evasıt Şaban /sene 1167)

177/367

Bergos ve Ahyolu iskelelerine zahire gönderecek olan kazaların (Ruskasrı, Misivri, Aydos, Karinabad, Yanbolu, Nevahi Yanbolu, Zagra-i Atik, Zagra-i Cedit, Kızılağaç, Hatunili, İslimye, Akçakızanlık, Kırk Kilise) Kasım ayına kadar, defterlerde kayıtlı olan mitardaki zahirelerin, fiyatı belirlenmemiş ise fiyatı belirlenerek, gemileri boş yere bekletmeden zahirelerini iskelelere göndermeleri hususunda.(Fi evail Şevval /sene 1167)

178/368

Karadeniz ve Tuna sahillerindeki iskele ve kazalardan İstanbul'a gönderilecek olan zahirelerin defterlerde kayıtlı olan miktar ve cinsine göre, fiyatı belirlenmemişse fiyatlarının belirlenmesi ve iki kat fazla para için muhtekirlerce anbarda saklanan zahirenin doğruca Kasım ayı gelmeden iskelelere gönderilmesi inat edenlerin kalebent olması hususunda.(Fi evail Şevval /sene 1167)

179/369

Karadeniz ve Tuna sahillerindeki iskelelerden gelecek zahirelerin doğruca İstanbul'a gönderilmesi ve bir tanesinin bile Anadolu tarafları ve başka yerlere gönderilmemesi ve buna cesaret edenlerin gemilerinin bağlanması hususunda.(Fi evasıt Şevval/sene 167)

179/370

Bergos, Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden gelen zahireleri muhtekirlere fırsat vermeden ve gemileri boş yere bekletmeden, mahzenlerde saklı olanlar varsa kilitleri açılarak buradaki zahirelerin de gemi reislerine satışının yapılması ve İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evasıt Ramazan /sene 167)

180/371

Karadeniz'in Rumeli kısmındaki Bergos, Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden gelecek zahirelerin doğruca İstanbul'a gönderilmesi ve bir tanesinin bile Anadolu tarafları ve başka yerlere gönderilmemesi ve buna cesaret edenlerin gemilerinin bağlanması hususunda.(Fi evail Şevval/sene 167)

180/372

Varna, Balçık, Mankalya ve Köstence voyvodalarının öşürlerin bir miktar daha parası artsın diye reaya elinde bırakıp sonrada fiyat artınca reaya üzerine gitmeleri hususunda.(Fi evasıt Şevval/sene 167)

181/375

Varna iskelesinden İstanbul'a bolca gelen zahirenin 3 aydan beri gelmemesi kapan gemilelerinin de uğramaması, kesinlikle Anadolu taraflarına satış yapılmaması ve voyvoda ve gümrükçü görevlendirerek Varna'dan gelecek mukayese zahiresinin İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1167)

181/376

Bergos iskelesinde bulunan mahzenlerin harap ve kullanılmaz olduğu, bolca toplanan zahire için muhafaza edilecek yer sıkıntısı yaşanması, muhtekirler ise fırsatı değerlendirerek zahire sahiplerine daha fazla fiyat teklif ederek zahireyi satın almak istemesi ve devletin bu durumu haber alınmasıyla toplanan zahirenin iskelerde bekleyen gemilere yüklenerek İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1167)

182/378

Trabzon'dan Kavak'a gelinceye kadarki sahilde bulunan iskelelerden İstanbul'a ait eşya ve mallar İstanbul'a götürüleceği yerde, Rumeli sahilindeki iskelelere satılması ve Rumeli'ne kesinlikle ihraç yapılmaması hususunda. (Fi evail Şevval/sene 1167)

183/380

Varna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman iskelelerine zahire gönderem kazalardaki anbar sahipleri, mültezimler, züema ve tımar sahiplerinin mahsül ve öşürleri daha sonra fazla para etmesi için anbarlarda saklaması, ayan ve serdar tayin edilerek fiyatları belirlenen zahirenin Kasım ayı gelmeden iskelelere gönderilmesi hususunda. (Fi evahir Şevval/sene 1167)

184/381

Bergos iskelesine zahire gönderecek olan Kırk Kilise kazası, Edirne ve Çöke nahiyelerinden beklenen 49.000 kile zahireyi bir an önce Kasım ayı gelmeden Bergos'a göndermeleri hususunda. (Fi evail Şevval/sene 1167)

184/382

Bergos iskelesine zahire gönderecek olan Kırk Kilise kazası, Edirne ve Çöke nahiyelerinden beklenen 49.000 kile zahireyi bir an önce Kasım ayı gelmeden Bergos'a göndermeleri hususunda. (Fi evail Şevval/sene 1167)

184/383

Ahyolu ve Bergos iskelelerinden Akkirman'a varınca bu iskelelere zahire getiren kaza halkı, mültezim ve anbar sahiplerinin, ellerinde bulunan zahireleri parça parça iskelelere göndermeleri hususunun 166 senesinde olduğu ve her kazanın vereceği zahire miktarının belli olduğu, deftere kaydedildiği ve bir an önce sevk edilmesi hususunda. (Fi evail Şevval/sene 1167)

185/385

Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskeleleriyle Akkirman'a varınca buralardan İstanbul'a gönderilecek zahirenin cinsinin ve miktarının belli olması için gemi reislerine tezkere verilmesi hususunda. (Fi evail Şevval/sene 1167)

186/386

Şumnu, Harazgırad, Eski Cuma ve Osmanpazarı kazalarından Varna iskelesine gönderilecek olan çeşitli zahirenin zamanında gönderilmemesi ve mübaşir ve admalar gönderilip Varna iskelesine acilen gönderilmesinin istenmesi, karşı çıkanların ise haps ve kalebent olmaları hususunda. (Fi evahir Şevval/sene 1167)

186/387

Bergos iskelesinden Akkirman'a kadar olan kaza ve iskelelerde İstanbul'a mukayese zahiresi gönderecek olan fakat voynuk halkı, vakıf köyler, züema ve tımarlı sipahilerden oluşan bazı kesimlerin, vergiden muafız ve askeri kesimdeniz diyerek zahirelerini vermemeleri hususunda. (Fi evail Şevval/sene 1167)

188/392

Bergos iskelesinden Akkirman'a kadar olan kaza ve iskelelerden bolca sadeyağ, çerviş, donyağı gelmekte olup buğday ve arpanın muhtekirlerce mahzen ve anbarlarda saklanması ve bu zahirelerin deniz seferleri durmadan önce kapını dakika gönderilmesinin istenmesi hususunda. (Fi evail Zilhicce/sene 1167)

193/404

Bergos ve civarından İstanbul'a gönderilen arpa ve buğdayın kesinlikle Anadolu taraflarına satılmasına izin verilmemesi ve buna cesaret edenlerin gemilerinin tersane-i amireye bağlanması hususunda. (Fi evail Zilhicce/sene 1167)

195/407

Bergos, Varna, Kavarna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman ve Kili, İsakçı, İsmail, İbrail ve Akkirman gibi iskelelerden kapan-ı dakika gönderilecek olan zahirenin muhtekirler tarafından fazla paraya satılmasına engel olmak ve bu duruma rahat davranıp sebep olan zabitan, ayan, naip ve kadıların da cezalandırılması hususunda. (Fi evasıt Zilhicce/sene 1167)

196/409

Karadeniz'de bulunan iskelelerden Anadolu tarafına zahire satışına izin olmadığı, fakat kızılca buğdaya İstanbul'da ihtiyaç yok bahanesiyle Anadolu tarafına kaçırılma ve satılması, devletin bu kişilere kalebent cezas vermesi hususunda.(Fi evail Zilkade /sene 1167)

198/414

Bergos iskelesine Aydos kazasından gelecek olan 60.000 kile buğday ve 5.000 kile arpanın, voyvoda, mültezim, züema ve subaşı ve muhtekir tayfasına fırsat verilmeden, önceden belirlenen fiyatla Kasım olmadan iskeleye gönderilmesi ve inat edenlerin kalebent olarak cezalandırılması hususunda.(Fi evail Zilkade /sene 1167)

200/415

Karadeniz ve Tuna sahillerindeki iskelelerden gelecek çeşitli zahirenin hemen İstanbul'a gönderilmesi gerekirken gemi eksik diye arpa ve buğdaya fazla ihtiyacı varken gönderilmemesi ve muhtekirlerin anbarda sakladığı zahirede çıkarılıp bekletilmeden İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evasıt Zilhicce/sene 1167)

203/424

Bergos, Varna, Kavarna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman, Tulçı ve Kili taraflarından gelen gemi ve zahireler defterde kayıtlı olup, Balçık 1, Akkirman 3, İsmail 2 ve İbrail'den 9 geminin halâ gelmediği ve buralarda kusur kalan zahirenin İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evahir Muharrem/sene 168)

205/427

Varna ve buraya bağlı Prevadi kazasından İstanbul'a gelecek don yağı sadeyağ vs. zahirenin 15 kuruş kârla başka yere satılması ve devletin buna katiyen izin vermemesi, buralardaki yağların tamamen İstanbul'a sevk edilmesi hususunda.(Fi evail Safer /sene 168)

209/440

Misivri ve Ahyolu'dan Bergos iskelesine mukayese zahiresi gelecekken o civarda keşif olması nedeniyle yükünü alan gemilerle kusur kalan zahirenin Bergos'a ve ordan da İstanbul'a sevkinin istenmesi hususunda. (Fi evasıt Rebiülahir /sene 1168)

210/443

Karadeniz ve Tuna iskelelerinden İstanbul'a gelen zahirenin muhtekirlere fırsat verilmeden, eğer mahzen ve anbarlarda saklanmış zahire varsa da çıkartılıp doğruca gemilere yükletilip İstanbul'a iletilmesi hususunda.(Fi evasıt Cemaziyel evvel/sene 168)

211/445

Balçık, Varna, Kavarna, Bergos, Aydos, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden gelen zahirenin İstanbul halkının rızkının kesilmemesi ve sıkıntı yaşanmaması için, bir tanesinin dahi Anadolu taraflarına nakl olunmaması hususunda.(Fi evasıt Cemaziyel evvel/sene 168)

214/455

Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden gelecek olan sadeyağ, don, çerviş yağları ve mum gibi zahirelerin, muhtekirlere fırsat vemedi, anbar ve mahzenlerde saklanmışsa çıkarılıp ve bir tanesi eksik olmadan gemilerle direk İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evail Recep /sene 1168)

215/456

Varna iskelesine Trabzon ve Anadolu tarafından artarda gelen 3-4 geminin Varna buğdayın kilesi 50 parayken muhtekirlerce 60 paraya, Kozluca buğdayı 40 parayken 50 paraya çıkarıp satış yapılarak İstanbul'a gelecek zahirenin eksilmesine sebep olunması Anadolu tarafına zahire sevkine izin vermemesi hususunda. (Fi evail Recep /sene 1168)

215/458

Karadeniz'in Rumeli sahilindeki iskelelerden İstanbul'a odun getirecek olan gemilerin iskelede odun hazırlayan olmadığı için gemiler 3-5 gün bekletilip, zahireye daha fazla para biçilmesi hususunda. (Fi evail Recep /sene 1168)

216/469

Bergos, Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden İstanbul'a gelen mukayese zahirelerinin kış nedeniyle kusur kalması ve muhtekirlerin fazla paraya satmasına fırsat vermeden bir an önce İstanbul'a getirilmesi hususunda. (Fi evasıt Recep /sene 1168)

219/475

Bergos, Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden İstanbul'a gelecek olup kusur kalan mukayese zahirelerinin muhtekirlerin anbar ve mahzenlerde saklayıp fazla paraya satmasına fırsat vermeden bir an önce İstanbul'a getirilmesi hususunda. (Fi evahir Receb /sene 168)

221/480

İstanbul'a gönderilecek zahireden Arnavut buğdayı 22 buçuk Para olup kızılca ve arpanın da fiyatının belirlenmesi için nizam oluşturulması hususunda.(Fi evail Şaban/sene168)

223/484

Karadeniz'den İstanbul'a gelen arpa ve buğday gibi koyun ve kuzularında bir tanesinin Anadolu tararflarına satılmamasıve cesaret edenlerin gemilerinin bağlanması hususunda.(Fi evail Şaban/sene168)

225/487

Bergos iskelesinden Akkirman'a kadar olan kaza ve iskelelerde kusur kalan mukayese zahiresi ve muhtekirlerce anbar ve mahzende saklanan zahireler varsa acilen İstanbul'a gönderilmesi hususunda.(Fi evasıt Şaban/sene168)

228/495

Eflak ve Boğdan tarafından gelen orakçı tayfasının Karadeniz sahilindeki Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence, Karaharman ve Hacıoğlupazarı gibi kaza ve iskelelerde çalışması ve ücretlerinin belirlenmesi hususunda.(Fi evahir Ramazan sene /1168)

229/496

Eflak halkından oluşan orakçı tayfasının Karadeniz sahilindeki Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence, Karaharman, Hacıoğlupazarı ve Dobruca'daki ekinlere ihtiyaç üzere getirilmeleri ve ücretlerini alıp memleketlerine dönmeleri hususunda. (Fi evasıt Ramazan sene /1168)

230/498

Bergos iskelesine 167 senesine ait mukayese zahiresinden kusur kalan zahirenin Zagra-i Cedid ve Atik ve Yanbolu kazalarında bulunduğu ve Yanbolu'da Benli

Mustafa'nın anbarlarının mühürlü olduğu ve hususunda. (Fi evail Ramazan sene /1168)

235/507

Bergos ve Ahyolu iskelelerine zahire gönderecek olan kazaların (Ruskasrı, Misivri, Aydos, Karinabad, Yanbolu, Nevahi Yanbolu, Zagra-i Atik, Zagra-i Cedit, Kızılağaç, Hatunili, İslimye, Akçakızanlık, Kırk Kilise) Kasım ayına kadar, defterlerde kayıtlı olan cins ve mitardaki zahirelerin, fiyatı belirlenmemiş ise fiyatı belirlenerek, gemileri boş yere bekletmeden zahirelerini tamamen iskelelere göndermeleri hususunda.(Fi evasıt Şevval/sene 1168)

236/508

Karadeniz ve Tuna sahillerindeki iskelelerden gelecek zahirelerin doğruca İstanbul'a gönderilmesi ve bir tanesinin bile Anadolu tarafları ve başka yerlere gönderilmemesi ve buna cesaret edenlerin gemilerinin bağlanması hususunda.(Fi evasıt Şevval/sene 1168)

237/510

İstanbul'a sevk edilmek üzere, Karaharman ve Köstence iskelesine önceden beri zahire gönderen Babadağı kazası gibi Daye köyü ve Taşburun iskelelerinin de yine zahirelerini, Tuna kayıklarıyla İsmail ve Kili ye değil direk Unkapanı gemileriyle İstanbul'a göndermesi, aksi halde Tulçi ve İbrail gibi kalelerde kalebent cezası verilmesi hususunda.(Fi evasıt Şevval/sene 1168)

237/511

Bergos iskelesinden Akkirman'a kadar olan kaza ve iskelelerde İstanbul'a mukayese zahiresi gönderecek olan fakat voynuk halkı, vakıf köyler, züema ve tımarlı sipahilerden oluşan bazı kesimlerin vergiden muafız ve askeri kesimdeniz diyerek zahirelerini vermemeleri hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1168)

238/512

Varna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman iskelelerine zahire gönderem kazalardaki anbar sahipleri, mültezimler, züema ve tımar sahiplerinin mahsül ve öşürleri daha sonra fazla para etmesi için anbarlarda saklaması hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1168)

238/513

Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskeleleriyle Akkirman'a varınca buralardan İstanbul'a gönderilecek zahirenin cinsinin ve miktarının belli olması için gemi reislerine tezkere verilmesi hususunda. (Fi evail Şevval/sene 1168)

238/514

Ahyolu ve Bergos iskelelerinden Akkirman'a varınca bu iskelelere zahire getiren kaza halkı, mültezim ve anbar sahiplerinin, ellerinde bulunan zahireleri parça parça iskelelere göndermeleri hususunun 167 senesinde olduğu ve her kazanın vereceği zahire miktarının belli olduğu, deftere kaydedildiği ve bir an önce sevk edilmesi hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1168)

239/515

Bergos, Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden gelen zahireleri muhtekirlere fırsat vermeden ve gemileri boş yere bekletmeden, mahzenlerde saklı olanlar varsa kilitleri açılarak buradaki zahirelerin de gemi reislerine satışının yapılması ve İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evasıt Şevval/sene 1168)

239/516

Karadeniz ve Tuna sahillilerindeki iskele ve kazalardan İstanbul'a gönderilecek olan zahirelerin defterlerde kayıtlı olan miktar ve cinsine göre, fiyatı belirlenmemişse fiyatlarının belirlenmesi ve iki kat fazla para için muhtekirlerce anbarda saklanan

zahirenin doğruca Kasım ayı gelmeden iskelelere gönderilmesi inat edenlerin kalebent olması hususunda. (Fi evası Şevval/sene 1168)

241/519

Karadeniz'in Rumeli kıyısındaki Bergos, Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden İstanbul halkının geçimi için gönderilecek zahireden bir tanesinin dahi Anadolu taraflarına verilmemesi ve buna cesaret edenlerin gemilerinin bağlanması hususunda. (Fi evası Şevval/sene 1168)

242/520

Bergos iskelesine gönderilecek 49.000 kile buğdayın Kasım ayı gelmeden Kırk Kilise kazası ve Edirne ve Çöke nahiyelerinden birkaç gün içinde arabalarla iskeleye teslim edilmesi hususunda.(Fi evası Şevval/sene 1168)

242/521

Bergos iskelesine gönderilecek 49.000 kile buğdayın Kasım ayı gelmeden Kırk Kilise kazası ve Edirne ve Çöke nahiyelerinden birkaç gün içinde arabalarla iskeleye teslim edilmesi hususunda.(Fi evası Şevval/sene 1168)

244/526

Bergos, Varna, Kavarna, Mankalya, Karaharman, Balçık ve Sünne Boğazına kadarki iskelelerden gelecek olan yeni mahsulün bir an önce yazıcı ve adamlar tayin olunarak, bekletilmeden İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evası Şevval/sene 1168)

245/528

Rumeli ve Tuna'da bulunan Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman, İsmail, İbrail ve Akkirman iskelelerinden her birine sadrazam çukadarlarından başka mübaşir tayin edilerek buralardan Anadolu taraflarına zahire sevkine izin verilmemesi hususunda. (Fi evası Şevval/sene 1168)

246/530

Rumeli sahili ve Tuna'daki iskelelerden bi tane zahirenin Anadolu tarafına verilmemesi ve buradan zahire kaçırmaya çalışan gemilerin reisleri haps ettikten sonra yelkenci veya denize vakıf biriyle bu zahirelerin İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evahir Şevval/sene 1168)

251/538

Karaharman'dan İstanbul'a gönderilecek mukayese zahiresinin Kasım ayına kadar gemiler iskelede bekletilmeden, acilen kapını dakika teslim edilmesi hususunda. (Fi evahir Şevval/sene 1168)

254/545

İstanbul'da don yağı eksikliği ve sıkıntısı yaşanırken Balçık ve Kavarna'da 10-15 adet mumhane icat edilmiş olması ve bunların sadece 1 tanesi kalmak şartıyla diğerlerinin mühürlenip kapatılması hususunda.(Fi evail Zilkade/sene 1168)

254/546

Bergos, Varna, Kavarna, Mankalya, Karaharman, Balçık ve Sünne Boğazı'na varıncaya kadarki iskelelerde 10-12 adet peksimad(ekmek) fırınının yaptıkları ekmekleri Anadolu taraflarına satmaları ve bu fırınların 1 tanesi kalmak şartıyla mühürlenip kapatılması hususunda.(Fi evail Zilkade/sene 1168)

265/567

Bergos iskelesi ve kazalarından toplanan mukayese zahirelerinin muhtekirlere fırsat vermeden Kasım ayına kadar kapını dakika gönderilmesi hususunda .(Fi evasit Zilkade/sene 168)

266/568

Bergos iskelesine Aydos kazasından gelecek olan 60.000 kile buğday ve 5.000 kile arpanın, voyvoda, mültezim, züema ve subaşı ve muhtekir tayfasına fırsat verilmeden, önceden belirlenen fiyatla Kasım olmadan iskeleye gönderilmesi ve inat

edenlerin Tulçı kalesinde kalebent olarak cezalandırılması hususunda.(Fi evası Zilkade/sene 1168)

268/572

Bergos iskelesi ve kazalarından getirilecek mukayese zahireleri için çavuş ve çukadar tayin edilmesi ve Kasım ayına kadar zahirelerin kapan-ı dakika sevk edilmesi hususunda.(Fi evası Zilkade/sene 168)

271/575

Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelesi ve kazalarından getirilecek mukayese zahireleri için 4-6 nefer çavuş ve çukadar tayin edilmesi, zahireler ihtikâr edilmeden Kasım ayına kadar zahirelerin kapan-ı dakika sevk edilmesi ve karşı çıkan olursa kalebent olması hususunda. (Fi evası Zilkade/sene 168)

275/585

Bergos iskelesine etraf kazalardan gelecek olan zahirelerin 20'ye yakın at, katır ve sallarla Siroz, Zince, İnöz ve Frecik taraflarına taşınması ve ihbar üzerine Bergosa sevkinin istenmesi hususunda.(Fi evahir Zilkade/sene 168)

276/586

Karaharman iskelesine Babadağı kazasından gelecek olan 250.000 kile buğday ve 50.000 kile arpanın muhtekirlere fırsat vermeyerek deniz seferi vakti bitmeden acilen iskeleye gönderilmesi ve inat eden olursa Tulçı kalesinde kalebent olması hususunda. (Fi evahir Zilkade/sene 168)

280/593

Bergos, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerine memur tayini yapılarak buralarda mukayese zahirelerinin alan gemilerin ve Kasım ayı gelmeden yerli yerlerinden İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evahir Zilkade/sene 168)

280/594

Varna iskelesine Yenipazar kazasından toplanan 28.000 kile buğday ve 10.000 kile arpanın muhtekirlere fırsat vermeden, yeni memur tayini yapılarak deniz seferi vakti geçmeden gönderilmesi hususunda. (Fi evail Zilhicce/ sene 168)

281/595

Bergos iskelesinden Sünne Boğazı'na kadarki iskelelere gönderilecek zahirenin mültezim, züema, sipahi ve subaşılar tarafından anbar ve mahzenlerde saklandığı ve bu zahirelerin Kasım ayına kadar tamamının İstanbul'a kapan-ı dakika gönderilmesi hususunda. (Fi evail Zilhicce/ sene 168)

282/597

Bergos iskelesine Zagra-i Atik kazasından toplanan 60.000 kile buğday ve 10.000 kile arpanın muhtekirlere fırsat verilmeden ve deniz seferleri sona ermeden gönderilmesi inat edenlerin Tulçı kalesinde kalebent olması hususunda. (Fi evail Zilhicce/ sene 168)

283/599

Kapan-ı dakika Bergos iskelesinden 3 sefer yapılırken kış mevsiminde daha fazla para etsin diye, Bergos iskelesine Aydos ve İslimiye'den zahire gönderilmemesi hususunda. (Fi evail Zilhicce/ sene 168)

286/602

Babadağı kazasından Karaharman'a gelecek olan mukayese zahiresinin kış mevsimi gelmeden seri ve acil bir şekilde iskeleye ve oradan da Kapan-ı dakika gönderilmesi hususunda. (Fi evasıt Zilhicce/sene168)

289/607

Balçık ve Hacıoğlupazarı ve etraftan olan vakıf sahipleri, züema ve mültezimler daha fazla para için öşürlerini anbarlarda saklaması ve bu anbarların açılıp zahirelerin İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evasıt Zilhicce/sene168)

290/609

Bergos iskelesinde de diğer Karadeniz iskelelerinde geçerli olan zahire fiyatının belirlenmesinin ve kış mevsimi sebebiyle zahire fiyatının arttırılmasına karşı çıkılması hususunda. (Fi evahir Zilhicce/ sene 168)

291/611

Bergos iskelesinden Sünne Boğazı'na kadarki bölgede bulunan kaza ve iskelelerden arabalarla gelen zahireleri bazı kimselerin ihtikârlık yaparak anbarlara saklaması ve sonra fazla paraya satmaya çalışması hususunda. (Fi evahir Zilhicce/ sene 168)

291/612

Balçık ve Kavarna kazalarında bulunan Ahmet Efendi, Seyyid Efendive Mustafa Efendi gibi lişilerin daha fazla para için öşürlerini reaya eline bırakma veya anbarlarda saklaması ve bu zahirelerin onların anbarlarından alınarak İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evahir Zilhicce/ sene 168)

292/614

Kapan-ı dakika zahire taşıyan gemi reislerinin ve memurların Bergos, Varna ve Kavarna iskelelerinde buğday kilesi hakkında anlaşamamaları hususunda.(Fi evail Muharrem/sene 1169)

295/620

Balçık iskelesine Hacıoğlupazarı kazasından gelen zahiren karışık ve temiz olmaması ve buğdaya arpa, alık, saman vs nesnelere karıştırılmış olması hususunda. (Fi evail Muharrem/sene 1169)

295/621

Bergos iskelesine Zagra-i Atik kazasından toplanan 60.000 kile buğday ve 10.000 kile arpanın sevkine memur olanların halkın rızıkına ve tahammülüne karşı kuvvet göstermesi hususunda. (Fi evail Muharrem/sene 1169)

297/624

İstanbul'a gelecek mukayese zahiresinin, Bergos iskelesine gönderilen zahirenin bir kısmının bazı muhtekirlerce satışı yapıp fakat parasının aldırılmadığı ve fiyat konusunda yeni düzen getirmek istemeleri hususunda. (Fi evail Muharrem/sene 1169)

297/625

Balçık iskelesinde zahire sevkinde görevli çukadar Seyyid Mustafa'nın buğday için tüccarlarla fiyat görüşmesi hususunda. (Fi evasıt Muharrem/sene 169)

297/627

Bergos iskelesine Zagra-i Atik ve Cedid, Çırpan, Yanbolu ve İslimiye gibi kazalardan gönderilecek mukayese zahiresinin her birinin fakirlere ve zenginlere göre kilesi, taşınma parası gibi ücretlerin belirlenmesi hususunda. (Fi evasıt Muharrem/sene 1169)

298/628

Karadeniz ve Tuna sahillerinden İstanbul'a zahire götüren 20 kadar geminin başka güzergâhtan Anadolu kıyılarına geçmesi hususunda.(Fi evail Safer/sene 1169)

299/630

Bergos iskelesine toplanacak zahirenin 37.000 kilesinin gönderildiği, 12.000 kilesinin ise eda tezkiresi verilip sonradan ek olarak 30.000 kile dahi eklenerek gönderilmesi hususunda.(Fi evail Safer/sene 1169)

300/631

Bergos, Varna, Kavarna, Balçık, Köstence, Mankalya ve Karaharman iskelelerinden kapan-ı dakika gelen gemilerin ne kadar mukayese zahiresi yükleyeceği hususunda. (Fi evail Safer/sene 1169)

300/632

Varna'ya zahire nakl eden Harazgrat kazasına bağlı Arnavut köyü halkının elindeki don ve çerviş yağlarını İstanbul'a değil de Akdeniz taraflarına götürmeleri ve ihbar olunmaları hususunda. (Fi evail Safer/sene 1169)

302/639

Bergos iskelesinden Sünne Boğazı'na kadarki bölgede bulunan kaza ve iskelelerden gelen buğdayın temiz olmaması ve içerisine yulaf vb. şeylerin karıştırılmış olması hususunda. (Fi evahir Safer/sene 1169)

303/640

Bergos iskelesine yakın olan Firos limanında kapan tezkiresiyle 30 tane şayka, 3 tane derkil ve çeklü gemileri olan ve bu gemilere Bergos iskelesinden zahire yüklendiğinin duyulması ve tekrar Bergos'a gönderilmesi hususunda.(Fi evail Rebiül evvel /sene 1169)

304/641

Balçık ve Hacıoğlupazarı kazalarından İstanbul'a gelecek olan 300.000 kile buğday ve 10.000 kile arpanın toplamda 120.000 kile buğday ve arpa olarak Hacıoğlupazarı kazasında kusur kaldığı ve birkaç gün içinde iskeleye gönderilmesi hususunda.(Fi evail Zilkade /sene169)

304/643

Balçık, Kavarna ve Varna iskelelerindeki yazıcıların iskele emini vekilleriyle ortak olup buğday ve kızılca alarak arpa ile karıştırıp daha fazla paraya satma faaliyetleri hususunda.(Fi evasıt Rebiül evvel /sene 1169)

305/644

Pürvez ve etrafındaki çekdüre ve gemilerin sahiplerinin, kış bahanesiyle gemilerini limana bağlamak istemesi fakat Bergos iskelesine kusur kalan zahireyi götürmek

zorunda olduklarından izin verilmemesi hususunda.(Fi evahir Rebiül evvel /sene 1169)

306/646

Kış mevsiminden dolayı bakiye kalan zahirelerin Bergos, Kavarna, Varna ve Balçık iskelelerinde boş olan gemilerle İstanbul'a gönderilmesi, hareketi zorlaşan gemilere yüklenilmek üzere zahirelerin araba ve develer ve hatta arkalarıyla taşımak şartıyla iskelelere sevk edilmesi hususunda.(Fi evahir Rebiül evvel /sene 1169)

307/647

Varna ve Bergos iskelelerine etraf kazalardan gelecek olan zahirelerin ihtikârcılarca anbar ve mahzenlere saklanmış olması ve bu zahirelerin tekrar iskelelere gönderilmesi hususunda.(Fi evahir Rebiül evvel /sene 1169)

314/661

Bergos, Varna, Kavarna, Balçık, Köstence, Mankalya ve Karaharman iskeleleriyle Tuna iskelelerinden kapan-ı dakika gelen zahirelerin miktarlarının gemi reislerine verilen tezkirede belirtildiği, ne eksik ne fazla kabul edilmediği ve zahirelerin başka yere götürülmeden İstanbul'a sevk edilmesi hususunda.(Fi evahir Rebiülahir/sene 1169)

315/662

Bergos sakinlerinden Suhte Mehmet'in mukayese zahirelerini iskeleye vermeyip mühürsüz salelerle zahireleri saklaması ve zahirelerin kusur kalması hususunda.(Fi evahir Rebiülahir/sene 1169)

316/664

Babadağı kadısı ve Karaharman naibine gönderilen hükümde, şiddetli esen Lodos rüzgârları nedeniyle, İstanbul'a mukayese zahiresi götürecek olan kapan-ı dakik gemileri zahirelerin tamamını taşıyamadığı ve çoğu yerlerde zahirelerin anbar ve mahzenlerde kaldığı hususunda.(Fi evasıt Rebiülahir/sene 1169)

318/670

Varna iskelesine etraf kazalarından toplamda 450.002 kile arpa ve buğday gönderilecekken bu zahirenin 251.507 kilesinin kusur kaldığı iskeleye gönderilmesi gerektiği hususunda.(Fi evahir Rebiülahir/sene 1169)

327/686(1)

Bergos iskelesinden İstanbul'a gönderilen 43.867 kile buğday ve arpa haricinde 57.133 kile buğday ve arpanın da kusur kaldığı ve bir an önce İstanbul'a sevkinin istenmesi hususunda. (Fi evasıt Cemaziyel evvel/sene 169)

328/685(2)

Bergos, Ahyolu, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinde 168 yılından kusur kalan zahirelerin muhtekirlerden ve zahire sahiplerinden alınarak araba ve develerle bir an evvel İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evail Cemaziyel evvel/sene 169)

329/686(2)

Aydos, Bergos, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden İstanbul'a gönderilecek olan buğdayın fiyatının bayi ve müşteriler tarafından belirlenmesi aşaması hususunda. (Fi evail Cemaziyel evvel/sene 169)

329/687

Bergos naibine gelen bu hükümde, iskeleye gelen zahire için zahire sahiplerinin gösterdiği mühürsüz tezkirelere itibar olunmaması hususunda. (Fi evail Cemaziyel evvel/sene 1169)

332/692

168 senesinden Bergos iskelesine gönderilemeyip kusur kalan zahirenin anbarlarda olanlarının çıkarılıp bir an önce iskeleye götürülmesi ve inat edenlerin ise Varna kalesinde kalebent olarak ceza alması hususunda. (Fi evasıt Cemaziyel evvel/sene 1169)

332/693

Bergos ve Varna iskelelerinden gelecek zahireden 600.000 kile kadarı bakiye kalıp 4'er akçe zam yapılarak gemi sahiplerinden zahire sahiplerine nakden verdirilip İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evasıt Cemaziyel evvel/sene 1169)

332/694

Bergos naibine gönderilen hükümde, Şehir Gölü kazasına bağlı olan halk ile Kutuz adlı kişinin birlikte Terkos ve Ahyolu kazalarında bulunan dağlara baltalarıyla varması ve İstanbul'a nakl edilecek odunları kış gelene kadar istiflemesi hususunda. (Fi evasıt Cemaziyel evvel/sene 1169)

333/695

Bergos iskelesine zahire gönderen kazaların kadı ve naiplerine gönderilen bu hüküm, tulumcular ve habbazan tayfasının İstanbul buğday kilesinde anlaşamamaları ve şer-i huzura götürülüp bayi ve müşteri arasında 14'er akçe zam yapılarak kusur kalan zahirelerin iskeleye gönderilmesi hususunda. (Fi evail Cemaziyel evvel/sene 169)

339/708

Donanma-yı Hümayûn kalyonları için gerekli olan buğdayın muhaleft edilmeden verilmesi gerektiği hususunda.(Fi evail Cemaziyel evvel/sene 1169)

339/709

Varna, Balçık, Mankalya, Köstence, Karaharman iskelelerine zahire gönderem kazalardaki anbar sahipleri, mültezimler, züema ve tımar sahiplerinin mahsül ve öşürleri daha sonra fazla para etmesi için anbarlarda saklaması hususunda. (Fi evahir Cemaziyel evvel/sene 1169)

341/713

Bergos'a Ruskasrı, Misivri, Aydos, Karinabad, Yanbolu, Nevahi Yanbolu, Zagra-i Atik, Zagra-i Cedit, Kızılağaç, Hatunili, İslimye, Akçakızanlık ve Kırk Kilise gibi kazalardan toplanan mukayese zahiresinden 500.000 kile buğday ve 101.000 kile

arpadan, kusur kalan 298.158 kile buğday ve 42. 843 kile arpanın iskeleye istenmesi hususunda. (Fi evahir Cemaziyel evvel/sene 1169)

343/719

168 yılından kalan mukayese zahirelerinin Harazgrat, Osmanpazarı ve Cuma-i Atik'ten bir an evvel arabalarla Varna iskelesine gönderilmesi hususunda. (Fi evail Cemaziyel ahir/sene 169)

346/723

Orman nahiyesinden gelecek olan zahirenin Silistre'ye verilmesi fakat bu zahirelerin Balçık ve Kavarna iskelesine getirilmesinin istenmesi hususunda. (Fi evail Cemaziyel ahir/sene 169)

347/726

Köstence'ye yakın olan köy ve kışlalardan toplanan mukayese zahiresi olan 400.000 kile buğday ve 50.000 kile arpa her sene Köstence iskelesine gönderilirken bu defa kendi iskeleleri olan Daye köyü iskelesine verilmek istenmesi hususunda. (Fi evail Cemaziyel ahir/sene 169)

351/733

Silistre kazasına bağlı olan Dobruca nahiyesi ve 40 tane köyden Köstenceye gelecek olan zahirelerin, anbarlara konulup Silistre mütesellimi tarafından mühürlenmesi ve bu zahirelerin Köstence'ye sevki hususunda. (Fi evail Recep /sene 169)

353/737

Bergos iskelesine Çırpan, Kızanlık, Zagra-i Atik ve Cedit, İslimiye, Yanbolu ve Çöke kazalarından gelen, 168 senesinden kusur kalan zahirenin muhtekirlerin elinden alınarak, bekletilmeden bir an önce iskeleye sevkünün yapılması hususunda. (Fi evail Recep /sene 169)

355/742

Bergos, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinden gelecek olan mukayase zahirelerinin, 168 senesinden kusur kalanlarının ihtikâr olan ayan ve askeri kesim tarafından anbarlarda tutulması hususunda. (Fi evasıt Recep /sene 1169)

356/744

Köstence'ye önceden zahire sevki yapan Babadağı, Hırsova ve Silistre kazalarındaki köy halkının, kapan-ı dakikden gelen gemi yazıcıları ve reislerine zahire vermemeleri ve kendi iskelelerine göndermek istemeleri hususunda. (Fi evasıt Recep /sene 1169)

357/748

Aydos ve Bergos'tan 168 senesinden bakiye kalan zahirelerin muhtekirlere fırsat vermeden anbar ve mahzenden çıkarılarak, araba ve develerle taşımak şartıyla gemilere yüklenip İstanbul'a sevk edilmesi hususunda. (Fi evahir Recep /sene 1169)

359/750

Köstence ve Baçık iskelesine zahire sevki yapmak istemeyen Babadağı, Hırsova ve Silistre kazalarının bu defa da Mankalya iskelesine zahire vermemeleri hususunda. (Fi evail Şaban/sene 169)

360/751

Bergos iskelesinden Sünne Boğazına varınca Ahyolu, Bergos, Varna, Kavarna, Mankalya, Köstence, Karaharman ve Balçık iskelelerinden gelecek olan zahirelerin kesinlikle Anadolu ve başka taraflara gönderilmemesi hususunda. (Fi evahir Şaban/sene 1169)

362/756

Aydos, Bergos, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinde, yeni mahsül tedarik edilinceye kadar anbar ve mahzenlerde ve kusur

kalmış olan ne kadar zahire varsa tamamının İstanbul'a gönderilmesi hususunda. (Fi evail Şaban/sene 169)

365/761

Varna iskelesine Kozluca, Prevadi, Şumnu, Yenipazar ve Umurfakih ve Harazgrat gibi kazalardan gelecek olan buğday ve arpanın toprak, saman, çavdar vs. katılmamasının istenmesi hususunda. (Fi evasıt Şaban/sene 169)

371/771

Deli Orman'da kusur kalan mukayese zahiresinin Balçık ve Mankalya iskelesine gönderilmek üzere ayan ve askeri anbar ve kuyulardan alınması ve kapan-ı dakikden gelecek gemilere yüklenmesi hususunda.(Fi evail Ramazan/sene 169)

372/772

Karaharman'dan Mustafa ve Ahmet Reisler, Varna iskelesinden ise Muhammet Reis'in gemileriyle gelen zahireden numune alınarak ve gelen zahirenin temiz olup olması, buğday ve arpaya toprak, saman, çavdar ve darı gibi malzemelerin karıştırılmaması hususunda. (Fi evasıt Ramazan/sene 1169)

373/775

Karadeniz'in Rumeli kıyısındaki Balçık, Varna, Kavarna, Bergos, Aydos, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerine gönderilen bu hüküm, İstanbul halkının rızkının kesilmemesi ve sıkıntı yaşanmaması için buraya gelecek zahirenin bir tanesinin dahi Anadolu taraflarına gönderilmemesi hususunda. (Fi evail Şevval /sene 1169)

375/777

Varna ve Balçık kadılarına gönderilen bu hükümde bu iskelelerde ne kadar dakik varsa tamamının kapan-ı dakika gönderilmesi hususunda.(Fi evail Şevval/sene 1169)

Haritalar Ve Orijinal Belge Örnekleri

Harita 1: Karadeniz'in Rumeli Kesimini Gösteren Harita: HRT. 0715 (BOA)



Harita 2: Karadeniz'i Gösteren Harita: H. 0038(BOA)



KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

A{DVNS.TZEİ.d}00009, Zahire Mühimme Defteri (1749-1755).

Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü- Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı
Osmanlı Yer Adları I, Rumeli Eyaleti(1524-1550), Ankara 2013.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi Genel
Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Yayın Nu: 108, İstanbul 2010.

Sözlükler

CEVAD, Ali, *Memalik-i Osmaniye'nin Coğrafya Lügati*, Dersaadet Mahmut Bey
Matbaası, İstanbul 1313.

SAMİ, Şemseddin, *Kamusu'l Âlâm*, Kaşgar Neşriyat, Ankara 1996.

SAMİ, Şemseddin, *Kâmusi Türkî*, Çağrı Yayınları, İstanbul 1317,

Haritalar

H. 0038(BOA)

HRT. 0715 (BOA)

Araştırma Eserler

AKGÜN, Necmettin, Trabzon Gümrüğünde İktisadi Faaliyetler (1750-1800) 1,
Trabzon Tarihi Sempozyumu (6-8 Kasım 1998, Trabzon), Bildiri Kitabı
Trabzon 1999.

ARIKAN, Zeki, “*Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)*”,
Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan, İstanbul Üniversitesi Edebiyat
Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul
1991.

- ARSLAN, Sezer, “Balkan Savaşları Sonrası Rumeli’den Türk Göçleri Ve Osmanlı Devleti’nde İskânları”, *Edirne Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Haziran 2008.
- AVCI, Casim, “Haçlı Seferleri(Işın Demirkent)”, *İslâm Araştırmaları Dergisi sayı:15– Kitabiyat*, 2016.
- AYGÜN, Necmettin, “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”, *Karadeniz Araştırmaları*, Cilt: 6, Sayı: 23, Güz 2009.
- BEYDİLLİ, Kemal, “Boğazlar Meselesi”, *TDVİA*, C. 6, İstanbul 1992.
- BİLGE, Sadık Müfit, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı(Anadolu) Limanlarından Kafkasya’ya Yönelik Deniz Taşımacılığı Ve Deniz Ticareti”, *Kafkasya Üniversiteler Birliği Uluslararası Ağrı Sosyal Bilimler Kongresi*, 25-27 Eylül.
- BİLİCİ, Faruk, “Karadeniz (XVIII. Yüzyıl ve Sonrası)”, *TDVİA*, C. 24, İstanbul 2001.
- BULUNUR, K. İlker, “Osmanlı Dönemi Karadeniz Ticaret Tarihine Katkı: Akkirman Günlüğü (1505), *Omeljan Pritsak Armağanı*, Sakarya Üniversitesi Yayınları, Yayın no: 50, Sakarya 2007.
- CAMGÖZ, Mevlüt, “19. Yüzyıl Osmanlı İstanbulu’nda Zahire Fiyatları Ve Tedarik Bölgeleri”, *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010.
- ÇAKIR, Coşkun – AKKUŞ, Yakup, “Osmanlı İstanbul’unda Ticaret”, *Antik Çağdan 21. Yüzyıl’a Büyük İstanbul Tarihi(İktisat-Ulaşım-Haberleşme)*, Bölüm Editörü: Coşkun, İstanbul 2015.
- ÇETİN, Cemal, “ Anadolu İskeleleri ve Kara Yolu Bağlantıları(16. Yüzyıl Sonları), *International Journal of Social Science*, Numara:28, 2014.

- ÇİFTÇİ, Cafer, “*Osmanlı Döneminde İstanbul’un İaşesinde Bursa’nın Rolü*”, Uludağ Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkez (OTAM) Dergisi, Ankara 2004.
- DEMİRKENT, Işın, “Haçlılar”, *TDVİA*, C. 14, İstanbul 2006.
- DEMİRTAŞ, Mehmet, “İstanbul Fırınlarının Buğday ve Un İhtiyacının Karşılmasında Görülen Usulsüzlükler ve Uygulanan Yaptırımlar”, *Osmanlı İstanbul’u II*, İstanbul 2014.
- DIĞIROĞLU, Filiz, *XIX. Yüzyıl Karadeniz’inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü, İstanbul 2011.
- DOĞRU, Halime, 18. Yüzyıl’a Kadar Osmanlı Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Görüntüsü, Anadolu Üniversitesi Yayınları No: 872, Eskişehir 1995.
- EMECEN, M. Feridun, “16. Asrın İkinci Yarısında İstanbul Ve Sarayın İaşesi İçin Batı Anadolu’dan Yapılan Sevkiyat”, Tarih Boyunca İstanbul Semineri: 29 Mayıs – 1 Haziran 1988, Bildiriler, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1979.
- ERDEL, Amed, “Karadeniz”, *İ.A.*, C.6, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1977.
- FFİDAN Fadimana, “18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul’un İaşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)”, Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII, 29.Nisan-01 Mayıs 2015, Ordu Üniversitesi, edergi.odu.edu.tr.
- GÜÇER, Lütfi, “18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul’un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 11, (Ayrı basım), İstanbul 1952.
- GÜMÜŞ, Şenay Özdemir, “Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’de Ticaret Gemisi İnşa Politikası(1783-1824)”, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, sayı: 9, 2012.

- GÜRAN, Tevfik, *İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü (1793-1839)*, İÜ İktisat Fakültesi Mecmuası, Cilt 44, Sayı 1-4 (1986), 50. Yıl Armağanı, Acar Matbaacılık, İstanbul 1988.
- İNALCIK, Halil, “İaşe”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C. 4, İstanbul: Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı, 1994.
- İNALCIK, Halil, “Osmanlı Devleti’ne Toplu Bir Bakış”, *Osmanlı*, C.I, Balkan Ciltevi, Ankara 1999.
- İNALCIK, Halil, “Rumeli”, *TDVİA*, C. 35, İstanbul 2008,
- İNALCIK, Halil, *Fatih Devri Üzerinde Tetkik ve Vesikalar*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1987.
- İNBAŞI, Mehmet, “Balkanlar’da Osmanlı Hâkimiyeti ve İskân Siyaseti”, *Türkler*, C.9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.
- İNBAŞI, Mehmet, *Osmanlı- Lehistan Harplerinde Sefer Yolu Ve Tuna Nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl)*, *Balkanlar’da İslam Medeniyeti: Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebliğleri*, Bükreş, Romanya/1-5 Kasım 2006, İstanbul 2011.
- İNCİCİYAN, L, - ANDREASYAN, H. D., *Osmanlı Rumelisi’nin Tarih ve Coğrafyası*, Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi 4-5 (1975/1976), İstanbul 1976.
- KALLEK, Cengiz, “Kile”, *TDVİA*, C. 25, İstanbul 2002.
- KAYA, Filiz, “Osmanlı Devleti’nin Rumeli’de Uyguladığı İskân Siyaseti (15.16.Yüzyıllar)”, Hacettepe Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006.
- KILIÇ, Remzi, “16. Yüzyıl’ın İkinci Yarısında Osmanlı Devleti’nin Karadeniz siyaseti”, *III. Uluslar Arası Trabzon ve Çevresi Kültür ve Tarih Sempozyumu*, C.I, Trabzon, (16-18 Mayıs 2006).

- KİEL, Machiel, “Varna”, *TDVİA*, C.42, İstanbul 2012
- KÜÇÜK, Levent, “Osmanlı Vergi Hukukunda Avarız Kavramı Ve Avarızın İdaredeki Rolü”, *Ankara Üniversitesi Tarih (Yeniçağ Ana Bilim Dalı)*, Doktora Tezi, Ankara 2007.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Kadı (Osmanlılar’da)”, *DİA*, Cilt 32, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 2006.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “18. Yüzyıl Sonlarında İstanbul Piyasası”, *Tarih Boyunca İstanbul Semineri(Bildiriler)*, İstanbul 1989.
- MURGESCU, Bogdan, “Köstence”, *TDVİA*, C.26, İstanbul 2002.
- ÖZTÜRK, Mustafa, “Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlili”, *Belleten*, C. 4, TTK Yayınevi, Ankara 1991.
- NAKİBOĞLU, Aslıhan- YASA, Bengü Doğan, “18.Yy.’da İstanbul Esnafının Sorunları”, *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, sayı: 8/7, Ankara 2013.
- NECİPOĞLU, Nevra, “İâşe- Bizans Dönemi”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı, Ankara 1994.
- S. KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Narh”, *TDVİA*, Cilt 32, İstanbul 2006.
- SAĞLAM, M. Ali, “İkinci Dünya Savaşı Boyunca Toprak Mahsulleri Ofisi Üzerinden Cumhuriyet’in Hububat İâşesi Politikaları (1938-1945)”, *Doktora Tezi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2013.
- SEZGİN, İbrahim, “Osmanlıların Rumeli’ye Geçişi ve İlk Fetihler”, *Osmanlı*, C.I, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999.
- ŞAHİN, Harun, “Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Ana İlkeleri Çerçevesinde Klasik Dönem Osmanlı İktisat Politikasına Bakış”, *Ekev Akedemi Dergisi*, sayı: 61, Bingöl 2015.

- ŞENER, Fahri Yasin, “18. Yy’da İstanbul’da Ticaret (İstanbul Ahkâm Defterlerine Göre)”, *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı*, Doktora Tezi, İstanbul 2010.
- TABAKOĞLU, Ahmet, “Osmanlı Döneminde İstanbul İaşesi”, *Uluslararası Osmanlı İstanbul’u Sempozyumu II*, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi, 27 – 29 Mayıs 2014.
- TABAKOĞLU, Ahmet, “Osmanlı Ekonomisinde Fiyat Denetimi”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 43, Prof. Dr. S. F. Ülgener’e Armağan, İstanbul 1987.
- TUNCEL, Metin, “Karadeniz”, *TDVİA*, C.24, İstanbul 2001.
- TURNER, G. Ece, “Bizans Döneminde Konstantinopolis’in İaşesi” Toplumsal Tarih, c.19, Sayı:112, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, Nisan 2003.
- UTKAN, Halil, “Başbakanlık Osmanlı Arşivi 17 Numaralı Zehâir-i Rikab Defteri’ne (1788-1791) Göre İstanbul’un İaşesinin Te’mini”, *T.C İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk İktisat Tarihi Anabilim Dalı*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1995.
- UZUN, Ahmet “Osmanlı Devletinde Şehir Ekonomisi ve İaşe”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, C. 3, Sayı 6, 2005.
- YEŞİL, Fatih, “İstanbul’un İaşesinde Nizam-ı Cedid: Zahire Nezaretinin Kuruluşu ve İşleyişi(1739-1839)”, *Türklük Araştırmaları Dergisi-15*(Bahar2004), İstanbul 2004.
- YILMAZ, Özgür, “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.2, sayı:7, 2009.

Kynak Eserler

- ALTINAY, Ahmet Refik, Haçlı Seferleri (1095-1291), Ötüken Yayınları, İstanbul 2007.
- AYNURAL, Salih, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, Zahir Ticareti(1740-1840), Tarih Vakfı Yurt Yayınları 126, İstanbul 2002.
- BIJİŞKYAN, P. Minas, *Karadeniz Kıyıları ve Coğrafyası 1817-1819*, Tercüme. Hrand D. Andreasyan, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1969.
- BOSTAN, İdris, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu(1700-1787)”, *Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2016.
- ÇELEBİ, Evliya, Tam Metin Seyahatname, C. 3, Üçdal- Belde Yayınları, İstanbul 1986.
- ÇELEBİ, Kâtip, *Cihannüma; Rumeli Kısmı, Transkripsiyonlu Metin I*, Süleymaniye Kütüphanesi, Halet Efendi, nr.640, İstanbul 1971.
- ERGİN, Muharrem, Orhun Abideleri, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 2013.
- FAROQHİ, Suraiya, Osmanlı’da Kentler ve Kentliler, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları 5, İstanbul 2004.
- GENÇ, Mehmet, Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet Ve Ekonomi, Ötüken Yayınevi, İstanbul 2005.
- İNALCIK, Halil, Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ(1300-1600), çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2007.
- İNALCIK, Halil, Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi, C. 1 (1300-1600), Çev. Halil Berktaş, Eren Yayıncılık, İstanbul 2000.
- KİNG, Charles, Karadeniz, Çev. Zülal Kılıç, Kitap Yayınevi, 2. Baskı, İstanbul 2015.

KUNT, Metin, Türkiye Tarihi II. Osmanlı Devleti 1300-1600, Cem Yayınevi, İstanbul 1993.

MANTRAN, Robert, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, 1*, Ankara 1986,

NEŞRİ, Mehmet, Neşri Tarihi I, Hazırlayan: M. Altay Köymen, Kültür ve Truzim Bakanlığı Yayınları: 525, Ankara 1983.

OSTAPCHUK, Victor, “XVI. Ve XVII. Yüzyıl Kazak Deniz Akınları Karşısında Osmanlı Karadeniz’i”, *Türk Denizcilik Tarihi 1*, Editörler: İdris Bostan- Salih Özbaran, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009.

UZUNÇARŞILI, “İsmail Hakkı, İstanbul’un Fethinden Kanuni Sultan Süleyman’ın Ölümüne Kadar”, Osmanlı Tarihi, C. 2, İstanbul 1931.

İnternet Kaynakarı

“Sathıyan”, www.osmanlıcanedemek.com, 6 Haziran 2017.

“Şendere”, www.nedirnedemek.com, 6 Haziran 2017.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı	Nurcan KILIÇ
Doğum Yeri	Ardeşen
Doğum Tarihi	15.09.1988

LİSANS EĞİTİM BİLGİLERİ

Üniversite	Kafkas Üniversitesi
Fakülte	Fen/Edebiyat Fakültesi
Bölüm	Tarih

İŞ DENEYİMİ

Çalıştığı Kurum	Kafkas Üniversitesi Merkez Kütüphanesi (kısmi zamanlı)
Görevi/Pozisyonu	Raf görevlisi
Tecrübe Süresi	1 dönem

İLETİŞİM

Adres	Erzurum/Olur Yeşilbağlar Mah.
E-mail	Beratselim.1988@gmail.com