

**T.C.
KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YENİ ÇAĞ TARİH BİLİM DALI**

**18. YÜZYILDA STANBUL'UN VE ORDUNUN
AĞIRLIKLI OLARAK İÇİŞİLERİNİN ROLÜ
(1711-1768)**

DOKTORA TEZİ

FADMANUR FİDAN

**TEZ YÖNETMENİ
PROF.DR. JÜLDE AKYÜZ ORAT**

KARS-2014

**T.C.
KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YENİ ÇAĞ TARİH BİLİM DALI**

**18. YÜZYILDA STANBUL'UN VE ORDUNUN
AĞIRLIKLI OLARAK İÇİŞİLERİNİN ROLÜ
(1711-1768)**

DOKTORA TEZİ

FADMANUR FİDAN

**TEZ YÖNETMENİ
PROF.DR. JÜLDE AKYÜZ ORAT**

KARS-2014

T.C.
KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Fadimana Fidan ait "18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordu'nun
işerisinde Tuna İskelelerinin Rolü (1711-1768)"

konulu çalışma, jürimiz tarafından Tarih Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalında Doktora tezi olarak oy birliği ile kabul edilmiştir.

Öğretim Üyesinin Ünvanı, Adı ve Soyadı

Doç. Dr. Ali İPEK

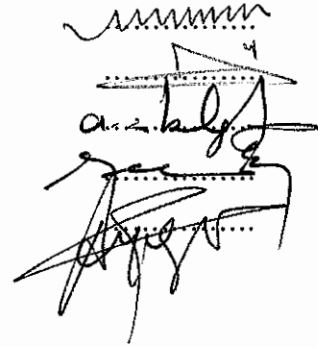
Prof. Dr. Jülide Akyüz ORAT

Prof. Dr. Ali Sinan BİLGİLİ

Prof. Dr. Selçuk URAL

Doç. Dr. Ahmet YİĞİT

İmza :



Bu tezin kabulü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun/...../2014 tarih ve
...../..... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

UYGUNDUR

...../...../.....

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Yemin Metni

Doktora tezi olarak sundugum, “18. Yüzyılda İstanbul’un ve Ordunun İaşesinde Tuna İskelelerinin Rolü (1711-1768) adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım kaynakların kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

14/07/2014

Adı Soyadı: Fadimana Fidan

İmza:



PLAGIARISM

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

14/07/2014

Name Surname: Fadimana Fidan

Signature :



Ç İNDEK İLER

Sayfa No:

ÖZET	I
ABSTRACT.....	II
ÖNSÖZ	III
KISALTMALAR	V
TABLO L İSTES	VI
G İR	1
1. 18. YÜZYILDA OSMANLI DEVLET	1
2. OSMANLI DEVLET 'N İN A İLE POL İTİKASI	4
3. KAYNAKLAR	8

B İR İNCİ BÖLÜM

TUNA NEHR İ ve SKELELER

1. TUNA NEHR İ 'N İN CO İRAFİ YAPISI VE ÖNEM	15
1.2. Co İrafî Yapısı.....	15
1.2. Stratejik Önemi	17
1.3. Ticarî Önemi	19
2. TUNA NEHR İ VE TAR İH.....	23
2.1. Osmanlı Devleti Hâkimiyetine Kadar Tuna Nehri Tarihi.....	23
2.2. Osmanlı Devleti Hâkimiyetinde Tuna Nehri	25
3. TUNA SKELELER	35
3.1. Vidin İskelesi	38
3.2. Ni Bolu İskelesi	39

3.3. Rahova skelesi	40
3.4. Zi tovi skelesi	40
3.5. Rusçuk skelesi	41
3.6. Yergö ü skelesi	42
3.7. Tutrakan skelesi.....	43
3.8. Silistre skelesi	43
3.9. Hırsova skelesi.....	44
3.10. Maçın skelesi.....	44
3.11. sakçı skelesi	44
3.12. Tulçı skelesi	45
3.13. brail skelesi	45
3.14. smail skelesi.....	46
3.15. Kalas skelesi.....	47
3.16. Kili skelesi.....	47

K NC BÖLÜM

STANBUL'UN A ES NDE TUNA SKELELER N N ROLÜ

1. STANBUL'UN NÜFUSU VE A ES N N ÖNEM	49
2. ZAH RE SEVK NDE KULLANILAN GEM LER VE GÜZERGÂH.....	52
3. ZAH RE MÜBAYAASI VE STANBUL'A HUBUBAT NAKL	56
3.1. Tersâne-i Âmire Ambarına Hububat Sevkiyatı	72
3.2. Eflak ve Bo dan'dan stanbul'a Gelen Hububat	83
4. STANBUL'A GÖNDER LEN D ER ZAH RELER.....	85
5. ZAH RE TEDAR K NDE YA ANAN SIKINTILAR	87
5.1. Zahirenin çine Farklı Maddeler Karı tırılması	87
5.2. Nakliyede Ya anılan Sıkıntılar	89
5.3. Kaçakçılık	94

5.4. Kı Mevsiminde stanbul'un a esi.....	100
--	-----

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ORDUNUN A ES NDE VE LOJ ST NDE TUNA SKELELER N N ROLÜ

1. ORDUNUN A ES N N TEDAR K ED LMES	104
1.1. Avarız Vergisi.....	106
1.2. Nüzul.....	108
1.3. Sürsat.....	109
1.4. Mübayaa (tira).....	110
2. ZAH REN N STOKLANMASI VE NAKLED LMES	112
2.1. sakçı Ambarı.....	113
2.2. Mühimmatın Nakledilmesinde Kullanılan Gemiler	117
3. SEFER Ç N TOPLANAN HUBUBAT.....	119
3.1. 1711 Prut Sava ı	120
3.2. 1716 Varadin Sava ı	122
3.3. 1736-39 Osmanlı-Avusturya-Rusya Sava ları.....	128
4. 1723 VE 1742-1746 DO U SEFERLER NDE TUNA NEHR	134
5. KALE MUHAFIZLARININ TAY NATININ SA LANMASINDA TUNA NEHR	138

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TUNA SKELELER NDE ZAH RE F YATLARI VE MASRAFLAR

1. OSMANLI DEVLET 'N N PARA POL T KASI.....	141
2. STANBUL Ç N SATIN ALINAN ZAH REN N F YATI.....	147
3. STANBUL'A GELEN ZAH REN N NAKL YE MASRAFLARI	153
4. SEFER DÖNEM NDE ZAH RE F YATLARI.....	156

5. SEFER DÖNEM NDE NAKL YE MASRAFLARI	164
5.1. Gemi Mürettebatı ve Ücretleri	166
5.2. Cerehor ve Prostoyka Ücretleri.....	168
SONUÇ	172
KAYNAKÇA.....	176
EKLER.....	194
ÖZGEÇM	203

ÖZET

Osmanlı Devleti iae politikasını stanbul halkı ve ordu endeksli olu turmu tu. mparatorlu un dört bir tarafından gelen iae bu ikisi için kullanılmaktaydı. Tuna Nehri'nin güney ve kuzey kıyısındaki iskeleler stanbul halkının ve ordunun iae esinin ana tedarik noktalarıydı. Bu sebeple Osmanlı Devleti bu bölge için ambar nitelendirmesi yapmakta, buradan iae nin sa lanamaması gibi bir durumda barı döneminde stanbul halkı sava döneminde ise ordu büyük sıkıntı içine girmektedir. Zira Tuna iskeleleri sava döneminde orduya barı döneminde ise stanbul'a zahire göndermekteydi. Böylece iskeleler dünyanın en büyük ehrinin ve sayısı binleri bulan askerinin iae esinde önemli roller üstlenmekteydi. Tuna iskelelerinin bu özellikleri 18. Yüzyılda daha belirgin hale geldi. Çünkü bu dönemde devlet de i en sosyo-ekonomik yapı nedeniyle iae sisteminde bazı düzenlemeler yaptı ve Tuna'dan tedarik edilen zahirenin kıymeti kar ısında bu de i iklikler iskelelerde devamlı surette uygulandı. Tuna iskeleleri bu yönüyle hem sava ın lojistik ihtiyacını kar ılayan hem de stanbul gibi döneminin en büyük metropolünün de iae ile ilgili sorunlarını ortadan kaldıran bir merkez durumundaydı.

Anahtar Kelimeler: Tuna Nehri, Tuna Nehri skeleleri, Osmanlı Devleti, iae, stanbul.

ABSTRACT

The Ottoman State established its policy of provisioning based on the people of Istanbul and the military. The provisions coming from all sides of the empire were used for these two. The berths on the southern and northern banks of the Danube were the main points of supply of the provisions for the people of Istanbul and the military. Therefore, the Ottoman State described this region as a storehouse, and in the case no provisions could be supplied from here, then the people of Istanbul, in the peace time, and the military, in the wartime, experienced great difficulty, as cereals were sent from the berths of the Danube to the military in the wartime and to Istanbul in the peace time. These berths thus played a great part in provisioning the biggest city of the world and also thousands of soldiers. This characteristic of the Danube berths became more prominent in the 18th century as the State carried out some regulations in the system of provisioning because of the changing socio-economic structure in this era and such changes were consistently applied in these berths because of the value of the cereal supplied from the Danube. By this characteristic, the berths of the Danube constituted a center which both met the logistics needs of wars and also solved the provisioning problems of Istanbul, which, at the time, was the biggest metropolis.

Keywords: Danube, Berths of Danube, Ottoman Empire, Provisioning, Istanbul.

ÖNSÖZ

18. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nde ia e sorununun de erlendirilece i bu tezde araç olarak kullanılan Tuna iskeleleri sosyal ve ekonomik yapının irdelenmesine katkı sa layan bir niteli e sahiptir. Çalı mada mekân, A a ı Tuna iskeleleriyle sınırlı kalacaktır. Osmanlı Devleti'nin bu bölgeyi kiler olarak nitelendirmesi ara tırmada bu co rafyanın seçilmesini sa layan önemli nedenler arasındadır. Zaman olarak 1711-1768 seneleri aralı nı kapsayan tez askerî ve iktisadî pek çok alanda de i imin ya andı ı bir döneme i aret etmektedir. Bu dönemde Osmanlı ia esinde geleneksel yapı devam etse de ia e tedarikinde bir takım yeni düzenlemeler meydana gelmi tir. Çalı mada ia ecili in 18. Yüzyılda nasıl i ledi i, iskelelerin katkısı, ya anan sıkıntılar stanbul ve ordu merkezli bir yakla ımla dile getirilecektir.

Dört ana bölüm halinde ele alınan çalı manın anlatımından önce giri bölümünde 18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin genel özelliklerinden bahsedildi. Bu sayede çalı mada ele alınan yüzyılın genel özellikleri hakkında fikir sahibi olundu. 18. Yüzyılın bir dönü üm ve iyile tirme dönemi oldu una dikkat çekildi. Ayrıca giri te ia e konusu Türk ve slâm gelenekleriyle ba da tırılarak Osmanlı'nın geleneksel ia e politikasının dayanakları anlatıldı. Bu bölümden amaç hem ia e meselesinin temellerinin anlatılması hem bu anlayı ın geli tirilmesinde 18. Yüzyılın rolü hakkında bilgi edinilmesini sa lamak hem de ileriki bölümlerde anlatılacak konulara zaman ve anlayı bakımından zemin hazırlamaktır.

İlk bölümünde; A a ı Tuna'da bulunan iskelelerin konumlarıyla, stratejik önemlerine de inildi. Nehir üzerinde pek çok ehir konumlanmı olsa da stanbul ve ordu için öne çıkan on altı iskele ile Eflak ve Bo dan üzerinde duruldu. Bu bölümde amaç zihinlerde Tuna iskeleleriyle ilgili bir harita çıkartabilmektir. Çalı manın esasını te kil eden bölümler ikinci ve üçüncü bölümlerdir. Bu bölümlerde Tuna iskelelerinden gelen ia enin ne denli önemli oldu u, stanbul halkı için bir ferahlama, ordu için sava ı kazanma ya da kaybetme nedeni oldu u üzerinde yo unla ıldı.

Genel hatlarıyla ikinci bölümde; stanbul'un ia esi üzerinde duruldu. Bu bölüm Osmanlı'nın barı dönemi olarak nitelendirdi i 1740 ve 1768 yıllarını kapsamaktadır. Çünkü sava dönemlerinde Tuna iskelelerinden tedarik edilen ia e orduya aktarılmaktaydı. stanbul'un ayrıcalıklı yerinin vurgulandı ı bölümde

mukayese nizamıyla tedarik edilen zahire miktarı, çe idi, ürünlerin stanbul'a nakledilmesi ve zahire sevkinde ya anılan sıkıntılar anlatıldı. Konular anlatılırken zahire miktarı ve çe idi yıllara göre tablolar halinde verildi, bu sayede mukayese nizamının daha iyi anlaşılması hedeflendi. Bakacakları malarda Tuna iskelelerinden stanbul halkı için satın alınan ia e satır aralarında kalmı ya da ia e tedarik edilen bir iskele üzerinde durulmu tur. Çalı mada ise ia e konusu iskeleler arasındaki bağlantı kurularak bir bütün olarak ortaya konulmaya çalışıldı. Zira iskelelerden birinin ele alınması konu bütünlü ünün kurulmamasına neden olmaktadır.

Üçüncü bölümde; ordu ia esinin temininde Tuna iskelelerinin rolü üzerinde anlatıldı. Bu bölüm 1711 ve 1740 yılları arasındaki savaşlar baz alınarak Tuna iskelelerinin ordunun ia esi ve lojistiindeki deste i vurgulandı. Zaman zaman öncesi ya da sonrası dönemlerden de faydalanılarak bir mukayese yapıldı. Bu bölümde adı geçen yıllar arasında vuku bulan savaşların her yönüne değinilmedi. Sadece Tuna iskelelerinden tedarik edilen zahire ve bu zahirenin savaşlarda orduyu ne kadar rahatlatı ı üzerinde duruldu. Genel olarak çalı mada ordu ia esinin sağlanması hususunda devletin uyguladı ı politika, ordunun ia esinin önemi, devletin ia e sağlamak için aldığı vergiler, zahirenin stoklanması ve nakledilmesinde Tuna Nehri'nin önemi, sefer için toplanan hububat üzerinde duruldu.

Dördüncü kısım son bölümü olmaktadır. Bu bölümde ikinci ve üçüncü bölümde yer alan Tuna iskelelerinden hem stanbul hem de ordu için tedarik edilen zahirenin fiyatları ile birlikte nakliye, i ç i ücretleri ve di er masraflar anlatıldı.

Konu seçiminden başlayarak tez süresince her türlü deste ini esirgemeyen danışman Hocam Prof. Dr. Jülide Akyüz ORAT'a, okumakta zorlandım Osmanlıca kelimelerde desteklerini gördüm Prof. Dr. Ali Sinan B L G L 'ye, tez okumalarımda sıkılmadan beni dinleyen sevgili arkadaşım Ar . Gör. Ersin DO ANTEK N'e teekkürlerimi bir borç bilirim. Her çalı mada oldu u gibi bu çalı manın da gerisinde pek çok ki i var. Ancak hepsini burada zikretmek uzun zaman alır. Benim bu zorlu dönemimde yanımda olan maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen hatta bana tahammül eden canım ailem; Annem ve Babam'a, sevgili e im Gökhan'a ve bu süreçte ilgi göstermekte zorlandım biricik kızım dil Deniz'e minnet ve ükranlarımı sunarım.

Fadimana F DAN

Kars-2014

KISALTMALAR

AÜDTCFD	: Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi
b.	: Beyit
Bkz.	: Bakınız
BOA.	: Babakanlık Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
C.AS.	: Cevdet Askeriye
C.BH.	: Cevdet Bahriye
C. BLD.	: Cevdet Belediye
C.HR.	: Cevdet Hariciye
C. KTS.	: Cevdet ktisat
C.ML.	: Cevdet Maliye
CIEPO	: Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları
Çev.	: Çeviren
D A	: Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
D.MKF. NZE.d.	: Bâb-1 Defteri Mevkufat Kalemî Nüzul Emîni Defterleri
H.	: Hüküm
Haz.	: Hazırlayan
IRCICA	: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Merkezi
A.	: İslam Ansiklopedisi
.ADL.	: İbnül Emin Adliye
. DH.	: İbnül Emin Dâhiliye
ÜFEFTD.	: İstanbul Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi
KK.d.	: Kamil Kepeci Mevkufat Defteri
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı
OSAV	: Osmanlı Araştırmaları Vakfı
OTAM	: Osmanlı Tarihi Araştırmaları Merkezi
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
TTK	: Türk Tarih Kurumu

TABLO L STES

Sayfa No:

Tablo 2. 1: 1748 Senesine Ait Mukayese Zahiresi stenilen skeleler.....	62
Tablo 2.2: 1749 Senesine Ait Mukayese Zahireleri ve skelelerin Tehir Ettikleri Hububat.....	63
Tablo 2.3: 1755 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar.....	64
Tablo 2.4: 1757 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar.....	66
Tablo 2.5: 1760 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar.....	67
Tablo 2.6: 1761 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar.....	67
Tablo 2.7: 1762 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar.....	68
Tablo 2.8: 1763 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar.....	69
Tablo 2.9: 1764 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar.....	70
Tablo 2.10: 1765 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar.....	70
Tablo 2.11: 1766 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar.....	71
Tablo 2.12: 1767 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar.....	71
Tablo 2.13: 1768 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar.....	72
Tablo 2.14: Zi tovi skelesine Hububat Nakleden Kazalar.....	74
Tablo 2.15: Rusçuk skelesine Hububat Nakleden Kazalar.....	74
Tablo 2.16: Silistre skelesine Hububat Nakleden Kazalar.....	75
Tablo 2.17: sakçı iskelesine Hububat Nakleden Kazalar.....	75
Tablo 2.18: Ni bolu skelesine Hububat Nakleden Kazalar.....	76
Tablo 2.19: 1745-1746 Senelerinde Toplanan Toplam Hububat Miktarı.....	77
Tablo 2.20: 1747 Senesinde stanbul'a Bu day Nakleden skeleler.....	77
Tablo 2.21: 1750 Yılında Tersane Ambarına Zahire Nakleden Kazalar.....	78
Tablo 2.22: Zi tovi skelesine Hububat Nakleden Kazalar.....	79
Tablo 2.23: Ni bolu skelesine Nakledilen Hububat.....	79
Tablo 2.24: Silistre skelesine Hububat Nakleden Kazalar.....	80
Tablo 2.25: Rusçuk skelesine Hububat Gönderen Kazalar.....	81
Tablo 2.26: sakçı skelesine Zahire Nakleden Kazalar.....	82
Tablo 2.27: Eflak'tan Gelen Hububat Miktarı.....	82

Tablo 2.28:1753-1754-1755-1756 Senelerinde skelelerde ve Voyvodalıkta Toplanan Hububat Toplamı.....	83
Tablo 3.1: 1717 Senesinde Zahire Nakleden skeleler ve Tersâne-i Âmire.....	127
Tablo 3.2: 19 Eylül 1736 Senesinde Zahire Sevkedilen skele ve Voyvodalıklar.....	129
Tablo 3.3: 23 Eylül 1737 Tarihinde skelelerden Giden Zahire.....	132
Tablo 3.4: Sefer Hazırlıklarında Zahire Gönderen Tuna skeleleri.....	135
Tablo 3.5: 1745 Senesinde Zahire Nakleden skeleler.....	136
Tablo 3.6: 1746 Senesinde Zahire Nakleden skeleler.....	137
Tablo 4.1:19 Eylül 1739 tarihinde Tuna skelelerinden Satın Alınan Zahirinin Kile/Kantar Ba ına Akçe Üzerinden Fiyatı.....	161
Tablo 4.2: 1731 Senesinde Tuna skelelerinde Görev Yapan ayka Mürettebatı ve Ücretleri.....	167

G R

1. 18. YÜZYILDA OSMANLI DEVLET

Osmanlı Devleti, do u ve batı ekonomilerini birbirine ba layan pek ve Baharat yollarının üzerinde bulunuyordu. Karadeniz, Marmara, Akdeniz, Kızıldeniz, Basra Körfezi gibi pek çok denizde hâkimiyet sa lamı tı¹. 16. Yüzyılda dünyanın en güçlü devleti Osmanlıydı. Ancak Osmanlı Devleti, II. Viyana bozgunundan sonra 26 Ocak 1699 tarihinde Karlofça'da Venedik, Avusturya ve Lehistan; 10 Temmuz 1700'de stanbul'da Rusya ile imzalamı oldu u barı antlaşması sonrasında Teme var hariç bütün Macaristan, Transilvanya, Mora ve Dalmaçya sahilleri, Kamanıçe, Podolya, Lehistan ve Azak gibi birçok yeri kaybetmi ti. Bu dönemden sonra Osmanlı Devleti yeni yerler fethetme arzusundan, mevcut yerleri koruma politikasına geçi yapmı tı. II. Viyana seferinden sonra kaybedilen yerlerin bir kısmı 1711 Prut, 1715 Mora ve 1718 Avusturya seferleri ile alınmı tı².

Ku atmanın ba arısız olmasına lojistik sorunların da etken oldu u II. Viyana seferi, Osmanlı Devleti'nin kuvvetten dü me zamanının ba ladı ı tarih olarak gösterilmektedir³. Nitekim 17 ve 18. Yüzyıllar devletin merkezi otoritesinin azaldı ı bir dönemdi. Buna mukabil yerel idareciler ise güçlerini arttırmı lardı. 18. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren ngiltere'nin ba ı çekt i Endüstri Devrimi gerçeikle mi ve Batı'da ham madde ihtiyacı artmı tı. Hammaddenin temini noktasında Karadeniz ve Tuna iskelelerinin önemi büyümü tü⁴. Osmanlı ekonomisini etkileyen ba ka bir olay da 1740 yılında kapitülasyonların süresiz hale getirilmesi idi. Avrupalı devletler Osmanlı mparatorlu u'nda ucuz ham maddeyi satın alarak kendi ülkelerine i lemek

¹ Ahmet Tabako lu, **slâm ktisadı Toplu Makaleler II**, Kitapevi, stanbul 2005, s. 116-117.

² smail Hakkı Uzunçar ılı, **Osmanlı Tarihi**, C. IV/I, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2011, s. 247-248; M. Münir Aktepe, “ stanbul'un Nüfus Meselesine Dair Bâzı Vesikalar”, **stanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Edebiyat Fakültesi Basımevi, C. 9, S. 13, Eylül, stanbul 1958, s. 2-3.

³ Hans Georg Majer, “17. Yüzyılın Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları”, **Osmanlı Ara tırmaları II**, stanbul 1981, s. 186.

⁴ Mihai Maxım, “Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: Brayıl (Braıla)”, **Güney-Do u Avrupa Ara tırmaları Dergisi**, C. 12, 1982-1998, stanbul 1998, s. 180.

üzere götürmü lerd⁵. Batı feodalizmi, Sanayi Devrimi safhasına girerken, bunun kar ısında Osmanlı ekonomisi enerjisini kaybetmi ti⁶.

18. Yüzyılda Osmanlı mparatorlu u klasik dönemdeki gücünü yava yava yitirme e, kurum ve kurulu lar eskisi gibi sa lıklı bir ekilde i lememeye ba lamı tı. Bu durum yolsuzlu un, e kıyalı ın, iltimasın artmasına, imparatorlu un pek çok yerinde sıkıntıların ba göstermesine neden olmu tu. Özellikle bu dönemde idarî yönetici kadrosunda ayan, voyvoda, muhassıl, mütesellim gibi kaza yöneticileri ile ehir kethüdalarının sayısında bir artma ya andı. Ta radaki halk a ır vergileri ödemekte güçlük çekmekte çareyi göç etmekte aramaktaydı. Devlet ta radaki yönetimi ise denetleyemez duruma gelmi ti⁷.

Osmanlı Devleti tarım alanında da bu dönemde bir gerileme söz konusuydu. Giderek zorla an ekonomik artlar, uzak mesafelere yapılan uzun süren seferler tımar sisteminin çökü ünü hızlandırmı tı. Özellikle 1584'ten sonra Osmanlı ekonomisinde %100 oranında bir enflasyon gerçekleşti. Bu enflasyondan sonra tımarların de erinin aynı kalması sipahilerin reayadan fazla vergi talep etmesine sebebiyet verdi. Sipahiler orduya katılmayınca ellerinden tımarları alınmı , bu durum sipahilerin Anadolu'da pek çok karga aya yol açmasına neden oldu. Devletin içindeki bulundu u mali bunalım zamanla artarak tımar gelirlerine el konulmasıyla sonuçlandı. Tımar sistemini ıslah giri imleri olsa da sistem 19. Yüzyılın ilk çeyre ine kadar devam etti⁸.

Bu yüzyılda ekonomik anlamda devlet gelirleri artırma ya da sabit tutma, giderleri azaltma giri imlerinde bulunuyordu. Gelirleri artırmak için 1695 Ocak Fermanı ile mirî mukataalar malikâne usulüyle kayd-ı hayat artıyla satıldı. Böylece sava lar yüzünden çıkan bütçe açıklarının kapatılması dü ünüldü⁹. 18. Yüzyılın ilk dönemlerinde ekonomide bir dura anlık ba gösterdi. Fiyatlar uzun barı döneminin de etkisiyle 1760'lara kadar de i medi. Böylece 18.Yüzyılın önemli bir bölümünde Osmanlı ekonomisi bunalım de il tersine canlılık ve geni leme e ilimi gösterdi¹⁰.

⁵ Yücel Özkaya, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı Toplumunu**, Yapı Kredi Yayınları, stanbul 2010, s. 11.

⁶ Tabako lu, **slâm ktisadı Toplu Makaleler II**, s. 117.

⁷ Özkaya, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı Toplumunu**, s. 11.

⁸ Fatma Acun, "Klasik Dönem Eyalet dare Tarzı Olarak Tımar Sistemi ve Uygulaması", **Türkler**, C. IX, 907-908.

⁹ Mehmet Genç, "Malikâne", **D A. C.XXVII**, stanbul 2003, s. 516; Genç, **Osmanlı mparatorlu u'nda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Ne riyat, stanbul, 2009, s. 107.

¹⁰ evket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, leti im Yayınları, stanbul 2010, s. 179.

Ancak 1760-1800 arasında, sava için talep edilen mal ve hizmetlerin piyasa fiyatında %200'ün üzerinde bir artı oldu. Bu dönemde asker sayısının ihtiyaca binaen artması üretimi dü ürürken tüketimi artırmaktaydı. Bu yüzden devlet 18. Yüzyıl sava larının giderlerini kısmak için mirî mübayaa sistemini benimsedi¹¹.

Kötü gidi ata son vermek isteyen devlet ilk köklü ıslahat giri imlerine bu dönemde ba ladı. Islahatların temelinde kaybedilen toprakların geri alınması ve Batı'nın bu üstünlü ünün nedeninin ara tırılması ihtiyacı yatıyordu. Nitekim ıslahatçılar, Avrupa Devletlerinin askerî düzenleri ve silah teknolojilerinin benimsenmesiyle Osmanlı Devleti'nin eski gücüne kavu aca ını dü ünmekteydiler. Yeni ve eskinin sentezi olarak ortaya çıkan 18. Yüzyıl ıslahatları ini li çıkı lı bir seyir izledi¹². 18. Yüzyılın yenile me ortamında en dikkat çeken dönemi Lale Devri'ydi¹³. Bu dönemde ba ta edebî eserler olmak üzere kültürel ve bilimsel eserler Arapça ve Farsça'dan Osmanlı Türkçesi'ne çevrildi. Ancak bu dönemde yapılan ya da getirilen hiçbir yenilik Avrupa'ya gönderilen sefirler kadar etkili olmadı. Giden sefirler Osmanlı Devleti'nde Avrupaî tazındaki yenile menin öncüleri oldular. Bunlardan Yirmisekiz Çelebi Mehmed'in Fransa ve Fransız kültürü hakkında yazdı ı sefaretnamesi¹⁴, daha sonra Mehmed Said Efendi¹⁵ ile Mahmud Raif Efendi¹⁶ sefaretnameleri ön plana çıkanlardandır. Lale devrinin en kalıcı ve tesirli mirası ise matbaa olmu tu. Ancak bu yenilikler halk tabanından de il Osmanlı üst düzey yöneticileri ve onlara yakın olanlar tarafından yapılmaktaydı. Ayrıca Lale devrindeki giderleri kar ılamak için halka konulan yeni vergiler Anadolu ve Rumeli'de e kıyalık

¹¹ Genç, **Devlet ve Ekonomi**, s. 219-229. Mirî mübayaa sistemi; devletin kendi eliyle piyasa fiyatının çok altında olan fiyatlardan mal satın almasına denilmektedir. Bu sisteme sonraki bölümlerde de inilmi tir.

¹² Mehmet Alaaddin Yalçınkaya, "XVIII. Yüzyıl: Islahat, De i im ve Diplomasi Dönemi (1703-1789)", **Türkler**, C. XII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 480-481.

¹³ H. Mustafa Eravcı- Iker Kiremit, "Lale Dönemi ve Patrona Halil syanı Üzerine Yeni De erlendirmeler", **Tarih Okulu**, Eylül-Aralık 2010, S. VIII, s. 79-93.

¹⁴ Yirmisekiz Çelebi Mehmed Efendi, **Yirmisekiz Çelebi Mehmed Efendi Sefaretnamesi**, (Haz. Abdullah Uçman), Tercüman 1001 Temel Eser, stanbul 1975.

¹⁵ Mehmed Said Efendi Yirmisekiz Mehmed Çelebi'nin o ludur. stanbul'da do an Mehmed Said Efendi 1761 senesinde vefat etmi tir. Çe itli üst düzey görevlerde bulunmu olan Mehmed Said Efendi görev icabı olarak gitti i Avrupa devletlerini yakından tanıma fırsatı olmu tu. Fransa'da iken matbaayı görüp incelemi , babasının nüfuzunu kullanarak ilk Türk matbaasının kurulmasında önemli bir rol oynadı tir. Ayrıca Fransa'dan stanbul'a getirdi i kitaplar, elbiseler ve mobilyalar stanbul'da Batı modasının ya anmasına sebep olmu tu. Paris'ten getirdi i tablolar Batı üslubu minyatür sanatını ortaya çıkardı tı. Bkz. Tahsin Özcan, "Mehmed Said Efendi", **D A. C. XXVIII**, stanbul 2003, s. 28.

¹⁶ Mahmud Raif Efendi, 1807 yılında vefat etmi tir. Yenile me dönemi yazarlarından olan Mahmud Raif Efendi Reîsülküttâblık yapmı ve ngiltere'ye sefir olarak gönderilmi tir. Harita tercümeleri, co rafyaya dair çalı maları, ngiltere Sefâretnamesi ve Nizam-ı Cedid ile ilgili eserleri bulunmaktadır. Yaptı ı çalı malar III. Selim'in takdirini topladı , yenile me yazarı olarak tanınmı tir. Bkz. Kemal Beydilli, "Mahmud Râif Efendi", **D A. C. XXVII**, stanbul 2003, s. 382-383.

ve isyan olaylarını beraberinde getirdi. İstanbul'da Patrona Halil isyanı patlak verdi. Bu isyan yeniliklerin ortadan kaldırılmasını ve eskiye dönülmesini istediysede I. Mahmud döneminde asiler bertaraf edildi¹⁷.

Buraya kadar elde edilen verilerle 18. Yüzyıl, en genel anlamda, Osmanlı ticaret tarihine ilkin olarak yapılan ara tırmalarda bir dönüm yüzyılı olarak ifade edilmektedir. Bu dönüm ana hatlarıyla, ticarî partnerlerin de i erekle Orta Avrupa devletlerinin bu ticaretteki rollerinin artması, Karadeniz ticaretinde yeni ulusların ortaya çıkması, ticarete konu olan metallerin de i imi, ticaretin co rafî de i imi, kapitülasyonların süreklilik kazanması, ta ımacılıkta Avrupalı ulusların artan faaliyetleri, Osmanlı topraklarında yeni elçiliklerin kurulması, Osmanlı'nın sınaî anlamda yenile me faaliyetlerine giri erekle ilk kez Avrupa'ya elçi göndermesi, hammadde ihracının ve ticaret hacminin artmasıdır¹⁸.

2. OSMANLI DEVLET 'N N A E POL T KASI

ae; ya atma, geçindirme ve besleme anlamlarına gelmektedir. aeçilik ise, Osmanlı iktisat politikasının 16. Yüzyıldan 19. Yüzyılın ortalarına kadar uygulamaya çalı tı ı en önemli ilkelerinden biriydi¹⁹. Devlet bu ilkeyi devam ettirirken temel olarak Türk ve slam devlet anlay ını benimsemi ti. İlk Türk devletlerinden beri toplumun ihtiyaçlarının kar ılanması devletin en önemli vazifesi olarak addedilmi tir. Orhun Âbidelerinde yer alan “Aç, fakir milleti hep toplattım. Fakir milleti zengin kıldım”, “ben kendim Ka an oturdu umda gitmi olan millet öle yite, yaya olarak çıplak olarak dönüp geldi. Milleti besleyeyim diye...” sözlerinden devletin varlık sebebinin halkı refah içinde ya atmak oldu u anlaşılmaktadır²⁰.

Türk devletlerinde milleti beslemek, donatmak, zenginle tirmek Ka anın en önemli görevidir²¹. Devletin ba ında olmayı hak etmek halkın doyması ile mümkündür. Halkın mutlu ve mesut olması devletin de güçlü olmasını

¹⁷ Yalçınkaya, “XVIII. Yüzyıl: İslahat, De i im ve Diplomasi Dönemi (1703-1789)”, s. 491-492, 496.

¹⁸ A. Mesut Küçük Kalay- Numan Elibol, “Osmanlı mparatorlu u'na Avrupa'dan Karayolu ile Yapılan İhracatın De erlendirilmesi: 1795-1804” **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 2004/1, s. 152.

¹⁹ Lütfi Güçer, “XVI. yüzyılın Sonlarında Osmanlı mparatorlu u Dâhilinde Hububat Ticaretinin Tâbi Oldu u Kayıtlar”, **Ü FM.**, C. XIII, No: 1-4, 1951-52, s. 86.

²⁰ Muharrem Ergin, **Orhun Âbideleri**, Bo aziçi Yayınları, Ankara 2013, s. 39, 51.

²¹ Ergin, **Orhun Âbideleri**, s. 39, 51.

sa lamaktadır²². Ka an hükümdar olmanın gere i olarak büyük ziyafetler verir ve buna katılmaya mecbur tutulan halkın “*sofra takımlarını ya ma etmesi*”ne izin verilirdi²³. Yûsuf Hâs Hâcib, devlet anlayı nın temelini “*Memleket tutmak için çok asker ve ordu lazımdır, askerini beslemek için de çok mal ve servete ihtiyaç vardır, bu malı elde etmek için halkın zengin olması gerekir. Halkın zengin olması için de do ru kanunlar konulmalıdır; bunlardan biri ihmal edilirse dördü de kalır. Dördü birden ihmal edilirse beylik çözülmeye yüz tutar*”²⁴ ifadeleriyle anlatarak halkın zenginli ine vurgu yapmı , hükümdarın görevini dile getirmi tir.

slâm Devlet anlayı nda da halkın beslenmesi önemlidir. Hz. Muhammed (s.a.v) devletin, halkın her türlü ihtiyacını kar ılamak zorunda oldu unu bildirir. Halkın refahından sorumlu olan devlet onun can ve mal emniyetini sa lamakla mükelleftir. Bu ba lamda, devletin öncelikle amacı halkın temel ihtiyaçlarını kar ılamaktır, yani pazarlar kurmaktır. Hz. Peygamber ticarî faaliyetlerde de tüketiciyi aldatacak ve fiyatları yükseltecek her türlü davranı lardan kaçınılmasını istemektedir. Bu yüzden slâm’da ihtikâr yasaklanmı , ihtikâr yapan ise lanetlenmi tir. Fiyatların olu masında tekelci müdahalelerden sakınılması, fiyatlara müdahale edilerek karaborsaya neden olunmamasını ö ütlenmi tir²⁵.

Osmanlı Devleti de Türk ve slâm devlet anlayı nın sentezini kurarak reayanın ia esini sa lamak için büyük çabalar sarf etmi ti. “*badullah’ın terfih-i ahvalleri*” cümlesinden de anla ılaca ı üzere Osmanlı Devleti için sosyal refah önemliydi²⁶. Bu ancak onların ia esi teminiyle mümkün olabilirdi. Yaratan tarafından hükümdara emanet edilen halkın her türlü ihtiyacınının kar ılanmasını en önemli görev olarak addedilmi ti. Koçi Bey reayanın korunması hususunda padi aha sundu u risalesinde de aynı konu üzerinde durur. Emanet edilen halk “*e er mamur olur, zulüm olmazsa padi ahımın hazinesi dolu olur. Bugün emretseniz reaya bir kuru versin diye, nice bin kuru olur. Hemen gereken, reayayı koruyup, zalimlere*

²² Yûsuf Hâs Hâcib, **Kutad u Bili** , b. 5355, (Haz. Mustafa S Kaçalın), T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kütüphaneler ve Yayımlar Genel Müdürlü ü, Ankara, s. 278.

²³ Miyase Koyuncu, **18. Yüzyılın kinci Yarısında Osmanlı Esnafı (stanbul ve Bursa Örnekleri)**, Yayınlanmamı Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ankara 2008, s. 174.

²⁴ Halil nalcık, “Kutadgu Bilig’de Türk ve ran Siyaset Nazariye ve Gelenekleri”, **Osmanlı’da Devlet, Hukuk, Adâlet**, Eren Yayınları, stanbul 2000, s. 11-23.

²⁵ Tabako lu, **slâm ktisadı Toplu Makaleler II**, s. 108, 112; Temel Öztürk, **18. Yüzyılın lk Yarısında Trabzon ve Kastamonu’da Fiyatlar**, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Trabzon 1998.

²⁶ Ba bakanlık Osmanlı Ar ivi (BOA), Bab-1 Asafi Divan-1 Hümayun Sicilleri Tevziât, Zehair, Esnaf ve htisab Defterleri (A. (DVNS.TZE .d.), Hüküm (H.) 158, s. 181, H. 673, s. 320.

çi netmemektir”²⁷ diyerek zenginli in ölçütünü halkın korunmasıyla do ru orantıda tutar.

Osmanlı Devleti’nin iktisadı yukarıda anlatılan nedenlerin yanı sıra üretimin dü ük nakliyatın zor olmasından mütevellit provizyonist yani ia eci bir politika üzerine kurulmu tu. Bu politikanın amacı ekonomide mal arzını bolla tırmak, ürün kalitesini yükseltmek, fiyatı dü ük tutmaktı. a ecilik politikası gelenekçilik ve gelircilik yani fiskalizmle birlikte uygulanan üçüncü bir saç aya ı olarak kabul edilmektedir. Bu sistemin düzenli bir ekilde i leyebilmesi için devlet, ia e politikalarında temel rolü oynamaktaydı²⁸. a ecili in devam ettirilmesinde en önemli ölçüt kadim anlayı ıydı. Fatih Sultan Mehmet Kanunnâme-i Âl-i Osman’ın ba nda “*Bu kanunnâme atam ve dedem kanunudur ve benim dahi kanunumdur*” ifadesiyle gelene in devamlılı nı belirtmektedir. Bu ifade ile Anadolu Selçuklu Devleti’nin idarî te kilatının varisi olup, kısmen İhanlı ve Memlûklerin etkisinde kalmı bir devlet gelene inin oldu unun altı çizilmektedir²⁹. Gelene in amacı halkı koruma ötesinde erkin konumunun korunması içindir. Çünkü insan doyurulmak, giydirilmek ve korunmak ister. Bu da ancak eski geleneklere ba lı kaldı ı sürece gerçekleşebilir. nsanlar düzeninin bozulmamasını, refah içindeyse devamını, de ilse refah ya atılmayı ister. Yönetimde söz sahibi olmak ve yönetmek isteyen erk, halkın düzenini bozmadan (yasalarını bozmadan, vergilerini artırmadan) insana de er vererek yola devam ederse halk ile kayna abilir, gücü elinde tutabilir³⁰. Aksi halde halk açlık durumunda ayaklanabilir³¹. Bundan mütevellit 16. Yüzyılda de i ime ve bozulmaya yüz tutan kurumlar neticesinde yazılan lahiyalarda eskiye dönülmesi ö ütlenmektedir. Bunlardan ilki *Koçi Bey Risalesi*’dir. Lütfi Pa a da *Asafnâme* adlı eserinde daire-i adaletin devam ettirilmesini, bu ekilde devletin payidar kalaca nı dile getirir³². 17. Yüzyıl eserlerinden olan *Kitab-ı Müstetab*’ta da daire-i adaletin sa lanması ve devam ettirilmesi üzerinde durulur³³.

²⁷ Koçi Bey, **Koçi Bey Risâlesi**, (Sad. Zuhuri Dani man), Kültür ve Turizm Bakanlı ı Yayınları, Ankara 1985, s. 141.

²⁸ Mehmet Genç, **Osmanlı mparatorlu unda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Yayınevi, stanbul 2009, s. 60-64.

²⁹ Abdülkadir Özcan, **Fatih Sultan Mehmed Atam Dedem Kanunu Kanunnâme-i Âl-i Osman**, Yitik Hazine yayınları, zmir 2013, s. XXI-XXII.

³⁰ Niccolo Machiavelli, **Hükümdar**, Mola Kitap, Konya 2010, s. 2-4.

³¹ Machiavelli, **Hükümdar**, s. 19.

³² Rıfa’at Ali Abou-El-Haj, **Modern Devleti’nin Do ası: 16. Yüzyıldan 18. Yüzyıla Osmanlı mparatorlu u**, (Çev. Oktay Özel-Canay ahin), mge Kitapevi, Ankara 2000, s. 51.

³³ Ya ar Yücel, **Osmanlı Devlet Te kilâtına Dair Kaynaklar**, TTK. Yayınları, Ankara 1998, s. 18.

İa e sisteminin devamlılı ı da her eyden önce merkezî hükümetin ve eyalet görevlilerinin çok güçlü bir otorite sahibi olmasını zorunlu kılmaktaydı. Buna ilave olarak idarî ve malî hizmetler hem kendi içlerinde hem de birbirleri arasında ciddi bir uyum gerektirmekteydi. Çe itli eyaletlerin üretim ve tüketimleriyle, stanbul'un ihtiyaçları üzerinde sıkı bir denetim kurulması zarurıydı. Et ve bu day gibi ba lıca ürünlere olan talep, geçmi yılların arzı ve ihtiyaç ile de i meleri de göz önüne alınarak hesaplanmalıydı³⁴. Üretimin nüfusun gerçek ihtiyacını kar ılamaktan uzak olması kıtlık korkusunun ya anmasına neden olmaktaydı. Bu yüzden gıda ve kullanım maddelerinin; ta nınma, depolama alım ve satımı müdahalenin üst düzey tutuldu u bir organizasyonun do masına sebep olmu tu³⁵. Osmanlı Devleti'nde ia e ilkesi toplumun huzurlu ya aması, sosyo-politik düzenin sa lıklı bir ekilde devam etmesi, devlet düzeninin bozulmaması için ilk ko ul olmu tu³⁶. Genel anlamda ise ia e ilkesi stanbul eksenli olu mu , onun korunmasına yönelik tedbirlerin daha katı alınmasına sebep olmu tu³⁷. Bu yüzden temel gıda maddelerinin üretim ve ticareti üzerinde sıkı bir müdahalecilik siyaseti benimsenerek dı ticarete zorla tırıcı ve kısıtlayıcı, ithalatta ise kolayla tırıcı ve te vik edici bir siyaset güdülmü tü³⁸. Bundan dolayı Osmanlı Devleti'nin ekonomi üzerindeki müdahalesinin slâm hukuku ve ortaça slâm devletlerinin uygulamalarıyla kar ıla tırıldı nda, daha fazla oldu u görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin 17. Yüzyıldan 18. Yüzyılın sonlarına kadar seçici müdahalecilik yöntemi devam etti. stanbul'un ve ordunun temel ihtiyaçlarının sa lanmasında ve darlıkların ortaya çıktığı zamanlarda müdahalecilik esas olarak uygulamaya konuldu³⁹.

Özellikle bu day ihracı yasak ürünlerin ba nda gelmekteydi. mparatorluk ekonomisinin ba lıca dayana ının tarımsal etkinliklerden olu ması, üretimin yetersiz olu u, iç alım-satım dengesinin bozulması kaygısı, 16. Yüzyıldan itibaren artan nüfus, sava ların etkisi gibi stratejik nedenler bu düzenlemeyi art kıldı. Hububat ticaretinin yasaklanmasının bir ba ka nedeni de onu ticarî siyasette bir koz olarak

³⁴ Engin Ça man, **18. Yüzyılda stanbul'da Esnaflık-Gıda Sektörü**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü ktisat Anabilim Dalı ktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamı Doktora Tezi, stanbul 2011, s. 59.

³⁵ Rhoads Murphey, "Provisioning stanbul: The State and Subsistence in the early Modern Middle East", **Food and Foodways**, S. 2, 1988, s. 217.

³⁶ Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, s. 22.

³⁷ Murphey, "Provisioning stanbul: The State and Subsistence in the early Modern Middle East", s. 217.

³⁸ Genç, **Devlet ve Ekonomi**, s. 48, 60-64.

³⁹ Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, s. 22.

kullanmak istemesiydi⁴⁰. Bundan dolayıdır ki Osmanlı Devleti özellikle stanbul'a gönderilecek ürünlerin ba ka yere satılmaması için bu i le u ra an küçükten büyü e herkesi uyarıyordu. Böylelikle stanbul her türlü malı ve ürünü tüketen iç ticarete canlı, dı ticarete kapalı yapısını yıllarca devam ettirdi.

Osmanlı Devleti kurulu undan yıkılı na kadar ia e meselesiyle yakından ilgilenmi ti. Geçimini topraktan sa layan devlet topra na ve halkına sahip çıkmak zorundaydı. Bu yüzden ia e meselesi Batı ülkelerinde 18. Yüzyılın sonlarında yeni e ilimlere kaymı ken Osmanlı Devleti bu sorun ile yıkılana kadar mücadele etmek zorunda kalmı tır⁴¹.

3. KAYNAKLAR

3.1. Ar iv Kaynakları

18. Yüzyıl Osmanlı tarihinin siyasî, askerî ve malî anlamda bir de i im ve dönü üm evresidir. Bu de i im ve dönü üm Osmanlı dünyasında eser bırakan müellif sayısında ve yeni yazım türlerinin ortaya çıkmasında etkili olmu tur. Bunun yanı sıra özellikle bu dönemde Osmanlı Devleti ar iv anlamında yeni malî belgeler ve koleksiyonlar üretmi , ar iv malzemeleri hem çe itlilik hem de zenginlik arz etmi tir⁴²

Ba bakanlık Osmanlı Ar ivinden elde edilen defter ve belge koleksiyonları tezin ana kayna mını olu turmaktadır. Bunlardan Tevziât, Esnaf ve htisâb Defterleri ile Mevkufat Defterleri öne çıkanlardan olmu tur. 989 numaralı Divan-ı Hümâyûn Defterleri Katalo unda 1153-1275/1740-1858 tarihleri arasındaki kayıtları ihtiva eden 32 adet Tevziât, Esnaf ve htisâb Defteri mevcuttur. (A. (DVNS.TZE .d., kodunda olan bu defterlerden 21 adedi zahire defteridir⁴³. Zahire defterlerinden konuyla alakalı olarak 5 adet kullanılmı tır. Kullanılan defterler 1740 ile 1768 tarihleri arasındaki stanbul için yapılan zahire alımları hakkındaki hükümleri içermektedir. Çalı ılan defterlerden 8-9-10 numaralı olanlarda hüküm numarası bulunmakta iken 11 ve 12.

⁴⁰ Zeki Arıkan, "Osmanlı mparatorlu u'nda hracı Yasak Mallar (Memnu Meta)", **Prof. Dr. Bekir Kütüko lu'na Arma an**, stanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Ara tırma Merkezi, Edebiyat Fakültesi Basımevi, stanbul 1991, s. 283-284.

⁴¹ Ahmet Uzun, **stanbul'un a esinde Devletin Rolü: Ondalık A nam Uygulaması 1783-1857**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2006, s. 2.

⁴² Cengiz Orhonlu, "Ahmed Resmî Efendi'nin Eflak Co rafyası", **Güneydo u Avrupa Ara tırmaları Dergisi**, 4-5, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1976, s. 1.

⁴³ Ba bakanlık Devlet Ar ivleri Genel Müdürlü ü, **Ba bakanlık Osmanlı Ar iv Rehberi**, Ankara 2010, s. 53.

defterlerde hüküm numarası bulunmamaktadır. Bu yüzden 11 ve 12. defterlerde kullanılan hükmün sadece sayfa numarası verilmekle yetinilmiştir. Muhteva açısından zahire defterlerinde zahire çeşitleri, zahirenin nakledilmesi, toplanması ve biriktirilmesi ile ilgili uygulanacak usuller hakkında oldukça fazla bilgi bulunması çalışmanın özellikle ikinci bölümünde fazlaca yararlanılmasını sağlamıştır⁴⁴.

Çalışmada özellikle Bab-1 Defteri'nin alt fonu olan Mevkufat Defterlerinden yararlanılmıştır. Kullanılan defterler D.MKF.d kodunda olup en eski defter 1698 en yeni defter ise 1768 tarihli⁴⁵. *Ba defterdarlık'a bağlı olan Mevkufât Kalemî, bir gider için tahsis edildiği halde harcanmadan kalan mevkûf akçeyi hazîneye geçirmek, arazi tahriri yapıldıkça fazla zuhûr eden araziye hazîne namına zaptetmek, avâız ve bedel-i nüzul adı verilen vergileri toplamak, köylerin avâız hânelerine bakmak, harp zamanında askere verilecek mirî tâyinât için zahire satın almak, sevk etmek, ta'ima ve navlun ücretlerini vermekle mükellef idi*⁴⁶. Genel olarak üçüncü bölüm yazılırken kullanılan bu defterlerden zahire çeşitleri ve fiyatları, nakliye masrafları, nakliye kullanılan gemiler ve işçiler hakkında veri toplandı.

Mevkufat defterlerinin alt fonlarını oluşturan nüzul defterlerinden de katkılamında veriler de erlendirilmiştir. Yararlanılan defter Bab-1 Defteri'nin tasnifinde D.MKF.NZE.d. 31850 koduyla kayıtlı olup 1738 tarihli⁴⁷. Bu defterde sefer sırasında halktan para ile satın alınan zahirenin toplanmasına ve muhtelif menzillerde hazır bulundurulmasına ait bilgiler bulunmaktadır⁴⁷.

Başka bir katalog da Kamil Kepeci tasnididir. Bu tasnif, çoğu maliye kalemlerine ait defterlerden meydana gelmektedir. Ayrıca bu tasnifte Divân-ı Hümâyûn kalemlerine ve Bâb-1 Âsafî'ye ait defterler de yer almaktadır⁴⁸. Bu tasnifte kullanılan defterler Mevkufat defterleridir. Çalışmada yararlanılan bu defterlerden en eskisi 1709 en yenisi ise 1748 tarihine aittir⁴⁹. Defterlerden sefer sırasında ordunun ihtiyacı olan maddelerin cinsi, türü, ürününün fiyatı ve bunları taşıyan gemilerin

⁴⁴ BOA, (A. (DVNS.TZE .d., 8-9-10-11-12.

⁴⁵ BOA. Bâb-1 Defteri Mevkufat Kalemî Defteri (D.MKF.d.), 1345, 29677, 29721, 29731, 29729, 29681, 29708, 29815, 29782, 29720, 27970, 29070, 28153, 28250, 29277, 29278, 29334, 29427, 29456, 27808, 29673, 29672, 29667, 29676, 29325, 29675, 29724, 29325, 29211, 29427, 28453, 29673, 27808, 29711, 28250, 29796, 28137, 28543, 30400, 1686/29167, 29456.

⁴⁶ Babakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, **Babakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi**, Ankara 2010, s. 173.

⁴⁷ BOA. D.MKF. Nüzul Emîni Defteri, (NZE.d.) 31850.

⁴⁸ Babakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, **Babakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi**, s. 263.

⁴⁹ BOA. Kamil Kepeci Mevkufat Defteri (KK.d.), 2909, 2847, 2826.

navlunları ve indirme bindirme i inde yararlanılan i çilerin ücretleri hakkına bilgiler edinilmi tir.

Yukarıda bahsedilen defterlerin dı nda Ba bakanlık Osmanlı Ar ivi'ndeki Cevdet ve bnü'l Emin tasniflerinde yer alan özellikle askeriye, bahriye, belediye, iktisat, hariciye bölümlerinden yararlanılmı tir.

3.2. Kaynak Eserler

Osmanlı Devleti özellikle 18. Yüzyıldan itibaren yeni bakı açıları geli tirmi tir. Bu bakı açılardan biri dı dünyayı tanımak, bunlardan Osmanlı Devleti'ne yarayabilecek noktaları tespit etmek ve ülkeye getirmektir. Bunun için devlet yabancı ülkelere sefirler gönderdi. Bu sefirler gittikleri ve gördükleri yerleri kaleme alarak Sefaretnâme ve benzeri eserler ortaya koymu lardı. Özellikle Avrupa'ya giden sefirler hız ve emniyet açısından daha güvenli olan nehirleri kullandılar. Bu nehirlerden Tuna Nehri sefirler için hem gidi hem de geli güzergâhı oldu. Nehir çevresindeki kaleler sefirlerin konaklamak için seçtikleri yerlerdendi. Buralardan geçen sefirler nehir ve nehir çevresinde kurulmu kazalar hakkında eserlerinin cümle aralarında kısa bilgiler vermi lerdir. Bunlardan Zülfikâr Pa a'nın *Zülfikâr Pa a'nın Viyana Sefâreti ve Esâret (1688-1692)*⁵⁰, Mustafa Hattî Efendi'nin *Viyana Sefâretnâmesi (1748)*⁵¹, Ahmet Resmî Efendi'in *Viyana ve Berlin Sefaretnameleri (1757-1763)*⁵², Ebubekir Ratip Efendi'nin *Nemçe Sefaretnâmesi (1792)*⁵³ dikkati çeken eserlerdendir.

Tuna Nehri iskelelerinden bahsederken co rafya kitaplarının kıymeti bir kat daha artmaktadır. Bu anlamda öne çıkan eserlerin ba nda Evliya Çelebi'nin *Seyahatnamesi* gelmektedir. 17. Yüzyılın en kıymetli co rafya eserlerinin ba nda gelen bu kitapta Evliya Çelebi gezip gördü ü yerleri yazmı tir. Tuna iskelelerine de giden seyyah Vidin, Zivotiv, Rusçuk, Tulçı, Smail'den bahsetmektedir. Tuna Nehri hakkında da önemli co rafî bilgiler veren kaynakta özellikle transa gemilerinden bahsedilmesi ve gemilerin fiziksel özelliklerine atıfta bulunulması önemli bir

⁵⁰ Zülfikâr Pa a, **Zülfikâr Pa a'nın Viyana Sefâreti ve Esâreti**, (Haz. Mustafa Güler), Çamlıca Yayınları, stanbul 2008.

⁵¹ Mustafa Hattî Efendi, **Viyana Sefâretnâmesi**, (Haz. Ali brahim Sava), Türk Tarih Kurumu, Ankara 1999.

⁵² Ahmet Resmî Efendi, **Viyana ve Berlin Sefaretnameleri**, (Sad. Bedriye Adsız), Kervan Yayıncılık, stanbul 1980.

⁵³ Ebubekir Ratip Efendi, **Nemçe Sefaretnamesi**, (Haz. Abdullah Uçman), Kitapevi, stanbul 1999.

ayrıntıdır. Çünkü bu gemi hakkında di er eserlerde bir bilgi bulunmamaktadır⁵⁴. Co rafya alanında di er önemli kaynak Katip Çelebi'nin *Cihannüma*'sıdır. 17. Yüzyılın en önemli co rafya eseri olan bu kitap çe itli bablara ayrılarak yazılmıştır. Konu açısından de erlendirdi inde bu bablardan Avrupa yani Rumeli kısmına bakılmıştır. Tuna iskelelerinden Ni bolu, Rahova, Zı tovi, Yergö ü, Tutrakan, Silistre, Hırsova, sakçı ve Tulçı'dan bahseden eser özellikle stanbul ile iskeleler arasındaki mesafeleri vermi olması ve iskeleler hakkında kısa bilgiler sunması açısından çalı mada sıklıkla kullanılmıştır⁵⁵. P.L. nciciyan'ın *Co rafya* adlı eserinin bir kısmını ihtiva eden *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası* da sıkça kullanılan di er eserdir. Bosna, Hersek, zvornik, Özü, Ni bolu, Pelvine, Çirmen, Kırkkilise, Vize ve Gelibolu livaları ile bunlara ba lı kazaların anlatıldığı eser, Güney-Do u Ara tırmaları Dergisinde ayrı basım olarak yayımlanmıştır⁵⁶. Co rafya ile ilgili ba ka bir eser de Biji kyan'ın, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Co rafyası* adlı eseridir. Eserde iskeleler teker teker anlatılmış , stanbul'a uzaklıkları ile iskelelerin önemlerine dikkat çekilmiştir. Biji kyan'ın eseri müellifin *Pontos Tarihi* adlı eserinden bir bölümdür. 1817-1819 tarihleri arasında gezdiği sahayı anlatmaktadır. Eser co rafya, tarih, etnografya ve topografya bakımından zengin malzeme ihtiva etmektedir⁵⁷.

Dönemin vakanüvislerinin eserleri özellikle üçüncü bölüm yazılırken çalı ılan yüzyılın siyasî ve sosyal olaylarına yer vermeleri nedeniyle sıklıkla kullanıldı. Silahtar Fındıklılı Mehmet A a'nın *Nusretnâme*'si 1695-1721 tarihleri arasında kapsamaktadır. Eser 17. ve 18. Yüzyıl Osmanlı tarihinin önemli siyasi olaylarından Karlofça Antlaşması, Edirne Vak'ası, Prut gibi belli ba lı konuları içermektedir⁵⁸. Çelebizade Küçük Asım Efendi'nin *Ra id Tarihinin Zeyli (1722-1729)* adlı eser Ra id Efendi'nin kitabına ek olarak yazılmıştır. Eser sosyal, iktisadî ve siyasî konuları barındırmaktadır⁵⁹. em'dâni-zâde Fındıklılı Süleyman Efendi'nin *Müri't-Tevârih*'i (Hz. Âdem-1729) kullanılan di er önemli eserdir. Eser Kâtip Çelebi'nin *Takvîmü't-*

⁵⁴ Evliya Çelebi b. Dervi Mehmed Zıllı, **Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi**, C. III, V, VI, (Haz. Robert Dankoff-Seyit Ali Kahraman-Yücel Dalı), Yapı Kredi Yayınları, stanbul 2010.

⁵⁵ Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, Rumeli Kısmı Transkripsiyonlu Metin I, stanbul 1971.

⁵⁶ P.L. nciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası**, (Çev. Hrand Andreasyan), Güney-Do u Avrupa Ara tırmaları Dergisi, 4-5, 1975-1976, Edebiyat Fakültesi Basımevi, stanbul 1976.

⁵⁷ P. Minas Biji kyan, **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Co rafyası**, (Terc: Hrand D. Andreasyan), Edebiyat Fakültesi Basımevi, stanbul 1969.

⁵⁸ Silahtar Fındıklı Mehmet A a, **Nusretnâme**, C. I-II, Fasikül: I-II, (Sad. smet Parmaksızolu), Milli E itim Bakanlığı Yayınları, Ankara 1962-1969.

⁵⁹ Ra id Mehmed Efendi-Çelebizâde smaîl Efendi, **Târîh-i Râ id ve Zeyli**, C.II, (Haz. Abdülkadir Özcan-Yunus U ur-Baki Çakır-Ahmet Zeki zgör), Klasik Yayınları, stanbul 2013.

Tevârîh adlı eserine zeyl ve erh olarak yazılmış olup III. Ahmed dönemi sonrası siyasî olaylarının tanıtıcı olarak orijinal bilgiler vermektedir⁶⁰. Ahmed Vasıf Efendi'nin *Vasıf Tarihi* (1752-1779) adlı eseri siyasî ve sosyal hayata ışık tutmaktadır⁶¹.

3.3. Araştırma Eserleri

Tuna Nehri üzerinde çalışmalar oldukça sınırlıdır. Yapılan çalışmalar daha çok askerî ve ticarî eksenli olmuştur. Buradan gelen ilmi ve ticaretine ilişkin 18. Yüzyıla ait bir çalışma yapılmamıştır. Tuna havzası tarihi de Osman Nuri Peremeci'nin yazdığı eserle sınırlı kalmıştır. Bu kitaptan Tuna'nın Osmanlı hâkimiyetine geçmeden önceki tarihi hakkında bilgi edinilmemiştir. Yazar kitapta, Tuna'nın M.Ö. 500'lere kadar uzanan tarihi hakkında bilgi verdikten sonra Osmanlı dönemi Tuna'sından bahsetmekte ve buradaki hâkimiyet mücadelesini anlatmaktadır. Kitap 1877-78 Osmanlı-Rus savaşı ile sona ermekte olup eserde iskelesi bulunan ehirlere genel özelliklerinden bahsedilmekte Silistre üzerinde özellikle durulmaktadır⁶².

Osmanlı tarihi için büyük önemi haiz Tuna Nehri ile ilgili yapılmış doktora tezleri bulunmaktadır. Bu çalışmalar genel olarak tezin coğrafya ile ilgili kısmı yazılırken kullanılmıştır. İhan Ekinci'nin Tuna Komisyonu hakkında yazdığı doktora tezinde çalışma yapılacak olan iskelelerin hemen hepsi anlatılarak bu iskelelerin Tuna ticaretinde oynadıkları roller de incelenmiştir⁶³. Tuna hakkında bir de yüksek lisans tezi hazırlanmıştır. Nihat Engin tarafından yapılan çalışma coğrafya açısından iskelelerin konumları verilmiş ve Tuna donanmasının kurulabilmesi için nehrin uygun mahalleri gösterilmiştir⁶⁴. Tuna Nehri kenarında kurulmuş ve iskele görevi yapan bazı kazalar tez konusu olarak çalışılmıştır. Bu çalışmalarda iskelelerin arka planı ve kuruluşu olduğu coğrafyanın özellikleri hakkında bilgiler

⁶⁰ Mustafa Öksüz, **em'dânîzâde Fındıklı Süleyman Efendi'nin Müri't-Tevârîh Adlı Eserinin (180B-345A) Tahlil Ve Tenkidi Metni**, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

⁶¹ Ahmet Vasıf Efendi, **Vasıf Tarihi**, Matbaa-i Amire, İstanbul 1229.

⁶² Osman Nuri Peremeci, **Tuna Boyu Tarihi**, Resimli Ay Matbaası, İstanbul 1942.

⁶³ İhan Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, On Dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 1998.

⁶⁴ Nihat Engin, **Osmanlılar'da İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1984.

bulunmaktadır. Ni bolu, Silistre, brail ve Rusçuk çalı malara konu olan kazalardır⁶⁵. Tuna Nehri üzerine yeni bir çalı ma olan “19. Yüzyılda Osmanlı Tunası’nda Ticaret” Gökçen Co kun Albayrak’ın doktora tezidir. Bu tezde A a ı Tuna iskelelerinin hemen hemen hepsi ele alınmı tır. Çalı mada Tuna ticaretinin ana hatları sunularak, iskelelerin ticarî hacimleri anlatılmı tır⁶⁶.

Tuna Nehri iskeleleri çe itli makalelere konu olmu tur. Bu makalelerden Tuna’nın co rafya ve tarihi yazılırken katkı mahiyetinde kullanılmı tır. Bunların içinden en çok istifade edinilen Mehmet Ya ar Erta ’ın Bartınlı brahim Hamdi’nin *Atlas* isimli eserine dayanarak yazmı oldu u makalesidir. Eser, 17. Yüzyılın sonu 18. Yüzyılın ba ı Tuna co rafyası hakkında bilgi verdi i için kıymeti büyüktür. Atlas eserinin yazarı brahim Hamdi Bey, Erdel, Kili, Babada ı, Hotin, sakçı ve Tırnovi gibi vilayetlerde görev yaptı ı için bölgeyi yakından tanıma fırsatı bulmu tur. Kitabında Tuna sahilinde yer alan ehirlere idari, askeri, iktisadi ve toplumsal yapısı hakkında kendi gözlemlerini aktarmaktadır. *Atlas* adlı eserinde Tuna kıyısındaki ehirlere Silistre’den ba layarak Rusçuk, Yergö ü, Zi tovi, Vidin, Rahova sıralamasıyla anlatmı tır. Bu ehirlere Tuna Nehri’nin askerî ve ticarî i levine paralel olarak Osmanlı Devleti’nin Balkanlardaki en önemli ehirlere arasında yer almaktaydı⁶⁷. Osmanlı Devleti’nin Tuna havzası siyasetine önem verdi i ve neden Tuna’nın üzerinde önemle duruldu u üzerine yapılan bir çalı ma da Tayyip Gökbilgin tarafından ne redilmı tir⁶⁸. Mehmet nba ı da Tuna Nehri’nin sefer zamanındaki stratejik önemine dikkat çekti i makalesi vardır. Eserde 17. Yüzyıl

⁶⁵ Nuray Ocaklı, **Demographic Structure and Settlement Patterns Of North-Eastern Bulgaria: A Case Study on Ni bolu Sandjak (1479-1483)**, A Masters Thesi’s, Bilkent University, Ankara 2006; Eser Erdem Özkan, **R-20 Numaralı Rusçuk Kadı Sicili Transkripsiyon ve Tahlili (H. 1244-1247/M. 1828-1831)**, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eski ehir 2006; Saim Ça rı Kocakaplan, **Temettüât Defterleri Çerçevesinde Silistre Kazasının ktisadî ve Sosyal Yapısı**, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, stanbul 2007; Hakan Engin, **1787-1792 Osmanlı-Rus, Avusturya Harpleri Sırasında brail Kalesi**, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Edirne 2013.

⁶⁶ Gökçen Co kun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası’nda Ticaret**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü ktisat Bilim Dalı ktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamı Doktora Tezi, stanbul 2012.

⁶⁷ M. Ya ar Erta , “brahim Hamdi’ye Göre Silistre’den Vidin’e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirlere”, **Uluslararası Osmanlı ve Cumhuriyet Türk-Bulgar li kileri Sempozyumu**, 11-13 Mayıs 2005, Eski ehir 2005.

⁶⁸ Tayyip Gökbilgin, “XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti’nin Tuna Havzası ve Akdeniz Siyasetleri, Bunlar Arasındaki Alaka ve rtibat, Muhtelif Veçheleri”, **AÜDTCFD**, III/4, Aralık 1955.

Osmanlı-Lehistan Harplerinde Tuna üzerinden gelen mühimmat anlatılmı tır⁶⁹. M. Emre Kılıçarslan 18. Yüzyıl Tuna girdaplarını anlattı ı makalesinde Osmanlı Devleti'nin girdapları geçmek için kullandı ı yöntemlere ve alınan önlemlere dikkat çekmi tir⁷⁰. Viorel Panaite Osmanlı Devleti'nin 14 ve 16. Yüzyıldaki Tuna'da hâkimiyet kurma emelleri hakkında yazdı ı makalesinde Eflak ve Bo dan'ın hâkimiyet altına alınmasını anlatmaktadır⁷¹.

Sefere giden Osmanlı ordusunun ve stanbul halkının ia esi konusu çok önemli olmakla beraber nasıl ve nereden temin edildi i, temin edilmek istendi inde ve sonrasında çıkan aksaklıklar pek çok kitap, makale ve tezde yerini almı tır. Ancak söz konusu eserlerde Tuna iskeleleri baz alınarak yapılmı bir çalı ma yoktur. Hâlbuki bu çalı malarda üzerinde durulan konuların ba ında Tuna ve çevresinin hem stanbul hem de ordunun lojisti i açısından sundu u katkıdır. Bununla birlikte söz konusu çalı maların genel özelli i ya ilk dönem Osmanlı Devleti'nin ia esinden bahsediyor olmaları ya da 18. Yüzyılın son yarısında Tuna hakkında bilgi veriyor olmalarıdır. Bu eserlerden teze yardımcı kaynak bakımından ve kar ıla tırma olana ı sunmaları açısından de erlendirilmi tir.

⁶⁹ Mehmet nba ı, “Osmanlı- Lehistan Harplerinde Sefer Yolu ve Tuna Nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl), **Balkanlar'da slâm Medeniyeti, Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebli leri**, Bükre , Romanya 1-5 Kasım 2006.

⁷⁰ M. Emre, Kılıçarslan, “XVIII. yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar daresi”, **Karadeniz Ara tırmaları**, Bahar 2010, S. 25.

⁷¹ Viorel Panatie,“Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehrinin Kuzeyinde Yayılı ı: XIV ve XVI. Yüzyıllarda Eflak ve Bo dan”, **Türkler**, C. IX, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

B R NC BÖLÜM

TUNA NEHR ve SKELELER

1. TUNA NEHR 'N N CO RAFİ YAPISI VE ÖNEM

1.2. Co rafî Yapısı

Almanya'nın güneyinde Kara Ormanlar bölgesinde Brege ve Brigach da ırmaklarının Donaueschingen'de birle mesiyle meydana gelen Tuna¹; Latince Danubius, Yunanca Istros, Romence Dunarra, Slavca Dunav, Macarca Duna, Almanca Donau, Fransızca ve İngilizce Danube olarak isimlendirilen nehre Türkler tarafından verilen addır². Orta Avrupa'dan do up Karadeniz'e dökülen nehrin uzunlu u 2.860 km, havzasının ölçümü; 817.000 km², ortalama debisi 6.500 m³ olmak üzere³ Avrupa'da Volga'dan sonra en uzun ikinci nehirdir⁴. Nehir yata mın geni li i 750-1.600 metre, derinli i ise 3,5 metredir. Nehir kabardı nda bu geni lik 10 kilometreye, derinlik ise iki katına çıkmaktadır⁵.

Kayna ından denize döküldü ü noktaya kadar Almanya, Avusturya, Slovakya, Sırbistan, Macaristan, Bulgaristan, Romanya, Hırvatistan, Moldova Cumhuriyeti ve Ukrayna'dan geçen nehir bu ülkeler arasında tabii bir sınır te kil eder⁶. Avusturya'da da lık ve tepelik alanlardan, Macaristan'da ova içinden akar. Sırbistan ve Romanya arasında seyr-ü sefayine uygun olmayan Demirkapı adı verilen dar ve uzun bir bo azdan geçer. Romanya kısmında nehir ta makta ve bu alanda bataklıklar meydana getirmektedir. Bu durum bölgede kamu yeti mesine uygun bir

¹ emseddin Sami, **Kâmûsu'l-Â'lâm**, C. 4, stanbul 1311, s. 3066; **1286 Tarihli Tuna Vilayet Salnamesi**, Rusçuk Matbaa-i Vilayet-i Tuna, s. 123.

² Mihai Maxim, "Tuna", **D A**, C. XXXXI, stanbul 2012, s. 372.

³ Nihat Engin, **Osmanlılar'da İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, stanbul 1984, s. 54-55.

⁴ Maxim, "Tuna", s. 372; Besim Darkot, **Avrupa Co rafyası**, Ta Matbaası, stanbul 1969, s. 55.

⁵ İhan Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, On Dokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Doktora Tezi, Samsun 1998, s. 2.

⁶ Maxim, "Tuna", s. 372.

yapı sa lamaktadır. Kamı lık alanlar içinde küçük adacıklar bulunmaktadır⁷. Bulgaristan kıyıları oldukça yüksektir⁸.

Geçti i ülkelerin sınırını belirleyen ve co rafyaya göre isimlendirilen Tuna Nehri; yukarı, orta ve a a ı olmak üzere üç kısımda incelenir. Yukarı Tuna; kayna ından Macaristan'a kadar olan kısmı içerir. Buradan Bulgaristan ve Romanya sınırına kadar Orta Tuna olarak adlandırılır. Belgrad bu çı ır içindedir. Vidin'den itibaren ise A a ı Tuna ba lamaktadır⁹. Tuna Nehri nakliyede önemli bir güzergâh olmasına ra men yukarı kısmındaki girdaplar askerî ve ticarî nakliyat yapılmasını zorla tırmaktadır. Özellikle Adakale civarında yo unla an girdaplar; nlik, Tahtalu ve Demirkapı adıyla anılmaktaydı¹⁰. Demirkapı¹¹ gibi do al bir engel yukarı Tuna'ya sadece küçük teknelerin çıkmasına izin vermekteydi. Bu yüzden Tuna Nehri'nin bu kısmı Orta Avrupa'yı Karadeniz'e ba layan bir ticaret yolu de ildi. A a ı Tuna stanbul'a gönderilen zahire için uygun bir yapıya sahipti. Orta Tuna ise askerî amaçlar için kullanılmaktaydı¹².

Tuna Nehri'ne Kara Ormanlardan ba layarak Karadeniz'e döküldü ü yere kadar 300'ü a kın pek çok nehir katılmaktadır. Bunların en önemlileri nn, Drava, Morava, Sava, Tisa, Tiu, Olt, Arge ve Prut'tur¹³. Tuna Nehri'nin su miktarı da geçti i toprakların özelliklerine ba lıdır. Yılda birkaç kez ta an nehrin yaz aylarında buharla ma ve kuraklık arttı ından suları azalır. Bahar aylarında suların fazlala ması nehrin yata ından etrafa ta masına böylece bir deniz görünü ü almasına neden olur. Suların yükseldi i dönemlerde girdapların iddeti artar, yaz sonunda ise sular azalır, ancak bu defa nehir yata ındaki kayalar tehlike yaratır¹⁴.

Nehir gemilerinin Ruz-ı Hızır'dan (21 Mayıs) Ruz-ı Kasım'a (25 Kasım) kadar geçebildi i Tuna, kış aylarında kısmen veya tamamen donar, Osmanlı belgelerin dili ile “*yüzi buz olur*” ve ula ım dururdu. Özellikle nehrin Demirkapı'dan

⁷ emseddin Sami, **Kâmûsu'l-Â'lâm**, C. IV, s. 3026-3027.

⁸ Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 1- 2.

⁹ emseddin Sami, **Kâmûsu'l-Â'lâm**, C. IV, s. 3027-3028.

¹⁰ M. Emre Kılıçarslan, “XVIII. yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar daresi”, **Karadeniz Ara tırmaları**, Bahar 2010, S. 25, s. 60-62.

¹¹ “Demirkapı suların kayalara hızla çarpıp köpürdü ü ve etrafa saçıldı ı, deh et verici yükseklikte demir gibi sa lam yüksek kayalıklarla çevrili, dar, karanlık ve kasvetli bir geçit.” Bkz. Walter Jerrold, **The Danube**, Methuen-CO.LTD 36 Essex Street W.C. London 1911, s. 269.

¹² Suraiya Faroqhi, “Krizler ve De i im (1590-1699)”, **Osmanlı mparatorlu u'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, C. II, (Ed. Halil nalıcık-Donald Quatoert), Eren Yayıncılık, stanbul 2004, s. 611.

¹³ emseddin Sami, **Kâmûsu'l-Â'lâm**, C. IV, s. 3026; Maxim, “Tuna”, s. 372.

¹⁴ Darkot, **Avrupa Co rafyası**, s. 65.

Karadeniz'e kadar olan kısımları yani A a ı Tuna ekserî kı ın donar. Donma müddeti a a ı yukarı 40 gün kadar sürer¹⁵. Evliya Çelebi Tuna Nehri'nin iddetli kı larda on-on be karı buz tuttu unu, nehrin kar ı tarafına geçmek için köprüye gerek olmadığını ve bu buz üzerinden binlerce araba ve kıza ın geçti inden bahsetmektedir¹⁶.

Tuna Nehrindeki buzlar havaların ısınmasıyla çözülür ve büyük parçalar hâlinde Karadeniz'den stanbul Bo azı'na kadar gelir. Tuna Nehri'ne katılan ırmakların da ısınan hava ile birlikte suları artar. Bu ırmaklar da ve tepe gibi yüksek alanlardan do arak e imli bir yatak içinde akar. Yamaçlardan inen ya mur ve erimi kar suları küçük akıntılar olu turur. Bunların bir araya gelmesiyle çay ve dere gibi küçük akarsular ortaya çıkar. Küçük akarsular da birle ir ve ço alan sularıyla geni bir yatak oyarak ırmak biçimini alır. Kar ve ya mur suları kesilirse ırmaklar da kurur¹⁷.

Tuna Nehri Karadeniz'e Kili, Sünne, Be tepe, Hızırlyas ve Karaharman mevkilerinden dökülür¹⁸. Tuna günümüzde ortalama olarak yılda Karadeniz'e 200 milyar m³'ten fazla su ta ır. Bu esnada getirdi i çakıl, kum ve mil gibi maddelerin toplam a ırlı ı 8 milyar tonu geçer. Orta Avrupa ile Güneydo u Avrupa arasında ula ım bakımından önemli olmasından geçti i yerdeki her devlet nehrin temizlenmesine büyük önem verir¹⁹.

1.2. Stratejik Önemi

“Avrupa'nın kalbinden do an, gümü sularıyla dola an, çalkantılı olmayacak kadar geni ve heybetli, hacmi azalmayan, u anda bulundu umuz uzaklıktan onu etrafımızdaki geni düzlüklerden ayırt edebildi imiz yere kadar bölgeden bölgeye

¹⁵ Darkot, **Avrupa Co rafyası**, s. 65; İkinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 2; Engin, **Osmanlılar'da İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması**, s. 55.

¹⁶ Evliya Çelebi b. Dervi Mehemed Zillî, **Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi**, C. VI, Haz. Robert Dankoff-Seyit Ali Kahraman-Yücel Dalı, Yapı Kredi Yayınları, stanbul 2010, s. 153.

¹⁷ İkinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 2; Engin, **Osmanlılar'da İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması**, s.55.

¹⁸ Evliya Çelebi, **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, C. III, s. 180. Biji kyan eserinde Karaharman ve Be tepe mevkilerinden bahsetmeyerek Portiça ve Hasralı adı verilen bo azları kaydetmi tir. Bu bo azlardan Sünne Kili'nin 18 mil uza ında yer almakta olup büyük gemilerin girebildi i Tuna'nın en büyük ve derin a ızlı olan limanıdır. Hıdırellez Bo azı ise Sünne Bo azının 18 mil ötesinde bulunur ve Tuna'nın Karadeniz'e dökülen ikinci a zıdır. Geni bir a zı olmasına ra men büyük gemiler giremez. Hıdırellezden 18 mil uzakta olan Portiça Tuna'nın dördüncü a zıdır. Tuna'nın be inci a zı olan Hasralı ve Kurta bo azı çok sı olup gemi giremez ve bu yüzden de haritalarda gösterilmez. Bkz; P. Minas Biji kyan, **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Co rafyası**, (Terc: Hrand D. Andreasyan), Edebiyat Fakültesi Basımevi, stanbul 1969, s. 103.

¹⁹ Engin, **Osmanlılar'da İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması**, s. 55.

istikrarlı bir ekilde uzanan bu nehir yeryüzündeki tüm nehirleri kendinde toplama gibi derin, geni ve güçlü akıntısıyla ye il meraları besleyip ayaklarımızın altından geçerek yabani ve fırtınalı denize doğru ilerliyor ve akıntısı otuz kilometre boyunca o denizin muazzam dalgalarına galip geliyor”²⁰. Cümlesiyle gücünden ve özelliklerinden bahsedilen Tuna Nehri, Osmanlı Devleti için sağlam bir savunma mevki, ia e merkezi veya yolu olması bakımından mutlaka hâkimiyet altına alınması gereken bir güzergâhtı. leri yapılacak harekâtlarda üzerindeki mevki rakibe zarar verebilecek konuma getirilebiliyordu. Genelde galiplerin ileri yürüyü yolu oldu u gibi ma lupların geri çekilme veya kaçış yolu da olabiliyordu. Yalnızca Tuna de il Tuna’ya akan nehirler de özellikle Tuna’ya kavu tukları yerlerde askerî harekâtın belirleyici unsuru ve yönlendiricisi durumunda idiler. Tuna Nehri a ır bir yenilginin sebebi olarak gösterildi i gibi kuvvetlerin nehrin öte yakasına atılması, barı anla ması yapılması için yeterli oluyordu. Bu sava lar merkezî devlet bütçesini de fazlasıyla etkiliyordu. Tuna boyundaki memleketlerden elde edilen gelirler genelde sava masrafları için harcanmakta bu da bölge içi bir ekonomik de i ime sebep olmaktaydı. Öyle görünüyor ki Tuna Nehri, Osmanlı Devleti için yalnızca askerî de il aynı zamanda iktisadî ve malî sınırdı.

Bu önemli iktisadî ve malî sınırın korunması için Osmanlı mparatorlu u, Tuna’nın üst kısmında tek ve kudretli bir idarenin yerle mesine engel olmak için çalı tı²¹. Çünkü Tuna Nehri, dü man ataklarını engelleyici her türlü malzemenin nakledilmesinde kullanılan en uygun su yolu idi²². Tuna Nehri’ne egemen olan taraf dü manın tüm yiyecek ve lojistik deste ini kesebilirdi²³. Her dönemde önemini korumu olan Tuna Nehri, Osmanlı Devleti’nin Rumeli tarafındaki siyasî ve askerî gücünü etkileyen, seyahat ve ta imacılı a uygun yapısı ile ileti mi kolayla tıran, uzak bölgeleri iskeleleri vasıtasıyla iç bölgelere ba layan bölgede ula ım ve ekonomik a ın en önemli unsuruydu²⁴.

²⁰ Jerrold, **The Danube**, s. 270.

²¹ Cevat Üstün, **1683 Viyana Seferi**, TTK Yayınları, Ankara 2010, s. 3.

²² Hakan Yıldız, **1711 Prut Seferi’nin Lojistik Faaliyetleri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Ara tırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamı Doktora Tezi, stanbul 2000, s. 85-89.

²³ Dimitri Kantemir, **Osmanlı mparatorlu unun Yükseli ve Çökü Tarihi**, C. III, (Çev. Özdemir Çobano lu), Kültür Bakanlığı, Ankara 1980, s. 271.

²⁴ Mehmet Ya ar Erta, “brahim Hamdi’ye Göre Silistre’den Vidin’e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri”, **Uluslararası Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Türk-Bulgar li kileri Sempozyumu**, 11-13 Mayıs, Eski ehir 2005, s. 244.

Tuna Nehri tarihsel olarak sadece Asya steplerinden Balkanlar'a de il, aynı zamanda Orta Avrupa'ya geçi için de kullanılan bir rota idi. Karadeniz'in kuzeyinde Tuna vadisi boyunca Macaristan Ovası'na kadar uzanan topraklar üzerinde geçi e mani olacak hiçbir do al engel yoktu²⁵. Nehir vasıtasıyla Osmanlı Devleti yalnızca nehrin öbür yakasında bulunan tabii Rumen prenslikleri ve merkezî Avrupa ülkeleri ile de temas halindeydi²⁶. Tuna Nehri üzerinde bulunan iskele görevini yerine getiren ehirlere fethedildikçe ula ımın hızı, kalitesi ve ticaret artıyordu²⁷.

Orta Avrupa'yı Balkanlar'a, bunları da Karadeniz ve Akdeniz ülkelerine ba layan Tuna Nehri,²⁸ bu özelliklerinin dı ında yılda birkaç kez ta an yata ı, geni li i ve derinli i ile a ılması zor, tabii bir engel olarak etnik, kültürel, ekonomik, siyasî farklılıkların belirleyicisiydi. Balkanlarda ve Avrupa'da birçok devletin siyasî sınırlarının çizilmesinde de en önemli ölçütlerden biriydi. Ayrıca Tuna, Balkanların kuzey sınırı olarak daha geni bir co rafyayı Orta ve Do u Avrupa ülkelerden ayıran hat olarak kabul edilmi tir²⁹. Ne var ki Tuna Balkanların kuzey sınırı olarak ülkelerin belli bir bölgeye ait olmasına ya da dı lanmasına yarayan önemli bir araç idi³⁰. İlaveten Tuna Nehri Katolik ve Ortodoks kiliseleri ile do u-batı kültürel ku akları arasındaki hududu te kil eden birkaç sınırdan biriydi³¹.

1.3. Ticarî Önemi

Tuna Nehri'nde yüzyıllardan beri basit ula ım araçlarıyla ticaret sürdürülmü , daha sonra nehir; Hun, Macar, Avar istilalarının sızmasında bir yol olarak kullanılmı tı. Sonraki yüzyıllarda bu yol ters yönde giden Haçlılar için bir vasıta olmu tu. Bütün bu faaliyetlere ra men bu ça larda do u ticaret mallarının Orta Avrupa'ya Tuna üzerinden naklinin çok sınırlı oldu u görülmektedir. Çünkü Tuna ticareti uzun yıllar boyunca Macarlar tarafından engellendi. Tuna ve Tisza nehirlerinde ticaret Kral St. Etienne zamanında her ulustan tüccara sa lanan imtiyazlar sayesinde yeniden canlandı. Macarların saldırgan tutumları yüzünden

²⁵ Mehmet Solak, **Osmanlı dairesi Altında Balkanlar (1789-1806)**, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Kütahya 2007, s. XVI.

²⁶ Bistra Cvetkova, "XV-XVI. Yüzyıllarda Balkan Topraklarındaki Bazı Limanların Rejimi", **Toplum ve Bilim**, S. 8, K1 1979, stanbul 1979, s. 4.

²⁷ Arzu Kılınç, "Eflak- Bo dan ve Karadeniz'de Bal ve Balmumu", **Çevrimiçi Tematik Türkoloji Dergisi**, S. 1/1, Ocak 2011, s.43.

²⁸ Maxim, "Tuna", s. 373.

²⁹ İkinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 2.

³⁰ Solak, **Osmanlı dairesi Altında Balkanlar (1789-1806)**, s. XXXIII.

³¹ Barbara Jelavich, **Balkan Tarihi**, C. I, Küre Yayınları, stanbul 2009, s. 11.

ticarî akı sürekli kesintilere uğruyordu. Orta Avrupa'nın Doğu mallarına Balkanlar ve Tuna yolu ile ulaşabilmesi Osmanlılar zamanında gerçekleşti³².

Osmanlı Devleti, Orta Avrupa ile Balkanlar arasındaki kara ticaret yollarını dört ana kolda toplamıştı. Bunlar; Boğdan, Eflak, Trakya ve Makedonya hatlarıydı. Makedonya hattı içindeki ticaret yolları Tuna Nehri ile birçok noktada birleşmekteydi. Boğdan kolu Hotin-Kalas hattı ile birleşip Boğdan'dan Sutschawa (Suceava) ve Yaşıkavaklarına oradan Barlad, Kalas, Smail ve Tulçı iskelelerinden güneye doğru inerek Karadeniz yoluyla İstanbul'a ulaşmaktaydı. İkinci ana yol ise Eflak hattı olup Braşov'dan Tömöser Geçidi ve Ploieşti yoluyla Braşov'a ve Braşov'dan Silistre'ye veya Bükre'den Yergözü, Zimince ve Turnu Magurele'ye veya Piteşti-Krajova üzerinden Bechet ve Kalafat'a uzanmaktaydı. Alman ve Avusturya mallarının İstanbul'a ulaşması üçüncü hat Belgrad'dan başlayarak Belgrad-Niş-Şehirköy-Sofya-Filibe-Uzuncaova-Edirne-Lüleburgaz yolunu takip etmekteydi³³.

Önemli ticaret yollarının geçtiği Tuna Nehri iskelelerinin pek çoğunda gümrük bulunuyordu. Osmanlı Devleti'nde kıyı ticaretinin yüklenme ve boşaltmaya elverişli her bölgesi önemli bir ticaret merkeziydi. Özellikle kıyı ticaretinde bulunan gümrükler sayesinde devlet önemli miktarda gelir elde ediyordu³⁴. Bu yüzden Tuna Nehri üzerindeki Tulçı, Braşov, Silistre, Rusçuk, Ziminci, Niş, Rahova ve Vidin iskeleleri Osmanlı Devleti'nin her dönem gümrük tekelatını kurduğu önemli ticaret merkezlerindendi³⁵. II. Selim (1566-1574) zamanında Kili, Braşov, Sakçı, Bender, Tulçı, Maçin, Hırsova, Silistre iskeleleri hakkında müstakil iskele kanunnameleri hazırlandı³⁶. Daha sonra 1640 tarihinde hazırlanan kanunname ile iskelelerden geçenlerden, geçen malın cinsine göre ne kadar akçe alınacağı, gümrüklerin hangi iskelelerde uygulanacağı belirlenmişti. Bu kanunnameye göre at, kurt ve davardan dörder akçe, koyundan iki koyuna bir akçe, düzine koyundan bir akçe ile her davar başına zarariye akçesi olarak bir akçe alınmakta, zarariye akçesinin yarısı da mirî hazineye gönderilmekteydi. Hayvanların iskelelerden geçmesi bu şekilde düzenlendikten sonra yaya geçişleri belirlenmişti. Yayalar geçtiğinde bir akçe

³² İkinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret**, s. 5.

³³ Gökçen Coşkun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2012, s. 97-98.

³⁴ Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2009, s. 199.

³⁵ Coşkun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 101.

³⁶ Ahmet Akgündüz, **Osmanlı Kanunnâmeleri**, C. VII, OSAV, İstanbul 1992, s. 712-761.

vermekteydiler ki bunun yarısı zarariye akçesiydi. Esirlerin geçi leri hür olanlardan daha pahalıydı. Her esir ba ına yirmi er akçe alınmaktaydı. Bu fasıldan sonra gemilerin geçi i ile ilgili bölüm bulunmaktaydı. Vergilendirme gemi türlerine, bo - dolu olmalarına ve geldi i yöne göre de i mekteydi³⁷.

iskeleler Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetine girdikten sonra mevcut zenginlikleri bir kat daha arttı. Brail ve Yergö ü iskeleleri Osmanlı hâkimiyetine girdikten sonra ticarî açıdan sadece nehir yolundan gidecek mallar için de il, kara yolundan gönderilecekler için de do al birer antrepo olmu lardı³⁸. Özellikle Bursa-Bra ov hattı üzerinden gelen Do u mallarının Orta Avrupa içlerine kadar ula tırılmasında Tuna Nehri üzerinde bulunan iskeleler büyük önem ta ıyordu³⁹. Bu iskelelerden Vidin, Ni bolu ve Rusçuk her dönemde askerî ve ticarî önemlerini korumu lar, askerî amaçlarla in a edilen kaleleri ve nehir filolarıyla bölgenin korunmasıyla ilgili sorumluluklarını yerine getirmi lerd⁴⁰. Tuna'nın kuzey yolu üzerinde Ceneviz ve Venediklilerin hububat deposu olarak da bilinen Kili her iki devletin sıkı ticaret rekabeti ya amalarına neden olmu tu⁴¹. İngiltere Ticaret Kurulu Sekreteri'nin 19. Yüzyıla ili kin raporları Brail, Tulçı, Kalas ve sakçı iskelelerini güvenli bir liman ve bir antrepo merkezi olarak göstermekteydi⁴².

Tuna iskelelerinden yapılan ticarete pamuklu dokumalar önde gelmekteydi. Rusçuk ve Ni bolu iskeleleri kara yolu ile Tuna'ya gelen Serez bölgesinde üretilen pamu u Avusturya'ya ula tıran önemli merkezlerdendi⁴³. Tuna iskelelerinin Osmanlı için asıl ekonomik önemi stanbul'un ia esi için gerekli hububatın buralardan temin

³⁷ Ba bakanlık Osmanlı Ar ivi (BOA.) Bâb-ı Âsafî Defterhâne-i Âmire Defterleri (A. DFE.d), 0095, s. 9 ve 11.

³⁸ Maxım, "Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: Brayil (Braila)", **Güney-Do u Avrupa Ara tırmaları Dergisi**, C. 12, 1982-1998, stanbul 1998, s. 176; Sema Altunan, " XVIII. Yüzyıl Silistre Eyaletinde Haberle me A ı: Rumeli Sa kol Menzilleri", **The Balkan Provinces of the Ottoman Empire- Economy, Society, Culture: XVIIIth-XXth Centuries**. University of Sofia, 5-6 October Sofia, 2001, s. 3.

³⁹ Engin, **Osmanlılar'da İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması**, s. 22.

⁴⁰ dris Bostan, "Tuna Nehri ve Batı Karadeniz'deki Osmanlı Tersaneleri ve Bulgaristan'dan Sa lanan Mühimmat", **Balkanlar'da slam Medeniyeti Milletlerarası Sempozyumu Tebli leri**, stanbul 2002, s. 263.

⁴¹ Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 5.

⁴² Co kun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 106.

⁴³ Co kun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 101.

edilmesi⁴⁴. iskeleler hem Balkan co rafyasının en zengin ziraat alanları hem de zahirenin ihraç noktası idiler⁴⁵.

Tuna iskelelerinde hububat dı nda önemli ihraç malı da imparatorlu un mennû malları arasındaki tuz idi. Osmanlı mparatorlu una tabii Bo dan ve Erdel tuzlarının mühim bir kısmı hem Tuna'ya dökülen nehirler hem de Tuna Nehri yolu ile Osmanlı mparatorlu u'na geliyordu. Bu memleketlerde istihsal edilen tuzlar hazine malı sayılmakla beraber inhisar altında idi. Tuna'nın kuzeyindeki memleketlerden en çok tuz istihsal eden Eflak Voyvodalı ı idi. Bu memlekette ithal edilen tuz brail'den Vidin iskelesine kadar Tuna üzerine dizilmi Osmanlı iskelelerinden geçmekteydi⁴⁶.

Klasik dönemde devlet nehri hem kendi tüccarını korumak hem de dı ardan gelecek tehlikelere kar ı bir savunma aracı olarak kullanılmaktaydı. A a ı Tuna Nehri iskeleleri kendi içinde dı a dönük olmayan ticarî bir faaliyet gösteriyorlardı. 18. Yüzyılın ortalarına kadar bu özelliklerini devam ettiren iskeleler bu dönemden sonra Avusturya ticaretiyle tanı acaklardı.

18. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya ticaretinde bir artı ya andı. Ticaret yolu olarak ço unlukla Tuna sahili boyunca yer alan iskeleler kullanıldı. 1718'de imzalanan Pasarofça Antlaşması'nda ticarî faaliyetler ile ilgili düzenlemeler vardı. Antlaşmanın ikinci maddesine dayanarak Avusturya tarafından Tuna Nehri'ni kullanarak gelen tüccar Vidin, Rusçuk ve sair mahallere kadar kendi gemileriyle gelebilecekler, getirmiş oldukları ticaret e yasını burada gemilerden arabalara aktaracaklar ve ücreti kar ılı nda karayoluyla daha ileri noktalara nakledebileceklerdi. Nakliyatta Rusçuk'tan öte nehir yoluyla devam etmek isterlerse brail, sakçı, Kili veya Karadeniz'e ileyen di er Osmanlı gemilerini kiralayabilecekler, bu ekilde getirmiş oldukları ticaret e yasını İstanbul, Kırım, Trabzon, Sinop ve Karadeniz'de alıcı olan di er iskelelere kadar götürebileceklerdi⁴⁷.

⁴⁴ Lütfi Güçer, “ XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un a esi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, *Ü FM.*, İstanbul 1954, C. XVIII, S. 1-4, s. 397.

⁴⁵ İkinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)*, s. 2.

⁴⁶ Maxim, “Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: Brayil (Braila)”, s. 180.

⁴⁷ Pasarofça Antlaşmasından sonra Avusturya elçisi bir kıta tahrir ile Avusturya tüccarının bu antlaşmaya dayanarak ta ıdıkları malları Tuna iskelelerine götürebileceklerini orada bulunan İstanbul sefinelerine bu malları satacaklarını bildirerek bu konuda tüccarı zora sokacak bir hareketin engellenmesi istemi ti. Bkz. Ahmet Vâsıf Efendi, *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr*, (Haz. Mücteba İğürel), TTK Yayınları, Ankara 1994, s. 37; A. Mesut Küçükkalay- Numan Elibol, “Osmanlı mparatorlu u'na Avrupa'dan Karayolu ile Yapılan hracatın De erlendirilmesi: 1795-1804”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2004/1, s. 161.

Avusturya tüccarı sıklıkla Tuna Nehrini kullanarak İstanbul'a gelmekteydi. Viyana tarafından gelen tüccar Vidin-Ni bolu-Ruşçuk-Yergö ü güzergâhını, Erdel tarafından gelen tüccar ise Ni bolu-Ruşçuk-Silistre-brail-Varna güzergâhını kullanmaktaydı⁴⁸. Avusturya tüccarı Osmanlı topraklarına gelirken yaptıklarının aksine, dönüş yolculuğu sırasında akıntı yönünün ters olması nedeniyle Tuna nehrini pek kullanmamışlardır. Bununla birlikte nehir yolculuğunu deneyen tüccar oldu u da görülmektedir. Örneğin 1724 yılında Eflak'tan satın aldığı yün ile Viyana'ya dönmek isteyen *kumpanya* tabir olunan *Oryantal Ticaret İrketi'nin* tüccarı dönüş sırasında Tuna nehrini kullanmışlardır⁴⁹. 18 ve 19. Yüzyıllarda İstanbul'dan çıkan Avusturya tüccarı su yolunu kullandı nda Varna ya da Kili, Smail, Kalas iskelelerini izlemekteydi. Varna'ya gelenler Rusçuk iskelesinden Eflak'a geçiyordu. İstanbul'dan çıkan ve kara yolu ile Edirne-Varna yolunda ilerleyen tüccar ise Rusçuk-Zitovi-Yergö ü-Silistre iskelelerinden Vidin-Belgrad-Muhadya veya Kalas-Smail-Tulçı istikametini kullanarak Eflak, Boşdan, Hotin ve Avusturya'ya girmektedir⁵⁰.

Rusya Tuna Boşazlarını ele geçirdikten sonra Odessa ticaret yolunu canlı tutabilmek ve Avusturya ile Osmanlı Devleti'nin buradaki nüfuzunu kırmak için Tuna'yı köreltmeyi hedefleyen bir politika takip etmeye başladı. Durumu engellemek için Avrupa devletleri Tuna ticaretini serbestle tirme konusunda hem fikir olsalar da, 1856 Kırım Savaşı buna engel olmuştur⁵¹.

2. TUNA NEHRİ VE TARİHİ

2.1. Osmanlı Devleti Hâkimiyetine Kadar Tuna Nehri Tarihi

Tuna Nehri, kuzeyi ile güneyinde kurulan birçok devleti ayıran tabii sınır olarak devletler arasında her biri kendine has yaşam sürdüren, iki ayrı havza ve iki farklı uygarlığın oluşmasına neden oldu. Asya Tuna Karadeniz'in devamı bir su yolu idi. Yunanlılar bu su yolunu M.Ö. 8. Yüzyılda denizcilik ve ticaret için kullandı. Bu dönemde Tuna sadece ticarî malların değil, kültür ve uygarlıkların da Asya Tuna havzasına ulaştığı bir yol olarak önemli bir rol oynadı. Tuna Nehri bu özelliklerini bir çok akına maruz kalmasına rağmen M.Ö. 5. Yüzyıla kadar sürdürdü. 1. Yüzyılda

⁴⁸ Numan Elibol, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2003, s. 149.

⁴⁹ Küçükkalay- Elibol, "Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu ile Yapılan Hırcatın Değerlendirilmesi: 1795-1804", s. 162.

⁵⁰ Elibol, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti**, s. 149.

⁵¹ İkinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 223.

Roma imparatorluğu Makedonya ve Yunanistan'ı aldıktan sonra Tuna'nın en eski yerleşimcileri olan Traklar'ın topraklarını zaptederek⁵², Tuna Nehri'nin güneyine sahip oldu. Bölgeyi koruma altına almak adına Tuna Nehri kenarında Orta Avrupa'nın içlerine kadar sokulan kaleler yaptırdı. Bu kaleler sayesinde güçlü bir savunma hattı meydana getirdi. Roma döneminde Tuna Nehri kenarına yaptırılan kaleler sayesinde savunma hattı olarak tanındı⁵³.

Avrupa'nın bu güçlü savunma hattını Gotlar, Avarlar, Hunlar, Bulgarlar, Slavlar ve Tatarlar kullandılar⁵⁴. Asya Tuna kıyıları 11. Yüzyıla kadar başta Hunlar olmak üzere birçok Türk kavminin akınlarına maruz kaldı. Roma bu akınları durdurabilme adına Tuna'da 250 gemiden müteekkil bir donanma oluşturdu⁵⁵. Ancak Roma imparatorluğu'nun iç çekişmeleri nedeniyle güçten düşmesi Tuna Nehri'nin güneyinden çekilmesine, Tuna'nın tabii sınır haline gelmesine neden oldu. Roma'nın iç çekişmeleri diğer devletlerin sınır ihlalleri yapmasına mahal verdi. Hunların Ostrogotlar, Vizigotlar gibi kavimleri yerlerinden etmesi Tuna'da yeni devletlerin ortaya çıkmasının habercisi oldu. Nitekim Roma ikiye ayrıldı kısa süre sonra Batı Roma imparatorluğu yıkıldı ve Tuna boyundaki mücadeleler Doğu Roma yani Bizans ve Bulgarlar arasında gerçekleşti⁵⁶.

7. Yüzyılda Bulgarlar Tuna Nehri kenarına gelerek yerleştiler. Tuna boyunda kuvvetlenen Bulgarlar Bizans için tehlike arz etmeye başladığında mücadelelerin de arka arkası kesilmedi. İkinci Kiler Savaşı'nda Bizans'a karşı yapılan herhangi bir saldırı da işbirliğine döndü. Örneğin 8. Yüzyılda Araplar'ın İstanbul'u kuşatması esnasında iki devlet daha önce imzaladıkları ticaret anlaşması gereğince birlikte nehri savunmuşlardı⁵⁷. Savaş dönemlerindeyse Bizans'a karşı üstünlüklerini koruyan Bulgarlar özellikle Roma'dan kalan kaleleri kullanarak savunma merkezleri oluşturmuşlardı. Bulgarlar 11. Yüzyılda Bizans boyunduruğuna altına girdiyse de 12. Yüzyılda Bizans hâkimiyetinden kurtularak Tuna'nın güneyinde devletlerini kurdular. 14. Yüzyıl ortalarından itibaren Asya Tuna Nehri'nin kuzeyindeki

⁵² Osman Nuri Peremeci, **Tuna Boyu Tarihi**, Resimli Ay Matbaası, İstanbul 1942, s. 13.

⁵³ Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 4.

⁵⁴ Jelavich, **Balkan Tarihi**, C. I, s. 20.

⁵⁵ Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 4.

⁵⁶ Peremeci, **Tuna Boyu Tarihi**, s. 8.

⁵⁷ İbrahim Kafesoğlu, **Türk Milli Kültürü**, Ötüken Yayınları, İstanbul 2002, s. 203-204.

yerle imler özellikle Macar ve Lehistan idarecileri için ele geçirilmesi gerekli, önemli ticarî merkezleri haline geldi⁵⁸. Bölgeye kalıcı olarak Macarlar yerle ti⁵⁹.

Osmanlı Devleti ise bu bölgeye geldiklerinde Rumeli’de siyasî bir birlik yoktu. Devletler birbirleriyle mücadele halindeydi. Bu yüzden Osmanlı’nın siyaseti mücadelelerden yararlanmak üzerine kurulmuştu. Avrupa’daki çekim ortamı Osmanlı Devleti’nin bölgede daha hızlı ilerlemesine olanak sağlamı tı⁶⁰.

2.2. Osmanlı Devleti Hâkimiyetinde Tuna Nehri

Balkan coğrafyası sık orman ve nehirlerle örölmü bir a a benziyordu. Burada kesintisiz bir ekilde ilerlemek ise nehir ve nehirle ulaşan yollara egemen olmakla yakından ilikiliydi. Osmanlı Devleti de Balkanları fethetmeye coğrafyanın gerçeklerine uygun bir ekilde Tuna Nehri’ne hâkim olmakla başladı⁶¹. Tuna, debisinin büyüklü ü ve mecrasının genişli i nedeniyle bu yol ebekeleri içinde en hızlı ve düzenli olanıydı. Ayrıca, Tuna Nehri di er nehirler ile birleerek Orta Avrupa’nın iç kısımlarına kadar sokulmaktaydı. Tuna’nın arzetti i bu görünüm sadece Osmanlı Devleti için de il, bölgedeki di er devletler için de ba ta ziraî olmak üzere bir takım ihtiyaçların tedarikinde oldukça önemli idi⁶². Bu özellikleri nedeniyle yıllar boyunca Osmanlı Devleti Tuna’ya egemen olmak, daha sonra da dı tehlikelere karşı Tuna’yı korumak için çalış tı. Franz Babinger Tuna Nehri’ni Osmanlı Devleti’nin kader ırması olarak nitelendirmektedir⁶³. Bu tanımlama isabetlidir; çünkü Tuna Nehri’ne hâkim olan Osmanlı Devleti sava , ulaşım ve ticarî faaliyetini bu nehir aracılı ı ile yapmı tı. Tuna Nehri’nin sa ve sol kenarında bulunan güçlü kaleler dü mana karşı düzenlenen seferlerde stratejik açıdan büyük bir önem ta imakta ve Avrupa içlerine dek uzanan Osmanlı tarihine ayrı bir renk katmaktaydı⁶⁴.

⁵⁸ Peremeci, **Tuna Boyu Tarihi**, s. 8, 14-15, 18-119; Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna’da Ticaret (1856-1883)**, s. 6.

⁵⁹ Barbara Jelavich, **Balkan Tarihi**, C. I, s. 20.

⁶⁰ Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna’da Ticaret**, s. 6.

⁶¹ Kılıçarslan, “XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar daresi”, s. 64.

⁶² Engin, **Osmanlılarda İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması**, s.58.

⁶³ Franz Babinger, “Die Donau als Schicksalsstrom des Osmanenreiches”, **Aufsätze und Abhandlungen zur Geschichte Südost Europas und der Levante**, III, München 197, s. 86.

⁶⁴ Topal, “Rusçuk ehri Adı Üzerine”, **History Studies**, 2/2, Samsun 2010, s. 246.

Tuna Nehri'nin hâkimiyet altına alınması askerî harekâtları kolayla tırıcı bir etki yapmasının yanında⁶⁵ Tuna'ya akan nehirler ve bölgenin co rafî yapısı kuzeyden gelen orduların kuvvetlerini bölmelerine, dolayısıyla güç kaybetmelerine neden oluyordu⁶⁶. Tuna co rafyası farklı askerî stratejilerin uygulanmasını zorunlu kılıyordu. Geni bataklıklar ve da lık arazi askerî stratejilerin belirlenmesinde ve tatbik edilmesinde önemli roller üstleniyordu⁶⁷. Bununla beraber Tuna, Karadeniz'e inen ba lıca ticaret yolu oldu undan ve iki kıyısı arasındaki sıkı ticaret ba ları olması dolayısıyla a ılmaz bir engel de de ildi. Balkanlar'a hâkim olmak isteyen devletler daima Tuna'nın kuzeyindeki toprakları kendi kontrolleri altında tutmaya çalı mı lardı⁶⁸.

Osmanlı yöneticileri devletin hem askerî hem malî anlamda hangi topraklardan beslenmesi gerekti ini iyi biliyorlardı. Tuna deltası da askerî, siyasî ve malî anlamda devlet için vazgeçilmez topraklardandı⁶⁹. Bu yüzden Osmanlı Devleti II. Murad devrinden itibaren Tuna havzasına hâkim olmak için çalı maya ba ladı. mparatorlu un kuzey ve batı hududu Tuna'da sa lam bir sınıra ula tırılmak isteniyordu. Osmanlı Devleti Tuna üzerindeki mühim stratejik noktaların elde bulundurulmasına, kuvvetli üsler temin edilmesine önem göstermekteydi. Fakat 15. Yüzyılda henüz kuvvetli ve merkezî bir Macar krallı nın mevcudiyeti Tuna'nın kuzeyinden, Orta Avrupa'ya do ru nüfuz imkânını sa lamamakta ve bu bölgede Osmanlı Devleti'nin siyaset ve menfaatlerine uygun dü ecek siyasî bir te ekkülü mümkün kılmamakta idi⁷⁰.

Osmanlı Devleti A a ı Tuna sahillerine hâkim olmaya 1388 yılında Bulgar Kralı üzerine yapılan ve Bulgar ba kenti Tırnova'nın alınmasıyla sonuçlanan seferle ba ladı. Bu kaleden sonra umnu kalesi fethedildi. Ni bolu kalesine yapılan hücumlar korunaklı duvarları nedeniyle ilk zamanlar a ılmasa da 1389 yılında Osmanlı kuvvetleri Ni bolu, Silistre, Hezargrad'ı ele geçirmi lerdı. Böylece Tuna

⁶⁵ Bostan, "Tuna Nehri ve Batı Karadeniz'deki Osmanlı Tersaneleri ve Bulgaristan'dan Sa lanan Mühimmat", s. 262.

⁶⁶ Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 3.

⁶⁷ Virginia H. Aksan, **Ku atılmı Bir mparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870**, (Çev. Gül Ça alı Güven), Türkiye Bankası Yayınları, stanbul 2011, s. 26.

⁶⁸ Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 3.

⁶⁹ Gabor Agoston, **Osmanlı'da Strateji ve Askeri Güç**, Tima Yayınları, stanbul 2012, s. 100-101.

⁷⁰ Tayyip Gökbilgin, "XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti'nin Tuna Havzası ve Akdeniz Siyasetleri, Bunlar Arasındaki Alaka ve rtibat, Muhtelif Veçheleri", **AÜDTCFD**, III/4, (Aralık 1955), s. 63.

kenarında kurulmuş güçlü kaleler bir bir Osmanlı egemenliğine geçti⁷¹. Kosova'da kazanılan zaferle Osmanlı Devleti Tuna boylarına dayanmış, sınırlarını daha da kesinleştirmiş ve Balkan hâkimiyeti için büyük engel teşkil eden Macarlar'a karşı yapılacak bir taarruz için Tuna'yı geçerek Eflak'a akınlar düzenlemeye başlamıştı⁷². Bu akınlarda uçlarda bulunan voynuk, martolos gibi akıncı tekilatından büyük ölçüde yararlanmıştı. Bu şekilde Tuna'da kurulan mevcut statü korunmaya çalışılıyordu⁷³.

Tuna Nehri kenarındaki kalelerin fethi Avrupa'ya geçişlerde en önemli su yolu olan Tuna'nın kontrolü için önemliydi. Hâkimiyet altına alınan ehirlere Osmanlı-Habsburg mücadelelerinde askerî üs olarak kullanıldı. Tuna çevresindeki prensliklerin Osmanlı hâkimiyetine girmesi siyasî ve ticarî açıdan önemliydi⁷⁴. Prensliklerle ilişkiler Eflak ve Boğdan Voyvodalıklarının Osmanlı Devleti'nin haraçgüzârı olmayı kabul etmesiyle başladı. Osmanlı Devleti ilk defa 1391 yılında Firuz Bey komutasında Eflak'a yapılan akınlarda Tuna Nehri'nin ötesine geçmişti. İlk dönemde Tuna çevresine yapılan saldırılar Tuna'da sınırlarını güçlendirmeye yönelikti⁷⁵. Osmanlı kuvvetleri 1395 yılında Niğbolu muharebesiyle birlikte Vidin, Niğbolu, Silistre, Zıttovi gibi Tuna kalelerini ardarda ele geçirdi. Böylece Rumeli'den Eflak'a kadar Tuna Nehri üzerindeki geçitlerin hemen hepsi kontrol altına alınmıştı. Zafer ile birlikte Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'daki

⁷¹ Hoca Saadettin Efendi, **Tâcü't-Tevârih**, (Yalınla tıran: smet Parmaksızolu), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1992, s. 170-174.

⁷² İkinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret**, s. 7-8.

⁷³ Osmanlı Devleti kurum ve kuruluşlarıyla da Tuna'da yerleşmişti. Bağıncıta Osmanlı ordusunun askerî sınıfı arasında, derbent ve sınır kalelerini beklemek gibi görevleri bulunan voynuklar bu askerî tekilatlardan birisidir. Daha sonraları geri hizmete alınmış olmalarına rağmen yaptıkları hizmetler yine önemlerini muhafaza etmelerini sağlamıştı. Hizmetleri karlıında hemen hemen bütün vergilerden muaf olmuşlar, ayrıca bazı maddî avantajlar da sağlamışlardı. Voynuklar genel olarak bütün Bulgaristan ve Balkanların bazı bölgelerinde yaşamalarına rağmen büyük bir kısmının Tuna boyunda olduğu görülmektedir. Keza benzer bir şekilde Orta Tuna'da Martoloslar yapıyordu. Martoloslar, özellikle 15. Yüzyılın ikinci yarısında Tuna Nehri üzerindeki kalelerde hizmet veren askerî tekilattı. Osmanlı sınırları daha ileri gidince martolosların görev ve mahiyeti değişmiş; buralarda gözlenecek hudut ve düman kalmadığı için emniyet kuvveti olarak hizmet görmüş veya derbent beklemişlerdi. Ayrıca martoloslar sefer sırasında ince donanmada vazife yapmışlardı. Tuna üzerindeki Eflak adı altındaki askerî nizamata tabi olan Hıristiyan göçebeler de Osmanlı beyleri idaresindeki Osmanlı askerî kadrosuna alındı. Bkz. Yavuz Ercan, **Osmanlı İmparatorluğunda Bulgarlar ve Voynuklar**, TTK. Yayınları, Ankara 1989, s. 96; Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Tekilatı**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1967, s. 80-82; Milan Vasiç, "Osmanlı İmparatorluğunda Martoloslar", **ÜFEFTD**, S. XXXI, İstanbul 1978, s. 47-63; Halil Nalcık, **Osmanlılar**, Tima Yayınları, İstanbul 2010, s. 205.

⁷⁴ Faroqi, "Krizler ve Değişim (1590-1699)", s. 613.

⁷⁵ Viorel Panaite, "Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehrinin Kuzeyinde Yayılması: XIV ve XVI. Yüzyıllarda Eflak ve Boğdan", **Türkler**, C. IX, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 382-386.

saygınlı ı arttı⁷⁶. Lakin Macar Kralı ve Eflak Voyvodası Eflak'ı Osmanlı topra ı olarak tanımamakta, Tuna'yı slâm ve Hıristiyanların sınırı olarak görmekteydi. Ankara sava ı (1402) ile bölgede azalan Osmanlı hâkimiyetini I. Mehmed tekrar tesis etmi Ni bolu, sakçı ve Yergö ü gibi stratejik merkezler ele geçirilmi ti⁷⁷.

Osmanlı Devleti Tuna ötesi harekâtlarda ihtiyatı elden bırakmıyordu. Eflak Voyvodası Mirça ile yapılan mücadeleler sonucunda vergi ve asker taahhüdüne kar ılıklı Osmanlı Devleti Tuna'nın sol sahiline, yani Eflak arazisine Müslüman yerle tirmemeyi ve cami yapmamayı kabul etmi ti⁷⁸. Osmanlı Devleti bu taahhüdünü Tuna bo azları ve stratejik önemi haiz olan birkaç mevki dı nda bu bölgeler elden çıkıncaya kadar tutmu tur. 14. ve 15. asırlarda Polon ve Macar krallıklarının Tuna ve Balkan bölgelerini katolikle tirme baskılarına kar ısında Eflak ve Bo dan Prenslikleri Osmanlıların Katoliklik aleyhine yürüttükleri siyasetin yanında yer almı lardı⁷⁹.

Fatih Sultan Mehmed 1476 yılındaki Bo dan seferinde Baserabya sahillerini ele geçirip Akkirman'ı fethettikten sonra Tuna a ızlarına hâkim oldu⁸⁰. Fatih Sultan Mehmed'in bu ba arısı kar ısında Bo dan Voyvodası geri çekildi. Geri çekili sırasında Osmanlı ordusunun geçece i yerleri yakıp yıkması bir kıtlı a yol açmı sa da Tuna yoluyla gelen ia e Osmanlı ordusunu bu kıtlıktan kurtardı⁸¹. Fatih Sultan Mehmed, 1476 Bo dan seferinden dönerken Tuna sa eridindeki Macar kalelerini hendeklerle çevirtip içlerini su ile doldurtmu tu. Kı vakti olmasına ve nehir buz tutmasına ra men askerini Tuna'dan geçirterek Macar kaleleri yıktırmı tı⁸².

II. Bayezid döneminde Bo dan'ın Karadeniz'e kapısı olan Kili 1484 yılında karadan ve denizden muhasara edildi. Osmanlı askerinin hücumlarına dayanamayan Kili kalesinin dizdarı kalenin teslim oldu unu bildirdi. Bu fetihten sonra Akkirman üzerine yürüyen ordu yine karadan ve denizden muhasara edilerek çok geçmeden

⁷⁶ Hakan Karagöz, "Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin ehrinin Askeri ve Lojistik Önemi", **Edebiyat Fakültesi Dergisi**, C. 30, S. 2, Aralık, 2013, s. 84.

⁷⁷ Panaite, "Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehrinin Kuzeyinde Yayılı ı: XIV ve XVI. Yüzyıllarda Eflak ve Bo dan", s. 382-386.

⁷⁸ Uzunçar ılı, **Osmanlı Tarihi**, C. I, s. 269.

⁷⁹ Gemil, "Romen-Osmanlı Münasebetlerine Dair Bazı Mülâhazalar", s. 1506.

⁸⁰ smail Hakkı Dani mend, **zahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, C. I, Türkiye Yayınevi, stanbul 1971, s. 335.

⁸¹ Oruç Be , **Oruç Be Tarihi (1288-1502)**, (Haz. Necdet Öztürk), Çamlıca Yayınları, stanbul 2007, s. 128; Uzunçar ılı, **Osmanlı Tarihi**, C. II, s. 79.

⁸² Mevlânâ Mehmed Ne rî, **Cihânnümâ**, (Haz. Nejdet Öztürk), Çamlıca Basım Yayın, stanbul 2008, s. 334; Uzunçar ılı, **Osmanlı Tarihi**, C. II, s.80-81.

kale teslim olmak zorunda kaldı⁸³. Bo dan'ın anahtarı konumundaki Kili ve Akkirman kalelerinin kesin olarak Osmanlı hâkimiyetine girmesi Karadeniz'i Baltık'a ba layan Bo dan yolunun da kontrol edilmesi demekti⁸⁴. A a ı Tuna hattı Fatih Sultan Mehmed ve II. Bayezid zamanlarında kat'i suretle hâkimiyet altına alındı. Eflak ve Bo dan Osmanlı tabiiyetini tanıdı ve Osmanlı Devleti Memleketyni ileri harekâtlarında bir üs olarak kullandı. Silistre pa aları bu memleketlerin valileri konumuna geldi⁸⁵.

Osmanlı Devleti tarih boyunca birçok milletin ticaretine yön veren do al bir sınır olarak kabul edilen Tuna Nehri Katolik istilasını durdurarak Balkan yarımadasındaki Osmanlı çıkarlarını korumu , Osmanlı'nın Karadeniz politikasının devamlılı ını sa lamı tı⁸⁶. Bu yüzden Osmanlı Devleti Tuna'da sistematik bir tavır sergileyerek burasını uzun yıllar iskâna tabii tuttu. Özellikle Dobruca ve çevresi ile Tuna kıyıları Türk yerle iminin en önemli bölgelerinden biri oldu⁸⁷. II. Bayezid döneminde Volga Türkleri Kili havalisine yerle tirildi. Bu bölgedeki Müslüman-Türk unsurunun iskânı Yavuz Sultan Selim zamanında da devam etmi , Kırım Türkleri bu bölgeye iskân edilmi ti⁸⁸.

Balkanlar'da önemli yollar üzerinde bulunan, Tuna'ya olan hâkimiyeti ile bilinen ve Macaristan'ın kilidi olarak görülen Demirkapı ve çevresi Osmanlı- Macar mücadelelerinin geçti i en önemli yerlerden birisiydi. Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'a hâkim olabilmesi ve Orta Avrupa'ya kar ı yöneltti i hamlelerin tesir etmesi için mutlaka Tuna yoluna ihtiyacı vardı⁸⁹. Macar krallı ı Dalmaçya sahilleriyle kuzey Sırbistan'ın Belgrad havalisine hâkimdi. Ayrıca Eflak ve Bo dan üzerinde metbuiyyetinin oldu unu iddia ediyor, Venedik Cumhuriyetinden haraç alıyordu⁹⁰.

Osmanlı Devleti, Tuna'nın ötesinde kat'i emeller beslemese de burada bulunan merkezî bir Macar Krallı ının varlı ı Tuna'nın kuzeyinden Orta Avrupa'ya do ru

⁸³ Mevlana Mehmed Ne rî, **Cihânnümâ**, s. 376-377; Decei, "Bo dan", **A**, C. II, s. 699; Uzunçar ılı, **Osmanlı Tarihi**, C. II, s. 182.

⁸⁴ Maxim, "Kili", **D A**, C.XXVI, Ankara 2002, s. 2.

⁸⁵ Aurel Decei "Dobruca", **A**, MEB, C.III, stanbul 1979, s. 636.

⁸⁶ Tahsin Gemil, "Romen-Osmanlı Münasebetlerine Dair Bazı Mülâhazalar" **VIII. TTK Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler (11-15 Ekim 1976)**, C. II, Ankara 1981, s. 1506.

⁸⁷ Biji kyan, **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Co rafyası**, s. 103.

⁸⁸ Decei, "Dobruca", s. 636.

⁸⁹ Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret**, s. 7.

⁹⁰ Dani mend, **zahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, C. I, , s. 98.

ilerlemesini engellemekteydi⁹¹. Macar Krallığı Osmanlı kuvvetlerine karşı savunma sistemini bu nehir üzerinden kurmaktaydı⁹². Aynı zamanda Orta Tuna'nın Osmanlı hâkimiyeti altında bulunması da Tuna havzası içinde kalan Macar toprakları için sürekli bir tehdit anlamındaydı. Bu anlamda Orta Tuna Osmanlı Devleti'nin ileri karakol görevini üstlenmekteydi⁹³. Avrupa içlerine sokulmak isteyen Osmanlı Devleti'nin Tuna havzası politikaları Kanûni Sultan Süleyman devriyle ivme kazandı. Bu devirde Osmanlı Devleti Tuna imparatorluğu haline gelmişti⁹⁴.

Tuna gibi büyük bir nehirden her açıdan yararlanmak isteyen Osmanlı Devleti, özellikle Macaristan'a seferler düzenlemeye başladıktan sonra Tuna nehrinde donanma yapmaya başlayarak⁹⁵ Tuna Kaptanlığını ihdas etti. Tuna Kaptanlığı iki mıntıkeye ayrıldı. Bunlardan birincisi Vidin diğeri ise Vidin'den Budin'e kadar olan kısımdı. Gerek Tuna'da ve gerekse Tuna'ya dökülen nehirlerde ilerleyen gemi ve kayıkların bunların kaptanları bu iki Tuna kaptanlığının emir ve nezaretinde bulunuyordu⁹⁶. Tuna Kaptanlığının en önemli görevi nehirden geçecek zahire ve mühimmat gemilerinin kontrolünü yapmaktı. Macaristan'ın elden çıkması ile Tuna Kaptanlığı birleştirildi. Avusturya ile olan savaşlarda etkin olarak Macaristan su yollarını kullanmak isteyen Osmanlı Devleti, Rusçuk, Silistre, Niğbolu

⁹¹ Gökbilgin, "17. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti'nin Tuna Havzası ve Akdeniz Siyasetleri, Bunlar Arasındaki Alâka ve İrtibat, Muhtelif Veçheleri", s. 64.

⁹² Agoston, **Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç**, s. 112.

⁹³ Agoston, "Habsburg and Ottomans: Defense, Military Change and Shifts in Power", **The Turkish Studies Association Bulletin**, Vol.22, No:1, Spring 1998, s. 128-129.

⁹⁴ İber Ortaylı, **Türkiye Tevkiyat ve Daire Tarihi**, Cedit Neşriyat, Ankara 2007, s. 122.

⁹⁵ Tuna Nehri'nde ince donanma gemileri kullanılıyordu. Bu gemiler ise; kalyata (42-48 zirâ uzunluğunda, 19-20 oturaklı ve savaş zamanlarında 220 neferi bulunmaktaydı), firkate (4,5-27 zirâ uzunluğunda, 10-17 oturaklı ve savaş zamanlarında 80-100 nefer alabilen bir gemiydi), karamürsel (ilk Osmanlı çekdirisi olan bu gemi tahkimatçılıkta kullanılıyordu. Bir buçuk direği ve sivri üçgen yelkeni vardı), ayka (özellikle Özi, Dinyeper ve Tuna nehirleriyle, Karadeniz'de Osmanlılar ve Kazaklar tarafından kullanılan geniş ve altı düz bir savaş gemisiydi), üstü açık (8 kürekçisi bulunan ve küçük bir gemi türü olan üstü açıklar özellikle nakliye için kullanılıyordu), aktarma (Tuna Nehri'nde koruma görevi yapıyordu. Dümandan ganimet olarak ele geçirilen gemilere de aktarma deniliyordu), tombaz (yelkeni, iki demiri ve kürekleri bulunan güvertesiz, altı düz bir kayık türüydü), çamlıca (Tuna ve Fırat nehirlerinde nakliye içinlerinde kullanılıyordu), borazan (üç ambarlı bulunan borazanların küçük ve büyük olmak üzere iki çeşidi vardı), olapa (küçük yelkenli ve ambarsız gemilerden olup muharebe içinlerinde kullanılırdı. 62 kişilik mürettebatı ve 12 topu vardı). Bkz. İdris Bostan, "Gemi", **D A.**, C. XIV, İstanbul 1996, s. 13-14; Uzunçarlılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez Bahriye Tevkiyatı**, TTK. Yayınları, Ankara 1988, s. 460, 466.

⁹⁶ İsmail Hakkı Uzunçarlılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Tevkiyatı**, s. 403.

ve Vidin’de tersaneler vücuda getirdi. zvornik’de de küçük gemi in a tezgâhları kurdu⁹⁷.

Osmanlı Devleti kuzeyden gelebilecek tehlikelere kar ı Tuna sahilini ve Belgrad kalesini elinde tutmak zorundaydı. Bu amaçla Belgrad hem II. Murad hem de Fatih Sultan Mehmed döneminde muhasara edilmi ti. Ancak Belgrad’ın fethedilmesinde co rafî artlar orduyu zorlamaktaydı. Belgrad, Tuna ve Sava nehirlerinin birle ti i yerdeydi ve hendeklerle çevriliydi. Belgrad’ın Orta Avrupa’nın kilidi sayılması Haçlı direni inin daha da güçlü olmasına neden olmaktadır⁹⁸. Belgrad’ın fethedilmesi akabinde A a ı Tuna kaleleri 1524 yılında Osmanlı Devleti’nin hâkimiyetine geçti⁹⁹. Mohaç seferi ise Tuna havzasının bütün inisiyatifini Osmanlı Devleti’ne bah etti¹⁰⁰. Kanuni Sultan Süleyman döneminde Tuna’nın kuzeyine yapılan seferler neticesinde hem Eflak tarafında hem de Tuna’nın güneyindeki topraklarda Osmanlı hâkimiyeti kesinle ti¹⁰¹. 1529 ve 1532 yılında Osmanlı askerleri A a ı Tuna hattına çekilmek zorunda kaldı ve buradaki kaleler koruma altına aldı¹⁰². 1541 yılında Orta Macaristan’ın fethedilmesiyle Budin Beylerbeyli i kuruldu. Bu tarihten itibaren Budin’den Karadeniz’e kadar Tuna Nehri’nin tam kontrolü sa ladı¹⁰³.

Kanûni Sultan Süleyman Bo dan üzerinde Osmanlı hâkimiyetini sa lamla tırdıktan sonra bu bölgenin Karadeniz ile olan ili kisini keserek Güney Baserabya’yı do rudan Osmanlı Devleti’ne ba ladı. 1542 yılında brail ve çevresindeki bölgeyi hâkimiyet altına aldı. Bunun sonucunda, Eflak’ın, Tuna a zındaki denize çıkı noktası ve Bo dan, Bo dan’ın da Karadeniz ve Tuna ba lantısı kesildi. Böylece Osmanlı Devleti, stanbul Bo azı’ndan Dinyester a zına

⁹⁷ Gabor Agoston, **Osmanlı’da Strateji ve Askeri Güç**, s. 100-101; Haluk Dursun, “Osmanlı Ar ivinde Tuna Nehri ve Kıyıları”, **Türk Dünyası ncelemeleri Dergisi**, XII/2 (Kı 2012), s. 338.

⁹⁸ Uzunçar ılı, **Osmanlı Tarihi**, C. II, s. 15-16.

⁹⁹ Geza Palffy, “The Origins and Development Of The Border Defence System Against The Ottoman Empire in Hungary (Up To The Early Eighteenth Century)”, **Ottomans, Hungarians And Habsburgs In Central Europe**, Edided By: Geza David-Pal Fodor, Netherlands 2000, s. 13

¹⁰⁰ Gökbilgin, “17. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti’nin Tuna Havzası ve Akdeniz Siyasetleri, Bunlar Arasındaki Alâka ve rtibat, Muhtelif Veçheleri”, s. 64.

¹⁰¹ Panaite, “Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehrinin Kuzeyinde Yayılı ı: XIV ve XVI. Yüzyıllarda Eflak ve Bo dan”, s. 382-384.

¹⁰² Palffy, “The Origins and Development Of The Border Defence System Against The Ottoman Empire in Hungary (Up To The Early Eighteenth Century)”, s. 13.

¹⁰³ Maxım, “Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: brayil (Braila)”, s 175.

kadar olan Karadeniz'in batısını ve ona açılan büyük bir havzanın çıkışı olan Tuna'yı do rudan devletin hâkimiyeti altına alıp kontrol altında tutabilecekti¹⁰⁴.

16. Yüzyılda Tuna sınırındaki kaleler Eflak ve Bo dan Voyvodalarının isyanları yüzünden sürekli sava halindeydi. 1593 yılında Özi eyaleti de bu karı ıklıklar içinde te ekkül etti¹⁰⁵. 1594 senesinde Bo dan Voyvodasının isyanında Rusçuk'ta konaklayan iki bin yeniçeri, yanlarında getirdikleri topları Yergö ü yakasına ta ıyacaklarken dü man askeri ansızın bastırımı , isyanı bastırmakla görevli Mustafa Pa a'yı ve bir çok askeri öldürmü tü. Eflak ve Bo dan Voyvodalarının ayaklanmalarında kı vakti olması Osmanlı Devleti'nin asker gönderemedi. Bu isyanlarda Tuna Nehri ve Karadeniz sahillerinde bulunan kaleleri ya ma ve tahrip etti. Bundan en çok etkilenen kaleler de Yergö ü, brail, sakçı, Silistre, Hırsova, brail, Maçin ve Ni bolu oldu. Buralardaki Türk-Müslüman nüfus yerlerini terk etmek zorunda kaldı. Bahar mevsiminin gelmesiyle devlet Rusçuk'tan Yergö ü'ye geçmek için köprü, mühimmat, tombaz ve kereste hazırlanması hususunda Silistre, Ni bolu ve Vidin beylerine emirler gönderdi. Bu sırada devlet Tuna Nehri'ne yeni adet kadırgaya yükledi i cephane ve mühimmatı Rusçuk'a gönderdi¹⁰⁶.

Tuna havzasındaki mücadelelerin bir de Avusturya yönü vardı. Osmanlı-Avusturya sava larında Tuna Nehri her daim savunma ve kar ı atak stratejilerinin uygulandı ı bir sınırdı. Bu yüzden Avusturya, Osmanlı Devleti'nin Tuna kaptanlığı nı ihdas etmesi üzerine Tuna'da bir filo kurarak Osmanlı'yı dengelemeye çalı tı¹⁰⁷. Osmanlı Devleti de Avusturya savunma stratejilerini Tuna Nehri'ni sınır tutarak geli tirdi. Bu stratejilerin en yaradı ı dönem Osmanlı Devleti'nin II. Viyana bozgunuyla Tuna'nın gerisine itildi i yıllardı¹⁰⁸. Bu bozgunun sonu Tuna Nehri Avusturya ve Rusya ile ola sava larda asıl cephe haline geldi. Avusturya ile olan

¹⁰⁴ Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 15.

¹⁰⁵ Decel, "Dobruca", s. 637. Özi Kırım'ın batısında Dinyeper Nehri'nin Karadeniz a zında bulunur. Özi Kalesi Kefe ile birlikte Kuzey Karadeniz'de önemli bir ticarî merkeziyi. Bu bölgede yapılan küçük ve büyükba hayvancılık ba ta stanbul olmak üzere pek çok yerin ihtiyacını kar ılıyordu. Kazak ve Rus e kıya gruplarının Karadeniz ticaretini tehlikeye sokacak hareketlerde bulunması Karadeniz'e açılan kapı olan Özi'nin önemini bir kat daha artırdı. Özi bu e kıya gruplarının hareket alanlarını kısıtlamak amacıyla eyalet haline getirildi. Bkz. Mustafa Güler, "1737 Osmanlı-Rus Sava ında Özi'nin Elden Çıkması", **Tarih ncelemeleri Dergisi**, C. XXIII, S. I, Temmuz 208, s. 138.

¹⁰⁶ Naîmâ Mustafa Efendi, **Naîmâ Tarihi**, C. I, (Çev. Zuhurî Danı man), Zuhurî Danı man Yayınevi, stanbul 1967, s. 101-102,118, 128.

¹⁰⁷ Karagöz, "Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin ehrinin Askeri ve Lojistik Önemi", , s. 83; Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret**, s. 13.

¹⁰⁸ Palffy, "The Origins and Development Of The Border Defence System Against The Ottoman Empire in Hungary (Up To The Early Eighteenth Century)", s. 60.

savaşlar Tuna'nın kuzeyinde iken 18. Yüzyılda Tuna'nın üzeri ve güneyi savaş meydanları haline geldi. 1716 yılında vuku bulan Varadin seferiyle yanan ma lubiyet ve yine aynı sene Tuna'nın karı yakasında bulunan ve Eflak ve Bo dan'ın kilidi sayılan Teme var'ın elden çıkması Avusturya'nın Eflâk'a kadar inmesine neden oldu. 1717 senesinde Belgrad'ın dümesinden sonra Avusturya, Tuna ve Sava nehirlerinden geçmişti. Bu durum Rumeli'de pani e neden oldu. Savaş sonrası imzalanan Pasarofça Antlaşmasında Avusturya, ran ile olan ticaretini de Karadeniz ve Tuna Nehri vasıtasıyla yapacağı yer aldı¹⁰⁹. Bu durum Avusturya'nın Tuna Nehri havzasında etkin rol oynamaya başlamasına neden oldu. Bunun üzerine Osmanlı Devleti sınır güvenliğini garanti altına alabilmek için Vidin, Ni ve di er Tuna boyu kalelerini genişletip iyice tahkim etti. Tuna Nehri'nde donanma in a ederek gerekli mühimmat ve ia e hazırlıklarına ise büyük ölçüde Tuna iskelelerinden yararlanarak başladı¹¹⁰. 1736-1739 savaşları sırasında Avusturyalıların Tuna Nehri'nin beri yakasını ele geçirmeleri, devletin güveninin sarsılmasına neden olduysa da savaş sonunda Belgrad, Semendire ve ir ova'ı Avusturya'dan geri alarak Tuna savunma hattını yeniden kurmuştu¹¹¹.

17. Yüzyıl sonuna kadar Osmanlı-Rus cephesinde Eflak, Bo dan ve Kırım Hanlığı Rusya ile Osmanlı Devleti arasında bir tampon vazifesi görüyordu. Osmanlı Devleti'nin A a Tuna'ya hâkim olmanın dışında daha ileri harekâtlara karşı sıcak bakmıyordu. Bunda coğrafyanın uzak olması ve burada tutunamama endişeleri etkiliydi. Özellikle 17. Yüzyılın sonlarında Tuna'dan uzaklık askerî harekâtlarda ölçü olarak alınmaya başlamıştı. 18. Yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı- Rus hududunu Dinyester Nehri tekil etmişti¹¹². 1711 senesinde Çar I. Petro Eflak ve Bo dan Hıristiyanlarını kullanarak Rumeli'de ayaklandırmak istedi. Bu amaç için Tuna'ya inmek mecburi bir hal almıştı. Böylece Rusya için I. Petro ile birlikte Balkanlardaki Hıristiyanları kullanma adına Tuna siyaseti başladı. Prut seferi sırasında erzak sıkıntısı çeken Rus ordusu zahire tedarik etmek amacıyla Brail ve Kalas kazalarına doğru hareket etmişse de Osmanlı kuvvetleri Rus ordusunu büyük bir ma lubiyete

¹⁰⁹ Uzunçar ılı, **Osmanlı Tarihi, IV/I**, s. 127-138.

¹¹⁰ Hakan Karagöz, **1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Isparta 2008, s. 93.

¹¹¹ Karagöz, **1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması**, s. 300.

¹¹² Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 13-14.

u ratti¹¹³. 18. Yüzyılın sonlarından itibaren Tuna Nehri'nin Osmanlı-Rus harekâtlarında önemi büyüdü. Özellikle 1768'den sonra Tuna ve Tuna boyu kaleleri iki devlet arasında asıl cephe oldu. Ruslar ilk defa bu savaş neticesinde Dobruca'ya ayakbastı. Rus kuvvetleri 1769 senesinde Tuna Nehri a ıp Bo dan'a girdi. Tulçı, sakçı ve Tutrakan Ruslar tarafından tahrip edildi¹¹⁴. Tuna boyunda Osmanlı savaş gücü azalmı tı. Ni bolu'dan Karadeniz'e çıkı ma kadar Tuna kaleleri Rus birlikleri tarafından i gal edildi¹¹⁵. Fakat Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra Osmanlı Devleti'nin yeniden savaş a girece i a ikâr olması nedeniyle Tuna'da sefer hazırlıklarına ba landı. Bunun için harp mühimmatı tedarik edildi, kaleler tahkim edildi, ia eler ambar edildi, donanma sayısının ço altılması için in a faaliyetlerine ba landı¹¹⁶.

Tuna Nehri'nin ulaşım kolaylığı, ticarî potansiyeli ve nehrin Karadeniz'e dökülen a ızlarının olması nedeniyle 19. Yüzyılda Avusturya ve Rusya arasında çeki meye neden oldu. 1806-1812 Osmanlı-Rus savaşında yine Tuna Nehri kenarındaki kaleler tahrip edildi. 1809'da General Pozorovskiy, sakçı, Babada ını i gal etmi , halefi Barat ise Maçın, Hırsova, Köstence ve Küçük Kaynarca'yı ele geçirmi ti. Barat Silistre'de ma lup olduysa da halefi Kamnskiy 1810 yılında kaleyi zaptetmi ti. 1812 yılında Tutrakan Rusların eline geçmi ti. Ancak 1812 yılında imzalanan Bükre Antlaşması neticesinde Ruslar ele geçirdikleri yerleri Osmanlı Devleti'ne iade etti. Kili ve Akkırman limanlarının bulunduğu Bucak bölgesinin Rusya'ya bırakılması Tuna iskelelerindeki Osmanlı hâkimiyetinin iyice azalmasına neden oldu. Bu antlaşma neticesinde Tuna'da Rus gemilerinin serbestçe dola ması smail, brail, Kalas, sakçı, Tulçı, ve Kili gibi i lek limanların olumsuz etkilenmesine neden oldu¹¹⁷.

1828-1829 savaşında Silistre Rusların eline geçti. Bu savaş neticesinde 1729 yılında imzalanan Edirne Antlaşmasından sonra Ruslar ele geçirdikleri yerleri Osmanlı Devleti'ne teslim etmi , brail gibi mühim bir kale Eflak'a verilmi ti. Kırım Harbi Tuna deltasında önemli de i iklikleri beraberinde getirdi. Ruslar 1855 yılında

¹¹³ Uzunçar ılı, **Osmanlı Tarihi, IV/I**, s. 78.

¹¹⁴ Kemal H. Karpat, "Dobruca", **D A, C. IX**, stanbul 1994, s. 484.

¹¹⁵ Stanford Shaw, **Osmanlı mparatorlu u ve Modern Türkiye**, C. I, e Yayınları, stanbul 1994, s. 337, 414.

¹¹⁶ Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 15.

¹¹⁷ Necmettin Aygün, "XIX. Yüzyıl Ba larında stanbul Merkezli Osmanlı Deniz Ta ımacılığı", **OTAM**, S. 23, Bahar 2008, Ankara 2010, s. 77.

Tulçı, Maçın ve Hırsova'yı ele geçirdi. Silistre'yi muhasara etseler de başarılı olamadılar. 1856 yılında biten savaş sonunda Paris Antlaşması imzalandı ve Tuna ağzlarının kuzeyi Boğdan'a terkedildi. 1877-1878 yılında patlak veren savaş Osmanlı Devleti'nin bu verimli topraklardan ayrılışının en keskin olanıydı. Bu savaş sonrasında Osmanlı Devleti Dobruca'dan kat'i olarak ayrıldı. 1878 yılında imzalanan antlaşma neticesinde Sulina, Mahmudiye, Sakçı, Tulçı, Maçın, Babadağı, Hırsova, Köstence, Mecidiye kazalarını ihtiva eden Tulçı sancağı ve Silistre Romanya'ya verildi¹¹⁸.

3. TUNA SKELELERİ

nehirler çevresinde bulunan önemli mekânlarla, coğrafi konumlarıyla anılır ve önem kazanırlar. Hiçbir nehir kendi kendine yeterli değildir. Çeşitli hizmetleriyle çevresindeki sahayı dolaylı ya da dolaysız şekilde etkilemektedir. Bu hizmetler nehir için ne kadar taınırsa nehrin önemi de o derece artar¹¹⁹. Nehrin gelişmesi ve dağılması için coğrafi anlamda konumu da o derece büyüktür. Kendi tabii zenginliklerini bir şekilde aktarabilecek etmenlerin bulunması önemlidir. Tuna Nehri de geçtiği topraklarda çevresine konumlanmış iskeleleriyle ön planda bir nehirdir. Tuna Nehri'ni iskeleleri, iskeleleri de Tuna Nehrini önemli kılmaktaydı. Nehir kenarındaki iskeleler arasında düzenli bir dizi söz konusuydu. Birbirlerinden bağımsız olarak ele alındığında sadece bir iskele iken, birlikte belli bir düzen dâhilinde Osmanlı Devleti ve diğer devletlerin yeri geldiğinde savaş, yeri geldiğinde ticaret merkezleri olmaktaydılar.

Tuna Nehri'nin başlıca iskeleleri; Ulm, Linz, Viyana, Bratislava, Budapeşte, Belgrad'dır¹²⁰. Belgrad iskelesinden sonra Ak Tuna başlıca iskelelerdir ve bundan sonra Tuna üzerinde 25 adet iskele yer almaktadır. Bunların isimleri; Vidin, Lom, Rahova, Niş, Zimnicea, Rusçuk, Tutrakan, Silistre, Bozok, Hırsova, Maçın, Potboi, Kili, Tulçı, Sünne, Kalafat, Turnu, Magulere, Zemniça, Yergöğü, Oltenitza, Kalaraş, Braşov, Kalas ve Smail'dir¹²¹.

¹¹⁸ Decei, "Dobruca", s. 637-640.

¹¹⁹ Süha Gönay, **nehir Coğrafyası**, C. I, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1977, s.3.

¹²⁰ Maxim, "Tuna", s. 372.

¹²¹ Yusuf Halaçoğlu, **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, PTT. Genel Müdürlüğü, Ankara 2002, s. 147; ayrıca bu iskelelere Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yapılmış çalışmaların ışığında ulaşılmıştır.

Tuna iskeleleri Osmanlı Devleti'nin Rumeli'de sa , sol ve orta olmak üzere askerî ve ticarî amaç için olu turdu u üç kolundan sa kol üzerindeki stanbul-Özi hattında yer almaktadır. Bu hat stanbul, Çatalca, Vize, Aydos üzerinden Prevadi'ye, Hacı lu Pazarı'nı takip ederek Babada ı'na, oradan sakçı ve Tulçı menzillerine ula maktadır. Buradan smail Geçidi'nden devam ederek Tatar Pazarı, Akkirman, Özi, Kefe ve Azak'ta son bulmaktadır. Sa kol üzerinde sakçı'dan Tuna Nehri sahilindeki menziller sakçı, Tuna Sevahili, Maçın, Silistre, Tutrakan, Rusçuk, Zi tovi, Ni bolu, Lom, Vidin, Ligodina, Fethü'l- slam ve Ada-i Kebir olarak sıralanmaktadır. stanbul'dan sakçı ve Tuna iskelelerine ula an güzergâh aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin deniz yolları içinde ilk sırada yer almaktadır. Bu kolda yer alan iskelelerse u ekilde sıralanmaktadır; sakçı, Balkov, Maçın, Dana Gölü, Hırsova, Rasova, Silistre, Tutrakan, Rusçuk, Ni bolu, Zi tovi ve Karaloma¹²².

Osmanlı Devleti'nin hâkimiyeti altında bulunan iskeleler¹²³ ikmal üsleri iyi tahkim edilmi kalelerden olu uyordu¹²⁴. Tuna'ya kıyısı bulunan devletler nehirdeki ticaret ve seyr-ü sefayinin güvenli ini sa lamak, Tuna'nın ekonomik faaliyetlerini korumak için nehrin stratejik noktalarında yer alan bu kalelerden yararlanıyorlardı¹²⁵. Tuna'nın güneyindeki Vidin, Lom, Rahova, Ni bolu, Zi tovi, Rusçuk, Tutrakan, Silistre, Bo azköy, Hırsova, Maçın, Potba i, Tulcı, Sünne ve kuzeyindeki Kalafat, Turnu, Magulere, Zeminça, Yergö ü, Oltenitza, Kalara i, brail, Kalas, smail, Kili gibi ehirlere genellikle Tuna'ya karı an nehirlerin a zında bir iskele ehri veya kar ılıklı olarak önemli yollar üzerinde, köprüba larında kurulmu yerle im yerleridir¹²⁶.

Tuna Nehri havzası balkanların büyük bir kısmını içine almaktaydı. Tuna Nehri'nin ve Tuna'ya karı an nehirlerin suladı ı topraklarda büyük miktarda zahire üretimi yapılyordu. Tuna kıyısındaki bu ehirlere ziraâ ürünlerin ihraç noktaları oldu u gibi aynı zamanda ithal malların iç bölgelere giri ini sa layan iskele konumundaydılar¹²⁷. Tuna kenarında kurulan iskele ehirlerinin zahire ambarı olarak

¹²² Co kun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 97.

¹²³ Lütfi Güçer, "XV ve XVII. Asırlarda Osmanlı mparatorlu unda Tuz nhisarı ve Tuzlaların letme Nizami", **ktisat Fakültesi Mecmuası**, C. XXIII, No: 1-2, stanbul, Ekim 1962- ubat 1963, s. 98.

¹²⁴ Rhoads Murphey, **Osmanlı'da Ordu ve Sava**, (Çev. Tanju Akad), Homer Kitapevi, stanbul 2007, s. 41.

¹²⁵ Engin, **Osmanlılar'da İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması**, s.58.

¹²⁶ Maxim, "Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: brayil (Braila)", s. 180.

¹²⁷ Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s. 2.

nitelendirilmesi Osmanlı Devleti için Tuna boyundaki ziraî faaliyetlerin önemini göstermektedir¹²⁸.

Tuna iskeleleri hem İstanbul hem de doğu-batı hattında gerçekleştiren en mal akışında transit ticaret merkezleri halindeydi. Silistre, Semendire, Niğde, Bolu, Vidin, Rusçuk ve Kili gibi şehirler bu sayede gelişti¹²⁹. Tuna iskeleleri aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin Rumeli'ye yapılacak seferlerde menzil görevini de yerine getiriyordu. Hem menzil hem de diğer askerî menzillere yakın bulunan iskelelerde önemli ölçüde hububat toplanmaktaydı. Örneğin; Musabey Karyesi menziline Rusçuk'tan, Kurnalı Deresi menziline Silistre'den, Kınas Yaylası menziline Maçin ve Hırsova'dan, Hacı Mehmed Kılıcı menziline Sakçı ve Tulçı'dan ve Sakçı'dan Sakçı menziline önemli miktarlarda hububat ve saman gönderilmekteydi¹³⁰.

Tuna iskeleleri Osmanlı Devleti'nin Rumeli'ye yapılacak seferlerde lojistik açıdan katkıda bulunmaktaydı. Bölgedeki nehirlerin üzerine kurulacak olan köprü malzemelerinin temininde, mühimmat ve çeşitli levazımın taşınması noktasında, içi tedarikinde de hayati öneme sahipti¹³¹.

Tuna Nehri sadece ticarî ve askerî anlamda bir su yolu olarak değil aynı zamanda sefirlerin gidiş ve geliş güzergâhı olarak da tercih ediliyordu. Macaristan'a ve Avusturya'ya gönderilen elçiler sefaret görevlerini bitirdikten sonra dönüşte Tuna Nehri'ni kullanıyorlardı. Bu nehir yolculuğu Rusçuk iskelesinde sona eriyordu. İngiltere'ye giden sefirler Rusçuk ve Yergözü iskelelerine geçiyordu. Prusya'ya giden elçilerin izledikleri rota da büyük ölçüde Tuna nehri üzerinde idi. Nehir yolunda hava muhalefeti yüzünden zor anlar yaşayan sefirler iskele kazalarında konaklıyorlardı¹³². İstanbul'dan çıkan elçiler İstanbul, Kalas, Brail iskelelerini kullanıyorlardı¹³³. Viyana bozgunundan sonra Osmanlı Devleti ile Avrupalı devletler arasında karşılıklı elçilerin gidiş gelişleri arttı. Bu elçilerden biri de Zülfikâr Paşa idi.

¹²⁸ Maxim, "Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: Brail (Braila)", 180.

¹²⁹ Saim Çarın Kocakaplan, **Temettüât Defterleri Çerçevesinde Silistre Kazası'nın İktisadî ve Sosyal Yapısı**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007, s. 32.

¹³⁰ Rıza Bozkurt, **Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulak ve Posta Menzilleri**, Genel Kurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Resmî Yayınları, Ankara 1966, s. 46.

¹³¹ Hakan Engin, **1787-1792 Osmanlı-Rus, Avusturya Harpleri Sırasında Brail Kalesi**, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Edirne 2013, s. 24-26.

¹³² Mustafa Hattî Efendi, **Viyana Sefâretnâmesi**, (Haz. Ali İbrahim Savaş), TTK Yayınları, Ankara 1999, s. 49-50.

¹³³ Ali İbrahim Savaş, "Osmanlı Elçilerinin Sefaret Güzergâhları", **Toplumsal Tarih**, S. 27, Mart 1996, s. 54-60.

Zülfikâr Pa a Avusturya ile sulh görü meleri için görevlendirilmi buradan dönü te Tuna Nehri'ni kullanmı tı¹³⁴. Mustafa Hattî Efendi de Viyana sefareti de gidi ve dönü te Tuna Nehri kenarında bulunan iskelelerden Vidin, Kara Lom, Rahova, Ni bolu, Zi tovi ve Rusçuk'ta konaklamı tı¹³⁵. Ahmet Resmî Efendi 1757 ve 1763 senelerinde görevlendirildi i Avusturya ve Prusya elçili i sırasında dönü güzergâhı olarak Vidin, Rahova, Ni bolu, Zi tovi ve Rusçuk'u kullanmı tı¹³⁶. Ebubekir Ratip Efendi 1792 yılında çıktı ı Avusturya sefareti dolayısıyla ummu'dan hareket etmi ve dört gün sonra Rusçuk'a oradan tam kar ısında bulunan Yergö ü'ye gitmi ti¹³⁷.

A a ı Tuna'da yer alan iskeleler Vidin'den Kili'ye kadar uzanmaktadır. Çalı mada co rafî konumları esas alınmak üzere sırasıyla Vidin'den Karadeniz'in a zına kadar olan 16 iskele üzerinde durulmu tur. Osmanlı defter ve belge koleksiyonlarında bu iskeleler ön plana çıkmaktadır. Çünkü co rafî konum ve tarımsal ürünleriyle stanbul halkı ve ordu için vazgeçilmez noktalarda yer almaktaydılar. Bu iskelelerin yanında söz konusu co rafyanın önemli bir parçası olan Eflak ve Bo dan'dan da bahsedilmi tir. Bunun nedeni de Tuna iskelelerinin bu iki memleketten stanbul halkı ve ordu için satın alınan ürünlerin depo ve nakil i lem merkezleri olmasıdır. Bu iskeleler unlardır;

3.1. Vidin skelesi

Tuna'nın sa kıyısında¹³⁸ olup Ni bolu'nun iki menzil yukarısında bulunmaktaydı. stanbul'dan 14 günde¹³⁹ gidilen Vidin Eflak vilayeti, Rahova ve Fethü'l-islâm kazalarıyla çevrilidir¹⁴⁰. Vidin, bulundu u konum itibariyle A a ı Tuna iskeleleri ile Belgrad, Buda gibi Tuna'nın orta kesimindeki iskeleler arasında bir ba lantı noktasıydı¹⁴¹.

¹³⁴ Zülfikâr Pa a, **Zülfikâr Pa a'nın Viyana Sefâreti ve Esâreti**, (Haz. Mustafa Güler), Çamlıca Yayınları, stanbul 2008, s. XXX.

¹³⁵ Mustafa Hattî Efendi, **Viyana Sefâretnâmesi**, s. 49-50.

¹³⁶ Ahmet Resmî Efendi, **Viyana ve Berlin Sefaretnameleri**, (Sad. Bedriye Adsız), Kervan Yayıncılık, stanbul 1980, s. 27.

¹³⁷ Ebubekir Ratip Efendi, **Nemçe Sefaretnamesi**, (Haz. Abdullah Uçman), Kitapevi, stanbul 1999, s. 18.

¹³⁸ Machiel Kiel, "Vidin", **D A, C. XXXXIII**, stanbul 2012, s. 103.

¹³⁹ Seyyahlar gittikleri yerleri gün gün kaydettiklerinden iki yer arasındaki mesafeyi gün hesabıyla vermi lerd. Bu yüzden seyyahların eserlerinden yararlanılırken iskelelerin stanbul'a mesafeleri seyyahların kat ettikleri yol ile do ru orantılı olarak gün hesabıyla verilmi tir.

¹⁴⁰ Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, Rumeli Kısmı Transkripsiyonlu Metin I, stanbul 1971, s. 58.

¹⁴¹ P.L. nciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası**, (Çev. Hrand Andresyan), Güney-Do u Avrupa Ara tırmaları Dergisi, 4-5, 1975-1976, Edebiyat Fakültesi Basımevi, stanbul 1976, s. 132.

Vidin, Avusturya malları için önemli bir pazar konumundaydı. Vidin'in Sırbistan'a ve Eflak iskelelerinden Kalafat'a yakın olması önemini bir kat daha artırıyordu¹⁴². Avusturya'nın Belgrad'ı almasıyla 18. Yüzyılda Vidin stratejik bir karargâh durumuna geldi¹⁴³. Vidin ince donanmanın kı ladı 1 limanlarından biriydi. ehri önemli liman ve geçit yeri olması tarih boyu saldırılara u ramasına neden olmu tu¹⁴⁴.

Ba lar içinde önemli bir kale olan Vidin'den¹⁴⁵ stanbul'a sadeya , mum, salamura peynir, kuzu postu gibi mallar gönderilirdi¹⁴⁶. Vidin'in arazi yapısının da lık olması, steplerin varlı ı tarımsal üretiminin ihtiyaç düzeyde kalmasına neden oluyordu. Bu nedenle Vidin'den ba ka yerlere tahıl ihracı yasaklanmı , üretilen hububat Vidin de irmenlerinde ö ütölmü tür. htiyacın kar ılanamadı ı durumlarda Vidin'e tahıl gönderilmekteydi¹⁴⁷.

3.2. Ni bolu skelesi

Ni bolu Sanca ına adını veren kaza merkezi da yamacında kurulu olup¹⁴⁸ Tuna Nehri'nin sa kıyısında yer almaktadır¹⁴⁹. Zi tovi'den 6, Rusçuk'tan 18 saat¹⁵⁰ Batı'da yer almaktadır¹⁵¹. Ni bolu'dan stanbul'a 12 günde gidilmekteydi¹⁵². Osm ve Aluta ırmaklarına hâkim durumda olması ticarî ve askerî mevki olarak ehemmiyetini artırmı tı. Bu ırmaklardan ilki Bulgaristan, ikincisi Romanya'nın içlerine kadar sokulur¹⁵³. Ni bolu, Eskicuma ve Bra ov'u birbirine ba layan önemli bir ticaret yolu üzerinde bulunmaktaydı. Ni bolu'nun kara ve su yollarının kesi ti i bir noktada yer alması canlı bir liman ehri olmasını sa lamı tı. Anı zamanda limanı Eflak ile olan ticarî meta akı nı sa lamaktaydı¹⁵⁴. Tüccar Ni bolu üzerinden Eflak ve Macaristan taraflarına Bursa kuma ları, halı, aba, kenevir halat, hammadde, kuru

¹⁴² Co kun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 107.

¹⁴³ Erta , “ brahim Hamdi'ye Göre Silistre'den Vidin'e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri”, s. 250.

¹⁴⁴ Haluk Dursun, **Osmanlı Co rafyasına Yolculuk**, Tima Yayınevi, stanbul 2007, s. 61.

¹⁴⁵ Evliya Çelebi, **Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi**, C. VI, s. 96.

¹⁴⁶ Kılınc, “Eflak- Bo dan ve Karadeniz'de Bal ve Balmumu”, s.43.

¹⁴⁷ Co kun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 108.

¹⁴⁸ nciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası**, s. 128.

¹⁴⁹ Kıel, “Ni bolu”, **D A**, C. XXXIII, stanbul 2012, s. 87.

¹⁵⁰ Osmanlı Devleti'nde kullanılan mesafe ölçümlerinde saat bir fersahla e de erdir. Buna göre bir saatin zamansal kar ılı ı 5.685 metreye denk gelmektedir. Bu yüzden iskeleler arasındaki mesafe de erlendirilirken saat kavramına dikkat edilerek uzamsal mesafe kastedildi i anla ılmalıdır. Bkz. Cemal Çetin, “Osmanlılarda Mesafe Ölçümü ve Tarihî Süreci, **Prof. Dr. Nejat Göyünç Arma anı**, Selçuk Üniversitesi Matbaası, Konya 2013, s. 452-453.

¹⁵¹ Erta , “ brahim Hamdi'ye Göre Silistre'den Vidin'e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri”, s. 248.

¹⁵² Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 51.

¹⁵³ ehbeddin Tekinda , “Ni bolu”, **A**, MEB. C. IX, stanbul 1964, s. 247.

¹⁵⁴ Kıel, “Ni bolu”, s. 88.

meyve götürüp oralardan da çetli kesici alet ve edevat, tekstil ürünleri getirmekteydi. Ni bolu bölgesi son derece verimli topraklara sahipti. Bölge bu day ve domuz yağı ihracatı için elverişliydi¹⁵⁵. Bahçe ve çarşılarıyla zengin olan ehirde meyve ve tarım ürünleri bol miktarda bulunmaktaydı¹⁵⁶.

3.3. Rahova skelesi

Tuna'ya bir mil uzaklıkta bayır üzerinde kuruludur¹⁵⁷. İstanbul'dan 13 günde gidilebilen Rahova kazası Ni bolu'ya sınırdır¹⁵⁸.

3.4. Zıtovi skelesi

Tuna Nehri'nin güneyinde yüksek tepelerin yamaçları üzerine kurulu olan Ni bolu'nun¹⁵⁹, doğusunda ve Rusçuk'un batısında yer almaktadır¹⁶⁰. Tuna'nın güney kıyısındaki Rusçuk'a 12, Ni bolu'ya 6 saat uzaklıktadır¹⁶¹. İstanbul'a 11 günlük mesafede yer alan¹⁶² Zıtovi iskelesinin yakınında ambarlar bölgesi bulunmaktaydı¹⁶³.

18. Yüzyılda Zıtovi'de yılda bir kez panayır kurulmaktaydı¹⁶⁴. Panayıra Tuna'nın kuzey ve güney kıyısında yer alan ehirlerinden katılım çok fazlaydı. Panayır Zıtovi için ticarî bakımdan büyük önem arz etmekteydi¹⁶⁵.

Tuna Nehri'nin en önemli yerleşim yerlerinden biri olan Zıtovi'de keten, kenevir, hayvan postu, deri, gülyap ve donyağı üretilmekteydi. Ayrıca Zıtovi Osmanlı Devleti'nin diğer ehirlerinde üretilen pamuğu Orta Avrupa'ya ulatırmaktaydı. 19. Yüzyılda Zıtovi sadece yakın çevresinin değil aynı zamanda tüm Rumeli ürünlerinin bulunabildiği merkez durumundaydı. Filibe'nin pirinci, Tırnova'nın ipesi, Kızanlık'ın gülyap ve Samakov demiri hep Zıtovi'de toplanmaktaydı¹⁶⁶.

¹⁵⁵ Coşkun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 110.

¹⁵⁶ Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 51.

¹⁵⁷ Erta, “brahim Hamdi'ye Göre Silistre'den Vidin'e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri”, s. 249.

¹⁵⁸ Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 57.

¹⁵⁹ Kıl, “Zıtova”, **D A**, C. XXXIV, İstanbul 2012, s. 465.

¹⁶⁰ Neciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası**, s. 129.

¹⁶¹ Erta, “brahim Hamdi'ye Göre Silistre'den Vidin'e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri”, s. 247.

¹⁶² Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 57.

¹⁶³ Erta, “brahim Hamdi'ye Göre Silistre'den Vidin'e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri”, s. 247.

¹⁶⁴ Evliya Çelebi, **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, C. III, s. 177.

¹⁶⁵ Erta, “brahim Hamdi'ye Göre Silistre'den Vidin'e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri”, s. 247.

¹⁶⁶ Coşkun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 111-112.

3.5. Rusçuk skelesi

Ni bolu Sanca na ba lı olan¹⁶⁷ Rusçuk'un do usunda Silistre, kuzeydo usunda Herazgrad, güneyinde Tırnovi, batısında Zi tovi ve kuzeyinde Tuna Nehri bulunmaktadır¹⁶⁸. Rusçuk, Tuna Nehri'nin geni li i 1.300 metreyi bulan yerinde ve güneyden gelip Tuna'ya dökülen Lom (Kara Lom) Nehri'nin do usunda yüksekçe bir düzlük üzerinde kuruludur¹⁶⁹. Bu konumuyla Rusçuk geni bir körfezi koruma özelli ine sahiptir¹⁷⁰.

Tam kar ısında Yergö ü iskelesi bulunan Rusçuk, bu iskeleyle Lehistan, Transilvanya ve Vla ko'dan stanbul'a giden yolu koruma altında tutan önemli bir kaleydi¹⁷¹. Rusçuk'un Bükre - stanbul yolu üzerinde yer alması, tersaneye sahip olması, kara ve su yollarının kesi ti i bir noktada bulunması hızlı bir geli me göstermesini sa lamı tı¹⁷². Lom Nehri'nin Tuna'ya döküldü ü bölgede bulunan tersanesinde Tuna'daki Osmanlı donanması in a edilmekteydi. "Tuna Tersanesi" olarak adlandırılan bu tersanede Nevruz'da bütün fırkateynlerin bakımı yapılmaktaydı. Bu fırkateynler, kı ı tersanede geçirdi¹⁷³. Arazileri verimli, ticarete faal bir ehir¹⁷⁴ olan Rusçuk, Tuna Kaptanının da ikamet etti i bir ehirdi¹⁷⁵. 18. Yüzyıl Rusçuk'u için brahim Hamdi Bey "*Rumeli'nin bundan ma'mûr ehri ma'lûm de ildir*" ifadesini kullanmı tır¹⁷⁶.

Rusçuk Orta Avrupa'nın Karadeniz'e uzanan iskelelerden en faal olanlarındandı. Tuna nehrindeki konumu münasebetiyle gerek asker, gerek mühimmat sevkinde ve gerekse sefer levazımının temini noktasında önemli roller üstlenmekteydi. stanbul- Varna arasında gidip gelen at ve arabacıların temini noktasında ve Kladovo- sakçı arasındaki nehir yolunda kayık, gemi ve e itimli

¹⁶⁷ nciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası**, s. 127.

¹⁶⁸ emseddin Sami, **Kâmûsu'l-Â'lâm**, C. III, s. 2323.

¹⁶⁹ Franz Babinger, "Rusçuk", **A, C. IX, MEB.**, stanbul 2009, s. 784-787; Eser Erdem Özkan, **R-20 Numaralı Rusçuk Kadı Sicili Transkripsiyon ve Tahlili (H.1244-1247/M.1828-1831)**, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Eski ehir 2006, s.28.

¹⁷⁰ Meryem Kaçan Erdo an-Meral Bayrak Ferliba - Kamil Çolak, **Rusçuk Ayamı Tirsinikli smail A a ve Dönemi**, Yeditepe Yayınları, stanbul 2009, s. 5.

¹⁷¹ Mehmet Topal, "II. Mustafa'nın Avusturya Seferlerinde Rusçuk ehri ve Limanı'nın Önemi", **Türklük Ara tırmaları Dergisi**, Mücteba İgürel Arma anı II Özel Sayısı, stanbul 2008, s. 232-234.

¹⁷² Özkan, **R-20 Numaralı Rusçuk Kadı Sicili Transkripsiyon ve Tahlili (H.1244-1247/M.1828-1831)**, s. 28-29.

¹⁷³ Kİel, "Rusçuk", **D A, C. XXXV**, stanbul 2008, s. 246.

¹⁷⁴ nciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası**, s. 130.

¹⁷⁵ Kaçan Erdo an-Bayrak Ferliba -Çolak, **Rusçuk Ayamı Tirsinikli smail A a ve Dönemi (1796-1806)**, s. XV.

¹⁷⁶ Erta , "brahim Hamdi'ye Göre Silistre'den Vidin'e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri", s. 245

personel temininde önemli bir liman kentiydi. 18. Yüzyıl savaşları ecri ön plana çıkartarak ehirdeki askeri personel sayısında artışı neden oldu¹⁷⁷.

Uluslararası ticarete dâhil olan Rusçuk, Brail iskelesinde olduğu gibi doğu gelen yüklü derya gemilerinin yanı sıra önemli bir merkezdi¹⁷⁸. Doğudan gelen biber, çivit, kahve, tütün gibi çeşitli malların yanı sıra İzmir’de üretilen pamuk da Tuna Nehri vasıtasıyla Rusçuk’a ulaşılmaktaydı¹⁷⁹. Lom Nehri’nin geçtiği arazi oldukça verimliydi. Geniş bahçeleri bulunmaktaydı¹⁸⁰. Haftada bir gün büyük bir pazar kurulur ve bu dönemde nüfusta artışı olurdu¹⁸¹. Ayrıca Rusçuk hububat anlamında da önde gelen bir ehir idi. Tahılın çok olduğu zamanlarda ihracat fazlası Maçin ve Brail iskelelerine oradan da gemilere yüklenerek İstanbul’a ulaştırılmaktaydı¹⁸².

3.6. Yergö iskelesi

Tuna Nehri’nin sol kıyısı üzerinde¹⁸³ Eflak sınırında, Rusçuk kazasının tam kuzeyinde bulunan Yergö iskelesi 18. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nin kuzeydeki son sınırını temsil etmekteydi¹⁸⁴. Rusçuk ve Yergö iskeleleri arasındaki gelişmeler piyade kayıklarınca¹⁸⁵ sağlanmaktaydı. Diğer iskelelerde bu türden kayıklar yoktu. Bu da iki iskele arasında oldukça yoğun bir nehir trafiği olduğunu göstermektedir¹⁸⁷. İstanbul’dan 11 günde gidilen Yergö iskelesi¹⁸⁸ savaş dönemi haricinde oldukça ucuz bir

¹⁷⁷ Topal, “II. Mustafa’nın Avusturya Seferlerinde Rusçuk ecri ve Limanı’nın Önemi”, s. 232-34, 224; Erta, “brahim Hamdi’ye Göre Silistre’den Vidin’e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri”, s. 245.

¹⁷⁸ William Beattie M.D, **The Danube: Its History, Scenery And Topography**, University Of Toronto Libray, London 1980, s. 227.

¹⁷⁹ Coşkun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası’nda Ticaret**, s. 112.

¹⁸⁰ Erta, “brahim Hamdi’ye Göre Silistre’den Vidin’e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri”, s. 246.

¹⁸¹ Evliya Çelebi, **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, C. III, s. 176.

¹⁸² Erdoğan- Bayrak Ferliba -Çolak, **Rusçuk Ayanı Tirsinikli iskelesi ve Dönemi (1796-1806)**, s. 120.

¹⁸³ Maxim, “Yergö iskelesi”, **D A, C. XXXXIII**, İstanbul 2013, s. 483.

¹⁸⁴ Neciciyan, **Osmanlı Rumelisi’nin Tarih ve Coğrafyası**, s. 132. Osmanlı belgelerinde Yergö iskelesi, Yerköyü, Yerkövü, Yerköki şeklinde okunacak bir imla ile kaydedilmiştir. Çalıyan defter ve belgelerde Yergö iskelesinde yazıldığı için bu haliyle kullanıldı. Bkz. Maxim, “Yergö iskelesi”, s. 43.

¹⁸⁵ Kağan Erdoğan-Bayrak Ferliba - Çolak, **Rusçuk Ayanı Tirsinikli iskelesi ve Dönemi (1796-1806)**, s. 10.

¹⁸⁶ Piyade kayığı yolcu taşıma için kullanılan altı yassı, kürekli, uzun ve ensiz biçiminde bir kayık türüdür. Piyadeler ince uzun yapılı olmaları hızlı gitmelerini sağlanmaktaydı. Gidilecek mesafeye göre kürekçi sayısı artırılabilirdi. Kürekçi sayısının fazla olduğu piyade kayıkları diğerlerine göre daha büyük yapıydı. Bu kayık türünün diğer iskelelerde olmamasının nedeni olarak iki iskele arasında karlılık yer almasına bağlı olarak sadece ticaret için sosyal anlamda da önemli kilerin daha canlı olmasında aramak gerekmektedir. Bkz. Aygün, “XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taahhütleri”, s. 66-67.

¹⁸⁷ Erta, “brahim Hamdi’ye Göre Silistre’den Vidin’e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri”, s. 246.

¹⁸⁸ Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 55.

ehirdi¹⁸⁹. Eflak Voyvodası ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkilerde Yergö ü kadısı önemli bir yere sahipti. Yergö ü kadısı Eflak kesiminde bulunan Müslüman ve Gayrimüslimlerin davalarını görmekle vazifeliydi. Bu görevi haricinde Eflak'tan İstanbul için alınan zahirenin fiyatını da Yergö ü kadısı takip etmekteydi¹⁹⁰.

3.7. Tutrakan skelesi

Zi tovi ve Rusçuk arasında Tuna'ya bakan bayır üzerinde kuruludur¹⁹¹. Rusçuk ve Zi tovi Tutrakan'a 5 saatlik mesafede yer almaktaydı¹⁹². Tuna'nın önemli iskelelerinden biri olan Tutrakan askerî mühimmatın nehrin karşı tarafına geçirilmesinde önemli bir noktadaydı¹⁹³.

3.8. Silistre skelesi

Tuna Nehri'nin sağ kıyısında¹⁹⁴ Eflak'ın karşı yakasında bulunan Silistre düz bir alanda kuruludur. Çerçevci'nin tam güneyinde yer alan¹⁹⁵ Silistre, Rusçuk, Tırnovi ve Hırsova kazaları ile çevrili olup İstanbul'a uzaklığı 11 gün idi¹⁹⁶.

Osmanlı devri boyunca Türk-islâm ötekleri tarafından basılan¹⁹⁷ Silistre'de canlı bir ticarî hayat mevcuttu. Bu iskeleden iç bölgelere sabun, mum, çerçevi yağı¹⁹⁸, i lenmi post, kaba kumaş, tuzlanmış ve tütsülenmiş et gönderilmekteydi¹⁹⁹. 1593 senesinde kurulan Özi eyaletinin başkanı olan Silistre, Özi mutasarrıflarının oturduğu bir sancak merkeziydi. Burada oturan paşaları hem kendi sancak bölgesini hem de yakın bölgeleri muhafaza ederlerdi²⁰⁰.

¹⁸⁹ Erta, "brahim Hamdi'ye Göre Silistre'den Vidin'e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri", s. 245.

¹⁹⁰ Maxim, "Yergö ü", s. 43.

¹⁹¹ İnciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası**, s. 129.

¹⁹² Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 57.

¹⁹³ Erta, "brahim Hamdi'ye Göre Silistre'den Vidin'e Tuna Kıyısındaki Osmanlı ehirleri", s. 245.

¹⁹⁴ Kriel, "Silistre", **D A, C. XXXVII**, İstanbul 2009, s. 202.

¹⁹⁵ Kantemir, **Osmanlı İmparatorluğunun Yükselişi ve Çöküşü Tarihi**, C. 3, s. 375.

¹⁹⁶ Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 45.

¹⁹⁷ Kriel, "Silistre", s. 203.

¹⁹⁸ Çerçevi yağı eritilmiş et yağına verilen addır. Osmanlı belge ve defterlerinde yalnızca çerçevi de denilmekteydi. Bkz. Mehmet Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, C. I, MEB., İstanbul 1983, s. 354.

¹⁹⁹ Coşkun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 123.

²⁰⁰ Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 45; İnciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası**, s. 113-114. Özi eyaleti kurulduktan sonra Silistre ve Özi önemli iki sancak merkezi oldu. Bazen Özi bazen de Silistre başkanı konumuna getirilmisti. Bkz. Güler, "1737 Osmanlı-Rus Savaşında Özi'nin Elden Çıkması", s. 140.

3.9. Hırsova skelesi

Hırsova iskelesi, Tuna ve Karasu arasındaki kara parçasının ucunda kuruludur. Silistre'den bir saat uzakta olup çorak bir düzlükte kurulmu tur²⁰¹. Defterlerde genellikle Maçın iskelesiyle birlikte anılan iskelenin stanbul'a ve orduya ayrılan ürünleri Maçın ile birlikte kaydedilmektedir. Bu iki iskele arası kara yolu ile 1 günlük mesafedir²⁰².

3.10. Maçın skelesi

Maçın iskelesinin kar ısında Tuna'nın kıyısında bir kasabadır. Bu iskelede yo un bir ticaret söz konusuydu. Hırsova gümrük vergilerinin tahsil edildi i önemli bir liman ehriydi²⁰³. Ahmet Resmî Efendi Viyana ve Berlin sefirli ine giderken konakladı ı bu kasabaya stanbul'dan 20 günde varmı tı. Sefir, co raffi manada Maçın, Maçın ve Kalas iskelelerinin üçgen olu turdu unu dile getirir²⁰⁴.

3.11. sakçı skelesi

Tuna Nehri'nin sa kıyısında önemli bir geçit noktasında yer alan sakçı²⁰⁵ Prut Nehri'nin Tuna'ya karı tı ı yerden 13 mil²⁰⁶, Maçın iskelesinden 10 saat uzaklıkta, Tuna'nın kıyısında yoku üzerinde kuruludur. sakçı'dan stanbul'a 14 günde gidilmekteydi²⁰⁷.

Silistre Sanca ına ba lı bir kaza merkezi olan sakçı, Eflak ve Bo dan'dan gelen hububatın stanbul'a aktarılmasını sa ladı ı²⁰⁸ gibi ordunun toplanma yeriydi. 1476 yılından itibaren lojistik üs olarak kullanılmaya ba landı²⁰⁹. Osmanlı ordusunun

²⁰¹ nciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası**, s. 120.

²⁰² Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 50.

²⁰³ Mikail Acıpınar, "Tommaso Alberti'nin stanbul ve Balkanlara Seyahati (1609-1621)", **Türk Dünyası ncelemeleri Dergisi**, XII/2, K1 /2012, s. 347.

²⁰⁴ Ahmet Resmî Efendi, **Viyana ve Berlin Sefaretnameleri**, s. 41.

²⁰⁵ Bogdan Murgescu, "sakça", **D A, C. XXII**, stanbul 2000, s.489-490.

²⁰⁶ Yakla ık 2 km. denk gelen uzunluk birimidir. Buna göre sakçı Tuna Nehri'ne yakla ık 26 km. uzaklıkta bulunmaktadır. Bkz. Walther Hinz, **slâm'da Ölçü Sistemleri**, (Çev. Acar Sevim), Edebiyat Fakültesi Basımevi, stanbul 1990, s. 77.

²⁰⁷ Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 48; nciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası**, s. 119.

²⁰⁸ Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 48; nciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası**, s. 119; Murgescu, "sakça", s.490.

²⁰⁹ Mehmet nba ı, "Osmanlı-Lehistan Harplerinde Sefer Yolu ve Tuna Nehri'nin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl)", **Balkanlar'da slam Medeniyeti Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebli leri**, Bükre Romanya, 1-5 Kasım 2006, IRCICA, stanbul 2011, s. 490.

Rusya ve Lehistan'a yönelik seferlerinde ordunun erzakı burada yer alan büyük ah ap ambarlarda saklanmaktaydı²¹⁰.

3.12. Tulçı skelesi

Tulçı²¹¹ iskelesi Tuna Nehri'nin delta alanına girerken ayrıldı ı üç koldan Hızırlyas kolunun sa yakasında bulunmaktadır²¹². Babada ı ve Dobruca'nın bir konak a a ısında Tuna kıyısında bir kasabadır²¹³. stanbul'dan 14 günde gidilmekteydi²¹⁴. Tulçı 1565 yılı kayıtlarına göre sakçı'ya 6 saat, stanbul'a 94 saat, 1766 yılı kayıtlarına göre ise sakçı'ya 8 saat, smail Geçidine saat 3, Babada ı'na 6 saat mesafede idi²¹⁵. Alçak bir kaya üzerinde bulunan Tulçı iskelesi²¹⁶ bölgede üretilen tahılın büyük gemilere yüklenmesine elveri li bir konumda yer almaktaydı²¹⁷. Bu özelli i ile ticaret ve nakliye merkezi olan²¹⁸ Tulçı'dan çobanlık, ırgatlık yapan gruplar sıkça geçiyor, ço u defa da burada ikamet ediyordu. Tulçı'da at, e ek, sı ır, sı ır gönü, koyun, pastırma, a aç, üzüm, un, tuz, balık, yapa ı, arap ticareti yapılmaktaydı. Bu malların ço u Eflak ve Bo dan'dan gelmekteydi. Do udan gelen mallar içinde incir, kuma ve deve bulunuyordu²¹⁹. Hem Kırım'a hem de stanbul'a yakın oldu undan köle ticareti yapılyordu. Ayrıca Tulçı'da balık avlayacak a lar vardı²²⁰.

3.13. brail skelesi

Ortaça Eflak Prenslinin en büyük ticaret merkezi ve liman kenti olan brail²²¹ Tuna Nehri'nin sol kıyısında, ıret a zının yukarısında kuruluydu. Sahip oldu u konum Orta Avrupa ve Güney Almanya ile olan ticarî faaliyetlerin oldu u hat

²¹⁰ Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 48; nciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası**, s. 119; Murgescu, " sakça", s.490.

²¹¹ Tulçı, Osmanlı belge ve defterlerinde Tolçı, Tulça, Tulçı ekliyle yazılmıştır. Kaynaklarımızda Tulçı olarak kaydedildi i için bu haliyle kullanılmıştır. Bkz. Maxim, "Tulça", **D A**, C. XXXXI, stanbul 2012, s. 360.

²¹² Evliya Çelebi, **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, C. V, s. 57; Maxim, "Tulça", s. 360.

²¹³ nciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası**, s. 120.

²¹⁴ Kâtip Çelebi, **Cihannümâ**, s. 47.

²¹⁵ Halaçolu, **Osmanlılarda Ula ım ve Haberleme (Menziller)**, s. 99. Bu veriler askerin menzile varı saatini göstermektedir. Daha öncede belirtildi i üzere bir saati bir fersahla e de er tutmak ve ona göre hesaplamak gerekir. Bu yüzden stanbul'dan çıkan ordunun Tulçı'ya varı ı 94 saatse bunun kar ılı ı yaklaşık 15,5 gündür.

²¹⁶ Evliya Çelebi, **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, C. V, s. 57.

²¹⁷ Co kun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 123.

²¹⁸ Jerrold, **The Danube**, s. 297.

²¹⁹ Maxim, "Tulça", s. 361.

²²⁰ Evliya Çelebi, **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, C. V, s. 57.

²²¹ Beattie M.D, **The Danube: Its History, Scenery And Topography**, s. 228; Maxim, "Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: brayil (Braila)", s. 173.

üzerindeydi²²². Ticarî faaliyetleri ön planda olan iskele stanbul tacirlerinin u rak yerlerinin ba nda gelmekteydi. brail'de önemli miktarda balıkçılık, hayvancılık, tuz, hububat ve odun ticareti yapılmaktaydı. Bu dayının fazla olması önemini bir kat daha artırmaktaydı²²³. 16. Yüzyıldan itibaren Eflak, Bo dan ve Dobruca iskelelerinden gelen hububat bu iskelede toplanarak stanbul'a ihraç edilmekteydi²²⁴. Büyük hububat depoları olan brail iskelesinin tüm gelirleri 18. Yüzyılın son çeyre inde Tulçı, sakçı ve Maçın iskelelerinin toplam gelirlerine e it düzeydeydi²²⁵.

Akdeniz ve Karadeniz'den gelen gemiler burada mallarını bo altır, buradan hububat satın alırlardı. brail iskelesi Osmanlı Devleti'nin Orta ve A a ı Tuna hâkimiyetinde, Habsburglarla olan mücadelesinde ve stanbul halkı için gönderilen ia e noktasında önemli bir konumdaydı. brail'de bu day, arpa ve mısır “ brail Kilesi” adında kendine has ölçü birimiyle ölçülüyordu. 1783 yılında bir hububat brail küçük kilesi 11 stanbul kilesine veya 240 okkaya (307,92 kg.) e itti. Hububatın yanında pastırma, çervi denilen iç ya ı stanbul'a gönderilen önemli ticarî ürünlerdendi²²⁶.

3.14. smail skelesi

Tuna'nın sol kıyısında yer alan ehir Tuna Nehri'nin Karadeniz'e döküldü ü Kili Bo azı üzerindedir. Tuna Nehri burada ikiye ayrılmaktadır²²⁷. 1595 yılı kayıtlarında smail Geçidi Tulçı'ya 3, stanbul'a 97 saat uzaklıktaydı. 1766 yılında ise Tatarpazarı'na 18, Çankay'a 6, Kili'ye 8 saatlik bir mesafede bulunuyordu²²⁸. Tuna iskelelerinden stanbul'a gönderilecek olan hububat burada toplanmaktaydı. stanbul halkı buradan gelen bu daya smail-Kili bu dayı adını vermi lerd²²⁹. skelede büyük bu day ambarları bulunmaktaydı²³⁰. Bal, ya , peynir, Eflak tuzu, morina balı ı, mersin balı ı kurusu, karabalık havyarı, bu day, arpa ve beyaz ekmek ticareti yapılan ürünlerdendi. Balık ticaretinin brail'de ekonomik getirisi çoktu. Zira

²²² emseddin Sami, *Kâmûsu'l-Â'lâm*, C. I, s. 585; Hakan Engin, **1787-1792 Osmanlı-Rus, Avusturya Harpleri Sırasında brail Kalesi**, s. 27.

²²³ nciciyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası*, s. 120.

²²⁴ Co kun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 128.

²²⁵ Maxim, “ brail”, *D A*, C. XXI, stanbul 2000, s. 365; Maxim, “Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: brayil (Braila)”, s. 174-177.

²²⁶ Maxim, “ brail”, s. 365.

²²⁷ Feridun Emecen, “ smail”, *D A*, C. 23, stanbul 2000, s. 82.

²²⁸ Bu veriler askerî menziller arasındaki uzaklı ı ihtiva etmektedir. Bkz. Halaço lu, **Osmanlılarda Ula ım ve Haberle me (Menziller)**, s. 100.

²²⁹ Emecen, “ smail”, s. 84.

²³⁰ nciciyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası*, s. 119; Biji kyan, **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Co rafyası**, s. 104.

Evliya Çelebi Tuna kenarında 200 adet miri balık dükkânının bulunduğunu kaydetmiştir²³¹. Yılda bir kere kurulan panayı ile canlı bir ticaret ehri görünümünü almaktaydı²³².

3.15. Kalas iskelesi

Boğdan'ın Tuna Nehri'ndeki tek iskelesi Kalas'tır²³³. Kalas'ta kereste depoları bulunmaktaydı. Komuşu olan Brail ile bu hususta bir rekabete anmaktaydı²³⁴. Nakliyat anlamında da Osmanlı Devleti'nin önemli iskelelerinden olan Kalas iskelesine Rumeli'ye sefer düzenlediğinde Anadolu ve Rumeli'den gelen zahire ve mühimmat Tuna'nın batı hattı ile doğu tarafındaki Karadeniz deltası yoluyla taşınmaktaydı. Daha sonra Kalas'ta birleşen Prut, Seret ve Turla nehirleri vasıtasıyla orduya ulaştırılmaktaydı²³⁵. Kalas ve Brail iskeleleri arasında Tuna'nın ortasında bir ada vardır. Bu ada her iki iskele için güzel liman yerleri meydana getirmiştir. Bu yüzden Kalas ve Brail iskeleleri erzak gemilerinin sığınak ve konak vazifesi ifasını görmekteydi²³⁶.

3.16. Kili iskelesi

Tuna Nehri'nin Karadeniz'e dökülen üç ağzından biridir. Yarım mil genişliğinde bir liman olan Kili, gemilerin içeri girmesine müsait bir yapı arz eder²³⁷. Baltık Denizi'nden İstanbul'a kadar uzanan Boğdan Yolu'nun Kili'den geçmesi ehre önemli ticari gelişim sağlamaktaydı. Kili dışındaki Tuna iskeleleri için bir kavak noktası, İstanbul'a gönderilecek malların toplanma merkeziydi. Balık ticaretinde önemli bir yere sahip olan Kili pastırmasıyla ünlüydü. Kili pazarlarında satılan malların çeşidi 65-120 arasında değişmekte olup burada hububat, bal, peynir, sığırtı, domuz, koyun, pamuk ve kaneviçe olmak üzere pek çok ürünün ticareti yapılmıyordu. İskeleden geçen mallardan ve gemilerden önemli miktarda vergi alınmaktaydı²³⁸. Kili'ye gelen gemiler genellikle buğday, mum ve sığırtı derisi ticareti

²³¹ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. V, s. 57.

²³² İsmeddin Sami, *Kâmûsu'l-Â'lâm*, C. II, s. 944.

²³³ Coşkun Albayrak, *19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret*, s. 128.

²³⁴ Maxim, "Brail", s. 365.

²³⁵ Yıldız, *1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri*, s. 89.

²³⁶ Ahmet Resmî Efendi, *Viyana ve Berlin Sefaretnameleri*, s. 41.

²³⁷ Maxim, "Kili", s.1. Biji kyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*, s. 104.

²³⁸ Maxim, "Kili", s. 1-2.

yapmaktaydı²³⁹. Bu anlamda Kili iskelesi Balkan, Tuna ve Karadeniz ticaretinde önemli bir geçi noktası idi²⁴⁰.

Söz konusu iskeleler dı nda Osmanlı Devleti'ne ia e temin eden bir ba ka co rafî bölge Eflak ve Bo dan co rafyasıdır. Osmanlı kaynaklarında Memleketyn olarak isimlendirilen bu iki memleketten Eflak, kuzeyde Karpat da ları, güney ve güneydo usunda Tuna Nehri'yle çevrilidir. Bo dan ise Romanya'nın Moldavya Eyaletinin Türkçe adıdır. Osmanlı tarihi kaynaklarında daha ziyade Kara-Bo dan olarak zikredilmektedir. Eflak ve Bo dan Romanya'nın asıl çekirde ini ihtiva ederler. Eflak'ın zengin ovaları eski devirlerden beri her devletin ilgisini çekmi ti. Bo dan ise Kili ve Akkirman gibi Karadeniz'i kontrol eden iki önemli kaleye sahipti. 1484 yılında Osmanlı hâkimiyetine geçen bu kalelerden sonra Bo dan ekonomisine a ır bir darbe inmi oldu. Voyvoda Stefan Venedik'e gönderdi i raporda bu iki ehrin bütün Moldavya'yı i aret etti ini, Müslümanlara kar ı Hıristiyanlı ın kaleleri oldu unu söylemi ti²⁴¹.

Tuna Nehri üzerinde konumlanan iskeleleri sayesinde Eflak ve Bo dan'dan gelen zahireyi stanbul'a nakletmede ilk sırada yer almaktaydı. Eflak'tan gelen ürünler brail iskelesine, Bo dan'dan gelen ürünler ise Kalas iskelesine sevk edilmek suretiyle stanbul halkına gönderilmekteydi. Sefer dönemlerinde de yine bu iskelelere zahiresini nakletmekteydi. Osmanlı Devleti için Eflak'ı, emr-i eriflerde “*Memleket-i Eflâk'ın öteden berü min külli'l-vücuuh serbestiyesi ve Âsitane-i aliyyemin kilârı olmak hasebiyle...*” diye ba layan cümlelerle önemine i aret ederdi²⁴².

²³⁹ nciciyan, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Co rafyası**, s. 123.

²⁴⁰ Maxim, “Kili”, s. 2.

²⁴¹ Decei “Dobruca”, s. 628-642; Decei, “Eflak”, A, C. IV., MEB., stanbul 1979, s. 178-189. Decei, “Bo dan”, A, C. II, MEB, stanbul 1979, s. 697-705.

²⁴² Cengiz Orhonlu, “Ahmet Resmî Efendinin Eflak Co rafyası”, **Güneydo u Avrupa Ara tırmaları Dergisi, Edebiyat Fakültesi Basımevi**, S. 4-5, 1976, s. 10.

K NC BÖLÜM

STANBUL’UN A ES NDE TUNA SKELELER N N ROLÜ

1. STANBUL’UN NÜFUSU VE A ES N N ÖNEM

Provizyonist bir yaklaşımla devlet açısından had safhadaki önemi “*Âsitâne-i sa’âdet memalik-i mahrûsenin kalbi mesâbesinde*” dir denilerek ortaya konulan stanbul¹ 16. Yüzyılda dünyanın en büyük, en ünlü ve Do u’nun en prestijli kentiydi. Bizans mparatorlu u’nun eski ba kenti bu dönemden sonra Osmanlı mparatorlu u’nun kaderi ile birle ti. ehri en ve abadan etmek sultanların birincil görevi haline gelmi ve imparatorlu un siyasal ve toplumsal politikası stanbul ekseninde ekillenmeye ba lamı tı. stanbul, sadece merkezî yönetiminin burada ya amasından dolayı de il, siyasî, ticarî ve dinî merkez olma özelli i ile de bütün devletlerin dikkatle izledi i bir metropol olmu tu².

stanbul’un içtimaî hayatının ahenginde birinci derecede rol oynayan, ekonomik hayatın temel unsuru ia e temini meselesi³ kara, deniz yollarındaki haydutluk ve korsanlık nedeniyle her türlü nakil vasıtasının kifayetsiz oldu u bir dönemde önemli bir konuydu. Ortaça ın kısıtlı imkânlarında kalabalık nüfusu nedeniyle stanbul’un günlük ia esinin temini hususu bu i e mükellef olanlar için büyük bir sorun idi. Bu büyük kentin zarurî yiyecek maddelerini temin etmek, kıtlık gibi kötü günler için hazırlık yapmak, yiyecek maddelerinin fiyatlarını belirli bir seviyede tutmak idarecilerin en önemli görevlerindendi⁴. Devlet, ia e sisteminde stanbul’a mal akı nı sa lamak adına gereken bütün önlemleri almaktaydı. Bu önlemlerin ana hedefi ba kent sakinlerine, saray ve ordu birlikleriyle yüksek dereceli

¹ Salih Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara 2001, s. 2.

² Robert Mantran, **17. Yüzyılın kinci Yarısında stanbul**, C.I, (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan), TTK. Yayınları, Ankara 1990, s. 6-12.

³ Feridun Emecen, “XVI. Asrın kinci Yarısında stanbul ve Sarayın a esi için Batı Anadolu’dan Yapılan Sevkiyat”, **Tarih Boyunca stanbul Semineri**, 29 Mayıs-1Haziran, Edebiyat Fakültesi Basımevi, stanbul 1989, s. 197.

⁴ Lütfi Güçer, “XVIII. Yüzyılın Ortalarında stanbul’un a esi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, **Ü FM.**, stanbul 1954, C. XVIII, S. 1-4, s. 397.

memurlara temel malların kesintisiz ve yeterli ölçüde temin edilmesi idi. İstanbul'un herhangi bir aksaklığı durumunda İstanbul'da ayaklanmaların meydana gelme olasılığı yükselmekteydi⁵. Bu öneme itafen defterlerde “*Asitane-i Saadeti’nde badullahın ekvat-ı ruzmerreleri tedariki lazım ve mühim olmakdan na i...*”, “*zehair hususu Devlet-i Aliyye’min akdem lazım-ı ihtimamından olup...*”, “*bu husus ehemmi mühimmam-ı saltanat-ı seniyyem olmak hasebiyle...*” gibi cümlelerle İstanbul’un iktisadi konusunun önemi dile getirilmekteydi⁶.

Nüfusun yarım milyonu bulduğu İstanbul'da devlet sadece siyasî ve iktisadî nedenlerle değil, insanî düşünceler nedeniyle de temel besin maddelerine yönelik ihtiyacın karşılanmasıyla gelen görev olarak görmekteydi⁷. Fiyat kontrolleri, yetkililerin üretim, dağıtım ve satış sürecini denetlediği katı bir lonca yapısı, şehir nüfusu ihtiyaçları için devletçe veya onunla anlaşmalı özel birimlerce geniş çaplı mübayaaların yapılması, askeri birlikler ve memurların ihtiyacı için özel tertiplerin düzenlenmesi, temel malların ülke içerisindeki dolaşımının izlenmesi ve stratejik görülen hammaddelerin ve yiyecek kaynaklarının ihracatının yasaklanması, ister tayinat sahipleri isterse genel nüfus için olsun, İstanbul'un ihtiyaçlarını karşılamasına yönelik özel bir ilgi belirli ölçüde kumanda ekonomisiyle ilgili ki arz eden uygulamalardı⁸.

İstanbul için takip edilen iktisadi politika gereince Osmanlı sınırlarında yapılan her türlü üretim, üretim bölgesindeki ihtiyaçlar giderildikten sonra artı kalan kısmının öncelikli olarak İstanbul'a gönderilmesi gerekiyordu. Buradan diğer şehirlere ihraç yapılmaktaydı. “*Zira İstanbul köktür, etraftı budaktır. Kökün nuhuseti, elbette budaklarına dahi yeti ir*” diyen Abdurrahman Şeref Bey onun bu özelliğini güzel bir

⁵ Ahmet Uzun, **İstanbul'un İktisadi Esinde Devletin Rolü: Ondalık A Nam Uygulaması 1783-1857**, TTK. Yayınları, Ankara 2006, s. 1-2; 18. Yüzyılda seferler dolayısıyla nüfusu günden güne arttı. İstanbul için dönemin padişahlarından III. Ahmed ve I. Mahmud İstanbul'a göç ile ilgili sert tedbirler alınmasıyla da başkenteye yapılan göçleri engelleyemediler. Bu durum İstanbul'da iktisadi sıkıntısının yaşanmasına ve isyanların ortaya çıkmasına neden oldu. 1740 senesinde arpa, buğday, yağ, bal ve et azlığından esnaf ayaklandı. 27 Ocak 1810 tarihinde ekmeğe kıtlıkla had safhaya ulaşıldığından ekmeğe fırınları yasaklanarak halk birbirini darpti. Bkz. Câbi Ömer Efendi, **Câbi Târîhi**, C. I, (Haz. Mehmet Ali Beyhan), TTK. Yayınları, Ankara 2003, s. 599; M. Münir Aktepe, “İstanbul'un Nüfusu. Meselesine Dair Bâzı Vesikalar”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Edebiyat Fakültesi Basımevi, C. 9, S. 13, Eylül, İstanbul 1958, s. 1-30.

⁶ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Tevziât, Zehair, Esnaf ve Hıesab Defterleri (A. (DVNS.TZE .d.)), 8, 9, 10, 11, 12.

⁷ Mesut Küçükakalay-Hüseyin Topuz, “İstanbul Nasıl Beslenirdi”, **Tarih ve Medeniyet Dergisi**, S. 58, Ocak 1999, s. 23.

⁸ Uzun, **İstanbul'un İktisadi Esinde Devletin Rolü: Ondalık A Nam Uygulaması 1783-1857**, s. 3.

cümleyle özetlemi tir⁹. a e temini faaliyetlerinde ilk olarak ihtiyaç duyulan ürün veya mallar tespit edilmekte, ardından bu malların bulundu u ve getirilece i sahalar belirlenmekteydi¹⁰. stanbul birinci derecede önemli bir üretim merkezi olamayıp endüstri burada az geli mi ti. Temel gıda maddelerinden tahıl ba ta olmak üzere sebze, meyve, ya , bal ve et gibi maddeler imparatorlu un ba ka yerlerinden stanbul'un iskelelerine gönderilerek da ıtımın yapılması sa lanıyordu¹¹.

Osmanlı Devleti'nde ülke içi ta ımacılık bir anlamda stanbul'un ia esi demektir. Ba ta hububat ve et olmak üzere malın bol ve kaliteli olması önemlidir. stanbul'un ia esi için daha çok deniz ta ımacılı ı kullanılmaktaydı. Haliç limanı, Eminönü ile Balat arasında kalan iskeleler ta radan mal getiren birçok geminin u rak yeri idi¹². Ayrıca Üsküdar'da bulunan Balaban iskelesi de bu day getirilen iskelelerdendi¹³.

stanbul'un bu özel statüsü nüfusuyla da do ru orantılıydı. Zira stanbul fethedildikten sonra memleketin her yerinden göç aldı, yeni fethedilen yerlerden soylular, zanaatkârlar ve tüccar sınıfı ehre yerle tirildi. Her dinden ve her milliyetten insanın stanbul'a gelip yerle mesine te vik edildi. Fatih Sultan Mehmed'den sonra da stanbul'a göç edenlerin sayısı arttı. 16. Yüzyılda stanbul'un nüfusu eskiye oranla iki kat fazlaydı¹⁴. 1690 yılında 595.000 nüfusu ile stanbul 16 ve 17. Yüzyılda Avrupa'nın ve Yakın Do unun en büyük ehri durumundaydı¹⁵. Bu büyük nüfusun ihtiyaçları da ona mebnî artmı tı. Çe itli nüfus tahminlerinin yapılması stanbul'da yıllık hububat tüketiminin de kesin bir miktarı yoktu. Bir ki inin yıllık bu day ihtiyacının 8 kile¹⁶ (205 kg.) oldu u dü ünülürse 18. Yüzyılda 450 bin nüfusuyla stanbul'un yıllık bu day ihtiyacı 3.6 milyon kile olmaktadır. 1756-1762 seneleri arasında kapandan fırıncılara verilen hububat miktarı be milyon kileydi.

⁹ Abdurrahman eref, “ stanbul'da Mekulat Muzayakası 1179 Senesine Ait Bir Vesaik, **Türk Tarihi Encümeni Mecmuası**, S. XXXX, Yıl: 1332, s. 194.

¹⁰ Cafer Çiftçi, “Osmanlı Döneminde stanbul'un â esinde Bursa'nın Rolü”, **OTAM**, S. 16, Ankara 2004, s. 154-155.

¹¹ Fahri Yasin ener, **18. YY'da stanbul'da Ticaret (stanbul Ahkâm Defterlerine Göre)**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, ktisat Anabilim Dalı, ktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamı Doktora Tezi, stanbul 2010, s. 58.

¹² Necmettin Aygün, “XIX. Yüzyıl Ba larında stanbul Merkezli Osmanlı Deniz Ta ımacılı ı”, **OTAM**, S. 23, Bahar 2008, Ankara 2010, s. 67.

¹³ BOA. Cevdet Belediye (C. BLD.) 6226.

¹⁴ Halil nalcık, “ stanbul”, **D A**, C. XXIII, stanbul 2001, s. 232-233.

¹⁵ Robert Mantran, **17. Yüzyılın kinci Yarısında stanbul**, C. I, s. 48.

¹⁶ Kile; bu day ve un ticaretinde 20 okka yaklaşık 25,656 kg. idi. Arpa ise 22,25 kg. üzerinden i lem görüyordu. Bkz. Walther Hinz, **slâm'da Ölçü Sistemleri**, Marmara Üniversitesi Yayınları, Edebiyat Fakültesi Basımevi, stanbul 1990, s. 51.

Ekmekçi de irmenlerin sahip oldu u de irmen ta ı 1.118, uncu de irmen ta ı ise 382'ydi. Her ekmekçi de irmen ta ına günde 9 kile, uncu de irmeni ta ına 8 kile hububat tahsis edildi i göz önüne alınırsa sadece stanbul'da yılda 4.788.070 kile hububat tüketilmekteydi¹⁷.

stanbul'un temel gıda maddelerinin temin edildi i bölgeler hububat için Trakya, Rumeli'nin orta ve kuzey kesimleri, Eflak ve Bo dan, et için ise Do u Rumeli, Trakya, Balkanlar ile Orta Anadolu idi. Pirinç, eker ve baharat Mısır'dan sa lanıyordu. Ya meyve ve sebze Marmara ve Trakya'dan, ya Kırım ve Karadeniz'in do usundan geliyordu¹⁸. Bu yerlerden Eflak ve Bo dan, Tuna havzası ile Trakya, Teselya'nın çe itli kazaları¹⁹ tahılın üretim fazlasını stanbul'a göndermekle yükümlü ba lıca yerlerdi. stanbul muazzam bir tüketim merkeziydi ve tahıl ürünleri, peynir gibi süt ürünleri özellikle Rumeli canibinden bol miktarda gelmesine ra men²⁰ zahire tertip edilirken Tuna sahilleri ve Karadeniz ayrı, Akdeniz ayrı kabul edilmekteydi. Akdeniz'den gelen hububat daha kaliteliydi ve ambarlarda uzun süre çürümeden kalabiliyordu. Günlük kullanım içinse Tuna sahillerinden gelen hububat tercih ediliyordu. Çünkü Tuna ve havalisinden gelen hububat bir sene içinde tüketilmedi i takdirde ambarlarda çürümekteydi²¹. 1755 senesinde Tuna iskelelerinden smail Kazası kadısına gönderilen bir hükümde Karadeniz ve Tuna Nehri'nin iki tarafında bulunan iskelelerden stanbul'a gönderilecek zahirenin ö rü alındıktan ve reyanın ia esinen sonra geriye kalan kısmının stanbul'a sevk edilmesi emrediliyordu²². Bu sevkiyat i i sıkı kontroller altında yapılmaktaydı. stanbul'un ia esi için yola çıkarılan malların herhangi bir yerde satılması kesinlikle yasaktı. Aksi takdirde bu durum stanbul'da müzayakaya neden olabilirdi²³.

2. ZAH RE SEVK NDE KULLANILAN GEM LER VE GÜZERGÂH

Ula ım imkânlarının sınırlı oldu u bir ortamda iktisadî yapının en önemli meselelerinden birini te kil etmi tir. Bu kısıtlı ortamda²⁴ teslimatı en hızlı ekilde

¹⁷ Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, s. 4.

¹⁸ Emecen, "XVI. Asrın kinci Yarısında stanbul ve Sarayın a esi çin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat", 198-199.

¹⁹ Yücel Özkaya, **18. Yüzyılda Osmanlı Toplumunu**, Yapı Kredi Yayınları, stanbul 2010, s. 330.

²⁰ Küçükkalay-Topuz, " stanbul Nasıl Beslenirdi", s. 23.

²¹ Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, s. 36

²² BOA. C. BLD., 4819/97.

²³ Güçer, "XVI. yüzyılın Sonlarında Osmanlı mparatorlu u Dâhilinde Hububat Ticaretinin Tâbi Oldu u Kayıtlar", **ktisat Fakültesi Mecmuası**, C. 13, S. 1-4 (1952), s. 79-83.

²⁴ C. Orhonlu-T. I ıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Ara tırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", **stanbul Üniversitesi Tarih Dergisi**, C. 13, S. 17-18, 1963, s. 77.

gerçekle tirmek durumunda olan devlet, aynı zamanda maliyeti asgariye indiren nakliye yöntemini hesaba katmak zorundaydı. Ayrıca her cins yük için en emniyetli teslimat eklini göz önüne almak mecburiyetindeydi²⁵. Kara yollarının pahalılı ı sebebiyle devlet, hububatı zorunlu haller haricinde daima deniz yolunu ve nehirleri kullanarak nakletmekteydi. Deniz ve nehirler ula ım açısından hem hızlı hem de ucuz bir seçenek olması nedeniyle uygundu²⁶.

Nehir üzerindeki ula ım kullanım amaçlarına göre de i en küçük kü büyüklü gemiler ve kayıklar ile sa lanmaktaydı. Tuna Nehri üzerinde ince donanma adı verilen gemiler genel olarak kürekle hareket etmekte, bazı türlerinde yelken kullanılmakta ve bir kısmı kayık türünden olan gemilerden olu maktaydı²⁷. Tuna'da zahire nakliyatında kullanılan gemi çe itlerini; üstü açık²⁸, çamlıca ve aykalar olarak sıralamak mümkündür²⁹.

Nehir ula ımında ve nehir nakliyatına uyumlu, ta ıma kapasitesi 150 ile 4.000 kantar arasında de i en gemi ve kayıklar hız ve hareket kabiliyeti açısından büyük gemilere göre çok daha kullanı lıydı. Her türlü hava artında kullanılan bu gemiler istediklerinde karaya kolayca yana abilmekteydi³⁰. Tuna havzasında da nehre uygun yapıda çe itli gemi ve kayıklar vasıtasıyla zahire kapan tüccarının bulundu u iskeleye gönderiliyordu. Belgelerde kayık olarak kaydedilenler içine 800-2.000 kile arasında hububat yüklenen yelkenli gemilerdendi³¹. Tuna iskeleleri arasında en sık kullanılan kayık türüne tunca (طونجه) adı verilmekteydi³². 1755 senesinde Silistre, Ni bolu, Rusçuk ve Yergö ü iskelelerindeki bu day ve arpa tunca kayıklarıyla brail, sakçı, Kili ve Tulçı iskelelerine nakledilmi ti. Bu konuda ilgili yerlerin

²⁵ Rhoads Murphey, **Osmanlı'da Ordu ve Sava (1500-1700)**, (Çev. Tanju Akad), Homer Kitapevi, stanbul 2007, s. 102.

²⁶ Güçer, **XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı mparatorlu unda Hububat Meselesi ve Hububattan Alman Vergiler**, Serment Matbaası, stanbul 1964, s. 32-33.

²⁷ dris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, Küre Yayınları, stanbul 2007, s. 132.

²⁸ 1768 senesinde elli kıta Üstü açık yapılması Rusçuk Kapudanına bildirilmi ve gerekli kerestenin tedarik edilmesi için çevre kaza kadılarına emirnameler gönderilmi ti. Bkz. BOA. C. Bahriye (BH.) 5165.

²⁹ 1757 senesinde Kili ve smail Geçidi iskelesinden stanbul'a götürölmek üzere kapan reisleri tarafından satın alınan bu day ve arpa Karadeniz sahillerinden Anadolu'ya kaçırılmı ti. Bu i lem sırasında ayka ve Çektirme kullanılmı ti. Bkz. BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 107, s.62-64.

³⁰ Numan Elibol, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiyat Ara tırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamı Doktora Tezi, stanbul 2003, s. 156.

³¹ Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, s. 25.

³² Bu kayık türüne herhangi bir ara tırma eserinde tesadüf edilmemi tir. Tuna Nehri'ne uyumlu oldu u dü ünölen bu kayık türünün manevra kabiliyetinin ve yük alma kapasitesinin yüksek oldu u tahmin edilmektedir. Bkz. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 457, s. 215; H. 472, s. 219.

görevlilerine hitaben “*Zikr olunan kazalarda olan hinta ve air asitâne-i saadetime nakl olunmak için öteden beru Tunca tabir olunur kayıklar...*” ekliyle ifade edilmi tir³³.

Kayıkların yanında borazan gemileri hem zahire³⁴ hem de odun ta imacılı nda bolca kullanılıyordu. Defterlerde zahire nakliyatındaki yerlerine sık sık atıfta bulunulan borazan ve kayıkların görevi nehir boyundaki iskelelerden zahireleri yükleyerek kapan gemilerinin bulundu u iskelelere götürmekti³⁵. 1748 senesinde Ni bolu Sanca ı’ndan smail’e kadar Tuna Nehri’nin iki tarafındaki iskelelere gönderilen emirlerde müba irler marifetiyle havas, evkâf, zeamet, tımar, mültezim, suba ları, serdengeçti, voyvoda, çiftlik sahipleri ve muhtekirlerce ambar edilmi olan zahirelerin en yakın iskeleye gönderilmesi, iskelelerde biriktirilen zahirenin borazan ve kayıklarla Karadeniz gemisi bulunan iskeleye nakledilmesi emredilmi ti³⁶. Ancak bu emir üzerinden üç ay geçmesine ra men stanbul’a herhangi bir zahire gelmemi ti. Aynı yıl bir daha gönderilen emirde borazan, kayak ve sefinelere yüklenen zahirenin cins ve miktarının yazılması emredilmekteydi. Emre kar ı çıkanlar hapsedilmek suretiyle cezalandırılacaktı³⁷. 1751 senesinde Silistre iskelesinde toplanan 50.000 stanbul kilesi mukayese bu dayının brail ve smail iskelelerine gönderilmesinde borazanlar kullanılmı tı. brail ve smail iskelelerinde bekleyen kapan gemilerine yüklenilecek bu dayı götürmek istemeyenler de Tulçı Kalesi’nde kalebend olarak cezalandırılacaklardı. Tulçı kalesi 1748-1768 yılları arasında genellikle zahire kaçırınlar ve un kapanı tüccarına zahire satmak istemeyenlerin kalebend olarak cezalandırıldıkları bir mahal olmu tu³⁸.

Tuna Nehri’nde zahire ta ıyan bir ba ka gemi türü tıransalardı³⁹. Evliya Çelebi Silistre de irmenlerinden bahsederken de irmenleri “*Tuna’nın tıransa gemileri*”ne benzettir ve bu gemilerin alt kısmının yassı oldu unu dile getirir⁴⁰. Tıransaların yük

³³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 457, s. 215; H. 472, s. 219.

³⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 679, s. 323; A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 56, 107, 270, 360.

³⁵ “*Sevahil-i Tuna’da bulunan borazan ve kayıklarına tahmil ve Karadeniz gemileri bulunan iskelelerde nakl edilen...*” BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 387, s.189-190; A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 553, s. 257-258;A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 80, s. 50-51;A.(DVNS.TZE .d., 11, H. 1, s. 6.

³⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 387, s.189-190; C. BLD. 4819/97.

³⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 398 , s. 205.

³⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 299, s. 145; H. 618, s. 293; BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 274.

³⁹ A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 660, s.313-314, H. 660, s. 312, H. 666 , s. 317; A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 80, s. 50-51, H. 679, s. 323.

⁴⁰ Evliya Çelebi b. Dervi Mehemed Zillî, **Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi**, C. III, Haz. Robert Dankoff-Seyit Ali Kahraman-Yücel Dalı, Yapı Kredi Yayınları, stanbul 2010, s. 190; Gökçen Co kun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası’nda Ticaret**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler

kapasitesi hakkında bilgi olmamakla beraber Evliya Çelebi Tuna Nehri üzerinde birden fazla tırsa gemisinin birlikte yüzebildiklerini kaydetmi tir⁴¹. Ayrıca II. Viyana bozgunundan sonra Ruslar Azak saldırılarında pek çok sayıda tırsa gemisini zahire ve e ya naklinde kullanmı lardı⁴². Bu ekliyle tırsalar için hem açık denizde hem de nehir üzerinde seyredabilen manevra kabiliyeti fazla nakliye gemisiydi denilebilir.

1756 senesinde 42 adet büyük ve küçük Tuna borazanı ile tırsalar brail mütevellisinin imzalı tezkiresiyle Eflak hududunda bulunan be adet iskeleye zahire almak üzere gönderilmi ti⁴³. Aynı sene Akkirman, smail, Kili, sakçı, Kartil, Tımarili, Maçin, Tulçı, Hırsova, brail ve Kalas iskelelerindeki hububat borazan ve tırsalara yüklenerek un kapanı gemilerine satılmı ti⁴⁴. Ancak bu tırsa ve borazanlara iskelede zahire yüklemekte inat eden satıcılar olmu tu. Bu yüzden gemi reislerine smail Mütevellisi Hasan tarafından mühürlü tezkire verilerek zahireyi brail iskelesine götürmeleri sa lanmı ti⁴⁵.

Vidin, Ni bolu, Silistre, Rusçuk ve di er Tuna iskelelerinde biriken mukayese zahireleri genellikle brail ve smail iskelelerinden kapan tüccarına satılmaktaydı⁴⁶. Eflak ve Bo dan zahireyi gerek kara yolu ile gerekse Seret nehrini kullanarak Tuna iskelelerinden Kalas, brail ve smail iskelelerine gönderiyordu⁴⁷. Gemilerin toplanan zahireleri stanbul'a ula tırılabilmesi için Sünne Bo azı'ndan geçmesi gerekiydi. Sünne Bo azı, Tuna Nehri'nin Karadeniz'e döküldü ü deltanın giri inde bulunuyordu ve nakliyat konusunda en çok problem ya anılan bölgeydi. Burada zayıf akıntıların etkisi yüzünden pek çok kum birikintisi vardı. Bu birikintiler nedeniyle nehrin akıntısı delta civarında dü mekteydi. Dolayısıyla buradan geçen

Enstitüsü ktisat Anabilim Dalı ktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamı Doktora Tezi, stanbul 2012, s. 121.

⁴¹ “Karadeniz ile Tuna'nın temevvüç etdü ü mahalde Kili kal'ası bo azında Karadeniz'e rîzân olup andan smâ'îl ve brâ'îl ve Kalas ve shâkça ve Hırsova ve Silistre ve Uruscu a ve tâ Budin'e gidince niçe bin ayka ve tırsa gemileri gidüp gelirler”. Bkz. Evliya Çelebi, **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, C. III, s. 180.

⁴² Silahtar Fındıklı Mehmet A a, **Nusretnâme**, C. I, Fasikül: I-II, (Sad. smet Parmaksızo lu), Milli E itim Bakanlı ı Yayınları, Ankara 1962, s. 125, 231.

⁴³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 655, s.312.

⁴⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 663, s. 315.

⁴⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 666, s. 317.

⁴⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 283, s.127; A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 576, s. 271-272, H. 600, s. 284; H. 553, s. 257-258; s. 294, H. 299, s. 145; 655, s.312.; H. 601, s. 285; H. 655, s. 312; BOA. C. BLD. 4761/ 96

⁴⁷ BOA A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 283, s.127

gemi mürettebatının oldukça dikkatli ve zor manevralar yapması gerekiyordu⁴⁸. Smail Geçidi, Brail ve Kalas'tan zahireyi alan un kapalı gemileri Sünne Bo azını geçmek için tombazlara⁴⁹ ihtiyaç duyan devlet bu gemilerin tedarikinde çeşitli sıkıntılarla karşılaşmaktaydı⁵⁰. Örneğin; 1741 senesinde 14 kıta gemi Sünne'yi geçememişti. Burada bulunan bir kıta tombaz zahireyi Karadeniz'e çıkarmak için yeterli değildi. Bundan dolayı Smail Mütevellisine 6 kıta tombazın acele olarak yapılması emredilmişti⁵¹. 1765 senesinde Sakçı iskelesinden Kalas'a un, peksimet ve arpa gönderilecekti. Ancak gemilerin Sünne Bo azından geçmesi için mevcut 10 adet tombazdan başka 12 adet tombaz daha Akkırman'dan ücret karşılığında dâhil edilmişti⁵². 1768 senesinde Tuna iskelelerinden zahire yükleyerek Sünne Bo azını geçen 11 tombazın tamiri gerekmişti. Bu sebeple masrafı Sünne Mukataasından karşılanmak üzere 6 adet tombazın yapılması emredilmişti. Bu tombazlardan eski olan 11 tombazın tamiri ve kalafatı yapılmı, yeni inşa edilecek olan 6 tombazın 3'ünü Sakçı Ambar Emni ve Sünne Mukataası Mültezimi Elhac Halil Ağa, 3'ünü ise Boğdan Voyvodası inşa ettirmişti⁵³. Sünne'den geçen gemiler Karadeniz yolculuğu sonunda tüccarın başlıca olduğu un kapana giderek zahiresini boşaltmaktaydılar.

3. ZAHİRE MÜBAYAASI VE STANBUL'A HUBUBAT NAKLİ

Stambul'a devlet tarafından zahire⁵⁴ alımında uygulanan yöntem mübayaa (satın alma) idi⁵⁵. Mübayaa yöntemine göre zahire, mahalli piyasadaki câri fiyat ya da devletin belirlediği mirî fiyat üzerinden olmak üzere iki şekilde satın alınmaktaydı⁵⁶. Özellikle ordunun ihtiyaçları ve kıtlık mevsimi söz konusu olduğunda

⁴⁸ William Beattie M.D, **The Danube: Its. History, Scenery And Topography**, University Of Toronto Library, London 1980, s. 230; Hakan Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere-Prut Seferi'nde Lojistik ve Organizasyon-**, Türkiye Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2006, s. 114-115.

⁴⁹ Zahirenin Sünne Bo azından geçirilmesi için kullanılan tombazlara köprü yapımlarında da ihtiyaç oluyordu. Tombazların yapımında kullanılacak kereste genellikle Bosna, Belgrad ve Fethü'l-İslâm'dan gönderiliyordu. 4 Nisan 1772 tarihinde Niğde iskelesinde yapılacak köprü için 20 adet tombaza ihtiyaç duyulmuştu. Ancak 20 adet tombazın 14'ünü inşa olunmuş ve 253.540 akçe tutarında bir masraf çıkmıştı. Bu masraf Niğde Mütessesimi Varnalı Elhac İbrahim Ağa tarafından ödenmişti. Bkz. BOA. C.BH. 682.

⁵⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 351.

⁵¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 38-39, s. 21-22.

⁵² BOA. A.(DVNS.TZE .d, 11, s. 271.

⁵³ BOA. C. BH. 12694; C.BH. 12494.

⁵⁴ Osmanlı Devleti'nde zahire kelimesi hububat, yağ, bal, peynir gibi tüketim mallarını ifade etmekteydi. Çalınması sırasında zahire kavramı genel olarak hububat için kullanılmıştır.

⁵⁵ Hakan Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2000, s. 108.

⁵⁶ Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, s. 111.

uygulamaya konulan bu sistem dü ük fiyatla satın alma üzerine kuruluydu⁵⁷. Ancak halk bu satın alma sıcak bakmadı ından kaçakçılı a zemin hazırlanmı oluyordu. 18. Yüzyıldan itibaren piyasa artları tüccar tarafından belirlenmeye ve geleneksel ia eci anlayı terk edilmeye ba lanmı tı⁵⁸.

18. Yüzyılın ikinci yarısından önce Osmanlı Devleti stanbul'a zahire akı nı sa lamak için her iskeleyle gemileri rast gele gönderiliyordu. Bu yüzden iskelelerin çevresindeki kazalardan gelecek hububat miktar ve türleri hesaplanmadı ı için gemiler bo yere iskelede bekliyor, gemi u ramayan iskelelerde de zahire üreticileri mü teri bekliyordu⁵⁹. Bu gibi sıkıntıları ortadan kaldırmak için 1748'de mübayaa sisteminde bir takım yeni düzenlemelere gidildi. 1748 yılında kapan defterleri incelenerek zahirenin hangi bölgeden ve ne kadar satın alındı ı tespit edilerek ertesini yıl için yer ve miktar belirlenmeye ba landı. Bu usule mukayese nizamı adı verilmekteydi. Yeni nizama göre mukayese zahiresi iskelelere göre belirleniyor, daha sonra zahire müba iri tarafından eski üretim nispetine göre kazalara payla tırılıyordu. Her kaza taahhütte bulundu u zahireyi stanbul'a göndermeye mecburdu. Söz konusu kazalar ellerinde bulundurdukları zahire taahhüt ilamlarını zahire müba irine veriyorlardı. Zahire müba iri bu ilamları toplayarak stanbul'a gönderiyor, ilamlar Divân-ı Hümâyûn kalemine kaydediliyordu⁶⁰. 18. Yüzyıl hububat anlamında devletin geleneklerinden sıyrıldı ı bir dönem olarak kar ımıza çıksa da 1748 yılında mukayese nizamı ile zahire toplanması devlet müdahalesinin ortadan kalkmadı mın bir göstergesiydi. Üstelik bu nizamla devletin halkın üzerindeki baskısı daha da artmı halkı belirlenen miktarda zahireyi göndermeleri için mecbur tutmu tu.

Mukayese nizamı Tuna ve Karadeniz bölgelerinde devamlı, Karesi bölgesinin iskelesi olan Mihaliç'te ara sıra tatbik edildi⁶¹. 18. Yüzyıl ortalarında stanbul'a gelen hububatın %85,8'i Karadeniz, %14,2'si Akdeniz'den mübayaa edilmi ti⁶². Zahire satın alımında birinci dereceden müba irler sorumluydu. Müba irlere yardım i inde de kaza kadıları, yeniçeri serdarları, ayanlar, zabitler, voyvodalar, iskele eminleri ve

⁵⁷ Miyase Koyuncu, **18. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Esnafı (stanbul ve Bursa Örnekleri)**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yeniça Tarihi Bilim Dalı, Basılmamı Doktora Tezi, Ankara 2008, s. 169.

⁵⁸ Çaman, **18. Yüzyılda stanbul'da Esnaflık-Gıda Sektörü-**, s. 57.

⁵⁹ Lütfi Güçer, " XVIII. Yüzyıl Ortalarında stanbul'un a esi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", **Ü FM.**, stanbul 1954, C. XVIII, S. 1-4, s. 405.

⁶⁰ Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, s. 6.

⁶¹ Güçer, "XVIII. Yüzyılın Ortalarında stanbul'un a esi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s. 405.

⁶² Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, s. 64, 30-32.

ierleri görevliydi⁶³. Zahire müba irleri genellikle Dergâh-ı Âlî Kapıcıba ılarından ve Hassa Hasekilerinden seçilirdi. Müba irlere yardımcı olmak için yine Dergâh-ı Âlî oca ından bir çavuş iskelede bulunurdu. Ayrıca her iskeleye stanbul'a zahire gönderilmesi organizasyonunda yer alan bir Çukadar tayin edilirdi. Maliye Kalemi tarafından atanan zahire müba irlerinin masrafları tüccar tarafından kar ılanırdı⁶⁴. Görevli buldukları iskelelerde çıkan bütün sorunlardan zahire müba iri sorumluydu. skele-devlet, üretici- alıcı arasındaki her türlü ileti im müba ir vasıtasıyla olurdu. Müba irlerin zahire fiyatlarının belirlenmesi, üretim bölgelerinden herhangi bir yere zahirenin gönderilmesini engelleyerek pak ve saf olmak kaydı ile⁶⁵ iskelelerden kapan tüccarına satılmasını sa lamak, yüklü gemileri bir an evvel göndermek⁶⁶, gemilerin bo yere beklemesini önlemek⁶⁷, her kazanın ne miktar zahire verece ini bildiren taahhüt ilamlarını toplayarak stanbul'a göndermek gibi önemli görevleri bulunuyordu⁶⁸.

Mukayese nizamının devamlılı nı kılmak ve Osmanlı Devleti'ne ia e getirmek için en önemli vasıta kapan tüccarıydı⁶⁹. Bu ticarete etkin olan taraf %91,4'le kapan tüccarı, %8,6'la devletti⁷⁰. öyleki; 18. Yüzyılda stanbul halkının hububatının temini safhasında bu ie yatırılan sermaye biri fert biri devlet olmak üzere iki türlüydü. Bunlardan hububat ticaretinde daha etkin olan fertlerin sermayesiydi. Devlet fertlerin hububat getirmesi için destek vermesine kar ılıklı gelen hububatın yetmedi i ya da nakliyat ile ilgili aksaklık ya andı ında kendi sermayesi ile hububat ticareti yapmaktaydı⁷¹. Bireysel ve devletle anla malı olarak hububat ticareti yapan gemilere “tezkireli sefain”, “defterli sefine” ve “kapan sefinesi” denilmekteydi⁷².

Mukayese sistemine göre stanbul'a hububat ta ımak isteyen sermaye sahipleri yük alacakları iskeleyi, bu i için tahsis ettikleri gemi sayısını, gemilerinin

⁶³ BOA. (A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 3, s. 5.

⁶⁴ Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, s. 64, 30-32.

⁶⁵ BOA. (A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 42, s. 24.

⁶⁶ BOA. (A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 38, s. 19

⁶⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 359, s. 173.

⁶⁸ Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, s. 64, 30-32.

⁶⁹ Kapan tüccarı bu day, arpa, piriç gibi hububat ile ya , bal, peynir, bal vb. ticaretiyle u ra anlara denilmekteydi. Bkz. Salih Aynural, “Kapan”, **D A. C. XXIV**, stanbul 2001, s. 338

⁷⁰ Salih Aynural, “18. Yüzyılın kinci Yarısında stanbul Kapan Tüccarları”, **Türk Dünyası Ara tırmaları**, S. 80-81, Ekim 1992, s. 207.

⁷¹ Güçer, “XVIII. Yüzyılın Ortalarında stanbulun a esi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, s. 398.

⁷² Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, s. 16, 207.

ta ima tonajlarını ve yüklerini do ruca stanbul'a getireceklerini taahhüt ederler ve bu taahhütlerini kefaletle ba layarak un kapanına bildirirlerdi. Kapan naibi gemi reisi ve kefaleti hakkında tahkikat yapar ve vaziyeti stanbul kadısına bildirirdi⁷³. stanbul'a zahire nakleden gemiler ve bu i le görevlendirilen tüccar özel bir statüde idi. Kapan tezkiresi olmayan gemi reisi zahire satın alamazdı⁷⁴. Kapan tezkiresi tek seferlik verilmekte olup her daim yenilenmesi gerekiyordu⁷⁵. 1742 senesinde Tuna iskelelerine gelecek 84 adet kapan sefinesinden ba ka kapan defterinde adı olmayan sefineye zahire verilmemesi ve yeni gemi alan reislerin kapan defterine sefinelerini kaydettirmeleri istenmi ti⁷⁶. skelelerde sefinelere yüklenen zahirenin çe it ve miktarı, gemi reisinin adı ve öhreti kaydedilerek un kapanı defterlerine i lenmek üzere stanbul'a gönderilirdi. Aynı ekilde hangi kazanın ne kadar ve ne cins zahire gönderdi i de kadılar marifetiyle defter edilerek müba ire verilirdi⁷⁷. Divan tarafından verilen defterlerde mukayese zahirelerinin hangi iskeleden ne miktarda alınaca ı yer almaktaydı⁷⁸. Örne in; 1755 senesinde Karadeniz ve Tuna iskelelerinde Zahire Müba iri olan Küçük Hüseyin'e 1755 senesine ait defterde belirtilen miktarda zahireyi smail ve brail iskelelerinden kar ılması emredilmi ti⁷⁹. Aynı sene Küçük Hüseyin yerine müba ir tayin olunan Zi tovili Ali'ye divan tarafından gönderilen defterde Ni bolu'da zahirenin biriktirilmesi ve bu zahirenin borazan adı verilen gemilerle smail ve brail iskelelerine gönderilmesi emredildi. Borazanlara yüklenen zahire sicile kaydedilerek zahire kaçakçılı ının önüne geçilmek istenmi ti. brail ve smail'de bekleyen ve ellerinde kapan tezkiresi bulunan un kapanı reislerine zahire satılmı tı. Defterde yer alan miktardan hariç reislere zahire verilmemesi ve reislerin isim ve öhretlerinin yer aldı ı tezkirelerin de kapan naibine verilerek kapan defterlerine kaydettirilmesi sa lanmı tı⁸⁰. 1759 senesinde de Ni bolu kazasının mukayese zahire tertip defteri Divân-ı Hümâyûn tarafından verilmi ve bu yönde toplanacak olan zahirenin borazanlar ile brail iskelesine nakledilerek stanbul'a

⁷³ Güçer, "XVIII. Yüzyılın Ortalarında stanbulun a esi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s. 403-404.

⁷⁴ BOA. (A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 651, s. 310, H. 675, s. 321; A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 136, s. 77; H. 146, s. 83, H. 292, s. 156; A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 277, 295, 322, 356, 363; A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 12.

⁷⁵ Güçer, "XVIII. Yüzyılın Ortalarında stanbulun a esi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s. 403-404.

⁷⁶ BOA. (A. (DVNS.TZE .d., 8, H. 83, s.40.

⁷⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 29, s. 16.

⁷⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 366.

⁷⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 551, s. 256.

⁸⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 553, s. 257-258, H. 675, s. 321, H. 676, s. 322, H. 677, s. 322, H. 678, s. 323, H. 680, s. 324; A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 33, s. 21; A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 28, 87.

gönderilmesi istenmi ti⁸¹. Bu defterlerin hazırlanmasındaki amaç gemilerin fazla zahire almasını engellemek ve zahirelerin ba ka yerlere kaçırılmasını önlemektir⁸².

Bireylerin yaptı ı hububat nakil i leminde tüccar gemisi kâfi gelmez ise reislerin, kapan naibinin izni ve stanbul kadısının ilamıyla ba ka gemiciler de alınabilmekteydi⁸³. Bu amaçla Tuna ve çevresinde bulunan beratlı Anadolu gemileri zahire sevkine memur edilebilmekteydi. Bu gemiler ister sermayeli, ister sermayesiz olsun yükledikleri zahireyi stanbul'a ta ımaktaydılar. Ne un kapanı gemilerine ne de Anadolu gemilerine müba irlerin müdahale etmesi kesinlikle yasaktı⁸⁴. Ancak müba irler elinde tezkiresi bulunmayan Anadolu gemilerine zahire satamazlardı⁸⁵. 1750 senesinde kapan tüccar gemisinin yeterli olmadığı görülmü ve beratlı Anadolu gemilerine Kili, smail, brail ve Yergö ü iskelelerinden donya ı, sadeya yükletilerek stanbul'a gönderilmi ti⁸⁶.

Tuna iskelelerinden hububat dı ında ya , bal, peynir ve pastırma da gelmekteydi. Bu ürünlerin alınmasında ve ta ınmasında Ya kapanı ve Balkapanı tüccarı görev yapmaktaydı. Tüccar stanbul Balkapanı ve Galata Ya kapanı'na ba lıydı. Ya ve Balkapanı'na gelen zahirelerin büyük bir kısmı Eflak ve Bo dan'dan temin ediliyordu. Bu nedenle mübayaa için bu bölgelere giden tüccarın elinde o beldenin voyvodasına hitaben yazılmı bir ferman veya mektup olurdu. Voyvoda tarafından kapan tüccarına verilen tezkire sayesinde tüccar mübayaa i ine ba layabilirdi⁸⁷. Kapan tüccarının hangi iskeleden ne kadar ürün getirece i önceden belirleniyor, aralarında meta taksimi yapılıyordu. ki farklı ürünün birlikte ta ınmasına birbiriyle kar ır endi esiyle izin verilmiyordu. Örne in, don ve çervi ya ı getiren tüccar, sadeya veya bal getiremiyordu. Ancak Tuna iskelelerinde bu kaideye uyulmadı ı görülmektedir. 1740 ve 1764 yıllarında kapan tüccarının gemisine donya ı ve bal yükleyerek stanbul'a getirdi i anla ılmaktadır⁸⁸.

stanbul'un zahire ihtiyacını kar ılamaya yönelik uygulamalardan ilki zahire miktarının nüfusla do ru orantılı olarak talep edilmesi idi. htiyaca yönelik her hangi

⁸¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 6.

⁸² BOA. C. ktisat (KTS.) 1967.

⁸³ Güçer, "XVIII. Yüzyılın Ortalarında stanbulun a esi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s. 400.

⁸⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, Hüküm (H.), 197, s. 91.

⁸⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 107.

⁸⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 209, s. 101.

⁸⁷ Aynural, "18. Yüzyılın kinci Yarısında stanbul Kapan Tüccarları", s. 211-212.

⁸⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 42 , s. 24; A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 274, 323.

bir azalma durumunda istihsal bölgelerinde bulunan kazalardan zahire satın alınması ya da ambarlarda muhafaza edilen ürünlerin gönderilmesi emredilirdi. Bu day, arpa gibi hububat ürünlerinin yanı sıra bal, pastırma, peynir, sade, çervi ve don ya ları talep edilen ürünlerin ba nda gelmekteydi. Bu ihtiyaçların kar ılandı ı ba lıca iskeleler Silistre, brail, smail, Kalas, Kili, Ni bolu, Rusçuk, sakçı, Tulçı ve Yergö ü'ydü⁸⁹. Ancak di er bölgelerden gelenlere nazaran Silistre, Ni bolu ve Rusçuk'tan gelen tahıl daha kaliteli oldu u için tercih ediliyordu⁹⁰.

18. Yüzyılda stanbul halkı için zahire, genellikle Sünne Bo azı'ndan Ni bolu'ya varıncaya kadarki iskelelerden istenirdi. Bu iskelelerin dı nda Eflak ve Bo dan'dan gelen zahire de önemli bir yekûn tutmaktaydı. Tuna Nehri çevresindeki kazalardan elde edilen hububat harman yerinden do ruca iskelelere nakledilmeliydi. Hububatın miktarında reyanın kudreti önemliydi. Reyanın gücünü a acak miktarda hububat istenilmemesi üzerinde durulan konuların ba nda geliyordu⁹¹. Tuna Nehri çevresinde bulunan iskele, kaza ve kasabalarda e er evkaf bulunuyorsa vakıfların imaret masrafları dü üldükten sonra geriye kalan mahsuller tüccara satılırdı⁹². Voyvoda, mültezim, suba ları, muhtekir taifesinin zahireleri saklamaması için çaba gösterilmekteydi⁹³.

Zahire üretimi yapan her kaza belli bir iskeleye ba lıydı. Söz konusu kazaların bir ba ka iskeleye zahire nakletmesi mümkün de ildi. Mesafeyle orantılı kaza-iskele ba lantısı düzenlenmi ti⁹⁴. Ni bolu iskelesine Plevne, Lofça ve Rahova, Zı tovi iskelesine Tırnovi, Hopaliç ve Sluvi, Silistre iskelesine Çardak, Karasu, Yenipazar, Umur Fakih ve Yergö ü, Rusçuk iskelesine Hezargrad, umnu, Eskicuma, Alakilise, sakçı iskelesine Hırsova, Maçın, Babada ı, Tulçı, brail kazalarından tertip edilen zahire sevk ediliyordu. Silistre, Yergö ü, Ni bolu, Rusçuk ve Zı tovi'de yeterli seviyede hububat üretilmekte ve stanbul halkının ihtiyacı büyük ölçüde bu iskelelerden kar ılanmaktaydı. smail, Kili, brail, Kalas, sakçı, Kayagözü, Kartil, Tımarili, Maçın, Tulçı, Hırsova hububat çe itlerinin stanbul'a

⁸⁹ BOA. (A.(DVNS.TZE .d.,) 8, H. 337, s. 152.

⁹⁰ Fatih Ye il, " stanbul'un a esinde Nizâm-ı Cedid: Zahire Nezâreti'nin Kuruluşu ve İleyi i", **Türklük Ara tırmaları Dergisi**, S. 15, Bahar 2004, s. 122.

⁹¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 42 , s. 24; A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 274.

⁹² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 334 , s.151.

⁹³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 618, s. 293; A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 61, s. 37; A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 27, 28, 87, 88, 134, 177, 215, 257, 287, 327, 369; A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 29.

⁹⁴ Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, s. 28.

gönderildi i önemli iskelelerdendi⁹⁵. Bu iskele ve kazalarda tertip edilen zahireler brail ve smail Geçidi iskelelerine gönderilir ve un kapalı gemilerine satılırdı⁹⁶. Bu yüzden devlet brail ve smail Geçidi iskelelerine “*ez-kadim stanbul’un kıları*” demektedir⁹⁷.

1745 senesinde Tuna iskelelerinden toplanan zahire sakçı ambarına nakledilmi ve orada kapan tüccarına satılmı tı. skelelerden sakçı’ya gönderilen 93.838 (287.895,5 kg) kile arpa, 53.142 (1.092.945,5 kg.) kile bu day ile 53.142 (1.363.411,152 kg.) kile un 54 sefineye yüklenerak stanbul’a gönderilmi ti. Unun konuldu u toplam çuval sayısı 10.233 adetti. 1745 yılında gemiler iki ürünü birlikte götürmü lerse de bu yılda ürünler büyük ihtimalle karı maması adına tek tek götürülmü tü. Gemilerin aldı ı yük en fazla 11.000 (244.250 kg.) kileydi ve 54 gemi bu miktar arpayı bir seferde götürmü tü⁹⁸.

Tablo 2. 1: 1748 Senesine Ait Mukayese Zahiresi stenilen skeleler⁹⁹

skeleler	Bu day Kile	Arpa Kile
smail	350.000	100.000
Kili	350.000	50.000
brail ve Kalas	350.000	250.000
sakçı-Kayagözü-Maçın-Kartil-Tımarili	250.000	50.000
Toplam	1.300.000	450.000

1748 senesinde smail, Kili, brail, Kalas, sakçı, Kayagözü, Maçın, Kartil ve Tımarili iskelelerinden toplam 1.300.000 (33.352.800 kg.) stanbul kile bu day ve 450.000 (10.012.500 kg.) kile arpanın stanbul’a gönderilmek üzere tertip edilmesi emredilmi ti. smail, Kili, brail ve Kalas iskelelerinde un kapalı gemilerine zahire yüklenen iskeleler olması sebebiyle fazla miktarda zahire biriktirebiliyordu. Zira bu

⁹⁵ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 8, s. 166; A. (DVNS.TZE .d, 9, s. 28, 36, 284, 376, 294, 310, 366; A. (DVNS.TZE .d, 10, s. 371; A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 27, 28, 87, 88, 96, 177, 212, 215, 257, 290, 327, 328, 369; A. (DVNS.TZE .d, 12, s. 32; BOA. Bâb-ı Defteri Mevkufat Kalemî Defteri (D.MKF.d.) 29677, s. 6-7.

⁹⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 283, s.127; A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 576, s. 271-272, H. 600, s. 284; H. 553, s. 257-258; s. 294, H. 299, s. 145; 655, s.312.; H. 601, s. 285; BOA. C. BLD. 4761/96

⁹⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 36, s. 20.

⁹⁸ BOA. D.MKF.d. 29681, s. 2.

⁹⁹ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 8, s. 166.

iskelelerin her birinde 350.000 kile bu day toplamı tı. Söz konusu diğer iskelelerde 250.000 kile bu day ve 50.000 kile arpa tedarik edilmiştir¹⁰⁰.

1748 yılına ait muhasebe icmal defterlerinde İstanbul'daki kıtlık yüzünden Tuna iskelelerinden talep edilen bu day, un ve arpa miktarları yer almaktadır. Buna göre Ni bolu'dan 19.399 kile hububat satın alınarak sakçı ambarına sevk edilmiştir¹⁰¹. Zahire Müba iri Eyüp A a sakçı ambarına teslim olunmak üzere Zıtovi, Hopaliç, Tırnovi kazalarından 13.250 (334.642 kg.) kile bu day, 13.250 (334.642 kg.) kile un ve 53.000 (1.179.250 kg.) kile arpa, Ni bolu iskelesinde; Ni bolu, Lofça, Plevne ve Rahova ve vracı kazalarından satın alınan 4.750 (121.866 kg.) kile bu day, 4.750 (121.866 kg.) kile un ve 17.000 (378.250 kg.) kile arpa toplamı tı¹⁰².

Tablo 2.2: 1749 Senesine Ait Mukayese Zahireleri ve İskelelerin Tehir Ettikleri Hububat¹⁰³

iskeleler	Bu day Kile	Arpa Kile	Tehir Bu day Kile	Tehir Arpa Kile
smail	350.000	100.000	110.000	40.000
Kili	350.000	50.000	15.000	50.000
brail ve Kalas	350.000	250.000	350.000	250.000
sakçı- Kayagözü- Maçın-Kartil- Tımarili	250.000	50.000	125.000	25.000
Toplam	1.300.000	450.000	600.000	365.000

Mukayese nizamı ile iskelelere ba lı kazaların üretim hacimlerine göre payla tırılan zahireler sonraki yıllar da aynı miktar olmak üzere tertip edilerek İstanbul'a gönderilmesi isteniliyordu. Kazalar tabiat olayları yüzünden bir yıl içinde gönderemedikleri zahirelerini diğer yıl ya da yıl içinde kı gelmeden gönderiyorlardı. 1749 senesi mukayese zahireleri bir dönem öncesiyle aynıydı. smail, Kili, sakçı, Kayagözü, Maçın, Kartil, Tımarili iskeleleri zahirelerinin büyük bir bölümünü göndermişlerdi. Ancak brail ve Kalas iskeleleri söz konusu sene için göndermeleri gereken 350.000 (8.979.600 kg.) kile bu day ile 250.000 (5.562.500 kg.) kile arpayı henüz göndermemişlerdi. 1749 senesinde Dergâh-ı Mualla Kapucubaları'ndan

¹⁰⁰ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 8, s. 166.

¹⁰¹ BOA. D.MKF.d. 29721, s. 2.

¹⁰² BOA. D.MKF.d. 29731, s. 1-2.

¹⁰³ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 9, s. 28, 36.

Zi toveli Ali, Tuna iskeleleri ve Karadeniz kenarında bulunan kazalardan 800.000 kile mukayese zahiresinin stanbul'a gönderilmesinde görevlendirilmi ti. Söz konusu zahirenin 500.000 kile stanbul'a ula tı ndan kalanının da bir an evvel gönderilmesi emredilmekteydi¹⁰⁴.

1749 senesinde 77.401 (1.985.800 kg.) kile bu day, 12.919 (331.449 kg.) kile un ve 82.910 (2.127.138 kg.) kile arpa Zi tovi ve Ni bolu iskelelerine gönderilmi ti¹⁰⁵. Aynı sene Zahire Müba iri Eyyüp A a Zi tovi, Hopaliç, Tırnovi kazalarından Zi tovi iskelesine gönderilen 53.000 (1.359.768 kg.) kile bu day ile 26.500 (589.625 kg.) kile arpayı stanbul'a göndermek üzere sakçı ambarında toplamı ti. Ni bolu iskelesinde de Ni bolu, Lofça, Plevne, Rahova ve vraca kazalarından gelen 18.000 (461.808 kg.) kile bu day ile 8.500 (189.125 kg.) kile arpayı sakçı ambarına sevketmi ti¹⁰⁶.

Tablo 2.3: 1755 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar¹⁰⁷

skeleler	Kazalar	Bu day Kile
Ni bolu	Ni bolu	30.000
	Plevne	10.000
	Lofça	10.000
Zi tovi	Zi tovi	20.000
	Tırnovi	60.000
	Sluvi	10.000
Ruşçuk	Ruşçuk	60.000
Silistre	Silistre	50.000
	Yergö ü	8.000
Toplam		258.000

1755 yılında Ni bolu iskelesine Ni bolu, Plevne ve Lofça kazaları hububat göndermi ti. Bu iskeleye kazalardan 50.000 (1.282.800 kg.) kile bu day gönderilmesi bekleniyordu. Zi tovi iskelesine Zi tovi, Tırnovi ve Sluvi kazalarından hububat gelmekteydi. Söz konusu kazalardan 90.000 (2.309.040 kg.) kile bu day toplanması emrediliyordu. Rusçuk iskelesinde 60.000 (1.539.360 kg.) kile bu day, Silistre iskelesinde Yergö ü kazasıyla birlikte 58.000 (1.488.048 kg.) kile bu dayın

¹⁰⁴ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 9, s. 28, 36; H. 67, s. 37.

¹⁰⁵ BOA. D.MKF.d. 29729, s. 2.

¹⁰⁶ BOA. D.MKF.d. 29731, s. 2-3.

¹⁰⁷ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 9, s. 284, 376.

toplanması gerekiyordu. Zi tovi iskelesinde toplanan bu day di er iskelelere toplanandan neredeyse iki katıydı. Özellikle Tırnovi bu day üretiminde di er kazalara göre zengin bir kazaydı. Rusçuk ve Silistre iskeleleri bu day ihracında ön planda idiler. Bu iskelelerde toplanan bu day brail ve smail iskelelerine gönderilerek burada bekleyen un kapanı tüccarına satılacaktı¹⁰⁸.

Mukayese nizamında kazaların daha önceki yıllarda gönderdi i zahire miktarı önemliydi. Kazalar her yıl aynı miktarda mukayese zahirelerini ba lı oldukları iskelelere göndermek mecburiyetindeydiler. Kili iskelesinde toplanacak hububat daha önceki yıllar 350.000 kile bu day ve 50.000 kile arpaydı. 1755 yılında Kili iskelesi 350.000 (8.979.600 kg.) kile bu dayın 200.000 (5.131.200 kg.) kilesini göndermi ti. Geriye kalan 150.000 (3.848.400 kg.) kileyi ise bu sene içinde göndermesi istenmi ti. brail ve Kalas iskelelerinden daha önce istenilen 350.000 (8.979.600 kg.) kile bu day ile 250.000 (5.562.500 kg.) kile arpanın sadece 50.000 (1.282.800 kg.) kile bu day ile aynı miktardaki arpayı göndermi ti. Bu ekilde 1755 senesinde 560.000 (14.145.600 kg.) kile bu day ile 190.000 (4.227.500 kg.) kile arpa iskelelerde biriktirildi¹⁰⁹.

1756 yılında 428.000 (10.980.768 kg.) kile bu day, 143.000 (3.181.750 kg.) kile arpa ve yine aynı sene 1755 senesinden tehir edilmi 50.000 kile (2.877.076,668 kg.) bu dayın iskelelerde toplanması emredilmi ti. 1756 senesi Osmanlı Devleti'nin mukayese nizamında çok da ba arılı olamadı mını göstermektedir. Çünkü bir yıl önce tehir edilen mukayese zahiresi bu dönemde henüz stanbul'a ula mamı tı. smail iskelesinden istenen 110.000 (2.822.160 kg.) kile bu day ile 40.000 (890.000 kg.) kile arpa mevcut edilmedi inden emr-i erifler gönderilmi ti. 1755 yılından kalan mukayese bu dayları Zi tovi, Tırnovi, Ni bolu, Lofça, Rusçuk, Sluvi ve Plevne'den istenmi ti¹¹⁰. 1756 senesinde 1755 yılında tehir kalmı olan Silistre kazasının 10.000 (256.560 kg.), Zi tovi kazasının 7.025 (180.233,4 kg.), Tırnovi kazasının 41.612,5 (1.067.610 kg.), Lofça kazasının 7.200 (184.723 kg.), Ni bolu kazasının 20.703 (531.156 kg.), Plevne kazasının 6.500 (166.764 kg.) stanbul kilesi bu dayı stanbul'a gönderilmesi istenmekteydi¹¹¹. Söz konusu geriye kalan zahire brail

¹⁰⁸ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 9, s. 284, 376.

¹⁰⁹ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 9, s. 376.

¹¹⁰ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 9, s. 294, 310, 366.

¹¹¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 757, s. 363.

iskelesine borazan ve tıransalar ile gönderilmesi emrediliyordu¹¹². Her ne kadar brail iskelesine di er iskelelerden zahire gönderiliyor olsa da brail iskelesinde toplanan zahire bazen yeterli olmuyor, gemiler bo bir ekilde bekliyordu. 1756 senesinde brail'de 25 gemi bu yüzden bu day yüklemek için beklemi ti. skelede yeterli seviyede bu day olmaması ve Eflak tarafından gelen zahirenin sadece arpa ve erzak olması nedeniyle çevre iskelelerden bu day alınması gerekmi ti¹¹³. Yine aynı sene sakçı mütevellisine gönderilen emirde Tımarili ve Kaya karyesinde tertip edilen 63.000 kile bu dayı almak için brail ve smail iskelelerinde 10 un kapanı gemisi bekliyordu¹¹⁴.

Tablo 2.4: 1757 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar¹¹⁵.

skeleler	Kazalar	Bu day Kile	Arpa
Ni bolu	Ni bolu	30.000	-
	Plevne	10.000	-
	Lofça	10.000	-
Zi tovi	Zi tovi	20.000	-
	Tırnovi	60.000	-
	Sluvi	10.000	-
Ruşçuk	Ruşçuk	60.000	-
Silistre	Silistre	50.000	-
	Yergö ü	8.000	-
Kili	Kili	150.000	50.000
smail	smail	110.000	40.000
sakçı-Kartil-Tımarabad	sakçı-Kartil-Tımarabad	125.000	25.000
Maçın ve Tulçı	Maçın ve Tulçı	62.500	12.500
Hırsova	Hırsova	62.500	12.500
Toplam		768.000	140.000

Eflak ve Bo dan'dan gelecek bu day hariç 1757 senesine ait mukayese bu dayın stanbul kilesi ile brail ve smail iskelelerinde bekleyen un kapanı gemilerine yüklenerek stanbul'a gönderilmesi emredilmekteydi. 1759 senesinde 30

¹¹² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 675, s. 321.

¹¹³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 743, s. 355.

¹¹⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 707, s. 338.

¹¹⁵ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 10, s. 371

adet un kapanı gemisi brail iskelesinde di er Tuna iskelelerinden gelecek zahireleri yüklemek ve stanbul'a getirmek için bekliyordu¹¹⁶.

Tablo 2.5: 1760 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar¹¹⁷

skeleler	Kazalar	Bu day Kile	Arpa Kile
sakçı-Kartil-Tımarili	sakçı-Kartil-Tımarili	125.000	25.000
smail	smail	110.000	40.000
Tulçı ve Maçın	Tulçı ve Maçın	62.500	12.500
Hırsova-Kayagözü	Hırsova-Kayagözü	62.500	12.500
Ni bolu	Plevne	10.000	-
	Lofça	10.000	-
	Ni bolu	30.000	-
Zi tovi	Tırnovi	60.000	-
	Sluvi	10.000	-
Ruşçuk	Ruşçuk	60.000	-
Silistre	Silistre	50.000	-
	Yergö ü	8.000	-
brail	brail	50.000	-
Toplam		648.000	90.000

1760 senesinde kazalardan 648.000 (16.625.088 kg.) kile bu day, 90.000 (2.002.500 kg.) kile arpa tertip edilerek brail iskelesine sevk edilmiştir. 1760 yılında Ni bolu iskelesinden Ni bolu, Plevne ve Lofça'dan, Zi tovi iskelesine Zi tovi, Tırnovi ve Sluvi'den, Silistre iskelesine Silistre ve Yergö ü'den 1755 yılıyla aynı miktarda mukayese zahiresi tertip edildi. Di er iskelelerden gelen zahire de önceki seneler ile aynı olmakla birlikte yalnızca Kili'den gelecek zahire kaydı yoktur¹¹⁸.

Tablo 2.6: 1761 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar¹¹⁹.

skeleler	Kazalar	Bu day Kile	Arpa Kile
Kili	Kili	150.000	50.000
sakçı-Kartil-Tımarili	sakçı-Kartil-Tımarili	125.000	25.000
Tulçı ve Maçın	Tulçı ve Maçın	62.500	12.500

¹¹⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 25.

¹¹⁷ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 27,28.

¹¹⁸ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 27,28.

¹¹⁹ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 87, 88.

Hırsova- Kayagözü	Hırsova- Kayagözü	62.500	12.500
Ni bolu	Plevne	10.000	-
	Lofça	10.000	-
	Ni bolu	30.000	-
Zi tovi	Zi tovi	20.000	-
	Tirnovi	60.000	-
	Sluvi	10.000	-
Ruşçuk	Ruşçuk	60.000	-
Yergö ü	Yergö ü	8.000	-
brail	brail	50.000	-
Toplam		658.000	90.000

1761 senesi iskelelerden istenen zahire miktarı 1755 senesiyle aynıydı. Bu dönemlerde zahireler stanbul'a aynen gönderilmi ti. Bu senede tehir edilen herhangi bir hububat kaydı yoktur. Buna göre 658.000 kile (16.881.648 kg.) bu day ile 90.000 kile (2.002.500 kg.) arpanın tertip edilerek brail iskelesine nakledilmesi emredilmi ti¹²⁰.

Tablo 2.7: 1762 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar¹²¹.

skeleler	Kazalar	Bu day Kile	Arpa Kile
Silistre	Silistre	50.000	-
Maçin-Tulçı	Maçin-Tulçı	62.500	12.500
Yergö ü	Yergö ü	8.000	-
Ruşçuk	Ruşçuk	60.000	-
sakçı ve Kartil ve Tımarili	sakçı ve Kartil ve Tımarili	125.00	25.000
Zi tovi	Zi tovi	20.000	-
	Tirnovi	60.000	-
	Sluvi	10.000	-
Hırsova	Hırsova	62.500	12.500
Ni bolu	Ni bolu	30.000	-
	Lofça	10.000	-
Toplam		498.000	50.000

¹²⁰ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 87, 88.

¹²¹ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 96.

1762 senesinde Ni bolu, Zi tovi, Rusçuk, Silistre, sakçı, Kartil, Tımarili, Hırsova, Maçın ve Tulçı iskelelerinden di er dönemlerde istenen hububatın tekrar tertip edilerek gönderilmesi emredilmi ti. Buna göre 498.000 kile (12.776.688 kg.) bu day 50.000 kile (1.112.500 kg.) arpanın stanbul'a gönderilmek için brail'e sevk edilmesi gerekiyordu¹²².

Tablo 2.8: 1763 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar¹²³.

skeleler	Kazalar	Bu day Kile	Arpa Kile
Maçın-Tulçı	Maçın-Tulçı	62.500	12.500
sakçı-Kartil-Tımarili	sakçı-Kartil-Tımarili	125.00	25.500
Hırsova	Hırsova	62.500	12.500
Kili	Kili	150.000	50.000
Silistre	Silistre	50.000	-
Yergö ü	Yergö ü	8000	-
Rusçuk	Rusçuk	60.000	-
Zi tovi	Tırnovi	60.000	-
	Sluvi	10.000	-
Ni bolu	Ni bolu	30.000	-
	Lofça	10.000	-
	Plevne	10.000	-
Toplam		638.000	100.000

1763 yılında Maçın, Tulçı, sakçı, Kartil, Tımarili, Hırsova, Kili, Silistre, Yergö ü, Rusçuk, Zi tovi, Ni bolu iskelelerinden 638.000 (16.368.528 kg.) kile bu day, 100.000 (2.225.000 kg.) kile arpanın tertip edilerek brail iskelesine gönderilmesi emredildi¹²⁴.

¹²² BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 96.

¹²³ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 177, 179.

¹²⁴ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 177, 179. Yücel Özkaya "1763 yılında Tuna iskelelerinden tüccar gemilerine zahire verilmemesi karara alınmı tı" bilgisini vermesine ra men 11 numaralı zahire defterinde söz konusu senede kazaların Tuna iskelelerine zahire gönderdikleri ve zahirelerini tüccara satmaya devam ettikleri görülmektedir. Bkz. Özkaya, **18. Yüzyılda Osmanlı Toplumı**, s. 326.

Tablo 2.9: 1764 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar¹²⁵.

skeleler	Kazalar	Bu day Kile	Arpa Kile
Maçın-Tulçı	Maçın-Tulçı	62.500	12.500
sakçı-Kartil- Tımarili	sakçı-Kartil- Tımarili	125.000	25.000
Hırsova	Hırsova	62.500	12.500
Kili	Kili	150.000	50.000
Yergö ü	Yergö ü	8.000	-
Ruşçuk	Ruşçuk	60.000	-
Silistre	Silistre	50.000	-
Ni bolu	Ni bolu	30.000	-
	Lofça	10.000	-
	Plevne	10.000	-
Zi tovi	Zi tovi	20.000	-
	Tırnovi	60.000	-
	Sluvi	10.000	-
Toplam		658.000	100.000

1764 senesinde aynı iskele ve kazalardan 658.000 kile (16.881.648 kg.) bu day, 2.225.000 kg. arpa tertip edilerek brail iskelesine gönderildi¹²⁶.

Tablo 2.10: 1765 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar¹²⁷.

skeleler	Kazalar	Bu day Kile
Silistre	Silistre	50.000
Yergö ü	Yergö ü	8000
Ruşçuk	Ruşçuk	60.000
Ni bolu	Lofça	10.000
	Ni bolu	30.000
	Plevne	10.000
Zi tovi	Zi tovi	20.000
	Tırnovi	60.000
	Sluvi	10.000
Toplam		258.000

¹²⁵ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 212, 215.

¹²⁶ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 212, 215.

¹²⁷ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 257.

1765 senesinde Silistre, Yergö ü, Rusçuk, Ni bolu ve Zi tovi iskelelerinden sadece 258.000 kile (6.619.248 kg.) bu day talep edilmi ti. Bu iskelelerden arpa istendi ine dair bir bilgi yer almamaktadır¹²⁸.

Tablo 2.11: 1766 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar¹²⁹.

skeleler	Kazalar	Bu day kile
Silistre	Silistre	50.000
Yergö ü	Yergö ü	8.000
Rusçuk	Rusçuk	60.000
brail	Tema var	60.000
Ni bolu	Ni bolu	30.000
	Lofça	10.000
	Plevne	10.000
Zi tovi	Zi tovi	20.000
	Sluvi	10.000
Toplam		258.000

1766 senesinde bu iskelelere rail dâhil edilmi ve 258.000 kile (6.619.248 kg.) bu day istenmi ti. Bu yılda Tema var da Tuna iskelelerine zahire nakleden kazalar içinde yer almaktadır. Tema varın bu taleple ilgili ba ka bir yerde kaydı yoktur. Tema var kazasının büyük bir ihtimalle e kıyalık ya da kaçakçılık gibi nedenlerden dolayı zahiresi kısa süreli ine Tuna iskelelerine getirilmesi tedbir olarak dü ünülmü tü¹³⁰.

Tablo 2.12: 1767 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar¹³¹.

skeleler	Kazalar	Bu day Kile	Arpa Kile
Maçın-Tulçı	Maçın-Tulçı	62.500	12.500
sakçı-Kartil- Tımarili	sakçı-Kartil- Tımarili	125.000	25.000
Kili	Kili	150.000	50.000
Silistre	Silistre	50.000	-
Yergö ü	Yergö ü	8000	-
Rusçuk	Rusçuk	60.000	-
Ni bolu	Lofça	10.000	-

¹²⁸ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 257.

¹²⁹ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 290.

¹³⁰ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 290.

¹³¹ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 11, s. 327, 328, 369.

	Ni bolu	30.000	-
	Plevne	10.000	-
Zi tovi	Zi tovi	20.000	-
	Tırnovi	60.000	-
	Sluvi	10.000	-
Toplam		595.000,5	87.000,5

1767 yılında Ni bolu, Zi tovi, Rusçuk, Kili, Silistre, sakçı, Kartil, Tımarili, Hırsova, Maçın ve Tulçı iskelelerinden 595.000,5 (15.265.332,828 kg.) kile bu day, 87.000,5 (1.946.875 kg.) kile arpa istenmi ti. Aynı yılda brail iskelesinin bir önceki yıl tehir etti i 110.000 (2.822.160 kg.) kile bu day ile 40.000 (890.000 kg.) kile arpayı kapan tezkiresi olan sefinelere satması istenmi ti¹³².

Tablo 2.13: 1768 Senesinde skelelere Zahire Nakleden Kazalar¹³³.

skeleler	Kazalar	Bu day Kile
Rusçuk	Rusçuk	60.000
Ni bolu	Lofça	10.000
	Ni bolu	30.000
Zi tovi	Zi tovi	20.000
	Tırnovi	60.000
Yergö ü	Yergö ü	8.000
Toplam		188.000

1768 yılında Rusçuk, Ni bolu, Zi tovi ve Yergö ü iskelelerinden toplam 188.000 (4.823.328 kg.) kile bu day tertip edilmesi istendi. Aynı yıl bu zahireye ilaveten brail iskelesinden 2.000 kile bu day stanbul'a gönderilmi ti¹³⁴. Bu yılda Osmanlı-Rus harbi nedeniyle bazı iskeleler stanbul'a zahire gönderememi ti.

3.1. Tersâne-i Âmire Ambarına Zahire Sevkiyatı

stanbul'un günlük ihtiyacı hususi sermaye sahiplerince kar ılanmakla birlikte çe itli sıkıntılı günlerde olası kar ıklı a mahal vermemek için devlet kendi eliyle zahire stoku yapıyordu. Çünkü imparatorluk toprakları genel olarak da lıktı. Buna ba lı olarak ekim alanları kafî de ildi. Öte yandan istikrarsız Akdeniz ikliminin

¹³² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 328.

¹³³ BOA. A. (DVNS.TZE .d, 12, s. 32.

¹³⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 29.

ziraatta etkili olması hububat üretiminin yıldan yıla farklı olmasına neden oluyordu¹³⁵.

Özellikle sava dönemlerinde sıkıntı çeken stanbul'da ambar edilen hububatın büyük bir önemi vardı. Çünkü Karadeniz ve Tuna iskelelerinden sava dönemlerinde zahire talep edilmiyor, stanbul için ba ka memleketlerden zahire ihraç ediliyordu¹³⁶. 1769 senesinde Ruslar ile devam eden sava ta Tuna iskelelerinden alınan zahirenin sava mahalline intikal ettirilmesi, ia esinin büyük bölümünü Tuna iskelelerinden kar ılayan stanbul'da zahire kıtlı ı ya anmasına sebep olmu tu. Bunun için ba ka mahalden acilen zahire tedarik edilmesi gerekmi ti¹³⁷. Aynı zamanda ambar edilmi hububatın ordu için kullanılması stanbul'da ia e sıkıntısını daha da artırmı tı. 30 Ekim 1768 senesinde hazırlıklarına ba lanan sefer-i hümâyun için Tuna iskelelerinden toplanan zahireler askerî menzil noktalarına gönderilmi oldu undan Tırhala ve çevre kaza ayanları toplam 470.000 kile bu dayı stanbul'un ihtiyacını gidermek üzere göndermi lerd i¹³⁸. Zahire stoklarının dolu olması devlet ve stanbul için önemli bir tedbirdi. Ambardaki zahirenin azalması durumunda iskelelerden buraya zahire akı ı sa lanırdı. Örne in 1760 senesinde ambardaki zahirenin azalması yüzünden smail iskelesi ve havalisinden zahire tedarik edilerek Tersâne-i Âmire ambarına gönderilmesi gerekmi ti¹³⁹.

Bu yüzden devlet tarafından satın alınan zahire un kapanına de il do rudan tersane ambarlarına gönderiliyordu. Vesikalarda mirî zahire adıyla anılan bu stok zahireleri mahallinde pe in para ile satın alınmakta, kiralanan zahire gemileriyle stanbul'a gönderilmekteydi. Bu i lem merkezden gönderilen müba irler tarafından yürütülmekteydi.

Tuna iskelelerinden tersane ambarına gönderilecek zahireler sakçı iskelesinde depolanırdı. Eflak ve Bo dan'dan gelecek olan zahire de brail'e oradan sakçı iskelesine nakledilerek stanbul'a gönderiliyordu¹⁴⁰.

¹³⁵ Mücteba İgürel, "Hububat Kaçakçılı ı", **CIEPO XIV. Sempozyum Bildirileri**, 18-22 Eylül 2000, Çe me, Türk Tarihi Basımevi, Ankara 2004, s. 363.

¹³⁶ BOA. Cevdet Maliye (C.ML.) 19391.

¹³⁷ BOA. C. BLD. 2592/ 92.

¹³⁸ BOA. C.BLD. 2592/ 52,

¹³⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 42.

¹⁴⁰ BOA. C. Askeriye (AS.) 32158.

1745 ve 1746 senelerinde Tuna iskelelerinden de stanbul'a büyük ölçüde zahire sevki yapıldı. skelelerden sakçı Ambar Emmini Elhac Ali A a'ya teslim edilen zahireler un kaparı gemileriyle stanbul'a gönderildi¹⁴¹.

Tablo 2.14: Zi tovi skelesine Hububat Nakleden Kazalar¹⁴²

Kaza adı	Arpa Kile	Un Kile
Zi tovi	10.000	5.000
Hopaliç	6.000	1.500
Tirnovi	43.000	20.000
1745 senesi	59.000	26.500
1746 senesi	59.000	26.500
Toplam	118.000	53.000

Zi tovi iskelesine Zi tovi, Hopaliç ve Tirnovi kazalarından 1745 ve 1746 senelerinde 59.000 (1.312.750 kg.) kile arpa ve 26.500 (679.884 kg.) kile un tersane ambarına gönderilmek üzere toplandı. Toplam 118.000 (2.625.500 kg) kile arpa ve 53.000 (1.359.768 kg.) kile un sakçı ambarında toplanarak stanbul'a gönderildi¹⁴³.

Tablo 2.15: Rusçuk skelesine Hububat Nakleden Kazalar¹⁴⁴

Kaza adı	Arpa Kile	Un Kile
Rusçuk	25.000	10.000
Herazgrad	35.000	12.000
umnu	12.000	5.000
Eskicuma	3.000	1.500
Alakilise	4.000	500
1745 senesi	79.000	29.000
1746 senesi	75.000	30.000
Toplam	154.000	59.000

Rusçuk iskelesine ba lı kaza sayısı fazla oldu undan Zi tovi iskelesine nazaran daha çok hububat biriktirilm ti. 1745 ve 1746 senelerinde Rusçuk,

¹⁴¹ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

¹⁴² BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

¹⁴³ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

¹⁴⁴ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

Herazgrad, umnu, Eskicuma, Alakilise'den toplam 154.000 (3.426.500 kg.) kile arpa ile 59.000 (1.513.704 kg.) kile un satın alınarak stanbul'a gönderilmek üzere sakçı ambarına sevkedilmi ti. 1745 yılında iskelede toplanan arpa 1746 senesine göre 4.000 kile az, un ise 1.000 kile fazladır. Rusçuk iskelesini de hububat anlamında destekleyen kaza Herazgrad'tı. Buradan iskeleye büyük miktarda arpa ve un sevkiyatı vardı¹⁴⁵.

Tablo 2.16: Silistre skelesine Hububat Nakleden Kazalar¹⁴⁶

Kaza adı	Arpa Kile	Un Kile
Silistre	25.000	6.000
Çardak	3.000	3.500
Karasu	13.000	4.500
Yenipazar	10.000	4.000
Umur Fakih	3.000	1.500
1745 Senesi	57.000	19.500
1746 Senesi	53.000	16.250
Toplam	110.000	35.750

Silistre iskelesine be kaza birden hububat sevketmesine ra men Zi tovi ve Rusçuk iskelelerine göre stanbul'a daha az hububat gönderiyordu. 1745 ve 1746 senelerinde Silistre, Çardak Karasu, Yenipazar, Umur Fakih kazaları Silistre iskelesine toplam 110.000 (2.447.500 kg.) kile arpa ile 35.750 (917.202 kg.) kile un sevketmi ti. Silistre kazasının arpa ve un miktarı di er kazalara göre daha fazlaydı¹⁴⁷.

Tablo 2.17: sakçı iskelesine Hububat Nakleden Kazalar¹⁴⁸

Kaza adı	Arpa Kile	Un kile	Bu day Kile
Hırsova	5.000	1.300	-
Maçın	3.000	850	-
Babada ı	11.000	2.000	-
Tulçı	2.500	550	-
sakçı	5.500	1.300	-

¹⁴⁵ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

¹⁴⁶ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

¹⁴⁷ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

¹⁴⁸ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

brail	6.000	4.000	-
1745 senesi	33.000	10.000	-
1746 senesi	-	-	34.500
Toplam	33.000	10.000	34.500

sakçı Tuna iskeleleri içinde en büyük ambarları bulunan iskeleydi. Ancak, çevresindeki kazalar üretim açısından diğer iskelelere nazaran daha düşük bir görüntü çizmektedir. 1745 senesinde sakçı iskelesine Hırsova, Babada 1, Maçın, Tulçı, sakçı ve brail kazalarından 33.000 (734.250 kg.) kile arpa ile 10.000 (256.560 kg.) kile un gönderilmiştir. 1746 senesinde adı geçen iskele ve kazalardan 34.500 (885.132 kg.) kile bu day sakçı ambarına sevkedilmiştir¹⁴⁹.

Tablo 2.18: Ni bolu iskelesine Hububat Nakleden Kazalar¹⁵⁰

Kaza adı	Arpa Kile	Un Kile
Ni bolu	18.000	6.000
Lofça	9.000	2.000
Plevne	10.000	4.000
Rahova	5.000	800
vraça	1.666	266
1745 Senesi	43.666	13.066
1746 Senesi	43.666	13.066
Toplam	87.332	26.132

Ni bolu iskelesine kendi kazası da dâhil olmak üzere 5 kaza hububat göndermekteydi. Bunlar Ni bolu, Plevne, Lofça, Rahova ve vraça kazalarıydı. 1745 ve 1746 senelerinde gönderilen zahire miktarı aynı olmak üzere iki senede toplam 87.332 (1.943.137 kg.) kile arpa ile 26.132 (670.442,592 kg.) kile un tertip edilerek sakçı ambarına gönderildi¹⁵¹.

¹⁴⁹ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

¹⁵⁰ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

¹⁵¹ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

Tablo 2.18: 1745-1746 Senelerinde Toplanan Toplam Hububat Miktarı

iskeleler-Voyvodalık-Tersane	Arpa Kile	Un Kile	Bu day Kile
Zi tovi	118.000	53.000	-
Ruşçuk	154.000	59.000	-
Silistre	110.000	35.750	-
Ni bolu	87.332	26.132	-
sakçı	33.000	10.000	34.500
Eflak Voyvodalı ı	46.000	15.000	27.833,50
Toplam	548.332	198.882	62.333,50
Tersaneye Teslim Edilen	414.583	133.898	16.733,50

1745 ve 1746 senelerinde toplam 414.583 (5.370.304,5 kg.) kile arpa, 133.898 (3.435.287,088 kg.) kile un ve 16.733,5 (429.314, 676 kg.) kile bu day Tersâne-i Âmire ambarına gönderilmi ti. Rusçuk, di er iskelelere göre arpa ve un miktarı açısından tersâneye en fazla hububat gönderen iskeleydi. En az miktar sakçı iskelesinden gitmi ti. Bu day yalnızca sakçı ve Eflak'tan toplanarak stanbul'a gönderilmi ti.

Tablo 2.20: 1747 Senesinde stanbul'a Bu day Nakleden skeleler¹⁵²

skeleler	Bu day kile
sakçı	23.299,5
Zi tovi	16.244
Ni bolu	16.028,5
Ruşçuk	19.183
Silistre	17.153
Toplam	91.908

1747 senesinde sakçı Ambar Emimi Ali A a Tuna iskelelerinden müba irler vasıtasıyla bu day mübayaa etmi ve bu day ambarda depolanarak stanbul'a gönderilmi ti. Bu sene sakçı iskelesine gönderilen hububat bu daydan olu maktaydı. Hırsova, Maçın, Babada ı, sakçı ve Tulçı kazalarından toplam 23.299,5 (597.771,972 kg.) kile bu day iskeleye geldi. sakçı iskelesine toplam

¹⁵² BOA. D.MKF.d. 29708, s. 4.

91.908 (2.357.991, 648 kg.) kile bu day gönderildi. Zi tovi, Ni bolu, Rusçuk ve Silistre iskelelerinde toplanan bu day 68.608,5 kileydi. Bu dayın sevk edilmesinde 18 adet gemi kullanıldı. Ancak sakçı ambarında toplanan zahirenin ta ınmasında görevli un kapamı gemileri yetmedi inden Anadolu gemileri de bu i le görevlendirilmi ve toplam 126.000 (2.803.500 kg.) kile arpa ile 27.200 (697.843,2 kg.) kile bu day sakçı ambarından 28 sefîneye doldurularak Tersâne-i Âmire ambarına gönderilmi ti¹⁵³.

Tablo 2.21: 1750 Yılında Tersane Ambarına Zahire Nakleden Kazalar¹⁵⁴

skeleler	Kazalar	Arpa Kile	Bu day Kile
Zi tovi	Zi tovi	4.500	9.000
	Hopaliç	2.000	4.000
	Tırnovi	20.000	40.000
Ni bolu	Ni bolu	4.500	9.000
	Lofça	1.500	3.000
	Plevne	1.500	3.000
	Rahova	500	2.000
	vraca	500	1.000
Silistre	Silistre	9.000	18.000
	Çardak	500	1.000
	Umur Fakih	500	1.000
Rusçuk	Rusçuk	9.500	18.500
	Herazgrad	9.500	18.500
	umnu	7.000	14.000
	Eskicuma	1.500	3.000
	Alakilise	1.000	2.000
sakçı	Hırsova	2.000	4.000
	Maçın	500	1.000
	sakçı	1.000	2.000
	brail	2.000	4.000
Toplam		79.000	158.000

¹⁵³ BOA. D.MKF.d. 29708, s. 4.

¹⁵⁴ BOA. C. BLD. 4148.

1750 senesinde Zi tovi, Ni bolu, Rusçuk ve Silistre iskelelerinden 79.000 (1.757.750 kg.) kile arpa ile 158.000 (49.150.42 kg.) kile bu day tersane ambarına gönderilmi ti¹⁵⁵.

1753, 1754, 1755 ve 1756 senelerinde Zi tovi, Rusçuk, Silistre, Ni bolu, sakçı iskeleleriyle Eflak'tan bu day ve arpa stanbul'a gönderildi. Tersâne-i Âmire'ye gönderilen bu hububatlar Tersane Emini Ahmet Efendi tarafından teslim alınmı tı¹⁵⁶.

Tablo 2.22: Zi tovi skelesine Hububat Nakleden Kazalar¹⁵⁷

Kaza adı	Bu day Kile	Arpa Kile
Zi tovi	9.000	4.500
Hopaliç	400	2.000
Tırnovi	40.000	20.000
1753 Senesi	53.000	26.500
1754 Senesi	53.000	26.500
1756 Senesi	66.250	26.500
Toplam	172.250	79.500

Zi tovi iskelesinden 1753 ve 1754 senelerinde Zi tovi, Hopaliç ve Tırnovi kazalarından Tersâne-i Âmire ambarına gönderilmek üzere iki senede toplam 106.000 (2.719.536 kg.) kile bu day ile 53.000 (1.179.250 kg.) kile arpa iskelede biriktirildi. 1756 senesinde di er senelere nazaran daha fazla hububat toplandı. Adı geçen kazalardan 66.250 (1.699.710 kg.) kile bu day ve 26.500 (58.625 kg.) kile arpa Tersâne-i Âmire ambarına sevk edilmek üzere iskeleye gönderildi¹⁵⁸.

Tablo 2.23: Ni bolu skelesine Nakledilen Hububat¹⁵⁹

Kaza adı	Bu day Kile	Arpa Kile
Ni bolu	9.000	4.500
Lofça	3.000	1.500
Plevne	3.000	1.500

¹⁵⁵ BOA. C. BLD. 4148.

¹⁵⁶ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

¹⁵⁷ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

¹⁵⁸ BOA. D.MKF.d. 29815, s. 2.

¹⁵⁹ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

Rahova	2.000	500
vraca	1.000	500
1753 senesi	18.000	8.500
1754 Senesi	18.000	8.500
1755 Senesi	---	8.500
1756 Senesi ¹⁶⁰	18.000	-
Toplam	54.000	25.500

Ni bolu iskelesine dair veriler 1753-1754-1755 ve 1756 senelerine aittir. Dört senede sakçı ambarında toplanan hububat miktarı diğer iskelelerle karılaştırıldığında düşük miktardaydı. Ni bolu, Lofça, Rahova ve vraca kazalarından toplam 54.000 (1.385.424 kg.) kile bu day ile 25.500 (567.375 kg.) kile arpa Tersâne-i Âmire'ye gönderilmek üzere Ni bolu iskelesine sevk edildi. 1755 yılında adı geçen kazalardan bu day iskeleye gelmedi. 1755 senesinde bu day, 1756 senesinde ise arpa ambara gönderilmedi¹⁶¹.

Tablo 2.24: Silistre iskelesine Hububat Nakleden Kazalar¹⁶²

Kaza adı	Bu day Kile	Arpa Kile
Silistre	18.000	9.000
Çardak	1.000	500
Karasu	2.000	1.000
Yenipazar	12.000	6.000
Umur Fakih	1.000	500
1753 Senesi	34.000	17.000
1754 Senesi	34.000	17.000
1755 Senesi	10.000	12.000
1756 Senesi ¹⁶³	29.000	5.000
Toplam	107.000	51.000

¹⁶⁰ BOA. D.MKF.d. 29815, s. 2.

¹⁶¹ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6.

¹⁶² BOA. D.MKF.d. 29677, s. 7.

¹⁶³ BOA. D.MKF.d. 29815, s. 2.

Silistre iskelesine 1753-1754-1755 ve 1756 senelerinde Silistre, Çardak, Karasu, Yenipazar, Umur Fakih kazalarından toplam 107.000 (2.745.192 kg.) kile bu day ve 51.000 (1.134.750 kg.) kile arpa gönderildi. Silistre ve Yenipazar kazaları iskeleye Çardak, Karasu ve Umur Fakih'e nazaran daha fazla bu day ve arpa göndermi lerd¹⁶⁴.

Tablo 2.25: Rusçuk skelesine Hububat Gönderen Kazalar¹⁶⁵

Kaza adı	Bu day Kile	Arpa Kile
Rusçuk	18.500	9.500
Herazgrad	18.500	9.500
umnu	14.000	7.000
Eskicuma	3.000	1.500
Alakilise	2.000	1.000
1753 senesi	56.000	28.500
1754 senesi	56.000	28.500
1755 senesi	30.000	22.000
1756 Senesi ¹⁶⁶	32.500	6.500
Toplam	174.500	85.500

Rusçuk iskelesi adı geçen dört senede Tersâne-i Âmire ambarına en fazla hububat gönderen iskeleydi. Rusçuk, Herazgrad, umnu, Alakilise kazalarından toplam 174.500 (4.476.972 kg.) kile bu day ve 79.000 (1.902.375 kg.) kile arpa iskeleye sevkedilmi ti. 1755 ve 1756 senelerinde iskeleye bu day ve arpa di er senelere göre az gönderildi. 1756 senesinde ise iskelede toplanan arpa miktarında büyük bir dü ü ya andı. Daha evvelki seneler yirmi binlerde olan arpanın kilesi bu sene 6.500 kileye indi¹⁶⁷.

¹⁶⁴ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 7.

¹⁶⁵ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 7.

¹⁶⁶ BOA. D.MKF.d. 29815, s. 2.

¹⁶⁷ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 7.

Tablo 2.26: sakçı skelesine Zahire Nakleden Kazalar¹⁶⁸

Kaza adı	Bu day Kile	Arpa Kile
Hırsova	4.000	2.000
Maçın	1.000	500
Babada 1	8.000	4.000
sakçı	2.000	1.000
brail	4.000	2000
1753 Senesi	19.000	9.500
1754 Senesi	19.000	9.500
1755 Senesi	10.000	7.500
1756 Senesi ¹⁶⁹	9.000	2.000
Toplam	57.000	28.500

sakçı iskelesine Tuna iskelelerinden pek ço u hububat sevkedyordu. rail, Maçın, Hırsova Tuna üzerinde iskeleleri bulunan kazalardandı. sakçı iskelesine dört senede toplam 57.000 (1.462.392 kg.) kile bu day ile 28.500 (623.000 kg.) kile arpa gönderildi. lk iki senenin hububat miktarı her biri için 19.000 (487.464 kg.) kile bu day ve 9.500 (211.375 kg.) kile arpaydı. Ancak 1755 ve 1756 senelerinde hububat miktarı arpada 2.500 ila 7.500 kile arasında bir dü ü göstermi ti. Bu dayda ise 10.000 ila 9.000 kile arasında bir kayıp söz konusuydu¹⁷⁰.

Tablo 2.27: Eflak'tan Gelen Hububat Miktarı¹⁷¹

Seneler	Bu day Kile	Arpa Kile
1753 Senesi	20.000	10.000
1754 Senesi	20.000	10.000
Toplam	40.000	20.000

skeleler dı ında Eflak'tan da ambarda muhafaza edilmek üzere zahire satın alınmaktaydı. Buradan gelecek bu day rail'e sevkedilmek üzere tertip edilmi ti. 1753 ve 1754 senelerinde toplam 40.000 (1.026.240 kg.) kile bu day ile 20.000

¹⁶⁸ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 7.

¹⁶⁹ BOA. D.MKF.d. 29815, s. 2.

¹⁷⁰ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 7.

¹⁷¹ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 7.

(445.000 kg.) kile arpa Tesâne-i Âmire ambarına gönderilmek üzere brail ve oradan sakçı ambarına sevkedilmi ti¹⁷².

Tablo 2.28: 1753-1754-1755-1756 Senelerinde skelelerde ve Voyvodalıkta Toplanan Hububat Toplamı¹⁷³

skeleler-Voyvodalık	Bu day Kile	Arpa Kile
Zi tovi	172.250	79.500
Ruşçuk	174.500	85.500
Silistre	107.000	51.000
Ni bolu	54.000	25.500
sakçı	57.000	28.500
Eflak Voyvodalı ı	40.000	20.000
Toplam	604.750	290.000

1753,1754, 1755 ve 1756 senelerinde toplam 604.750 (15.515.466 kg.) kile bu day ile 290.000 (6.452.500 kg.) kile arpa Tersâne-i Âmire ambarına gönderilmek iskelelerde üzere toplandı. 1755 senesinde tersaneye gönderilen hububat miktarı di er yıllara nispetle daha azdı. Çünkü hem tersane ambarına hem de kapan tüccarına bu yılda zahire satılmı tı. Bu dönemde iskeleler içinde en öne çıkan Rusçuk ve arkasından Zi tovi iskelesiydi¹⁷⁴.

3.2. Eflak ve Bo dan'dan stanbul'a Gelen Hububat

Tuna, Eflak ve Bo dan'dan gelen hububatın stanbul'a aktarılmasını sa layan iskeleleriyle stanbul için hayati öneme haiz bir nehirdi¹⁷⁵. “ stanbul'un Bahçesi”¹⁷⁶ sayılan Eflak ve Bo dan voyvodalıklarının, Tuna boyunda yer alan iskelelerinin ve Dobruca'nın istihsal fazlaları hiçbir sekteye u ratılmadan Tuna Nehri kullanılarak stanbul'a gönderilmekteydi¹⁷⁷.

¹⁷² BOA. D.MKF.d. 29677, s. 7.

¹⁷³ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6-7.

¹⁷⁴ BOA. D.MKF.d. 29677, s. 6-7.

¹⁷⁵ Çiftçi, “Osmanlı Döneminde stanbul'un â esinde Bursa'nın Rolü”, s. 154.

¹⁷⁶ M. Emre Kılıçaslan, “XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar daresi”, **Karadeniz Ara tırmaları**, S. XXV, Bahar 2010, s. 67.

¹⁷⁷ Güçer, XVI. yüzyılın Sonlarında Osmanlı mparatorlu u Dâhilinde Hububat Ticaretinin Tâbi Oldu u Kayıtlar”, s. 87.

Eflak ve Bo dan'dan toplanan mahsuller harman yerlerinden do rudan iskelelere ula tırılmalıydı¹⁷⁸. Çünkü voyvodaların çe itli bahaneler üreterek zahire sevk etmek istememekteydi. Ayrıca devlet ürünün tazeli ini korumak ve kaçakçılı ın önüne geçmek için yerli yerinden zahireyi almak istemekteydi¹⁷⁹. Bu nedenlerin dı nda do al felaketler yüzünden Eflak ve Bo dan zahire gönderememekteydi. Hal böyle oldu unda stanbul'da zahire sıkıntısı ya anmaktaydı. Örne in; 1747 senesinde çekirge istilası ya andı ını dile getiren Eflak Voyvodası Kostantin stanbul'a zahire göndermemi ti¹⁸⁰.

1755 senesinde Eflak'tan brail iskelesine 100.000 (2.565.600 kg.) ve Bo dan'dan Kalas iskelesine nakl olunmak üzere 75.000 (1.668.750 kg.) kile bu day stanbul için tertip edilmi ti¹⁸¹. Eflak ve Bo dan'dan gelen mukayese zahiresinin miktarı sene bereketli geçerse artabilmekteydi. Örne in; 1755 senesinde Eflak'tan 100.000 (2.565.600 kg.) kile bu day istenmi ken 1756 senesinin verimli geçmesi nedeniyle 200.000 (5.131.200 kg.) kile karı ık olmayan, temiz bu day brail iskelesine oradan da stanbul'a gönderilmi ti¹⁸². Yüksek miktardaki zahirenin stanbul'a gönderilebilmesi için çok sayıda gemi gerekmekteydi. 1756 senesinde Eflak'tan brail iskelesine gelen zahire 30 adet un kapalı sefinesine yüklenmi ti. Ayrıca 25 adet gemi de brail iskelesinde Eflak tarafından gelen zahirenin yüklenmesi için beklemekteydi¹⁸³.

Bo dan'da hâsıl olan zahire Kalas, brail ve smail iskelelerine gönderiliyordu¹⁸⁴. 1757 senesinde Eflak ve Bo dan'dan gelen bu day 1.068.000 kile, arpa ise 240.000 kileydi¹⁸⁵. Sadece Eflak'tan gelen bu miktar zahire stanbul'un bu day ihtiyacının dörtte biri gibi büyük bir mebla a tesadüf ediyordu. 1759 senesinde de iskelelerde toplanan ve oradan stanbul'a gönderilen mukayese zahirelerinde bir de i iklik olmamakla birlikte 1757 senesinde Eflak ve Bo dan'dan toplam 308.000 kile bu day Eflak'tan brail'e, Bo dan'dan Kalas'a sevk edilmi ti¹⁸⁶. 1766 senesinde Bo dan mukayese zahiresi 30.000 kile Arnavut bu dayı idi.

¹⁷⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 44, s. 25-26.

¹⁷⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 33, s. 21.

¹⁸⁰ BOA A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 283, s. 127

¹⁸¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, s. 376.

¹⁸² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 64, s. 40.

¹⁸³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 769, s. 370.

¹⁸⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 114, s. 66.

¹⁸⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, s. 371

¹⁸⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 397.

Bo dan'ın Kalas'a gönderdi i bu miktar zahire un kapanı gemilerine yüklenerek stanbul'a gönderilmi ti¹⁸⁷.

Eflak tarafından gelecek mukayese zahiresi Balam a, Kalveçe ve Perti gibi Eflak sınırındaki iskelelere gönderilirdi. Bu iskelelere Rusçuk, Yergö ü, Silistre, Ni bolu iskelelerinden borazan ve tıransalar iskele zabitlerinden aldıkları tezkirelerle zahire yüklemeye giderlerdi. Yüklerini alan bu gemiler brail iskelesinde bekleyen un kapanı tüccarına zahireyi satarlardı. Burada kapan gemi reisleri ba lı oldukları kapana giderek kapan naibine iskeleden aldıkları zahirenin miktarı ve cinsini gösteren tezkireyi verirlerdi. Kapan defterine kaydedilen bu tezkirelerin bir nüshası da voyvodaya gönderilerek irat defterine kaydettirilmesi sa lanırdı¹⁸⁸.

Eflak ve Bo dan'dan sadece büyük miktarlardaki zahire de il halkın ekinlerini biçen orakçılar da temin ediliyordu. Eflak ve Bo dan taraflarından tedarik edilen ve ücretleri kar ılı nda çalı an orakçılar sakçı iskelesine oradan da Karadeniz iskelelerinden Karahürmüz, Köstence, Mankalya, Kavarna ve Balçık iskelelerine giderek çalı maktaydılar¹⁸⁹. 1762 senesinde adı geçen Karadeniz ve Tuna üzerinde yer alan iskeleler için orakçı ihtiyaç hasıl oldu unda Bo dan Voyvodası Yınakzade Likor'dan ve 1766 ve 1767 senelerinde Bo dan Voyvodası skerletzade Likor'dan orakçı tedarik etmesi istenmi ti¹⁹⁰. 1763 senesinde Vidin'de çalı mak üzere Eflak'tan orakçı gönderilmi ti¹⁹¹. 1768 yılında Arnavut e kıyalarının orman ve bahçelerde e kıyalık yapmaları Eflak ve Bo dan'dan orakçı temin edilmesini engelleme , Eflak ve Bo dan voyvodalarının tedbir almaları istenmi ti¹⁹². 1769 yılında Eflak ve Bo dan'dan orakçı tedarik edilemeyince Rusçuk, Zı tovi, Ni bolu ve Tırnovi kazalarından Karahrüz, Köstence, Balçık, Kavarna, Hacıpazarı ve Karasu mahallerine orakçı gitmi ti¹⁹³.

4. STANBUL'A GÖNDER LEN D ER ZAH RELER

Tuna iskelelerinden temel tüketim maddelerinden sonra Osmanlı mutfa nda geni ölçüde kullanılan bal, çervi , sade ve don ya ları stanbul halkı için gönderilmesi emredilen ürünlerdendi. Silistre, brail, smail, Kalas, Kili, Ni bolu,

¹⁸⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, 287.

¹⁸⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 655, s. 312.

¹⁸⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 496, s. 229.

¹⁹⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 164, 284.

¹⁹¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 176.

¹⁹² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 75.

¹⁹³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 86.

Ruşçuk, sakçı, Tulçı ve Yergö ü stanbul'un ya ihtiyacının kar ılıandı ı önemli mahallerdi. 1740 yılında smail mütevellisine gönderilen emirde adı geçen iskelelerden don, çervi ve sadeya ların k1 vakti gelmeden stanbul'a gönderilmesi istenmekteydi¹⁹⁴. K1 mevsimi girince k1 laklara çekilen gemiler bahar mevsiminin gelmesiyle birlikte Tuna iskelelerindeki ambarlarda bulunan bal, çervi , sade ve don ya ını yükleyerek stanbul'a getirirlerdi¹⁹⁵.

Tuna iskelelerinden bu ürünlerin stanbul'a gönderilmesi a amasında tüccarı kollamak devletin görevlerindendi. skelelerde ya için bekleyen tüccardan fazla para alınmaması, stanbul'a gelecek ya lardan fazla gümrük vergisi talep edilmemesi tüccarı korumaya yönelik emirlerdi. Emirlere riayet etmeyenler kalebend olarak cezalandırılmaktaydılar. 1749 senesinde tüccardan fazla para alındı ı devletin malumu olmu , bu konu hakkında suçluların kalebend olunması gerekti ine dair ferman gönderilmi ti¹⁹⁶. Kili, smail, brail ve Yergö ü iskelelerinde sade ve don ya ının bol oldu u haberinin alınması üzerine bu ürünlerin stanbul'a sevk edilmesi, ya ları gemilere yüklemek konusunda inat eden reislerin hapsedilerek yerlerine mahir bir reisin görevlendirilmesi emredilmi ti¹⁹⁷. 1755 senesinde Silistre, 1756 senesinde Rusçuk, 1757 senesinde Kili ve smail Geçidi iskelelerinde don ya ı ve çervi in bollu unun haber alınması üzerine un kapalı gemilerine emtiadan bir vukkiyye dahi kalmamak suretiyle, acele olarak rayiç fiyat üzerinden tüccara satılması istenmi ti¹⁹⁸. 1761 senesinde Eflak tarafından bal, don, sade ve çervi ya ları stanbul'a gönderilmi ti. Gönderilen bu zahireler gümrük emini tarafından deftere kaydedilmi ti¹⁹⁹.

Tuna iskeleleri ile Eflak ve Bo dan Voyvodalıklarından stanbul'a hububat ve ya lardan ba ka pastırma ve peynir de gönderilmekteydi. Özellikle brail yakınlarında bulunan ve Kasapların Adası denilen mahalde sı ır, koyun ve keçi

¹⁹⁴ BOA. A. DVNS. TZ .d. 8, s. 4-5, H. 337, s. 152.

¹⁹⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 3, s. 5.

¹⁹⁶BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 216, s.103-104; A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 218, s. 105; Kalebend; hakkında suçu ispatlanmı olan ki inin ahsi hürriyetinin bir kale içinde ya amaya mecbur bırakılması anlamında kullanılan bir ceza çe ididir. Bu ceza genellikle kamu düzenini bozan ki ilere verilirdi. Ki i ömrünün sonuna kadar kalede hapis tutuldu u gibi hakkında soru turması devam eden ve cezası verilmeyen ki iler de kalede tutulurdu. Kalebendlik 18. Yüzyılda sıkça kullanılan bir tür haline geldi. Bkz. Mustafa Avcı, "Osmanlı Uygulamasında nfazı Özellik Gösteren Hapis. Türleri: Kalebentlik, Kürek-Pragabentlik", Yeni Türkiye Dergisi, S. XXXXV, (Mayıs-Haziran), 2002, s. 128; Ne e Erım, "Osmanlı mparatorlu unda Kalebendlik Cezası ve Suçların Sınıflandırılması Üzerine Bir Deneme", **Osmanlı Ara tırmaları**, IV, stanbul 1984, s. 80-82.

¹⁹⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 209, s. 101.

¹⁹⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 582, s. 274, H. 619, s. 294; A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 75, s. 45-46.

¹⁹⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 96.

pastırması yapılarak stanbul'a ihraç edilmekteydi²⁰⁰. Tuna iskelelerinden stanbul'a gönderilen peynirin tulum ve ka kaval adında türleri vardı. 1751 senesinde bu peynirler Yergö ü ve Rusçuk iskelelerinden gönderilmi ti²⁰¹. Pastırma ve peynir ihtiyacının kar ılandı ı Kili ve smail iskeleleri önemliydi. 1757 senesinde Kili ve smail iskelelerinden sadeya , don ya ı, çervi , peynir ve pastırma istenmi ti²⁰².

skelelerde söz konusu ürünler bir nizam dâhilinde, birbirine kar ı tırılmadan ayrı paketler halinde gemilere istif edilerek gönderiliyordu²⁰³. Bu kaideye uyma zorunlulu u Eflak ve Bo dan için de geçerliydi. Memleketeynde hâsıl olan bu day, arpa, don ya ı, sadeya ve çervi do rudan Tuna iskelelerinden Kili ve brail'e ula tırılmalıydı²⁰⁴. 1767 yılında Silistre, Prevaadin, brail ve Kili iskelelerinden stanbul'a gelecek sadeya , çervi , donya ı birbirine kar ı tırılmadan ayrı arı testi ve yedeklere konularak gönderilmesi emredilmi ti²⁰⁵.

5. ZAH RE MÜBAYAASINDA YA ANAN SIKINTILAR

5.1. Zahirenin çine Farklı Maddeler Kar ı tırılması

Tuna iskelelerinden stanbul'a zahire gönderiminde pek çok sorun ya anmaktaydı. Bunlardan ilki 18. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren fiyatların yükselmesi ve üreticilerin vergi yükünün artmasıyla ilgiliydi. Bu duruma satıcı verdi i mal ve hizmetlerin miktarını azaltarak veya ürün kalitesini dü üreerek tepki verdi²⁰⁶. Ürünlerini fazla paraya dı arıya satma ya da ürünlerinin içine ba ka malzemeler katarak malın a ırlı ını artırarak stanbul'a gönderme âdet haline geldi²⁰⁷. Bu yüzden ilgili emirlerde gönderilen ürünlerin pak ve saf olmalarına önem verilmesi sıklıkla yineleniyordu²⁰⁸. Buna dikkat etmeyen satıcıların kalebend olacakları dile getiriliyordu²⁰⁹. Örne in; 1757 senesinde Karadeniz iskelelerinden biri olan Mankalya iskelesine gelen 3 geminin ta ıdı ı hububat kontrol edilmi , kontrol

²⁰⁰ Mihai Maxim, “ brail”, **D A**, C. XXI, stanbul 2000, s. ; Maxim, “Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: brayil (Braila)”, s. 177; BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 294, s. 142.

²⁰¹ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 3.

²⁰² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 150 , s. 89.

²⁰³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 42 , s. 24.

²⁰⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 42 , s. 24; A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 274.

²⁰⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 323.

²⁰⁶ Mehmet Genç, **Osmanlı mparatorlu u'nda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Ne riyat, stanbul, 2009, s. 220.

²⁰⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 660, s. 313-314.

²⁰⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 109, 185, 257, 264, 269, 284, 287, 331; A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 12.

²⁰⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 12.

sırasında 9 kile bu dayın 4 kilesinin arpa ve topraktan olu tu u görülmü tü. Mankalya iskelesindeki bu hadise üzerine devlet ilgili yerlere ferman göndermi ti²¹⁰.

1740 senesinde smail mütevellisi, Kili ve brail nazırlarına gönderilen hükümlerde yeni mahsul bu day ve arpanın ambarlara konulmadan iskelelerde bekleyen sefinelere satılması emredilmi ti. Bu uygulamanın amacı ürünlerin hem karı ık bir ekilde stanbul'a gönderilmesini engellemek hem de ambarlara konularak gecikmesini önlemek içindi²¹¹. Bu yeni mahsuller üreticiler tarafından stok edilirse müba ırlar zahirelerin stok edildi i ambarları tespit edip açmakta, içindeki ürüne el koymaktaydı. Buna muhalefet eden üreticiler ise hapsediliyordu²¹².

Zahireyi istenilen kiloya getirmek için sadece hububatlara de il ya ların içine de farklı maddeler karı tırılıyor veyahut ya ların ba larına a aç kütü ü ba lanarak kiloları artırılıyordu. 1749 senesinde gönderilen hükümde stanbul'a yollanacak sadeya ların her 100 kıyyesine²¹³ 3 kıyye tuz konularak bozulmamaları için önlem alınması istenmi , tuzun haricinde ya lara ba ka bir ey karı tırılmaması ve ya ların ba larına a aç kütü ü ba lanarak stanbul'a gönderilmesi yasaklanmı tı²¹⁴.

1740 senesinde Kırcı adındaki Acem tüccar taifesinin elinde bulundurdu u zahirelere farklı maddeler ekleyerek zahirenin kalitesiyle oynamaları yüzünden Tuna iskelelerinden zahire alımları yasaklanmı tı²¹⁵. Ayrıca bu taife zahirelerini istedikleri fiyattan satmak istedikleri için tüccarı zor duruma dü ürmü tü²¹⁶. 1757 senesinde de Tuna kazalarından aldıkları zahireyi Tuna iskelelerine de il, Köstence ve Mankalya gibi Karadeniz iskelelerine sevk ettiklerinden zahire naklinden men edilen Kırcı taifesi²¹⁷ 1760 yılında da Tuna iskelelerinden ve Eflak tarafından satın aldıkları zahireleri mahzen ve ambarlarında istiflemi lerd i. Bu taifeye bir tane dahi zahire satılmaması ve emre kar ı gelenlerin zabıtlar marifetiyle haklarından gelinmesi emredilmi se de²¹⁸ devlet bu taifeyi zahire ticaretinden uzak tutmakta ba arılı olamamı tı. 1764 senesinde zahirenin stanbul'a gelmesini engelleyen bir ba ka grup ise Laz taifesiydi. Bu taife Sünne Bo azı'ndan geçen zahire gemileri üzerine

²¹⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 149 , s. 84.

²¹¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H.42, s. 24; C. BLD. 3716.

²¹² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 134, s. 58.

²¹³ Kıyye ehırlere göre de i mekle beraber kabul göreni 1.282 gramdır. Bkz. Pakalın, "Okka", **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlü ü**, II, s. 723

²¹⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 35, s. 18.

²¹⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 29.

²¹⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 45, s. 26.

²¹⁷ BOA. C. ktisat (KTS.) 2068/42.

²¹⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 26.

saldırarak reislerden bazıları yaralamı lar bazılarını ise öldürmü lerdı. Böylelikle zahire yüklü 30-40 geminin bo azdan çıkmasına izin vermeyen taife stanbul'da zahire sıkıntısının ya anmasına neden olmu tu. Buna sebebiyet verenlerin acilen tedip edilerek haklarında gereken cezanın verilmesi emredilmekteydi²¹⁹.

skelelerde satıcılar tehir ettikleri zahirenin içine farklı maddeler karı tırmak suretiyle devletin istedi i kile miktarına ula ma a çalı ıyorlardı. 1760 senesinde brail iskelesinin erteledi i 20.000 (513.120 kg.) kile bu dayın gönderilmesi ancak içine saman, toprak ve çavdar karı tırılmaması istenmi ti²²⁰. Ancak 1768 senesinde kapana gelen hububatların içinde yabancı maddeler bulunmaktaydı²²¹.

5.2. Nakliyede Ya anılan Sıkıntılar

Zahire sevkiyatında temel araçlardan biri de gemilerdi. Satıcıların zahireyi iskelede bekleyen tüccara devletin biçti i fiyattan de il de kendi istedikleri fiyattan satmak istemeleri gemilerin bo bir ekilde iskelelerde beklemesine ve stanbul'da zahire sıkıntısına yol açmaktaydı²²². Devlet bu yüzden çe itli cezaî tedbirler almak yoluna gitti. Zahirenin gecikmesine neden olanlar azl ve hapsedilmek suretiyle cezalandırılacaklardı²²³.

1740 senesinde ya 30 paraya satılmaktaydı. 1741 senesinde brail iskelesinde tüccara satılmak istenen sadeya ın her birinin yükü için doksan akçe ve don ya ının her birinin kıyyesi için 180 akçe istenmi ti. Ya ların eskiye oranla pahalı olması nedeniyle tüccar ya satın alamamı , bu yüzden stanbul'da ya sıkıntısı ba göstermi ti²²⁴. Aynı durum 1754 senesinde Yergö ü ve Rusçuk iskelelerinde ya andı. Don ve sadeya ının her biri için 30 para alınır iken iskele eminleri bu miktarı 90 paraya çıkardıklarından stanbul'a mal götürecek tüccar zarara u ramı , gemiler bo bekleme ve stanbul ahalisi muhtaç durumda kalmı ti²²⁵.

1746 senesinde Tuna iskelelerinde ambar ashabının eski zahireyi yeni mahsul fiyatı üzerinden satmak istemesi tüccarı zor duruma sokarak gemilerin bo yere beklemesine neden olmu tu²²⁶. 1746 senesinin Mayısında Ni bolu, Rusçuk, Silistre,

²¹⁹ BOA. C.AS. 2616.

²²⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 27.

²²¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 12.

²²² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 21, s. 12; C. KTS. 1615/ 33.

²²³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 7, s. 4-5.

²²⁴ BOA. A. DVNS.TZE .d. 8, s. 12.

²²⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 359, s. 173.

²²⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 134, s. 58.

brail ve smail iskelelerinin kadılarına, zabıtana ve iskele emineğine gönderilen hükümde ambar ashabının ambarlarda mevcut zahireyi rayiç fiyat üzerinden satmaması yüzünden gemilerin bo yere bekledi i ve bu durumun stanbul'da kıtlı a neden olaca ı bildirilmekteydi²²⁷. 1749 senesinde smail iskelesinde 15 gemi bo bekleme ti. Bu gemilerin bir an evvel yükletilerek stanbul'a gönderilmesi emredilmekteydi²²⁸. 1750 senesinde ürünü cârî fiyattan satmak istemeyen satıcılar yüzünden Tuna sahillerine giden un kapanı gemileri 20 gün iskelelerde beklemi ti²²⁹. 1761 senesinde Ni bolu, Zi tovi, Rusçuk, Yergö ü, Silistre iskeleleriyle Eflak iskelelerinden borazan ve kayıklar ile smail iskelesine gönderilecek zahirenin zamanında gönderilmemesi bu iskelede gemilerin 15-20 gün bo beklemesine ve stanbul'da zahire sıkıntısının ya anmasına neden olmu tu²³⁰. 1760 senesinde Kili iskelesine giden Halil Reis'in yükledi i her gemisi için be er kuru talep edilmesi gemilerinin bo bir ekilde beklemesine neden olmu tu. Bu durumun devlete haber edilmesi üzerine hiçbir geminin bir akçe dahi vermemesi ve zahirelerini alarak stanbul'a gelmeleri emredilmi ti²³¹.

Gemilerin iskelede beklemelerine neden olan ba ka bir etmen de muhtekirlerdi²³². 18. Yüzyılda yiyecek ve içecek sıkıntısı iyice artmı , zaman zaman büyük kıtlıklar ya anmı tı. Bu gibi durumlarda tekellilik artmaktaydı. Malların en kısa sürede üreticiden tüketiciye intikal etmesini sa lamakla görevli devlet²³³ muhtekirle mücadele etmek durumunda kalmı tı. Kıtlık durumlarından yararlanmak isteyen muhtekirler ta radan malları alarak depolarında saklamı lar, daha sonra bunları fazla fiyata satmaya ba lamı lardı²³⁴. Bu gruba devlet görevlilerinin iltimasları da eklenince stanbul'da var olan zahire sıkıntısı iyice artmı tı. Kili Kazası htisab A ası iskelede bekleyen 16 reisin stanbul'a götürmek için bekledi i 30-40 araba zahireyi muhtekir taifesine 15 ve 16 kuru tan satarak gemilerin iskelede

²²⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 134, s. 58

²²⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, s. 36.

²²⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 158, s. 81.

²³⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 107.

²³¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 33.

²³² Muhtekir ticaret malını ihtiyaç duyuldu unda daha fazla paraya satmak için piyasadan çekerek, stoklayan ki iye verilen addır. Günümüzde karaborsacı, istifçi gibi isimlerle anılmaktadır. stiflenen malların ba nda halkın en çok ihtiyacı oldu u ürünler yani temel besin maddeleri gelmekteydi. Bu durumda arz-talep dengesi bozulmakta, sunî darlık ortaya çıkarak fiyatlar artmaktaydı. Bkz. Cengiz Kallek, " htikâr", **D A. C. XXI**, stanbul 2001, s. 560-565.

²³³ Ahmet Tabako lu, "Osmanlı ktisadî Yapısının Ana Hatları", **Osmanlı**, C. III, Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 20.

²³⁴ Özkaya, **18. Yüzyılda Osmanlı Toplumı**, s. 319.

bo una beklemesine neden olmu tu. Bu durumu gemi reislerinin mektuplarından haber alan devlet htisab A ası'nı azl etmi , kalebendlik cezasına çarptırmı tı²³⁵.

stanbul'a zahire sevkiyatında ya anan olumsuzlukların sorumluları arasında Yeniçeri a aları da yer almaktaydı. Yeniçeri a aları reayadan zorla aldıkları zahireyi mahzenlere doldurmakta, stanbul'a gidecek gemilere zahire vermemekteydiler. 1746 senesinde Sürad Yeniçeri A alarından Kapudano lu Mustafa reayadan zorla aldı ı 3 ambar arpa ve 2 ambar bu day yakla ık 25. 000 stanbul kilesi hububatı Eflak Voyvodası için sakladı mı ileri sürerek stanbul'a gidecek sefinelere satmak istememi ti²³⁶. Devlet tarafından atanan müba irler de tüccardan fazla para almak için zahireye kendi isteklerince zam yapmakta ve tüccarı zarara sokarak zahirenin gemilere yüklenmesini geciktirmekteydiler²³⁷. Gemiler yüklenip stanbul'a gelecek durumda olsalar bile bazen müba irlerin sorumsuzlukları yüzünden gemilerdeki zahire helak olabiliyordu. 1746 yılında Miri Mübayaacı Sol Kol A ası brahim A a Tuna iskelelerinden mübayaa edilen bu dayı kimi sefineye 2.000 kimine 900 kimine ise 500 kile yüklemi , gemilerin yük alma kapasitelerine ve ellerinde bulunan tezkerelere bakmaksızın bu day göndermi ti. Böylelikle stanbul'a gelecek hububatın helak olmasına neden olmu tu²³⁸. 1756 senesinde de sakçı'da Tımarili Nahiyesinde bulunan zahireyi mütevelliler devletin belirledi i fiyatın üstünde bir fiyatla satmak için mahzenlerinde saklamı lardı²³⁹.

Gemilerin stanbul'a gecikmesinde ahalinin olumsuz davranı ları da rol oynamaktaydı. Rusçuk köylülerinden Seyyid Ahmed Efendi, Elhac brahim ve Seyyid Ömer adındaki ki iler stanbul'a gitmek için hazırlanan gemi reislerini korkutarak kaçırımı lardı. Bunun üzerine devlet, Rusçuk kadısına, muhalefet eden bu ki iler hapsedilmelerini, yüklü ve yüklenecek olan gemilerin hemen stanbul'a gönderilmesini emretmi ti²⁴⁰.

Bir üretim bölgesinden di erine zahire getirip satmak yasak iken 1751 senesinde Karadeniz iskelelerinden Karahürmüz iskelesine zahire gönderen Babada ı'ndaki üreticiler zahirelerini daha fazla paraya satmak umuduyla Hırsova kazasına tabi Kayagölü ve Ta burnu iskelelerine kayıklar ile getirip satmı lardı. Bu

²³⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 259, s. 118.

²³⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 149, s. 66.

²³⁷ BOA. C.BLD. 5959.

²³⁸ BOA. C. BLD. 5335/ 107.

²³⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 652, s. 311.

²⁴⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 201, s. 93.

durum Karadeniz’de un kapanı sefinelerinin bo yere beklemlerine neden olmu tu. Devletin durumu haber alması üzerine Kayagölu ve Ta burnu iskelelerine gelen zahirelerin do ruca un kapanı gemilerine yüklenilmesi emredilmi ti. Zahire kaçırarak ve fazla paraya satmak isteyenler olursa brail ya da Tulçı kalesinde kalebend olarak cezalandırılacaklardı²⁴¹. 1752 senesinde bu emre riayet etmeyen reisler ortaya çıktı. Reisler zahireyi Karahürmüz iskelelerine götürmeyip Kili ve smail taraflarından gelen kayıklara satmaya devam etmi lerd i. Devlet, Ta burnu ve Kayagölu iskelelerinden bir habbe dahi zahirenin Kili ve smail cihetinden gelecek kayıklara yüklenilmemesini emrediyordu²⁴². 1753 senesinde tüccar taifesi Eflak ve Bo dan’dan hâsıl olan sadeya ve balı Tuna iskelelerinden alarak Karahürmüz, Köstence ve Balçık gibi Karadeniz iskelelerinde satmı lardı²⁴³.

Gemi reislerinin zahire almak için yeterli sermayesinin olmaması da olumsuzluk ve sıkıntıya sebep olabiliyordu. 1768 yılında Kili ve Kalas iskelelerine giden un kapanı sefinelerinden bazılarının sermayesi zahire satın almak için yeterli gelmemi bu yüzden stanbul’da bu day darlı ı ya anmı tı. Bunun üzerine devlet un kapanı reislerinin poliçe kar ılı ı gemilerine yükleyecekleri yarı zahirenin bu day olmasını istemi ti²⁴⁴. Aynı senede bu türden bir olay ya andı. Kili ve smail taraflarında bulunan 70 ila 100 arasındaki sermayesi yeterli olmayan gemi reislerine satıcılar arpa, bu day ve erzak yüklemekten imtina etmi lerd i²⁴⁵. Bu sene fiyatların artı ı yıla i aret etmektedir. Bu yüzden üreticiler zahirelerini eski fiyattan satmaktan imtina etmi , gemi reisleri de bu fiyat artı ı kar ında parasal anlamda tedariksiz kalmı tı.

Fiyatların arttı ı ve gemilerin bo olarak iskelede bekletildi i dönemlerden biri de Ramazan ayı idi. Bu dönemde hububat ihtiyacını fırsata çevirenler zahire fiyatlarını neredeyse iki katına çıkartmaktaydılar. 1753 senesinde sakçı ve havalisi iskelelerinden stanbul’a gönderilen bu dayda her sakçı kilesi için 70-90 para talep edilirken, Ramazan ayında bu oran 120-130 paraya kadar yükselmekteydi. sakçı kadısına gönderilen hükümde bu ekilde tüccarı sıkıntıya sokan, stanbul’a zahire gönderilmesinin gecikmesine neden olanların takip edilerek haklarından gelinmesi

²⁴¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 234, s. 112.

²⁴² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 359, s. 173.

²⁴³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 320, s. 157.

²⁴⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 32.

²⁴⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 32.

emredilmekteydi²⁴⁶. 1792 yılının Ramazan ayında toplam 250.000 stanbul kilesi bu day ve arpanın Silistre, Rusçuk ve Ni bolu gibi sancaklardan toplanarak Tuna Nehri yolu vasıtasıyla sakçı ambarına getirilmesi emredilmi ti²⁴⁷.

Gemilerin bo bir ekilde beklemesinin yanı sıra gemilerin iskelelere geç gelmesi de reayayı zor durumda bırakıyordu. 1760 senesinde Eflak köy ahalileri arabaya yükledikleri zahireleri Eflak'ın be adet iskelesine götürmü ler ancak, sevkiyatta kullanılan borazan ve tıransaların olmaması halkın beklemesine yol açmı tı. Bu yüzden nakliyat için bu iskelelere Rusçuk, Silistre, Yergö ü ve Ni bolu taraflarından büyük ve küçük borazanlar ile tıransalar gönderilmi ti²⁴⁸. 1769 yılında Tuna'nın yukarı iskelelerinden ve Eflak'dan gelecek zahire brail'de toplanacak ve stanbul'a gönderilecekti. Ancak zahirelerin zamanında brail'e gönderilmemesi yüzünden yüklerini alamayan gemiler bo bir ekilde bekliyorlardı. Bu yüzden devlet brail'de bekleyen sefinelere zahirelerin iki üç gün içinde yüklenmesini ve derhal yola çıkarılmasını istemekteydi²⁴⁹. Tehir edilen zahirelerin mahzenlerde kaldı ı süre de önemli bir konuydu. Kapandan, zahire almak için brail'e gelen reisler mahzende 2 sene kalmı zahireleri almaktan imtina ederdi. 1767'den önce Eflak'ın tehir etti i 2.747 (70.477 kg.) kile bu dayı reisler mahzende çok kaldı ı için almak istememi lerdı²⁵⁰.

Gemilerin yukarıda bahsedilen nedenlerle iskelelerde bekletilmesi ya da hububat kaçakçılı ı stanbul'da kıtlık olaylarının ya anmasına neden olmaktadır. Tuna iskelelerine ardı ardına gönderilen emr-i eriflerde muhtekir ve madrabazlara zahire verilmemesi ve stanbul'da ya anan kıtlı a binaen eski yeni her tür ve cins zahirenin vakit geçirmeden stanbul'a gönderilmesi emredilmekteydi. Ambar edilen ve ihtiyaç hâsılında ürünün karaborsaya dü memesi ve devletin koydu u fiyata zam yapılmaması için bütün iskelelere, kaza kadılarına, iskele eminlerine, zabıtana tembihler yapılmaktaydı²⁵¹.

²⁴⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 377, s. 182.

²⁴⁷ BOA. C. ML. 51379.

²⁴⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 83, s. 50-51.

²⁴⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 81.

²⁵⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 321.

²⁵¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. s. 16.

5.3. Kaçakçılık

İstanbul'un temel gıda maddelerinin sağlanmasına yönelik devletin katı müdahaleci iktisadi politikası, hububat kaçakçılığının yasal ticaretten daha kârlı olması zahirenin üretim yerinden küffar memleketlerine ve Anadolu taraflarına kaçırılmasına neden oluyordu²⁵². Anadolu'ya zahire kaçıran gemiler Karadeniz sahillerini kullanmırlardı. Tuna iskelelerinden alınan zahire Sinop, Samsun, Trabzon, Nebolu, Ünye ve Bartın²⁵³ iskelelerinden Anadolu'ya kaçırılıyordu²⁵⁴. 18. Yüzyılda bu konuyla ilgili Tuna Nehri çevresindeki iskele ve kazalara gönderilen hükümlerde Anadolu taraflarına bir habbe dahi zahire gönderilmemesi emredilmekteydi²⁵⁵. Kaçakçılık yapan reisler yakalandığında gemileri Tersâne-i Âmir'e de rabt edilir, kendileri de hapse konulurdu²⁵⁶.

Anadolu gemi reislerinin kaçakçılığın önlenmesi için yaptıkları güç oldu. Bu için çeşitli yöntemler üretmelerine neden oldu. Özellikle İstanbul'a zahire getirecek olan kaptan gemisi yeterli gelmediğinde Tuna'da bulunan tüccar gemilerinden yararlanmaktaydılar. 1728 senesinde İstanbul'da yeterli sayıda geminin olmamasını fırsat bilen tüccar gemileri Smail, Kili, Sakçı, Brail iskelelerine yanaşıp "miri zahire tahmil idece iz" diyerek zahire almak istemişlerdi. Devlet Sakçı Ambar Emni ve mübayaacılardan bu tüccar gemilerine mani olmaları istenmekte, aksi durumda İstanbul'da zahire kıtlığına anacık dille getirilmekteydi²⁵⁷.

Bütün bu telkin ve cezalara rağmen Tulçı iskelesinden kalkan 29 geminin 28'inin Anadolu tarafına zahire kaçırmaları durumunun vahametini göstermektedir²⁵⁸. 1755 senesinde Smail, Brail, Kili, Tulçı ve Sakçı iskelelerindeki zahireler 60 adet Anadolu sefinesine yüklenmişti. Bu durumu haber alan devlet zahireyi satanların ve

²⁵² Suraiya Faroqi; "İstanbul'un İktisadi ve Tekirdağ-Rodosçuk Limanı (16 ve 17. Yüzyıllar), **ODTÜ Gelişme Dergisi**, Özel Sayı, 1979-1980, s. 141; Coşkun Albayrak, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret**, s. 200.

²⁵³ Sadık Müfit Bilge, XVIII. Yüzyılda Osmanlı (Anadolu) Limanlarından Kafkasya'ya Yönelik Deniz Ticaretçileri ve Deniz Ticareti", **Kafkasya Üniversiteler Birliği Uluslararası Akademi Sosyal Bilimler Kongresi**, 25-27 Eylül 2013, s. 3.

²⁵⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 146, s. 83, H. 147, s. 83; A.(DVNS.TZE .d., 11, 295.

²⁵⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 137, s. 71; H. 146, s. 74-75.; H. 295, s. 142-143; H. 298, s. 144; H. 457, s. 215; H. 472, s. 219; H. 551, s. 256; H. 652, s. 311; H. 660, s. 313-314, H. 668, s. 318, H. 675, s. 321; H. 679, s. 323, H. 680, s. 324; A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 33, s. 21; H. 136, s. 77, H. 292, s. 156, H. 293, s. 156; A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 170, 272., 277, 310, 363; A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 12. C.BLD. 3716; C.BLD. 3695/ 74, C.BH. 654.

²⁵⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 28, s. 16.

²⁵⁷ BOA. C. BLD. 5353

²⁵⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 159, s. 81.

zahireyi alan reislerin kalebend olarak cezalandırılmalarını istemi ti²⁵⁹. 1757 senesinde sakçı iskelesinden “ *stanbul’a götürüyorum*” diyerek zahireyi Anadolu tarafına kaçırmak isteyen 15 gemi reisi Sünne Bo azından geçmek isterken yakalanmış , yükleri stanbul’a gönderilerek reisleri hapsedilmiş ti²⁶⁰. 1757 senesinde bu kez zahireyi stanbul’a götürmek yerine Sinop tarafına kaçırarak 8 reisten 4’ü yakalanarak Sinop Kalesi’nde kalebend olarak cezalandırılmışlardı. Anadolu taraflarına zahire kaçakçılığı yapan bu reislerden başlıca Sünne Bo azı Zabiti de kusurlu bulunmuştu. Sünne Bo azı Zabiti bu minvalde başlıca bir olayda da kusurlu bulunursa hakkından gelinmesi bildirilmişti²⁶¹. Aynı yılda Kili iskelesinden Ahmet Reis 4.400 (112.886 kg.) kile bu day ve 300 (6.675 kg.) kile arpa, Smail Geçidi iskelesinden Ömer Reis bir kıta aykasına 5.040 (129.306 kg.) kile bu day, 80 (1.780 kg.) kile arpa, Kara Hacı İbrahim 6.370 (163.428 kg.) kile bu day ve 402 (8.944 kg.) kile arpa, Hasan Reis bir kıta aykasına 6.000 (153.936 kg.) kile bu day ve 360 (8.010 kg.) kile arpa, Eyüp Reis bir kıta sefinesine 7.000 (179.592 kg.) kile bu day ve 402 (8.944 kg.) kile arpa, Ömer Reis bir kıta aykasına 900 (23.090 kg.) kile bu day, 1.450 (3.262 kg.) kile arpa ve 1.125 kile erzen, Murad Olu Ali Reis bir kıta aykasına 3.002 (77.019 kg.) kile bu day, Mustafa Reis 6.000 (153.936 kg.) kile bu day, 900 (820.025 kg.) kile arpa yükleyerek Anadolu sahillerine kaçırılmışlardı. Bu reisler tekrardan Kili ve Smail iskelelerine dönerlerse haps edilmeleri hususunda Smail Geçidi kadılarına, yeniçeri zabitlerine ve iskele eminlerine emri erif ile bildirilmişti²⁶².

Tuna iskelelerinden aldıkları zahireleri Karadeniz sahillerine kaçırarak reislerin ardı arkası kesilmiyordu. Üstelik sahillerde anlaşılmaları tüccar taifesi vardı. Gemilerle gelen zahire iç kesimlere develerle ulaştırılıyordu. 1750 senesinde Karadeniz ve Tuna sahillerinden aldıkları zahireyi 8 adet aykaya yükleyen reisler, Karadeniz sahillerine kaçırılmışlar, zahireyi Anadolu’nun iç bölgelerine dört-beş yüz kadar deveyle götürmüşlerdi²⁶³. 1757 yılında Smail iskelesinden bu day yükleyen Anadolu gemileri Sünne Bo azında tutularak yüklerine ve gemilerine el konulmuştu²⁶⁴. Bu sene İbrahim Reis Kili’den 4.300 kile bu day, 300 kile arpa,

²⁵⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 472, s. 219.

²⁶⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 72, s. 44.

²⁶¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 146, s. 83, H. 147, s. 83.

²⁶² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 107, s. 62-64.

²⁶³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 185, s. 94.

²⁶⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 85, s. 52.

Elhac brahim Yazıcı smail Geçidi'nden 400 (10.262 kg.) kile bu day, Ali Reis Akkirman'dan 1.110 (28.478 kg.) kile bu day ve 280 (6.230 kg.) kile arpa, Çobano lu Mustafa Reis 1.046 (26.836 kg.) kile bu day ve 289 (6.430) kile arpa, Ezineli Hasan Reis 1.060 (27.195 kg.) kile bu day 183 (4.071 kg.) kile arpayı kapana götürmeyerek Anadolu'ya kaçırmı lardı. Yüklerinin derhal stanbul'a gönderilmesi için Trabzon Valisine ve Sünne Bo azından Trabzon'a kadar olan iskelelerinin kadılarına ve zabitlerine emirler gönderilmi ti. E er bu reisler yüklerini Anadolu kıyılarına bırakıp tekrar Kili ve smail iskelelerine gelirlerse yakalanarak haps edilmeleri emredilmi ti²⁶⁵. 1756 senesinde smail iskelesine un kapanından 18 adet gemi gelmi ve zahireleri yükleyerek stanbul'a hareket etmi lerdı. Ancak gemi reislerinden Karabilir brahim Reis stanbul'a gelmeyerek zahireyi Anadolu'ya kaçırmı tı. Karabilir brahim Reis smail Geçidi iskelesine geldi i takdirde yakalanarak Tulçı kalesine kalebend olunacaktı²⁶⁶.

1749 senesinde brail iskelesi nazır ve yeniçeri zabitlerinin Anadolu gemilerine gemi ba ına 250 kuru kar ılı ında zahire yüklemelerine izin verdiklerine dair malumat brail nazırına ve naibine hüküm gönderilmesini gerektirmi ti. Söz konusu hükümde stanbul halkının zaruret ve müzayakada bulundu u belirtilerek ilgili müba ir, iskele eminleri, serdar ve zabitlerin sorgulanarak hatası görülenlerin hapsi emredilmi ti²⁶⁷. 1761 senesinde Kili iskelesinde bulunan Anadolu sefinelerinin zahire kaçırmasına göz yumulmak artı ile sefinelerinin her biri için bir kese akçe talep edilmi ve bu durum stanbul'da zahirenin azalmasına neden olmu tu²⁶⁸.

Tuna Nehri üzerinde çe itli ihtiyaçlara mebni olu turulan ambarlarda Anadolu gemilerine hububat satılması biriktirilmi zahire stoklarının azalmasına neden olmaktaydı. Bu ambarlardan en büyü ü sakçı iskelesindeydi. sakçı skelesi, hem ordunun toplanma merkezi hem de Eflak, Bo dan ve Tuna yoluyla gelen zahirenin burada depolanıyor olması nedeniyle büyük önemi haizdi²⁶⁹. 1751 senesinde sakçı ambar emini mirî zahireyi un kaparı gemilerine vermeyerek sakçı iskelesindeki beratlı Anadolu gemilerine satmı tı. Bu durumun haber alınması üzerine stanbul'da zahire sıkıntısı çekilece i bildirilerek, Anadolu tarafına zahire

²⁶⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 100, s. 58.

²⁶⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 178.

²⁶⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 146, s. 74-75.

²⁶⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 107.

²⁶⁹ Mehmet nba ı, "Osmanlı- Lehistan Harplerinde Sefer Yolu ve Tuna Nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl), **Balkanlar'da slâm Medeniyeti**, Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebli leri, Bükre , Romanya 1-5 Kasım 2006, s. 492.

kaçıran gemi reislerinin isim ve öhretlerinin bildirilmesi ve yakalananlar haklarında kalebendlik cezası verileceği ifade edilmiştir²⁷⁰.

Kapan tüccarı zahireyi tıra edecekleri mahallere gitmezler yerlerine birini gönderirlerdi. 1750 senesinde Kapan tüccarı Hacı İbrahim, Kili iskelesinden bu day ve arpa satın almak için sermayesini Kili sakinlerinden Hacı İbrahim'e vermişti. Ancak Hacı İbrahim 800 (20.524 kg.) kile bu day ile 400 (8.900 kg.) kile arpayı mahzenlerde saklayarak Anadolu gemilerine fazla paraya satmak istemi. Söz konusu zahirenin İstanbul'a getirtilmesinde görevli 2 adet gemi uzun süre boğazda Kili iskelesinde beklemiş, durumu haber alan devlet Hacı İbrahim'in mahzenlerde sakladığı bu day ve arpanın gemilere yükletilerek İstanbul'a gönderilmesini emretmiştir²⁷¹. 1756 senesinde Kili kazasından biri 19.000 kile bu day saklamıştı. Kaza ahalisi tarafından verilen haber doğrultusunda un kapanı gemi reislerinden İbrahim Reis zahireyi satın almakla görevlendirilmişti²⁷².

Payitahtın zahire ihtiyacını karşılayacak gemiler bir nizam içinde çalışıyorlardı. Herkes kapan tüccarı olamazdı. Kapan defterinde adı olmayan hiçbir yeni geminin iskelelerden zahire alması söz konusu değildi²⁷³. Bu yüzden zahire ticareti yapmak isteyenler hileye başvuruyorlardı. Örneğin 1757 yılında sahte kapan tezkiresiyle Süleyman Reis ve kardeşi Hasan Reis Tuna Nehrindeki zahire kayıklarından zorla bu day alarak sakçı, Tulçu ve Sünne'den çıkarak Anadolu tarafına bu day kaçırmışlardı²⁷⁴. Yine aynı sene Hacı Mehmed oğulları Muhammed ile Osman adındaki reisler sahte kapan tezkiresiyle Brail iskelesinden zahire yüklemek istemişler, ancak tezkirelerinin sahte olduğu anlaşılması üzerine Brail Kalesine kalebend olunmuşlardı²⁷⁵.

Zahire kaçakçılığının önüne geçebilmek için devlet ya kazaların zahire göndermekle yükümlü oldukları iskeleyi de kapatıyor ya da Anadolu gemilerine Sünne Boğazı'nı geçmek için gerekli olan tombazı vermiyordu. 1756 yılında Brail iskelesinde bulunan Anadolu gemilerine Brail'e bağlı Kadri Kalesinden giden zahireler satılmıştı. Bunun önüne geçmek için devlet bu kılıza zahirelerinin bu yıldan

²⁷⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 298, s. 144.

²⁷¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 123, s. 65.

²⁷² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 762, s. 365.

²⁷³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 83, s. 40.

²⁷⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 253, s. 137.

²⁷⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 282, s. 152.

sonra smail iskelesine gönderilmesini emretmi ti²⁷⁶. 1765 senesinde Adalar mevkiinde Anadolu gemilerine zahire satıldı ı haberi üzerine bu sefinelere Sünne Bo azından geçirmek için tombaz verilmemi ti²⁷⁷. Reisler Sünne Bo azına gelmeden önce Tulçı'da yakalanırsalar gemilerine el konulmaları ve stanbul'a gönderilmeleri, kendilerinin ise hapsedilmeleri emredilmi ti²⁷⁸. Ancak bu tedbirler zahire kaçakçılı ının önüne geçmek için yeterli olmuyordu. Anadolu ve Trabzon gemilerine Tuna iskelelerinden bir habbe dahi zahire verilmemesi emrediliyordu. Bu emirlere riayet edilse dahi Trabzon'dan gelen Anadolu gemileri Tuna iskelelerine yana arak borazanlardaki zahireleri zorla kendi gemilerine yüklemeye devam ediyorlardı²⁷⁹. Tuna iskelelerinden sadece Anadolu sahillerine de il Akdeniz'e kadar zahire kaçakçılı ı yapılabiliyordu. 1767 senesinde brail, smail, Kili ve Akkirman'dan sade, çervi ve don ya ı gibi malların Akdeniz tarafına satılması yasak iken bu iskelelerden nöz ve havalisine ya ların satıldı ı tespit edilmi ti²⁸⁰.

Tuna iskeleleri dı ında Eflak ve Bo dan'da üretilen zahire de Anadolu taraflarına kaçırılabilirdi. 1749 yılında Bo dan Voyvodasına Anadolu tarafından gelecek sefinelere zahire vermemesi üzerine tembihte bulunuluyordu. Bu taraftan gelen zahire Kalas iskelesinde toplanıp büyük ço unlukla Kili iskelesinde bekleyen derya gemileri ile stanbul'a gönderilirken burada gösterilecek bir rehavet Bo dan'dan gelen zahirenin Anadolu'ya kaçırılmasına neden olabiliyordu. Bu yüzden hem Kili hem de Kalas iskelesi müba ir, iskele eminleri ve zabitlerine büyük görev dü üyordu²⁸¹. 1751 senesinde Eflak Voyvodasına gönderilen hükümlerde de ba ka yerlere zahire satılmaması, zahirenin arabalar ile müsait olan Tuna iskelelerine sevk edilmesi ve burada bekleyen tüccara câri fiyat üzerinden satılması emrediliyordu²⁸².

Eflak ve Bo dan zahiresi Tuna'da bulunan kamı lık bir mevkiide Anadolu gemilerine satılıyordu. Durumun engellenmesi adına Eflak tarafından zahire satın alacak borazan ve transaların brail iskelesi mütevellisinden tezkire almaları art tutuldu²⁸³. Bu durumun devam etmesi üzerine 1757 senesinde gönderilen emirde

²⁷⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 657, s. 312.

²⁷⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 275.

²⁷⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, 275.

²⁷⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, 295.

²⁸⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 328.

²⁸¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 147, s.75; H. 207, s. 100, H. 676, s. 322.

²⁸² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 128, s. 263.

²⁸³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 655, s. 312.

iskeleden zahirenin çe it ve miktarını gösteren tezkireyi kapan naibine, kapan naibi de gelen zahireyi belirten tezkireyi voyvodaya gönderecekti²⁸⁴. Bu önlemlere rağmen Tuna Nehri kenarında bulunan kamılık mevki reisler için saklanma ve kaçak zahire yükleme istasyonu olmu tu. Bartınlı Çelebi Ali O lu Ahmed sefinesine kamılık arasından bu day ve darı yüklenmekte iken zahire müba irine haber verilmi ti. Aldı ı bütün zahirenin stanbul'a gönderilmesine karar verilen Ahmet Reis hapsedilmek istenmi se de firar etmi ti²⁸⁵.

Eflak ve Bo dan taraflarından Tuna iskelelerine gönderilen pastırma ve bal ço u zaman muhtekir taifesi engeline takılmaktaydı. Pastırma ve balın istenilen zamanda ve miktarda gelmemesi stanbul'da ihtiyacı artırmaktaydı. Bunun üzerine devlet brail, smail, Kili ve Akkirman iskelelerindeki kadı ve yeniçeri serdarlarından muhtekir taifesinin isim ve resimleriyle ilam edilmesini istemekteydi²⁸⁶. 1755 senesinde muhtekir taifesinden be ki i Yergö ü iskelesinden balmumunu küffar memleketlere satmı lardı. Ne kadar balmumu satılmı ise toplanarak stanbul'a gönderilmesi emredilirken bu muhtekir taifesinin zabitler ve müba ir tarafından haklarından gelinmesi istenmi ti²⁸⁷.

Eflak'tan gelen zahire hem Anadolu tarafına²⁸⁸ hem de Erdel taraflarına kaçırılabilirdi. 1756 senesinde Eflak Voyvodası Kostantin brail iskelesine göndermesi gereken zahireyi Erdel taraflarına satmı tı. Bunu engellemek isteyen devlet zahirenin hepsinin brail iskelesine gönderilmesini istiyordu²⁸⁹. Devlet, Eflak ve Bo dan'dan gelen zahirenin kaçakçılı ını önlemek için brail'den borazan ve kayıkları bu memleketlere göndererek zahirelerin brail iskelesine gelmesini salamaya çalı tı²⁹⁰.

Tuna iskelelerinde gizli ve açıktan Anadolu gemilerine zahire satanlara kar ı Tuna Nehri Ocaklık aykası kapudanları görevlendiriyordu. Bu görevi ifa edebilmek için de aykalarını mükemmel ekilde donatımı, kürekçi ve dümenci tedariki esastı²⁹¹. Rusçuk Kapudanının emri altındaki bir kıta aykayla brail tarafında konularak zahire kaçakçılı ı yapanlara kar ı duruyordu. 1762 yılında Rusçuk

²⁸⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 83, s. 50-51.

²⁸⁵ BOA. C.BLD. 6383.

²⁸⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 294, s.142.

²⁸⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 489, s.226.

²⁸⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 677, s. 322.

²⁸⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 765, s.368.

²⁹⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 660, s.313-314.

²⁹¹ BOA. C. BH. 8060; C.AS. 50830.

Kapudanı bir kıta ayka ve 20 nefer kürekçi ile Ruz-ı Hızır'dan (5 Mayıs) Ruz-ı Kasım (25 Kasım)'a dek brail iskelesinde bekleyerek A a ı Tuna iskelelerinden zahire almak isteyen Anadolu sefinelerini engellemek için çalı mı tı²⁹². Özellikle Eflak'tan gelecek olan zahire önemli oldu u için Rusçuk Kapudanı 24 nefer kürekçiyle hazır bulunuyordu. Kapudanın hizmeti altındaki aykalar brail'den ba ka Kalas ve Kili taraflarında konu lanarak Anadolu'ya zahire kaçırılmasını engelliyordu²⁹³. Sadece Rusçuk de il Vidin Kapudanı da bu i le görevlendiriliyordu. 1765 senesinde 22 nefer kürekçi, dümenci ve topçu ile Vidin aykası Kapudanı Mustafa²⁹⁴ Anadolu'ya zahire kaçırınları engellemek için Eflak taraflarını koruma altına almı tı. Aynı sene Tuna'nın Ocaklık aykalarından Vidin aykası Kapudanı Ali, 20 nefer kürekçi, topçu ve dümenci ile birlikte Tuna kayıklarından Anadolu gemilerine zahire satılmasını engellemek için çalı mı tı²⁹⁵. 1766 yılında Tulçı ve Tuna'nın bazı mahallerinden zahire kaçırın Anadolu sefinelerini engellemek için Filordin aykasından bir kıta ve sakçı aykalarından bir kıta toplam 2 kıta ayka bu i için görevlendirildi²⁹⁶. 1763 senesinde Rusçuk ve Tulçı, 1764 ve 1765 senelerinde Vidin, 1766 senesinde de Filordin aykası Anadolu'ya zahire kaçırılmaması için görevlendirilmi ti²⁹⁷. 1768 yılında da Tuna kayıkları Tımarili, Kalas, smail ve Kili taraflarında beratlı sefinelere zahire satmı , zahire Anadolu tarafına götürülmü tü. Bu yüzden Tuna'nın Ocaklık aykalarının görevlerini iyi yapmaları isteniliyordu²⁹⁸.

5.4. stanbul'un Kı Mevsiminde a e Sorunu

Deniz ta ımacılı ı tabiat artlarına ba lıydı. Karadeniz'in dalgalı, hırçın ve karanlık suları yılın her ayında seyre müsait de ildi. Gemiler 5 Mayıs ve 25 Kasım arasında denize açılarak stanbul'a zahire ta ırlardı²⁹⁹. Bu yüzden “*mevsim-i derya mürrur itmezden evvel* zahirelerin iskelelerde biriktirilmesi gerekirdi³⁰⁰. stanbul'da iki dönem en çok zahireye ihtiyaç artardı. Bunlardan ilki sefer, ikincisi kı

²⁹² BOA. C. BH. 12696.

²⁹³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 42, 106, 188.

²⁹⁴ Vidin Ocaklık aykası Kapudanı Mustafa görevini yerine getirmeden aykası hizmet göremez hale gelmi ti. aykada görev yapan neferler ise köprü ve tombaz yapımında çalı mak zorunda kalmı lardı. Bkz. BOA. C.BH. 4807.

²⁹⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d, 11, s. 271, 304.

²⁹⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 304.

²⁹⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 350.

²⁹⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 63.

²⁹⁹ Bilge, XVIII. Yüzyılda Osmanlı (Anadolu) Limanlarından Kafkasya'ya Yönelik Deniz Ta ımacılı ı ve Deniz Ticareti”, s. 2.

³⁰⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 532, s. 210.; A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 38, s. 19; H. 67, s. 37, H. 99, s. 51; A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 81.

dönemleriydi. Seferlerde bütün saray halkı ve kapıkulu askeri padi ahla birlikte hazır olmak zorundaydı. Bu durumda stanbul'da pazar tamamen düzensiz hale gelirdi; fiyatlar artar karaborsa olur ve kıtlıklar görülürdü³⁰¹. Kıtlıkın sekteye uyaracak zahire sevkiyatının hiçbir nedenle duraksamasını istemeyen devlet Tuna'nın münbit ovalarından gelecek olan zahireyi stoklamak için iskelelerde ambarlar inşa eder ve bunun için hazineden yüklü miktarda paralar gönderirdi³⁰². Sadece iskelelerdeki ambarlar da yeterli değildi. Osmanlı Devleti kıtlıklarında hem tahminin güç olması hem de nehrin donması nedeniyle iskele ve çevresinden gelen zahireyi yazın Tersâne-i Âmire ambarlarında stok yapmaktaydı³⁰³. İddetli kıtlıklardan gelmeden gemilerin kıtlıklara başlanması katiyen yasaktı³⁰⁴. Ancak kıtlık dönemlerinde stanbul'da zahire ihtiyacı artmakta ve stoklar yetmemekteydi. Bu yüzden iskelelerde kıtlıklardan gelen gemilere müsait havalarda zahire yüklenerek stanbul'a gitmeleri sağlanmaktaydı³⁰⁵. Bu dönemde stanbul iskeleleri yoğun bir şekilde çalışırdı³⁰⁶.

1753 senesinde kıtlığın gelmesine yakın Boğdan ve Kili, Smail iskeleleri ile çevresindeki mahallerde bulunan ambarlardaki buğday, arpa, yulaf, bal ve peynirin havalar iyi giderken iskelelerde bulunan gemilere yüklenerek acele olarak stanbul'a gönderilmesi istenmişti³⁰⁷.

1750 senesinde hava muhalefeti yüzünden 4 kıta gemi yükleri olan toplam 8.000 kile buğdayı stanbul'a götürememi, Trabzon iskelesine yanaşmak zorunda kalmışlardı. Devlet bu gemilerin derhal stanbul'a gönderilmesini ve zahirelerin bir tanesinin dahi iç bölgelere satılmamasını emretmişti³⁰⁸. Gemiler denize açılma zamanı geldiğinde kıtlık nedeniyle tehir edilen zahireleri yükleyerek stanbul'a götürürlerdi³⁰⁹. Kıtlık mevsiminin sona ermesiyle Silistre iskelesinin tehir ettiği 50.000 (1.282.800 kg.) stanbul kilesi buğday, arpa ve Smail iskelelerine sevk edilmişti³¹⁰. Aynı iskelenin 1761 senesinde bir önceki yıla ait 50.000 (1.282.800 kg.) kile buğdayı

³⁰¹ Nalcık, "stanbul", s. 236.

³⁰² Ahmet Asım Efendi, *Asım Tarihi*, C. I, (Tarihsiz), s. 61.

³⁰³ Halil Utkan, *Bakanlık Osmanlı Arşivi 17. Zehair-i Rikâb Defteri'ne (1788-1791) Göre stanbul'un tahmininin Te'mini*, stanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, stanbul 1995, s. 39; BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 33, s. 21; A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 1, 28, 56, 82, 88., 134, 164, 171, 264, s. 284, 287, 312, 315, 320, 360, 366.; A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 81, 83, 85, 86.

³⁰⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 265-266, s.128-129; , H. 266, s. 129.

³⁰⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 102, s. 52-53.

³⁰⁶ BOA. C. BLD. 29149/ 713.

³⁰⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 322-323, s.156.

³⁰⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 113, s. 60.

³⁰⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 314, s. 154.

³¹⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 600, s. 284.

brail iskelesine sevk etmesi emrediliyordu³¹¹. 1755 senesinde de Ni bolu, Plevne, Lofça, Zi tovi, Tırnovi, Sluvi, Rusçuk ve Yergö ü kazalarının tehir zahireleri kı bitimiyle borazanlara yüklenerek brail ve smail iskelelerinde bekleyen un kapanı gemilerine satılmı tı³¹². 1755 senesinde kı nedeniyle smail iskelesinde mahzenlere doldurularak bekletilen 36.000 (923.616 kg.) kile bu day ile 36.000 (81.000 kg.) kile arpanın 1756 senesinde un kapanı gemilerine satılması emredilmi ti³¹³.

1756 yılında brail iskelesinden hava muhalefeti yüzünden kı n gönderilemeyen 50.000 (1.282.500 kg.) kile bu day ile 250.000 (5.562.500 kg.) kile arpanın stanbul'a gönderilmesi istenmi ti³¹⁴. Ancak bu yılda tehir edilen 50.000 (1.282.500 kg.) stanbul kilesi bu dayın 5.170 (132.641 kg.) kilesi stanbul'a ula mı tı³¹⁵. Zahire Müba iri Zi tovili Ali'ye gönderilen defterde yer alan miktarın hiçbir yere gönderilmeden stanbul'a ula tırması için sürekli emr-i erif yollanmı tı³¹⁶. 1763 senesinin Mayısında stanbul'un kı lık zahire ihtiyacının temini için kırk gemi Karadeniz ve Tuna limanlarından sürekli zahire ta ımı tı. Zahirenin yüklenip bo altılmasında hiçbir sorunun ya anmaması için hem Tuna iskele eminlerine hem de iskelelerin ba lı oldu u kaza kadılarına hükümler gönderilmi ti³¹⁷.

Eflak Voyvoası Kontantin kı nedeniyle 1760 senesine ait mukayese zahiresi³¹⁸ ile 1761 senesinde 66.090 kile bu day, 17.000 kile arpa ve 12.000 kile erzeni stanbul'a gönderememi ti. 1762 ve 1763 senesinde bakiye kalan bu zahirelerin gönderilmesi istenmekteydi³¹⁹. Eflak'tan gelecek zahirenin büyük bir mebla a tesadüf etmesi nedeniyle kı girmeden 200.000 kile bu dayın derhal brail'e gönderilmesi gerekiyordu³²⁰.

Hububat gibi ya ve bal da kı mevsiminde sevkiyatta sıkıntı ya anılan ürünlerdendi. Rusçuk tarafından gelecek bal, sade, don ve çervi ya ları stanbul'a ula tırlamamı tı³²¹. Nehir çevresindeki Tulçı, Kili ve smail iskelelerinden gelecek

³¹¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, 88.

³¹² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 601, s. 285.

³¹³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 651, s. 310.

³¹⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 617, s. 293.

³¹⁵ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H.678, s. 323.

³¹⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 679, s. 323.

³¹⁷ BOA. C. BLD. 29149/ 713.

³¹⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 105.

³¹⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 146, 179.

³²⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 82.

³²¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 619, s. 294.

don ve çervi ya ları için smail mütevellisi, Kili ve Tulçı nazırlarına gönderilen hükümde sade ve çervi ya larının acele stanbul'a gönderilmesi istenmekteydi³²².

³²² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 7, s. 4-5.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ORDUNUN A ES NDE VE LOJİSTİK NDE TUNA SKELELERİNİN ROLÜ

1. ORDUNUN A ESİNİN TEDAR KEDİLMESİ

Osmanlı Devleti'nin siyasî tarihi ve gelişimi askerî operasyonlara bağlı oldu undan geniş bir coğrafya üzerinde sürekli hareket halindeki orduya yeterli, hızlı ve kesintisiz iktisadi ikmal yapmak zorundaydı. Bu da planlı ve disiplinli bir organizasyon ile gerçekleştirilebilirdi¹. Sürekli cephede kalan bir ordunun olağanüstü masraflarının finansmanı, iktisadi barınma ve yem temini, savaş gücünü devam ettirebilmek için sürekli cephane ve harp mühimmatı gibi lojistik takviye önem arz etmekteydi². Çünkü modern öncesi çağda hiçbir devlet, ordu nakliyesi ve lojistik kadar belirleyici olmamıştır. Her ne kadar Osmanlı ordusu yüzyılın en büyük ordusu olarak nitelendirilse de askerî girişimlerde büyüklük tek başına başarıyı getirmekte yeterli olmuyordu. Savaşta Osmanlı başarıları, hem insan gücü hem de malzemeyi etkileyici bir ölçekte seferber edebilme yetenekleriyle yakından ilgiliydi. Osmanlı merkezî bürokrasisinin sağlam idarî ve iktisadi uzmanlık olmadan, Osmanlı savaşına atfedilen yırtıcılığın tek başına günü kurtarmasını hayal etmek güçtür³.

Osmanlı Devleti kendi ikmal istasyonlarına ve merkezî tahıl depolarına seyre müsait nehirler aracılığı ile ulaşabiliyordu ya da bu depolara erişim sınırları içerisinde faaliyet gösterdiği sürece, savaş meydanlarında büyük ordular toplayabilmekteydi⁴. Osmanlı Devleti'ne savaş kazandıran ya da kaybettiren temel unsur ikmal ve iktisadının sağlanmasıyla ilgiliydi⁵. Savaşın bol olması⁶ asker üzerinde de olumlu etki

¹ Hakan Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2000, s. 106.

² Ömer Bilir, "Savaş ve Bölgesel Ekonomi: İran Savaşlarında Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu", **OTAM**, S. XXI, Ankara 2007, s. 21.

³ Rhoads Murphey, **Osmanlı'da Ordu ve Savaş**, (Çev. Tanju Akad), Homer Kitapevi, İstanbul 2007, s. 35.

⁴ Murphey, **Osmanlı'da Ordu ve Savaş**, s. 47.

⁵ Uğur Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", **Turkish Studies**, 7/4, Ankara 2012, s. 2270.

yapmaktaydı. Çünkü kendileri veya hayvanları için yeterli yiyecek olup olmadığı konusundaki sürekli endişelerin, askerlerin savaşta üzerinde yıkıcı bir etki potansiyeli olduğu turdu buna üphe yoktur⁷.

Zahire, mühimmat ve ordu için her tür gerekli malzeme savaşın yönünde de i tirmektedir. Geçilmesi zor geçitlere köprülerin yapılması, mühimmat ve zahire sevkiyatı için araba ve geminin yanında önemli sayıda görevlinin de istihdam edilmesi gerekmektedir. Bunların yeteri kadar mirî hazineye külfeti varken nakliyatın da ona binaen ucuz olması gerekiyordu. Bu da kara yolundan ziyade deniz ya da nehir yolunun takip edilmesi ile mümkün olabilirdi⁸. Osmanlı Devleti Avrupa'ya doğru yaptığı seferlerde ordusunun lojistik desteğini Tuna Nehri kenarında bulunan iskeleler vasıtasıyla sağlayabiliyordu⁹. Devlet, Tuna Nehri sayesinde tahıl teslimatını muhtemel cephenin be günlük yürüyüş mesafesindeki noktalara nakledebilmekteydi¹⁰. Belgrad, Vidin, Rusçuk, Silistre, Brail, Tulçı, Smail, Kili, Hotin, Bender, Akkirman, Kılburun, Oçakov, Yenikale, Azak ve Edirne Tuna seferleri için seferberlik ve tedarik üssü olarak kullanılmaktaydı. Özellikle Prut ve Dinyester arasındaki bölgeye çıkmak isteyen Osmanlı ordusunun ilerisinde Rusçuk ve Sakıç önemli mevkilerde yer almaktaydı. Osmanlı ordusu için Karadeniz ve Tuna'dan gelecek olan ilahe kesinlikle hayatî önem taşımaktaydı¹¹.

Osmanlı Devleti özellikle 18. Yüzyıldan itibaren savaş meydanlarında ilahe anlamında oldukça sıkıntılı dönemler geçirmiştir. Rumeli'de devam eden savaşlarda yiyecek darlığının çekilmesinde Tuna'dan gelen zahirenin yeti memesi ya da istenilen miktarda gelmemesi sıkıntının boyutunu artırmış, ambarlarda yeterli miktarda zahire biriktirilmemesi askerlerin firarını hızlandırmıştır¹². 18. Yüzyıl savaşlarının kaybedilmesindeki ana etken Tuna boyunca yer alan kalelerin abluka

⁶ Büyük seferler düzenlemenin birincil şartı olarak tonlarca meblağı bulan zahirenin birikilmesinde gören Koçi Bey risalesinde “*evvala zahire lazımdır. Arpa gibi, un gibi, peksimet gibi ve nihayet deve katır gibi... Yüz kerre yüz bin kile arpa, yüz bin kantar peksimet, on bin kantar barut, kırk tane büyük top, üç in çift camus, bin kadar deve, iki yüz katır, daha sonra hazine iki bin yük akçe... Böyle a r askere çok zahire gerektir ki sıkıntı olmaya. Benim devletli hümkârım, imdi askeriniz ve kullarınız ulu ataların zamanından daha çoktur. E er Rumeli tarafına sefer olursa, Rumeli'de zahire yı ulup hazır olur...*” diyerek sefer hazırlıklarının tam ve eksiksiz yapılmasını vurgular. Bkz. Koçi Bey, **Koçi Bey Risâlesi**, (Sad. Zuhuri Danişman), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1985, s. 118-119.

⁷ Murphey, **Osmanlı'da Ordu ve Savaş**, s. 88, 113.

⁸ Murphey, **Osmanlı'da Ordu ve Savaş**, s. 110.

⁹ Mihai Maxim, “Tuna”, **D A**, C. 41, İstanbul 2012, s. 373.

¹⁰ Murphey, **Osmanlı'da Ordu ve Savaş**, s. 110.

¹¹ Virginia H. Aksan, **Ku atılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870**, (Çev. Gül Çağalı Güven), Türkiye Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011, s. 78-156.

¹² Ahmet Vasıf Efendi, **Vasıf Tarihi**, Matbaa-i Amire, İstanbul 1229, s. 25.

altında olması ve kalelere ula şlamaması, yani orduya ia e gönderen kazaların elden çıkmasıydı. Tuna'ya hâkim olmak ia e yollarına, kalelerine sahip olmak anlamına geliyordu. Bu yüzden 1773-1774 Tuna boylarındaki Osmanlı kale hattını kırmayı ba aran Rus Subayı Rumyantsev'e "*Tuna Ötesi*" lakabı verilmi ti¹³.

Sefer sırasında ordunun ia esinin temini, Osmanlı Devleti için önemli sorunlardandı. Devlet orduya gerekli gıda ürünlerini sa lamak için bazı temel kurallar koyardı. Bunlar; dı ölkelere hububat satılmasını yasaklamak, yerle im yerleriyle tarımsal ürünleri askerî kuvvetlere ya ma ettirmeyerek halkı korumak ve gerekli olan ürünleri halktan pe in para ile almak. Aksi durumda, ordunun beslenmesinde büyük sıkıntılar ya anabilirdi. Bu nedenle hububat toplama organizasyonunda sıkı bir disiplin uygulanırdı. Askerin beslenmesi u runa askerî hazırlıklar yapılırken halkın sıkıntıya dü memesi için, ehirlere erzak kaynaklarına müdahale edilmemesine büyük gayret gösterilirdi¹⁴. Osmanlı Devleti ordunun ia esi meselesinde büyük ölçüde kendi malî kaynaklarından yararlandı. Ancak bu durumun köylülerin göçmesine ve e kıyılık gibi kötü içtimaî ve iktisadî sonuçları olmu tu¹⁵.

Osmanlı Devleti ordunun ia esinin temini noktasında bazı önemli vergileri uygulayama koyardı. Bunlar;

1.1. Avarız Vergisi

Osmanlı Devleti tarih sahnesine çıkmasından itibaren ba lattı ı gaza ve cihat politikasıyla ia e ve ikmal konularında oldukça tecrübe kazanmı tı. Bu çerçevede ordunun ia esinin sa lanması için tarih boyunca de i ik yollar ve usullere müracaat eden Osmanlı Devleti avarız türünden vergilere çok sık ba vurmu tur¹⁶. Avarız devletin ola anüstü zamanlarda halka yükledi i bedenî, malî ve aynî bir vergidir. Bu vergi devlet masraf ve harcamalarının ölkedeki nüfusa tevzi ve taksimi sonucunda ortaya çıkmı tur¹⁷. Divanın teklifi ve padi ahın emri ile toplanan bu vergilere avâız-ı

¹³ Aksan, **Ku atılmı Bir mparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870**, s. 78- 156.

¹⁴ Hakan Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere-Prut Seferi'nde Lojistik ve Organizasyon-**, Türkiye Bankası Kültür Yayınları, stanbul 2006, s. 57-58. Ordu seferde iken Tuna iskelelerinden gelen zahire askerî ihtiyaçlara ayrıldı ndan stanbul ia esi için ba ka yerlerden zahire sevkinin yapılması gerekiyordu. Ancak sefer dönemlerinde stanbul'da zahire sıkıntısı ya nmakta, ürünler karborsaya dü mekte ve buna mukabil fiyatlar artmaktaydı. Halkın sefer öncesi 10 paraya aldı ı bir nesne 30 paraya kadar çıkabilmekteydi. Bkz. Câbi Ömer Efendi, **Câbi Târîhi**, C. I, (Haz. Mehmet Ali Beyhan), TTK. Yayınları, Ankara 2003, s.120.

¹⁵ Hans Georg Majer, "17. Yüzyılın Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları", **Osmanlı Ara tırmaları II**, stanbul 1981, s. 187.

¹⁶ Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", s. 2272.

¹⁷ Ziya Kazıcı, **Osmanlı'da Vergi Sistemi**, Bilge Yayınevi, stanbul 2005, s. 201.

divâniye ve tekâlif-i örfiye denilirdi. Bu vergilerin tahsilinde avarız hanesi adı verilen vergi verebilecek durumda olan haneler ön plana çıkmaktaydı. Bu sebeple aile reisleri ve ailelerin kazanç sa layabilecek erkek fertleri sayılırdı. Bir avarızhane içerisindeki gerçek hane sayısı, bölgenin soyso-ekonomik durumuna göre farklılık arz etmekteydi. Gerçek avarız hanesi dört ila elliden olu uyordu ve vergilerini nakit olarak ödüyorlardı¹⁸. Haneler gelir durumlarına göre iyi, orta ve az olarak sınıflandırılıp vergileri tahsil ediliyordu. Avarızdan hizmetle yükümlü olanlar, din adamları, bedenî sakatlıkları bulunanlar, resmî görevliler muaf tutulurdu¹⁹.

18. Yüzyılda avarız hanesi olarak belirlenenler Hazîne-i Hümâyûn Mevkufat Kalemine kaydedilmeye ba landı. Bu defterlerin yanında 18. Yüzyılda merkezin istekleri ile birlikte ta radaki örf mensuplarının “teklîf”leri ve bu konuda görevlendirilmi olanların masraflarının büyük mebla lara ula ması Tevzi Defterlerinin yapılmasına neden oldu. Bu defterler kadı denetimi altında önem sırasına göre isteklerin sıralanması ekinde düzenleniyordu. Defterin içeri inde devletin istedi i vergiler (imdad-ı seferiyye, imdad-ı hazariyye, avarız, nüzul), pa alara harcanan paralar, seferin mutfak kısmında çalı an görevlilerin ücretleri ile menzil ücretleri yer alıyordu²⁰.

Harp masrafları ve harp levazımının kar ılanmasında kullanılan²¹ ve ayrıca reayaya götürülen ek hizmetler kar ılı nda alınan avarız vergileri²², merkezi hazinenin masraflarını dü ürmeyi amaçlıyordu²³. Sefere çıkan ordunun ia esi için belirli menzillere zahire satmak, hayvanların yemini temin etmek ve nakletmek, orduya yardımcı sınıflar tedarik etmek, avarız akçesi ya da avarız bedeli akçesi ile seferin masraflarına i tirak etmek ba lıca olanlarıydı²⁴.

¹⁸ Halil Sahillio lu, “Avarız”, **D A. C. IV**, stanbul 1991, s. 108-109.

¹⁹ Sahillio lu, “Avarız”, s. 108; Havva Selçuk, “Osmanlı Devleti’nde Merkez-Ta ra li kisi Ba lamında Avârız-Nüzul ve Sürsat Vergileri (er’iyye Sicillerine Göre XVII. Yüzyılda Kayseri Sanca ır”, **Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S. XXIV, Yıl: 2008/1, s. 160-161.

²⁰ Jülide Akyüz Orat, “Avârız Vergisi Üzerine Bir Çalı ma: 18. Yüzyıl Ba larında Ankara Uygulamaları”, **Uluslararası Sosyal Ara tırmalar Dergisi**, C. V, S. 22, Yaz 2012, s. 223-224; Mustafa Nuri Türkmen, “Osmanlı Devleti’nde XVII. Yüzyılın Son Çeyre inde Halkın Üzerindeki Ola anüstü Vergi Yükü”, **NÜSHA**, Yıl: III, S. 9, Bahar 2003, s. 194.

²¹ Majer, “17. Yüzyılın Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları”, s. 186.

²² Akyüz Orat, “Avârız Vergisi Üzerine Bir Çalı ma: 18. Yüzyıl Ba larında Ankara Uygulamaları”, s. 220.

²³ Kurtaran, “Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik”, s. 2272.

²⁴ Akyüz Orat, “Avârız Vergisi Üzerine Bir Çalı ma: 18. Yüzyıl Ba larında Ankara Uygulamaları”, s. 220.

Osmanlı Devleti'nde para ekonomisinin gelişmesi sonucunda mal ve hizmet ödemelerinde para öncelik kazanmıştır²⁵. Ayrıca paranın değer kaybetmesi Osmanlı ekonomisini aynî olmaktan çıkartarak nakdile tirdi²⁶. Merkezî hükümetin mal ve hizmet taleplerinden doğan avarız da 17. Yüzyıldan evvel aynî olarak talep edilirken bu yüzyıldan sonra bedelî yükümlülük olmuştur. Seferin olacağı güzergâhta, mirî zahire fiyatı tespit edildikten sonra aynî olarak alınan bu yükümlülük uzak yerlerden bedelî tahsil edilmesi şeklinde oluyordu²⁷.

1.2. Nüzul

Yolculuk, konaklama gibi manaları olan nüzul²⁸; askerî yolun güzergâhındaki şehir, kasaba ve köy halkının kendilerinden talep edilen un ve arpayı önceden tespit edilen menzillere nakledilmesiydi²⁹. Avarız vergisi olarak alınan mal ve hizmetlerin para ekline çevrilmesi savaş zamanlarında mal ve hizmete ihtiyacı artırarak nüzul vergisinin ortaya çıkmasına neden olmuştur³⁰. Orduların savaş gücünün devam edebilmesi cephe gerisinden gelecek zahireye bağlı olduğundan miktarı daha önceden belirlenmiş olan nüzulün tespit edilen yere ulaşması elzemdi³¹. 16. Yüzyıldan itibaren halktan tedarik edilen zahire menzillere değil, devletçe tesis edilmiş ambarlara konmuş ya da hudutta savaşan ordu birliklerine teslim edilmiştir. Bu şekilde cepheye gidinceye kadar ordunun ihtiyaçları halktan karşılanıyordu³². Tahmasrafı da nüzul vermekle mükellef olanlarca karşılanıyordu³³. Nüzulle toplanan arpa, buna göre daha fazlaydı. Çünkü sefere çıkan ordunun on binlerce hayvanı bulunmaktaydı. Bu durumda yerine unun tercih edilmesi, bu dayanın öütülmesi, kalburlanması gibi hareket halindeki ordunun sürekliliğine etki etmesinin önüne geçmek içindi. Nüzul zahirenin toplanması ve menzillere gönderilmesi Ordu Nüzul

²⁵ Halil Nalçık, "Osmanlı Para ve Ekonomi Tarihine Toplu Bir Bakış", **Doğu Batı**, S. 17, Yıl:4, 2001-2002, s. 11.

²⁶ Nalçık, "Osmanlı Para ve Ekonomi Tarihine Toplu Bir Bakış", s. 20

²⁷ Türkmen, "Osmanlı Devleti'nde XVII. Yüzyılın Son Çeyreğinde Halkın Üzerindeki Olağanüstü Vergi Yükü", s. 195.

²⁸ Ferit Devellioğlu, **Osmanlı-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, Aydın Kitapevi Ankara 2010, s. 994.

²⁹ Orhan Kılıç, "1585 Yılında Tebriz Seferi'ne Çıkan Osmanlı Ordusunun İkmal ve İdaresi", **Askerî Tarih Bülteni**, S. 46, Şubat, Ankara 1999, s. 124.

³⁰ Bruce Mc Gowan, "Osmanlı Avarız- Nüzul Teşkilatı", **VIII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler**, C.II, Ankara 11-15 Ekim 1976, s. 1327.

³¹ Lütfi Güçer, **XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler**, Serment Matbaası, İstanbul 1964, s. 75.

³² Kılıç, "1585 Yılında Tebriz Seferi'ne Çıkan Osmanlı Ordusunun İkmal ve İdaresi", s. 124.

³³ Güçer, **XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler**, s. 80.

Emini'nin uhdesinde olsa da genellikle kadılara verilen bir vazifeydi³⁴. Söz konusu bu vergi için devlet avarız hanesi tahrirleri yapmakta ve her köyün ismi deftere kaydedilerek vergi miktarları kaydedilmekteydi³⁵.

Nüzul vergisi düzensiz bir diler sava vergisi olan avarız ile ili kilendirilmektedir. Birbirinin alternatifi olarak görülen bu vergilerden 16. Yüzyılda biri alındı ında diler alınmazdı. 17. Yüzyılda her ikisi birlikte nakdî alınmaya ba landı³⁶. Nüzul daimi olmakla kalmamı 16. Yüzyılda alınan vergi miktarı 17. Yüzyılda iki katına yükselme ti³⁷.

1.3. Sürsat

Sürsat mükellefiyeti; halkın menzillere getirmek zorunda oldu u arpa, un, ekmek, koyun, ya , bal, odun, ot, saman gibi çe itli ihtiyaçların devletin biçti i fiyattan satılmasıydı. Nüzul kadar eski ve onun gibi askerî amaçlara hizmet eden sürsat, nüzulün tam aksine mutlak bir mükellefiyet olmayıp bedelî bir mükellefiyetti³⁸. Nüzul her meskûn yerin avarız hanesi miktarına göre ve muayyen nispette un ve arpa olarak tevzi edildi i halde, sürsat meskûn yerlerin ve sürsata muhatap olan kazanın toplam avarız hanesi göz önünde tutulmadan tevzi edilmekteydi. Ordunun geçece i yerlerde nüzul ve sürsatın aynı olarak, uzak yerlerden ise bedel olarak tahsil edildi i görülmektedir³⁹.

Sürsatta halk istenilen ürünü devletin belirledi i fiyattan satmak zorundaydı. Belirlenen fiyat piyasa fiyatının altındaydı⁴⁰. Sürsat zahire sahiplerine “*bahis-i kısb-ı ticaret*” ordu halkına da “*sebeb-i sa't-ı mai et*”ti. Yani sürsat, zahire sahiplerine kâr, ordunun ia esine bir geni leme ve ferahlama katmaktaydı. Hükümet ordunun hareketinden önce geçece i menzilleri ve menzillere sürsatı aynen getirip teslim etmek mecburiyetinde olan kazaları tespit ediyordu. Bu i le birinci dereceden kadılar ilgileniyordu. Bu kazalar asker sayısının çok olması, yani tüketilecek zahirenin

³⁴ Türkmen, “Osmanlı Devleti'nde XVII. Yüzyılın Son Çeyre inde Halkın Üzerindeki Ola anüstü Vergi Yüğü”, s. 197.

³⁵ Kazıcı, **Osmanlı'da Vergi Sistemi**, s. 203.

³⁶ Suraiya Faroqhi, “Krizler ve De i im 1590-1699”, **Osmanlı mparatorlu u'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, C. II, Eren Yayınları, stanbul 2006, s. 658.

³⁷ Mc Gowan, “Osmanlı Avarız- Nüzül Te kilatı”, s. 1328.

³⁸ Güçer, **XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı mparatorlu unda Hububat Meselesi ve Hububattan Alman Vergiler**, s. 93.

³⁹ Selçuk, “Osmanlı Devleti'nde Merkez-Ta ra li kisi Ba lamında Avârız-Nüzul ve Sürsat Vergileri (er'iyye Sicillerine Göre XVII. Yüzyılda Kayseri Sanca ı)”, s. 179-180.

⁴⁰ Türkmen, “Osmanlı Devleti'nde XVII. Yüzyılın Son Çeyre inde Halkın Üzerindeki Ola anüstü Vergi Yüğü”, s. 198.

büyük miktarda olması halinde ço alıyor aksi durumda da azaltılıyordu. Sürsatı getirip satan ki i ta ima i ini de kendisi yapıyordu⁴¹. Ancak bu uygulama da nakit ihtiyacının artması nedeniyle 17. Yüzyıldan itibaren nakdiye döndü⁴².

1.4. Mübayaa (tıra)

Osmanlı Devleti'nde cepheye giden askerin yürüyü leri esnasında tükettikleri maddelerin temini noktasında nüzul ve sürsat yeterli olmuyordu. Nüzul ve sürsatın genellikle nakde dönü mesi devletin hububat alımında mübayaa yöntemine ba vurmasına neden olmu tu⁴³. Mübayaa; seferde, ordunun ia esi için gerekli temel besin maddelerinin devlet tarafından satın alınmasıydı. Sefer güzergâhı ve hareket sahası içinde belli merkezlerden satın alınan zahire, ambarlarda depolanarak ihtiyaç halinde orduya sevk edilmekteydi⁴⁴. Çalı mada genel anlamda mübayaa sistemi ile iskelelerden satın alınan zahire üzerinde durulmu tur.

Çe itli usullerle temin edilen zahire alımında ilk görevli Nüzul Eminydi. Daha sonra Menzil Müba iri, Mübayaa Müba iri, skele Eminleri ve Ambar Eminleri bu i le görevli olanlardı⁴⁵. Nüzul, sürsat ve i tira yolu ile erzak temini ve malların sevki hususunda birinci dereceden görevliler kadılandı⁴⁶. 18. Yüzyıl sava larında öne çıkan Zi tovi, Ni bolu iskelelerinin kadılarına bu anlamda sık sık hükm-i erif gönderilmekteydi. Kadının yardımcıları ise kethüda, yeniçeri serdarları, ayan ve ayanın i erleriydi⁴⁷. Kadılar ve yardımcıları sadece zahirenin toplanmasıyla ilgili görevleri yerine getirmezlerdi. Onlar ordunun geçi i sırasında olu abilecek tehlikeleri önlemekle de görevliydi⁴⁸.

Devlet atadı ı müba ir ve di er görevliler vasıtasıyla, ilgili bölgelerden gıda maddelerini toplamakta ve cepheye en yakın bölgelere intikal ettirmektedir⁴⁹.

⁴¹ Güçer, XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı mparatorlu unda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler, s. 93-98.

⁴² Yıldız, 1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri, s. 107-108.

⁴³ Güçer, XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı mparatorlu unda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler, s. 115.

⁴⁴ Yıldız, 1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri, s. 107-108.

⁴⁵ Bekir Gökpinar, Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Doktora Tezi, Erzurum 2014, s. 215-216.

⁴⁶ Kılıç, "1585 Yılında Tebriz Seferi'ne Çıkan Osmanlı Ordusunun kmal ve a esi", s. 125.

⁴⁷ Ba bakanlık Osmanlı Ar ivi (BOA.) Cevdet Askeriye (C.A.S.) 42242/ 970.

⁴⁸ BOA. C.A.S. 48026.

⁴⁹ Mehmet Zahit Yıldırım, "1724-1727 ran Seferleri Sırasında Askeri Hazırlıklar ve Aksaklıklar", Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Haziran 2002, Afyon 2002, s. 148-149.

Seferde en çok ihtiyaç duyulan ürünler hububat ve etti. Pilav ve koyun etiyle, ekmek ve peksimet zorunlu besin maddelerindendi⁵⁰. Osmanlı Devleti ne kadar asker ile sefere gidecekse her askerin günlük yiyecek miktarını belirliyor, bu yiyecek maddelerinin kaza ahalilerinden menzillere hazırlatılması hususu ilgili idarecilerden isteniyordu⁵¹.

Askerlerin fiziksel güçleri sava ın kaderini belirleyen ana unsurdur ve onların gün içinde yeterli besin maddelerinden yararlanmaları önemliydi. 16 ve 17. Yüzyıllarda gün içinde bir askerin toplam ekmek hakkı 641 gramdı. Dilimlenmemi bir bütün haldeki peksimet 1,2 kg. a ırlı ındaydı ve bir askere günde 700 gram verilmekteydi. Her kapıkulu askerinin et miktarı da 200-250 gram arasında de i mekteydi⁵². Cepheye gitmi kapıkulu askerinin her türlü ia esi askerin ia esi devlet eliyle kar ılanıyordu⁵³.

Menzillerde stok edilen hububatın önemli bir bölümü hayvan yemi olan arpaydı. Orduda bulunan hayvanların insanlardan üç, dört hatta be kat fazla yiyecek tüketmesi hayvanlara verilecek yiyecek miktarını artırıyordu. Askerin fiziksel güçlerinin iyi olmasının yanında seferde kullanılan hayvanların da güçten dü memesi için beslenmelerine dikkat edilmesi art idi. Bir at yakla ık olarak 8-11 askerin e yasını ta ımaktaydı ve günlük her ata 4-5 kg. arpa verilmekteydi⁵⁴. Ortalama bir günlük hayvan yemi 5.000 kileyi buluyordu⁵⁵. Kapıkulu ordusundaki sipahi ve silahtarların atlarına günde yakla ık 5 kg. arpa, sipahi ve sipahi subaylarının atlarına da günde yakla ık 6,5 kg. arpa verilmekteydi⁵⁶.

Osmanlı Devleti sefere çıkmadan bir yıl önce ordunun konaklayaca ı yerleri tespit eder ve oraların kadılarına haber göndererek ne kadar ve hangi cins malzemenin hangi menzillere getirilmesi gerekti i bildirirdi⁵⁷. Kadılar, topladıkları hububatı menzillere ve erzak ambarlarına ta ırlardı. Nakliyat sorunsuz bir ekilde tamamlandıktan sonra teslimatı yaptıklarına dair ilgililerden resmî bir evrak

⁵⁰ Aksan, **Ku atılmı Bir mparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870**, s. 79.

⁵¹ Mehmet Zahit Yıldırım, “1724-1727 ran Seferleri Sırasında Askerî Hazırlıklar ve Aksaklıklar”, s. 148-149.

⁵² Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere**, s. 65.

⁵³ Yıldırım, “1724-1727 ran Seferleri Sırasında Askerî Hazırlıklar ve Aksaklıklar”, s. 148-149.

⁵⁴ Mehmet Ya ar Erta , **Sultan'ın Ordusu**, Yeditepe Yayınevi, stanbul 2007, s. 151-159, 171, 177; Erta , “Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu”, s. 593.

⁵⁵ Murphey, **Osmanlı'da Ordu ve Sava** , s. 95.

⁵⁶ Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere**, s. 71.

⁵⁷ Mehmet nba ı, **Ukrayna'da Osmanlılar**, Yeditepe Yayınevi, stanbul 2004, s. 56.

alırlardı⁵⁸. Ana unsuru stanbul'da toplanan ve her menzilde katılımlarla büyüyen Osmanlı ordusu, asıl operasyon menziline ancak 3-3,5 ayda varabilmekteydi. Bu zaman zarfında ia esinin yetmesi ve tedarik edilmesi en önemli i ti⁵⁹. Yürüyü sırasında menzillere gelen ordu, kullanıma hazır durumda yol kenarında yı ılmı ya da ambarlarda depolanmı gıda maddelerini alarak yollarına devam ederlerdi⁶⁰. Bu yönüyle ia e ambarı görevi yapan menziller, aynı zamanda çevre halkın mallarını getirip sattı ı birer kaza durumuna geliyordu⁶¹. Menzillerde ve sava sırasında devlet tarafından satın alınan erzak sadece merkez ordusuna tayinat olarak verilmekteydi⁶². Ayrıca ordunun menzillere yakla tı ı günlerde, miktarı önceden belirlenerek menzil ambarlarına depolanan zahirenin yetmeyece i anlaşı ldı nda menzilin ba lı oldu u kazadan ihtiyaç nispetinde yeniden zahire mübayaa ediliyordu⁶³.

Ordunun ia esi, Osmanlılar tarafından normal sivil ve ziraî ya antiya mümkün en az mertebede müdahale edilerek, dikkatli bir ekilde örgütlenmekteydi. Osmanlı ordusu ta ıyabildi i kadar ia eyi yanında getiriyor, yanında getirmesi veya imparatorlu un geni hinterlandlarından getirtemedi i ürünleri yerel kaynaklardan temin ediyordu. Bunu yaparken zorla isteme veya askerlerine sivil tahıl stoklarını ya ma izni vermiyor, genellikle muhtemel sava bölgesine en yakın bölgelerin halkı ile ayarlanmı düzenli pazarlarla ihtiyacını kar ılıyordu⁶⁴.

2. ZAH REN N STOKLANMASI VE NAKLED LMES

Osmanlı Devleti, kazandı ı sefer tecrübesiyle, do uda ve batıda ordu güzergâhı üzerinde belli ba lı merkezlerde askerî maksatlı zahire ambarları in a etmi ve bu sayede ordusunu rahat ve huzurlu bir ekilde yürütebilmi ti⁶⁵. İhtiyaç fazlası hububat ve di er gıda maddelerinin büyük bir kısmı, bu depolarda toplanmı ,

⁵⁸ Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere**, s. 61.

⁵⁹ bilir, "Sava ve Bölgesel Ekonomi: ran Sava larında Do u Karadeniz ve Do u Anadolu", s. 21; 1696 yılı ilkbaharında yapılacak sefer için Zi tovi ve Ni bolu iskelelerinden Belgrad'a zahire sekinin ba laması hususunda kaza kadılarına hükümler gönderilmi ti. Bu belgeden anlaşı ldı ı üzere kı döneminde dahi olsa ordu ia esinin bir an evvel tedarik edilmesi gerekiyordu. Bu iskelelerde ihtiyat ambarlarının olması ordunun ia esi konusunda Osmanlı Devleti'ni rahatlatan bir önlem idi. Bkz. BOA. C. AS. 42242/970.

⁶⁰ Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere**, s. 61.

⁶¹ Sema Altunan, "XVIII. Yy'da Silistre Eyaletinde Haberleme A ı: Rumeli Sa Kol Menzilleri", **The Balkan Provinces of the Ottoman Empire- Economy, Society, Culture: XVIIIth-XXth Centuries**, University of Sofia, 5-6 October Sofia, 2001. s. 2.

⁶² Erta , **Sultan'ın Ordusu**, s. 176.

⁶³ BOA. Bâb-ı Defteri Mevkufat Kalemî Defteri (D.MKF.d.), 28153, s. 10-17.

⁶⁴ Murphey, **Osmanlı'da Ordu ve Sava** , s. 109; bilir, "Sava ve Bölgesel Ekonomi: ran Sava larında Do u Karadeniz ve Do u Anadolu", s. 20.

⁶⁵ bilir, "Sava ve Bölgesel Ekonomi: ran Sava larında Do u Karadeniz ve Do u Anadolu", s. 22.

depolardan gerekti inde çe itli nakil araçlarıyla askerî kuvvetlere yiyecek maddeleri ula tırıldı. Böylece ordu sefer boyunca gereken erzakın tamamını yanında ta ımaktan kurtulmuştu⁶⁶. Ambarlar özellikle su yollarının bulunduğu stratejik noktalara in a ediliyordu. Bu yüzden Tuna Nehri üzerinde bulunan her kaza ve kasabanın iskelesinde mutlaka ambar bulunmaktaydı. Bu ambarlar ya stanbul ia esinin yetmedi i zamanlarda ya da sava zamanlarında ordunun ia esini sa lamak üzere kullanılmaktaydı⁶⁷. Kötü hava artlarında bazı ambarlara su dolması büyük miktardaki gıda maddesinin bozulmasına neden olmaktaydı. Bu ekilde erzakın telef olması hububat ihtiyacında artıcı bir etki yapmaktaydı⁶⁸. 1711 yılının kı ve bahar aylarında Tuna Nehri'nin ta ması yüzünden ambarlardaki zahire telef olmuştu. Bu nedenle ambarlar suyun ula amayacağı yüksek yerlere in a edilmişti⁶⁹.

Sefer hazırlıkları sırasında ihtiyaçlar ola anüstü arttı ndan bazen mevcut ambarlar yetersiz kalmaktaydı. Bu nedenle hemen yeni depolar in a edilir, hatta sefer güzergâhı üzerindeki özel mülkiyet olan ambar, çiftlik, ev, ahır, avlu gibi yerler kiralanarak erzak depolanırdı⁷⁰. Ambarlar yapı olarak tek katlı olabilecekleri gibi çift katlı da olabiliyorlardı⁷¹.

Sava zamanlarında Tuna Nehri iskeleleri birer ambar görevi görüyor, elde edilen zahire ordu için ambarlarda saklanıyordu. Bu ambarlar özellikle sakçı, Vidin ve Ni bolu'daydı⁷².

2.1. sakçı Ambarı

Osmanlı Devleti seferdeki ordunun ihtiyacını kar ılamak üzere zahirenin askerî menzillere ula tırılması için yo un bir çaba sarf etmekteydi. Ancak tabiat olayları zahire temini noktasında engel çıkarabilirdi. Bu yüzden Osmanlı Devleti sava ın ve askerî süreklili ini sa lamak adına askerî ambarlar kurmuştu. Ambarların daimi surette dolu olmasına önem vererek ani bir sava sırasında

⁶⁶ Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere**, s. 75.

⁶⁷ Güçer, "XVI. yüzyılın Sonlarında Osmanlı mparatorlu u Dâhilinde Hububat Ticaretinin Tâbi Oldu u Kayıtlar", s. 85-88.

⁶⁸ BOA. Kamil Kepeci Mevkufat Defteri (KK.d.), 2909, s. 2-8; Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere**, s. 76.

⁶⁹ Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, s. 140.

⁷⁰ Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere**, s. 76.

⁷¹ Serdar Genç, **XVIII. Yüzyılın kinci Yarısında Karasi Sanca ı'nda Tahıl Üretimi Ticareti ve stanbul a esine Katkısı**, Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir 2005, s. 11.

⁷² BOA. C. Maliye (ML.) 18047.

hazırlıklı olunmasını sağlardı⁷³. Karadeniz ve Tuna civarındaki kazalardan tedarik edilen zahirenin orduya sevk edilebileceği en uygun yer sakçı iskelesiydi. sakçı bu yönüyle sefer için toplanan zahirenin ana ikmal üssü konumundaydı⁷⁴. sakçı stratejik konumu sayesinde idarî ve iktisadî bakımdan önemli bir yer olup Eflak ve Bo dan'dan gelen zahire de buradaki depolarda muhafaza edilmekteydi⁷⁵. sakçı'nın önemli olmasının nedenlerinden biri de Tuna'yı geçmek için uygun mevkilerden olmasıydı. Bu yüzden Osmanlılar bu bölgeye oldukça ihtimam göstermişlerdi.

sakçı ambarlarında muhafaza edilecek zahirenin uzun süre dış etkenlerden korunarak saklanması ve büyük miktarda zahireyi depolayabilmesi devlet tarafından önemsenen bir konuydu. Devlet özellikle doğa olayları yüzünden (kıtlık, seyelan, su basması) zarar gören ambarların tamiri ve yeniden inşasına itina göstermekteydi⁷⁶. 1747 senesinde kıtlık mevsiminde karın da tarafından ambara doğru gelmesi sakçı ambarının bir arızın kadar yere gömülmesine sebebiyet vermişti. Bu durum ambarın sadece yarısının kullanılabilir halde kalmasına neden olmuştu. Bu yüzden inşaa ve tamiri için gereken ambara gerekli malzemelerden tahta, çivi, kereste Bo dan ve Eflak'tan istenmişti. Ambarın inşasında çalıacak neccarın sayısı 100 kişiydi. 50'si sakçı'dan, 50'si de Babadağı'ndan gelecek olan neccar taifesinin yevmiyeleri ambar emini tarafından verilecekti. Ancak bu sayının yetersiz kalması yüzünden Rusçuk ve Silistre'den neccar talebinde bulunan devlet, sakçı'dan da yeteri kadar cerahor istenmişti. Ancak 1748 yılına gelinmesine rağmen ambarın tamir edilmemesi devleti telaşlandırmıştı. Tuna'nın en büyük ambarı sakçı'nın bir an evvel kullanıma hazır edilmesi ve büyük miktarda unun mübayaa edilerek ambara konulması için devlet büyük hassasiyet göstermişti⁷⁷.

sakçı'da bulunan ambarlar sadece su basmasından ya da karın eriyerek sel oluştuğundan dolayı tamir edilmiyordu. 1757 senesinde vuku bulan deprem yüzünden hem yeni hem de eski ambarlar zarar görmüştü. Ambarların zarar görmesi içindeki hububatın da zarar görmesi anlamına geliyordu. Bu deprem sırasında her zaman dolu olan sakçı ambarındaki arpanın üstüne tahtaların düşmesi zahirenin telef olmasına neden olmuştu. Un çuvallarının da zarar görmesi nedeniyle Bo dan Voyvodalılarından 1.000 adet çuval tedarik edilerek sakçı'ya sevk edilmesi

⁷³ Gökpınar, **Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)**, s. 268.

⁷⁴ Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, s. 141.

⁷⁵ nba 1, **Ukrayna'da Osmanlılar**, s. 62-63.

⁷⁶ BOA. D.MKF.d., 29711, s. 12.

⁷⁷ BOA. KK.d., 2909, s. 2-5.

emredilmi ti. Ambarın tamir edilmesinde gerekli kereste ve diğer mühimmat büyük ço unlukla Eflak ve Bo dan'dan amele ve neccar taifesi ise Rusçuk ve Silistre'den temin edilmi ti. Eski ve yeni ambarın tamiri 207 gün sürmü tü. sakçı ambarı toplamda 45.919,65 metre eninde ve 139.595,736 metre uzunlu undaydı. Bu verilere göre sakçı ambarı büyük miktarlardaki zahireyi depolamaktaydı⁷⁸.

Osmanlı Devleti sefer hazırlıklarına ba ladı ında ambarlarda zahirenin biriktirilmesi için ilgili yerin idarecisine hüküm göndermekteydi. Bu yüzden yörede bulunan ambarlar tahrir edilmekte, ambarların yetersiz kalaca ı inancına varılırsa yeni ambarlar in a edilmekteydi. 6 ubat 1713 tarihinde çıkılacak sefer için ambarlardan zahire tedarik edilmesi emredilmi ti. Bu tarihte sakçı ambarları tahrir edilmi ti. Bu tahrire göre; sakçı'da bulunan ambarlar kazanın ileri gelenlerinin uhdesinde olup birkaç gözden olu an yapılarıdır. Ambardaki oda sayısının çok olması zahire miktarının da fazla olması anlamına geliyordu. Bir ambarın 5 ve 2 gözden olu an odacıkları vardı. Be gözden olu an bir ambarın alaca ı zahire miktarı tahminen 20.000 stanbul kilesiydi. Sene içinde yapılması planlanan 2 adet ambarın alaca ı zahire miktarı ise tahminen 50.000 stanbul kilesiydi. ki gözden olu an ambarlar 3.000 ila 5.000 arasında de i en stanbul kilesi zahireyi stoklama kapasitesine sahipti. Yedi ambardaki tahmini zahire miktarı 105.000 stanbul kilesi yani 2.652.300 kg.'dı⁷⁹. 1713 senesinde Karadeniz ve Tuna civarından toplanan zahirenin yaklaşık %25'inin sakçı ambarında muhafaza edilmesi sakçı ambarının ne denli büyük oldu unu göstermektedir⁸⁰.

sakçı bölgesindeki ambarlarda biriktirilen zahireler sefer hazırlıklarında, stanbul'un ihtiyaçlarında ve kale muhafazasında görevli askerler için büyük önem ta ı maktaydı. Çe itli mevkilere zahire da ıtım i ini üstelenen sakçı ambarına 1748 ve 1749 senelerinde Rusçuk ve Silistre iskelelerinden bu day, arpa ve un gönderilmi ti. Rusçuk iskelesinden 1748 senesinde Rusçuk, Hezargrad, umnu, Eskicuma, Osman Pazarı kazalarından 50.500 kile arpa, 11.458 kile un ve 9.950 kile bu day, 1749 senesinde Hezargrad ve Osman Pazarı hariç olmak üzere aynı kazalardan 15.800 kile arpa, 23.400 kile un gönderilmi ti. 1748 senesinde Silistre iskelesine; Silistre, Umur Fakih, Karasu ve Çardak kazalarından 11.498 kile arpa, 2.485 kile un ve 2.538 kile bu day sevk edildi. 1749 senesinde ise Karasu kazası

⁷⁸ BOA. KK.d., 2909, s. 6-8.

⁷⁹ BOA. C.AS. 10056.

⁸⁰ Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, s. 141.

hariç di er kazalardan Silistre iskelesine; 4.320 kile arpa, 9.458 kile un nakledildi. Her iki yılda sakçı iskelesinde Rusçuk ve Silistre iskelelerinden gelen 4.986 kile unun Açe Kalesine, 13.008 kile unun Fa , Ankara, So uçak ve Sohum Kalelerine, 14.064 kile unun Özi Kalesine ve 16.146 kile unun Özi ve Kılburun kalelerine gönderilmesi emredildi. Bu zahireden 1748 ve 1749 senelerinde Açıklar A asına toplam 3.025 kile bu day, Girdap A asına⁸¹ 252 kile bu day tahsis edildi. Toplam 48.204 kile hububat sakçı iskelesinden verilmi oldu⁸². 1755, 1756 ve 1757 senelerinde Tuna Nehri kenarında bulunan kazalardan toplanan 65.000 kile arpa hem stanbul'a hem de bazı kalelerde bulunan askerlere tevcih edilmek üzere hazır edilmi ti⁸³. sakçı iskelesi bu yönüyle sadece ordu ve stanbul'u besleyen bir yer olmaktan öte bulunmaktadır. Çevresindeki uzak-yakın kalelerin neferlerini de beslemektedir.

sakçı ambarında gerekti inde kullanılmak üzere her daim zahire bulundurulmak zorundaydı. Bu yüzden 1748 senesinde Ni bolu iskelesinden 8 borazana yüklenen 26.590 kile bu day sakçı ambarına gönderilmi ti⁸⁴. Sefer dönemlerinde büyük ordu birliklerinin istihkaklarının sa lanmasında büyük miktarda zahireye ihtiyaç duyuldu undan ambarda biriktirilen zahire yeterli olmuyordu. Bu yüzden Tersâne-i Amire ambarından sakçı'ya takviye zahire gelebiliyordu. 1769 senesinde 1.500 kantar peksimet ile 3.000 kile arpa stanbul'dan sakçı'ya nakledilmi ti. Gönderilen peksimetler askerin Tuna'nın kar ıya geçi i sırasında askerin ta nması için gemilerden nehre atılarak telef edilmi ti⁸⁵.

18 ubat 1770 tarihinde Rusçuk ve havalisinden mübayaa edilerek toplanan zahire sakçı ambarına gönderilmi ti. Öyleki sakçı ambarı 900 neferin altı aylık tayinatının sa lanabilirdi i bir yerd. Bu askerlerin altı aylık tayinatı 6.300 kile bu day ediyordu ve bu dayın bir kilesi 80 akçeden mübayaa edilmi ti. Bu da 4.200 kuru a tekabül ediyordu⁸⁶.

⁸¹ Tuna Nehri üzerindeki Demirkapı adı verilen mevkiye bulunan girdaplardan geçecek olan zahire, mühimmat gemilerinin her türlü güvenli ini sa lamakla mükellef ki iye Girdap A ası, Tuna üzerinde sefer yapan Üstü açık adlı gemilerin donatılması ve yüzdürülmesi i inden sorumlu ki iye de Açıklar A ası adı verilmekteydi. Bkz. Kılıçaslan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar daresi", **Karadeniz Ara tırmaları**, Bahar 2010, S. 25, s. 71.

⁸² BOA. D.MKF.d. 29724, s. 2-3.

⁸³ BOA. C.AS. 47933.

⁸⁴ BOA. D.MKF.d. 29720, s. 1.

⁸⁵ BOA. C.AS. 34041/ 802.

⁸⁶ BOA. C.AS. 23391/ 557.

na edilen ambar ve mahzenlerin⁸⁷ yanında sakçı'da buzhaneler de in a edilmekteydi. Yılın belli zamanında kısmen ya da tamamen donan nehrin buzları bu buzhanelerde muhafaza ediliyordu. Buzlar yiyecek maddelerinin bozulmaktan korunmasını, askerin serinlemesi ve bazı tıbbi ihtiyaçları için kullanılmaktaydı⁸⁸. 22 Ocak 1737 yılında ordunun ihtiyacı buzun tedarik edilerek muhafaza edilmesi için sakçı iskelesinde iki adet buzhane yaptırılması sakçı Bina Emimi Abdi'den istenmi ti⁸⁹.

2.2. Mühimmatın Nakledilmesinde Kullanılan Gemiler

Sefer için depolanan erzak ve mühimmat ihtiyaç halinde çe itli kara, deniz, nehir nakil araçlarıyla hareket halindeki orduya ula tılırdı. Sefer yürüyü ü yapan ya da dü manla sava an ordu bu ekilde nerede olursa olsun düzenli bir ekilde ikmal edilirdi. Nakliyat sisteminin her an kullanıma hazır olması, Osmanlı sefer lojisti inin en önemli özelliklerinden biriydi. Seferdeki askere erzak kara yolu pahalı ve uzun olmasından mütevellit nehir ya da deniz yolu ile gönderilmekteydi⁹⁰. Rumeli'de yapılan seferlerde ia enin naklinde derinlik ve geni lik açısından seyr-ü sefere müsait olan Tuna Nehri kullanılmaktaydı. Tuna'dan, Orta Avrupa üzerine sefer düzenlendi inde istifade edildi i gibi, ark seferlerinde de iskeleler ile Eflak ve Bo dan Voyvodalıklarından tahsil edilen zahire Karadeniz yoluyla Trabzon'a ula tılıyordu⁹¹.

Mühimmat gemilere nakledilemeden evvel nehre kadarki ta ımasında genellikle arabalardan yararlanılırdı. Bu amaçla Tuna kıyısındaki iskelelerden oldukça yüklü miktarda öküz ve camus arabası i tira edilmekteydi. Top arabalarının güçlü ve dayanıklı atları genellikle Eflak ve Bo dan'dan temin edilir, bazen de Tuna boylarındaki atlar Vidin, Ni bolu, Silistre, sakçı'dan alınırdı. Örne in; 1672 tarihinde Ni bolu ve Silistre'den 260' ar at satın alınmı tı. Yine Ni bolu'dan arabaları ko mak için camus tedarik edilmi ti. Bu hayvanların toplanma yeri de

⁸⁷ 1717 senesinde Karadeniz ve Tuna gemileri Vidin'e 35.800 kile un, 36.300 kile arpa, 4.930 kantar peksimet, 500 kile bulgur ve 3.500 kile bu day nakletmi ti. Nakledilen bu maddeler mahzenlerde saklanmı tı. Bir mahzen 12.000 kile un, 150 kile arpa ve 150 kantar peksimetin saklanabilece i büyüklükteydi. Bazılarında ise 30.000 kile arpa, 500 kantar peksimet saklanabilmekteydi. Bkz. BOA. C. ML. 18047.

⁸⁸ Alev Gözcü-Eren Akçiçek, "Osmanlı Mutfa ında Kar ve Buz", **I. Türk Mutfak Kültürü Sempozyumu**, Bilecik eyh Edebalı Üniversitesi Yayınları, 14-15 Ekim 2010, Bilecik, s. 268.

⁸⁹ BOA. C. AS. 16493/399.

⁹⁰ Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere**, s. 78-79.

⁹¹ BOA. D.MKF. 29675.

sakçı iskelesiydi. Mühimmatın taınması için Silistre, Maçın, Hırsova, Tulçı ve Ni bolu iskelelerinden camus arabaları tedarik edilmekte, bu arabaları çekmek için sakçı ve smail Kazalarından nefer temin edilmekteydi. Gidilen mesafeye göre de iklimlik gösteren neferlerin ücretleri devlet tarafından ödenmekteydi⁹².

Tuna iskelelerinde savaş zamanlarında gemi trafiğini artırıyor. iskelelerde mevcut olan ya da İstanbul'dan gönderilen donanma, gemi çeşidini artırıyor. 1716 senesinde vuku bulan savaş neticesinde Belgrad'da 5 kıta kalite ve Rusçuk'ta 40 firikate⁹³ hazır edilmişti. Tuna'da 20 adet ocaklık aykası vardı. Bunlara ilaveten Rusçuk Kapudanı marifetiyle 30 kıta aykanın ve Belgrad Muhafızı tarafından 5 kıta aykanın inandırılması emredilmiştir. Yergöü canibinde mevcut 5 kıta ayka ile toplam 60 ayka Tuna sahilinde yerini alıyordu. Tuna Nehri'ndeki gemi trafiğinde en önemli gemilerden üstü açıklar 80 adetti. Bu üstü açıklardan 70'i yeni inandırılacaktı. 1717 tarihinde gönderilen emirde aykanın miktarı ve yeniden inandırılacak kıtaların deşimiydi. Buna göre Yergöü'nde inandırılan 5 kıta aykaya ve Tuna'da mevcut 11 aykaya ek olarak 8 aykanın inandırılması emrediliyordu. Eflak Voyvodası tarafından 5, smail mütevellisi ve Zıtovi Voyvodası marifetiyle 2, Evkaf tarafından da 2 adet olmak üzere toplam 63 adet ayka hazır edilecekti⁹⁴. Yine savaş gemilerinden biri olan alopa da Tuna Nehri'nde kullanılmaktaydı. Zira hızlı olu ve manevra kabiliyetinin fazla olması onu nehrin önemli gemilerinden biri haline getiriyordu. 1713 senesinde 10 adet olapa Vidin Kapudanı marifetiyle yaptırılacaktı. Gemilerin yapımında kullanılacak alet ve edavatın Vidin ahalisinden tedarik edilmesi istenmekteydi⁹⁵.

inandırılan ya da hazır bulunan ince donanma gemileri bazen yeterli olmuyordu. iskelelerdeki tüccar gemileri de ihtiyaç halinde savaş gemisi olarak kullanılabilirdi. Brail iskelesinde bulunan 11 tüccar gemisinin 5'ine top yerle tirilerek savaş gemisi haline getirilmiştir. Geriye kalan gemilerden 6'sı da ateş gemisi görevini yerine getirecekti⁹⁶. 1768 senesinde vuku bulan savaşta askerlerin karışık tarafa geçmesi için üstü açık gemilere ihtiyaç duyulmuştur. Bu bakımdan güvenli bir liman olan Rusçuk limanında bekleyen 30 kıta üstü açıkların hazır edilmesi Babada

⁹² nba 1, **Ukrayna'da Osmanlılar**, s. 79 vd.

⁹³ Bu firikaterden 10 adedi İstanbul'dan Rusçuk'a gönderilmiştir.

⁹⁴ BOA. Cevdet Bahriye (C.BH.) 8814.

⁹⁵ BOA. C.BH. 8414.

⁹⁶ enay Özdemir, "Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de Ticaret Gemisi inandırma Politikası (1783-1824)" **Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S. 9, Bahar, Kars 2012, s. 69.

Seraskeri Vezir Mehmed Pa a'dan istenmi ti. Ancak bu gemilerin Vidin Kalesinin imarı için Vidin'e gitti inin bildirilmesi üzerine Silistre ve Rusçuk'ta bulunan tüccar gemileri bu i için kullanılmı tı⁹⁷.

Sefer sırasında Tuna Nehri'nde zahire yükleyen gemilerden biri de filikalardı. Sefer sürecinde Tuna'daki iskelelerle Trabzon arasında sefer yapan bir filikaya 1.600 kile (41.049 kg.) zahire yüklenmekteydi. Peksimet nakleden bir filikaya ise 500 kantar yani 28.160 kg. yüklenmekteydi⁹⁸.

3. SEFER Ç N TOPLANAN HUBUBAT

Sefere çıkan Osmanlı ordusunun temel gıda maddeleri; et, un, pirinç, bulgur, peksimet gibi maddelerden oluşmaktaydı. Menzillerde bulunan un, çorbalık olarak da ıtıldı ı gibi daha çok ekmek yapımında kullanılıyordu⁹⁹. Peksimet bu daydan imal edilen bir tüketim maddesiydi ve vaktin ekmek pi irmeye müsait olmadı ı hallerde askerin en mühim gıda maddesi idi. Bu besin maddesi özellikle gemi mürettebatına verilmek üzere hazırlanıyordu. Tuna donanma gemilerine peksimetler altı aylık ve bir yıllık hesap üzerinden veriliyordu¹⁰⁰. Peksimetin uzun süre dayanabilmesi için kurutma i leminin iyi bir ekilde yapılması gerekiyordu. Aksi durumda peksimet kısa süre içinde bozulmaktaydı. ran seferleriyle ilgili bir çalı mada peksimetin 5-6 yıla kadar dayandı ı tespit edilmi tir¹⁰¹. Bulgur ise orduda büyük miktarda tüketilmekteydi. Haftada iki kez tüketilen bulgur, pilav yapımı için kullanılıyordu. Pirinç hem pilav hem de çorba yapımında kullanılan önemli tüketim maddelerindendi¹⁰². Ordunun en çok tüketti i di er tahıl ürünü ise arpaydı. Besin de eri çavdar ve arpa arasında, sindirilmesi zor bir besin olan çavdar genellikle hayvan yemi olarak kullanılmaktaydı¹⁰³.

18. Yüzyıl sava larında Osmanlı Devleti hububat anlamında Tuna iskelelerinden büyük ölçüde yararlandı. skelelerden tedarik edilen ba lıca ürün arpaydı. Bundan sonra bu day, un, peksimet ve saman gelmekteydi.

⁹⁷ BOA. C.BH. 11355.

⁹⁸ Genç, XVIII. Yüzyılın kinci Yarısına Karesi Sanca rında Tahıl Üretimi Ticareti ve stanbul a esine Katkısı, s. 40.

⁹⁹ Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", s. 2277.

¹⁰⁰ BOA. C.BH. 8777/187; 9547/204; 4992/103; Erta , Sultan'ın Ordusu, s. 151-159.

¹⁰¹ Serdar Genç, Osmanlı-Safevi Sava larında Sefer Organizasyonu ve Lojistik 1722-1725, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Ara tırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamı Doktora Tezi, stanbul 2012, s. 72.

¹⁰² Erta , "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s. 593.

¹⁰³ Yıldız, Haydi Osmanlı Sefere, s. 71.

3.1. 1711 Prut Savaşı

Osmanlı- Rus ilişkileri 1700 İstanbul Antlaşması ile barışçıl bir havada sürer iken Rusların barış antlaşmasına önem vermemeleri, barış artlarına aykırı olarak sınırlarda kale, palanga yapmaları, Kırım Hanlığı hudutları üzerinde güveni sarsacak tedbirler almaları sınır boylarında güvenliğin kalamaması savaşa neden olmuştur¹⁰⁴. Bu tarihlerde Osmanlı Devleti II. Viyana savaşında kaybettiği toprakları geri alma gayretindeydi. Gerginleşen iki tarafın savaş sürecine girmesi I. Petro'nun 27 Haziran 1709 tarihinde Poltava'da İsveç ordusunu yenilgiye uğratması sonucunda İsveç Kralı XII. Karl'ın Osmanlı Devleti'ne sığınması ve İsveç Kralı XII. Karl'ı takip eden Rus ordusunun Osmanlı topraklarına girmesiyle başladı¹⁰⁵. Rus- İsveç gerginliğinde İsveç tarafında yer alan Osmanlı Devleti 1711 senesinde Rusya'ya savaş açmaya karar verdi¹⁰⁶.

Osmanlı Devleti Rusların sınırları ihlal etmesiyle 23 Nisan 1709 tarihinde savaş hazırlıklarına başlamıştı. Tuna iskelelerine ayrı ayrı mübahirler göndererek hızlıca zahire satın almıştı. Hatta Rusçuk iskelesinde Derviş Mehmet ve Seyyid Mehmed adındaki mübahirler birlikte görev yapmışlardı. Rusçuk iskelesinden 30 Nisan 1710 tarihinde her iki mübahir toplam 21.539 kile arpa toplamıştı. 28 Nisan 1710 tarihinde Zitoğlu iskelesinden Mustafa Ağa mübahirle 21.770 kile arpa mübayaaya edilmişti Mustafa Ağa aynı zamanda Silistre iskelesinin de mübahirliğini yaparak buradan 10.716,5 kile arpa ve 40.000 kile un satın almıştı¹⁰⁷. Sakçı-Bender yolu üzerindeki menzillere Kili ve Smail iskelelerinden 48.000 kile arpa ve 10.000 kile un satın alınarak gönderilmişti¹⁰⁸.

Osmanlı Devleti Prut seferi öncesi 1710 senesinde Tuna iskelelerinden 187.888 kile arpa ile 400.000 kile un mübayaaya edilmesini istemişti. 1711 senesinde 191.123 kile arpa ile 306.651 kile un mübayaaya edildi. Bu senede toplam Niğbolu ve Silistre iskelelerinden nakledilmek üzere 379.011 kile arpa, 346.451 kile un, 145.000 kile erzen, 236.360 kile eski un, 44.036,5 kantar peksimet ve bu zahirenin

¹⁰⁴ Silahtar Fındıklılı Mehmed Ağa, **Nusretnâme**, C.II, Fasikül: II, (Sad. İsmet Parmaksızolu), Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, Ankara 1969, s. 265.

¹⁰⁵ Sinan Yüksel, "Kuzey Savaşları sırasında Rusya'nın Karadeniz'e Yönelik Faaliyetleri", **AÜDTCFD**, C. 31, S. 52, Aralık 2012, s. 180.

¹⁰⁶ Silahtar Fındıklılı Mehmed Ağa, **Nusretnâme**, C.II, Fasikül: II, s. 265.

¹⁰⁷ BOA. D.MKF.d. 27970, s. 2.

¹⁰⁸ Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, s. 118.

doldurulması için 123.588 adet çuval temin edilmi ti¹⁰⁹. Sefer sırasında Rusçuk, Herazgrad, Yergö ü, Maçın, brail, sakçı ve Akkirman'dan 166.050 kile pirinç mübayaa edildi. smail Mütevellisi tarafından temin edilen 8.000 smail kilesi¹¹⁰ bulgur sakçı ambarına gönderildi¹¹¹.

Aynı sene Rusçuk, Yergö ü, Hezargrad kaza ve iskelelerinden 167.500 kile un ile 100.000 kile arpa mübayaa edilmi ti. Maçın iskelesinden 2.633, brail iskelesinden 21.000 kile arpa satın alındı. 19 ubat 1711 tarihinde Rusçuk iskelesinden 25.000 kile un mübayaa edildi¹¹². 1711 senesinde Tuna iskelelerinden brail, Kalas, Hırsova, Silistre, Rusçuk, Yergö ü, Zi tovi ve Ni bolu'dan 205.000 kile arpa, 50.000 kile un, 9.000 kantar peksimetin tedarik edilmesi emredilmi ti. Peksimet yapımı için de 22.500 kile istenmi ti¹¹³.

Baltacı Mehmet Pa a komutasındaki 100.000 ki ilik Osmanlı ordusu 38.000 ki ilik Rus ordusuyla Prut'ta kar ıla tı. Osmanlılar hem erzak, hem mühimmat hem de sayı açısından Ruslardan kat ve kat üstün durumdaydı¹¹⁴. Bu seferde Osmanlı Devleti askerinin ia esini yirmi be er günlük tahsis etmi ti. Ordunun bütün yükü sakçı'da bırakılmı tı¹¹⁵. Sefer sırasında Tulçı, smail, Kili gibi iskeleler ordunun geçti i menzillerdendi¹¹⁶. Rus hücumlarını püskürtmek için Yenikale, Özi, Kılburun, Akkirman, Kili, smail, Tulçı, Silistre, sakçı ve Rusçuk kaleleri kullanılmı tı. Bu kaleler, sınıra ve Karadeniz'e en yakın üsler oldu u gibi orduyu erzak, silah ve cephane ile besleyen lojistik ikmal merkezleri durumundaydılar¹¹⁷. Prut seferi sırasında en stratejik ikmal noktası sakçı-Bender yolundaki menzillerdi¹¹⁸.

¹⁰⁹ BOA. D.MKF.d. 27970, s. 2-15.

¹¹⁰ 1 smail kilesi 8 stanbul kilesine e itti. Bir stanbul kilesi ise 25,656 kg.'a denk oldu undan bir smail kilesi stanbul kilesine dönü türüldü ünde 205,248 kg. denk geliyordu. 1754 senesine ait bir hükümde smail kilesinin 9 stanbul kilesine e it oldu u kaydedilmi tir. Bu yüzden smail kilesi ile hesap yapılırken bu yıl için 8 de il 9 stanbul kilesine e it olan dikkate alınmı tır. Bkz. BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 152; Walther Hinz, **slâm'da Ölçü Sistemleri**, Marmara Üniversitesi Yayınları, Edebiyat Fakültesi Basımevi, stanbul 1990, 51.

¹¹¹ Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, s. 110, 119.

¹¹² BOA. D.MKF.d. 27970, s. 3.

¹¹³ BOA. D.MKF.d. 27970, s. 2.

¹¹⁴ Akdes Nimet Kurat, **Ba langçtan 1917'ye Kadar Rusya Tarihi**, TTK. Yayınları, Ankara 1931, s. 260.

¹¹⁵ Kurat, "Hazine-i Bîrun Kâtibi Ahmed Bin Mahmud'un (1123-1711-Prut) Seferine Ait Defteri", **TAD**, IV/6-7, 1966, s. 366; Osmanlı Devleti 1715 Mora seferide de askere 20 günlük zahire vermi ti. Bkz. Ra id Mehmed Efendi-Çelebizâde smaîl Efendi, **Târîh-i Râ id ve Zeyli**, C.II, (Haz. Abdülkadir Özcan-Yunus U ur-Baki Çakır-Ahmet Zeki zgör), Klasik Yayınları, stanbul 2013, s. 913.

¹¹⁶ Kurat, "Hazine-i Bîrun Kâtibi Ahmed Bin Mahmud'un (1123-1711-Prut) Seferine Ait Defteri", s. 425

¹¹⁷ Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere**, s. 108.

¹¹⁸ Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, s. 118.

Menzillerden tedarik edilen çe itli mühimmatlar gemiler ile Kili iskelesine gönderilmekteydi¹¹⁹.

Osmanlı Devleti organize bir ekilde sava a girmi ken Ruslar Bo dan'dan ia e temin etmeyi umuyorlardı. Bu istekleri gerçeikle meyincede güçlerini bölerek brail'de bulunan zahire ambarlarına do u gittiysele de ba arılı olamamı lardı. 21 Temmuz 1711 tarihinde yenilgiye u rayan Rusların en önemli ba arısızlık nedeni ia e sıkıntısıydı¹²⁰.

Sava sonrasında on bir maddelik Prut Antlaşması imzalandı. Antlaşmaya göre Azak kalesi Osmanlılara iade edilecek, A a 1 Özü'de bulunan Rus kaleleri yıkılacak, Ruslar Lehistan'dan çekilecek, sveç Kralı serbestçe memleketine dönecekti¹²¹. Bu antlaşmayı diplomasi açısından bir hezimet olarak gören bazı ara tırmacılar Osmanlı Devleti'nin ia e sıkıntısı yüzünden antlaşmayı imzalamak durumunda kaldı nını dile getirir¹²². Hâlbuki Osmanlı Devleti disiplinli organizasyon ve ia e toplama merkezleri sayesinde sava ın kaderini belirlemi ti. Tam tersine Rus ordusunun tedariksiz gelmesi onların yenilgisini kaçınılmaz kılmı tı.

3.2. 1716 Varadin Sava ı

1715 Osmanlı Devleti'nin içinde bulundu u sıkıntılı dönemlerin dı a vurdu u bir yıld. Bu senede hem Venedik hem de Avusturya ile iki cephede sava mak zorunda kalan devletin zaafı da ortaya çıkmı tı. 1716 yılında Venedikler'in donanma üssü Korfu'ya, Venediklilerin Preveze, Dubniçe, Yanya, Karlılı ve Delvine taraflarına taarruz edece inin haberi üzerine sefer açıldı. Venediklerin müttefiki olan Avusturya 1716 senesi ba ından itibaren Osmanlı Devleti'ne kar ı

¹¹⁹ Öksüz, **em'dânîzâde Fındıklı Süleyman Efendi'nin Mür'it-Tevârîh Adlı Eserinin (180B-345A) Tahlil Ve Tenkidi Metni**, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, stanbul 2009, s. 299.

¹²⁰ “*Ve kelâmlarını musaddık bu sulh esnâsında hîlekar Moskov brail' e on bin kâfir gönderüp azîm hasâret itdi. Ve kendünden suâl olundukda “ brail”e giden askerimin sulhdan haberi yo imi ” didikde vezîr ve kethudâsına pâdi âh infi'âl itdi. Vaktâ ki kral diyârına vardı. Zikr-i ma'hûd kal'aları “bugün yarın teslim ederim” diyerek avk itdi i için vâfir zamân ordu-yı hümayûn Kartal'da bekledi. Yine teslim itmeyicek vezîr kat'-ı ümîd idüp sulh oldu unda pe îmân oldu. Ammâ ne fâide...*” Bkz. Mustafa Öksüz, **em'dânîzâde Fındıklı Süleyman Efendi'nin Mür'it-Tevârîh Adlı Eserinin (180B-345A) Tahlil Ve Tenkidi Metni**, s. 301-302.

¹²¹ Silahtar Fındıklılı Mehmed A a, **Nusretnâme**, C.II, Fasikül: II, s. 299-305; Kurat, **Ba langıçtan 1917'ye Kadar Rusya Tarihi**, s. 261.

¹²² Osmanlı Devleti'nin barı antlaşmasını imzalamasının en büyük nedeni Sadrazam'ın Tatar kuvvetlerinin kendisini destekleyip desteklemeyeceklerini ve Rusların kuzeyden destek getirip getiremeyece ini kestirememesiydi. Bkz. Stanford Shaw, **Osmanlı mparatorlu u ve Modern Türkiye**, C. I, (Çev. Mehmet Harmancı), e Yayınları, stanbul 1994, s. 314.

sefer hazırlığına başlamış, Mora'nın Venedik'e iadesini istemiştir¹²³. Osmanlı Devleti'nin sefer yönü Korfu'ya iken 24 Nisan 1716 tarihinde Avusturya Osmanlıya savaş ilan ederek Osmanlı Devleti'ni iki cepheli bir savaşa sürüklemiştir. Kış aylarından itibaren Venedik'e sefer üzerine hazırlık yapan devletin Rumeli taraflarında girilecek sefer için iade, mühimmat ve asker tedariki yapmaması savaşta hazırlıksız girmesine neden oldu. Hazırlıksız savaşta girilmemesi gerektiği divanda dile getirilse de döneminin sadrazamı Ali Paşa sefere çıkılması için inat etmiştir. Bu yüzden hem Anadolu hem de Rumeli taraflarına sürekli fermanlar gönderilerek ordunun ikmal edilebilmesi için çalışıldı. Bir ay gibi kısa sürede Belgrad'a erzak temin edilmesi ve Tuna donanmasının teçhizatıyla ilgili sıkıntıların giderilmesi gerekiyordu. Savaş için Tuna donanmasının hazırlanması için Tersâne-i Âmire'den 15 adet kalyete, 25 adet firikate, 10 kancaba ve 8 adet vulük inale edilmesi emredildi¹²⁴. Belgrad asker ve zahirenin gönderilmesi gereken askerî bir üs olarak kullanıldı. Ayrıca Tuna ve çevresinden levent ve amelenin gönderilmesi de istenmiştir. Bu sefer sırasında Osmanlı ordusu 120.000¹²⁵, Avusturya ordusu 64.000 kadardı. Bu iki ordu arasında Varadin'de gerçekleşen savaş yaklaşık beş saat sürmüştü ve tarihlere iki taraf arasında gerçekleşen en kısa savaş olarak yazılmıştır. Osmanlı ordusunun geri çekilmesi kaçınılmaz olarak biten savaş sonrasında Belgrad'da toplanan orduların Edirne'de geçirmişti. Yenilgi üzerine 1717 senesinde Belgrad'a sefer düzenlemek için hazırlıklara başlayan Osmanlı Devleti sefer hazırlığını birincisine göre daha iyi organize etmeye çalışmıştı. Ancak Belgrad ve Temevar'ın elden çıkmasıyla sonuçlanan bu sefer sonrasında iki taraf arasında Pasarofça Antlaşması (1718) imzalanarak savaş sona erdi¹²⁶.

¹²³ “Ba’dehu Korfu seferi için Davudpaşa’dan hareket murâd olunup yeniçeri ve cebeci ve topçu ocakları irsâl olunup irtesi vezîr ve pâdiâh kalkacak iken yevm-i mezbûrda Nemçe baba vekilinden bir mektûp vürûd idüp “Venedikli ile bizim ahdimiz vardır. Kangımıza Âl-i Osmân sefer ider ise uhrâ ile dahi itmi olur deyü e er Venedik’den aldınız yerleri ve esîrleri ve e yâları ve maktûllerin diyetlerini virüp Venedik ile sulh olursanız fabihâ ve illâ balyosuumuzu bize gönderesiz” deyü yazmış.”, Bkz. Öksüz, **em’dânizâde Fındıklılı Süleyman Efendi’nin Mür’it-Tevârîh Adh Eserinin (180B-345A) Tahlil Ve Tenkidi Metni**, s. 320.

¹²⁴ Silahtar Fındıklılı Mehmet Ağa Nusretnâme’de Tuna’ya gönderilen gemi çeşidi ve adedi hakkında Hammer’den farklı bilgiler sunmuştur. “Tersanede yedekte olan 5 kalite, 30 firikate, 7 vulük ve 5 kancaba teçhiz edildi ve tertip edilen askerler gemilere bindirilerek Gedikli Gedikli Müteferrika Mirza Mehmed Ağa komutasında Karadeniz yoluyla Tuna’ya gönderildi”. Bkz. Silahtar Fındıklılı Mehmed Ağa, **Nusretnâme**, C. II, Fasikül: II, s. 345.

¹²⁵ Hammer bu sayının 150.000 olduğunu; bunun 40.000’inin yeniçeri, 30.000’inin süvari ve geri kalanın ise Tatarlar, Eflaklılar, Arnavutlar ve Mısırlılardan oluştuğunu yazmıştır. Bkz. Baron Joseph Von Hammer Purgstall, **Büyük Osmanlı Tarihi**, C. VII, (Çev. Vecdi Bürün), Üçdal Neşriyat, İstanbul, s. 195.

¹²⁶ Raît Mehmed Efendi-Çelebizâde İsmâîl Efendi, **Târîh-i Râid ve Zeyli**, C.II, s. 993; İsmail Hakkı Uzunçarlılı, **Osmanlı Tarihi**, IV/II, TTK. Yayınları, Ankara 1988, s. 199; İsmail Hami

Galibiyetlerin ardında yatan en önemli neden ise ve ikmal sistemlerinin iyi olmasıdır. Ba arılı Mora seferinden¹²⁷ sonra II. Viyana etkisini kırmak isteyen devletin hazırlanmadan pe pe e sefere çıkması sava ların ba arısız olmasıyla sonuçlandı. Varadin seferi ve devamındaki seferlerde Osmanlı Devleti her ne kadar kar ı tarafın askerinden sayıca fazla olsa da organizasyon eksili i kazanılacak seferin kaybedilmesine neden olmu tu. Avusturya'nın sava a uzun zaman hazırlık yapması onun ba arılı olmasını sa lamı tı .

Bu sefer sırasında da Osmanlı Devleti büyük ölçüde Tuna iskelelerinden yararlandı. 9 Ekim 1715 tarihinde Zı tovi iskelesine; 77.000 kile arpa, 50.000 kile un Zı tovi, Hopaliç, Tırnovi kazalarından gönderildi. Hopaliç un göndermeyen tek kaza idi. Tırnovi stanbul'un ia esinde oldu u gibi seferde de ordunun ia esinin kar ılanmasında büyük rol üsteleniyordu. Nitekim Tırnovi kazasından bu yılda Zı tovi iskelesine; 60.000 kile arpa ile 40.000 kile un nakledilmi ti. Adı geçen senede Rusçuk iskelesine; Rusçuk ve Hezargrad kazalarından 89.000 kile arpa ile 46.000 kile un sevk edildi. Arpa miktarının büyük bir bölümü Hezargrad kazasından temin edildi¹²⁸.

Silistre iskelesine; Silistre, Çardak, umnu, Eskicuma kazalarından toplam 69.000 kile arpa ile 39.000 kile un gönderildi. skeleye zahire gönderen kazalardan Silistre ve Çardak di erlerine nazaran büyük miktarda zahireyi sevketti. Ordunun toplanma yeri sakçı iskelesinde ise sefer için Hırsova, Maçın, Tulçı ve Babada ı kazalarından 30.000 kile arpa ile 7.000 kile un toplandı. sakçı iskelesine ba lı kazalar di er iskelelerin kazalarına nazaran az miktarda zahire sevk ediyordu. Yalnız Babada ı kazası zahire anlamında ön plandaydı ve bu miktar arpanın 20.500 kilesini sakçı iskelesine göndermi ti. Ni bolu iskelesine di er iskelelerden daha fazla kaza ba lıydı. Ni bolu, Lofça, Alakilise, Plevne, Rahova ve vraca'dan 58.000 kile arpa

Daniment, **zahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, C. 4, Türkiye Yayınevi, stanbul 1972, s. 9-10; Hammer, **Büyük Osmanlı Tarihi**, C. 7, s. 194-208; Gökıınar, **Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)**, s. 1-17; Bekir Kütüko lu, "Varadin", **A**, C. 13, stanbul 1995, s. 203-206; Öksüz, **em'dânîzâde Fındıklı Süleyman Efendi'nin Mür'it-Tevârîh Adlı Eserinin (180B-345A) Tahlil Ve Tenkidi Metni**, s. 321.

¹²⁷ Osmanlı Devleti Mora seferinde (1715) zahirenin pek ço unu Balkan ovalarından ve Tuna havzasından temin etmi ti. Bu day, arpa ile un kaza ve köylerden toplanmı Rusçuk, Silistre, sakçı, Ni bolu, Balçık, Varna, Burgos iskelelerine getirilerek buradan E riboz ambarına ta ınmı tı. Bu bölgelerden mübayaa edilen zahire yaklaşık olarak 305.500 kile arpa ile 171.500 kile undan olu maktaydı. Aynı seferde Kili'de 3.000, sakçı'da 2.500, Rusçuk'da 7.500, Ni bolu'da 5.000 kantar peksimet pi irilmi ti. Bkz. Erta , **Sultan'm Ordusu**, s. 126, 159.

¹²⁸ BOA. D.MKF.d. 28153, s. 10.

ile 21.000 kile un gönderilmi ti¹²⁹. skeleye zahire miktarının üçte ikisini Ni bolu ve Plevne kazaları göndermi ti.

Varadin seferinde Vidin önemli askerî üslerden biri olarak ordunun ihtiyacı olan zahirenin sevkinde karılaılan problemlerin giderilmesi hususunda önemli roller üstlenmi ti¹³⁰. Menzillerden tedarik edilen zahire önce Vidin'e daha sonra Ni 'e gönderilmekteydi. *Âsitâne'den Belgrad'a varınca yol üzerindeki vâki menâzilin zahîrelerin hâzır u âmade ve cisirlerden ta'mîri mümkün olanları ta'mîr ve mümkün olmayanları i'âde ve Ni 'de sefer-i hümayûn levâzımâtını Vidin'den Ni 'e nakli lâzım gelen tophâne ve cebehâne mühimmâtını Ni 'e vaki ve ordu-yı hümayûn bir ay vefâ edecek mertebe zehâirini cem'ü tekâmül eylemek üzre fermân ve dört begedikli za'im ve kırk kadar çavuş müâriin-ileyhin hizmetinde olup emrine imtisal eyleyüp hilâfından mu'âtebü mu'âkab olacakları kendülere i'lam olunup savb-ı maksüda âzim oldular¹³¹. Nitekim sefer hazırlıkları sürerken Ni 'e gönderilmek üzere 30.000 kile arpa ve 20.000 kile un Ni bolu, Rusçuk, Zi tovi'den satın alındı. Satın alınan zahire önce Vidin'e sonra arabalar ile Ni 'e gönderildi¹³². Vidin iskelesi de kendi kazasından sefer için 20.000 kile arpa, 30.000 kile unu Ni 'e göndermi ti. Bu sefer sırasında Karadeniz iskelelerinden Varna, Balçık ve Mankalya iskelelerinden toplam 20.000 kile un ve 25.000 kile arpa biriktirildi. Tuna ve Karadeniz iskelelerinden toplam sefer-i hümayûn için 456.000 kile arpa ile 268.000 kile un sevk edildi. Görüldü ü üzere nakledilen zahirenin büyük bir bölümü Zi tovi, Rusçuk, Silistre, sakçı ve Vidin iskele ve kazalarından temin edilmi ti¹³³.*

Ni 'ten sonra zahirenin biriktirildi i önemli mahallerden biri de Belgrad'tı. Tuna iskelelerinden Zi tovi, Ni bolu, Yergö ü ve Eflak'tan temin edilen zahire peyderpey Belgrad kalesine gönderilmekteydi¹³⁴. Vidin ambarında bulunan 37.570 kile un, 63.950 kile arpa ve 2.379 kile bulgur, 13.077,5 kantar peksimet Belgrad kalesine nakledilmi ti¹³⁵. Silistre, Ni bolu, Yergö ü ve Rusçuk iskelelerinden mübayaa edilen 91.722 kile arpa, 57.391 kile un, 10.984 kantar peksimet ve 2.386

¹²⁹ BOA. D.MKF.d. 28153, s. 10.

¹³⁰ Karagöz, "Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin ehrinin Askeri ve Lojistik Önemi", **Edebiyat Fakültesi Dergisi**, C. 30, S. 2, Aralık, 2013, s. 9.

¹³¹ Ra it Mehmed Efendi-Çelebizâde smâil Efendi, **Târîh-i Râ id ve Zeyli**, C.II, s. 993.

¹³² Karagöz, "Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin ehrinin Askeri ve Lojistik Önemi", s. 94.

¹³³ BOA. D.MKF.d. 28153, s. 17-20.

¹³⁴ BOA. KK.d. 2847, s. 66.

¹³⁵ BOA. KK.d. 2847, s. 30.

kile bulgur Belgrad'a gönderilmi ti¹³⁶. Sefer sırasında sadece Tuna iskelelerinden de il stanbul'dan da yardım alınmı tı. stanbul'dan gelen zahire Tuna Nehri a zında Tuna gemilerine yüklenmekte ve Vidin'den Belgrad'a kara yolu kullanılarak gönderilmekteydi¹³⁷. Karadeniz sahillerinden de bu iskeleye yüklü miktarda zahire gelmekteydi. Ancak zahirenin Vidin'e nakledilmesinde aykaların yetersiz kalmaktaydı. Bundan dolayı verilen emirlerde Karadeniz'den gelen zahirenin Tuna gemilerine yükletilerek Vidin'e oradan da Belgrad'a gönderilmesi isteniyordu¹³⁸.

1716 senesinde aynı iskelelerden zahire temin eden Osmanlı Devleti zahirenin Belgrad ve Hotin'e gönderilmesini emretti. Vidin'den bir önceki senede istenen zahire tekrarlanmı ve Mirahur Mehmet A a tarafından mübayaa edilerek Belgrad'a gönderilmi ti. Zi tovi iskelesine, genellikle Silistre ya da Rusçuk iskelesiyle anılan Yergö ü de zahire göndermi ve toplam 35.000 kile arpa ile 22.000 kile un Belgrad'a nakledilmi ti. Aynı senede Ni bolulu Gedikli Çavularından Safer A a Zi tovi iskelesinden ikinci defa mübayaa gerçekle tirmi ve 60.000 kile arpa ile 40.000 kile unu Belgrad'a göndermi ti. Hazinedar Mustafa A a müba eretiyle Rusçuk ve Ni bolu iskelelerinden yapılan mübayaa i lemi sonucunda 143.000 kile arpa ile 71.000 kile un temin edilmi ti. sakçı Anbar Emini brahim A a müba eretiyle sakçı ve Silistre iskelelerinden 149.000 kile arpa ve 68.000 kile un Belgrad'a gönderilmek üzere hazır edildi. Tuna iskeleleri ve kazalarından Tirnisik Zaimi Hüseyin A a tarafından satın alınan zahire Belgrad'a nakledilmi ti¹³⁹. Bu iskelelerin dı nda Eflak'tan da 30.000 kile arpa ile 20.000 kile un Müba ir Halil A a tarafından satın alınarak Belgrad'a gönderilmi ti¹⁴⁰.

1716 tarihli defterde sefer için zahire gönderen beldeler ve miktarları yer almaktadır. Tuna iskelelerinden sa lanan zahire ile di er yerlerden gelen zahirenin kar ıla tırılması için çok önemli veriler içeren deftere göre; Akdeniz'den; 650.250 kile un, 27.530 kantar peksimet, Karadeniz'den; 107.000 kile arpa ve 49.000 kile un, Tuna iskelelerinden; 418.000 kile arpa, 229.000 kile un tedarik edilmi ti¹⁴¹. Bu

¹³⁶ BOA. KK.d. 2847, s. 492.

¹³⁷ BOA. KK.d. 2847, s. 492.

¹³⁸ Vidin'e gelen gemilerinin kar ıla tı ı ba ka bir sorun da e kıyaların zahire gemilerinin önünü kesmesi ve mevcut zahireyi kendi gemilerine yüklemeleriydi. Bkz. BOA. KK.d. 2847, s. 53-54.

¹³⁹ BOA. D.MKF.d. 28153, s. 10-17 ; KK.d. 2847, s. 60.

¹⁴⁰ BOA. D.MKF.d. 28153, s. 10.

¹⁴¹ BOA. D.MKF.d. 28153, s. 20. Defterdeki 1716 senesine ait veriler toplandı nda Tuna iskelelerinden toplam 221.000 kile un ile 417.000 kile arpanın tedarik edildi i ortaya çıkmaktadır.

verilere baktığımız zaman unun büyük bir bölümünün Akdeniz sahilinden sağlandı görülmektedir. Daha önce ifade edildi üzere Akdeniz'den gelen bu day ve türevlerinin daha dayanıklı olması Akdeniz ununun tercih edilmesini sağlıyordu. Arpa ise tamamen Karadeniz ve Tuna sahillerinden temin edilmişti. Tuna iskelelerinin hem arpa hem de un açısından yadsınamaz derecede önemi büyüktür. Tuna iskelelerinden arpanın tedarik edilememesi gibi bir durumda Osmanlı ordusunun büyük sorunlar yaşayacağı ikârdır.

Tablo 3.1: 1717 Senesinde Zahire Nakleden İskeleler ve Tersâne-i Âmire¹⁴²

1717 Senesi					1717 Senesi 2. Mübayaası		
İskeleler	Arpa Kile	Un Kile	Peksimet Kantar	Bulgur Kile	Arpa Kile	Un Kile	Peksimet Kantar
Zi tovi	51.159,50	21.932,50	759	1.780	17.542	7.570	-
Ni bolu	25.523	12.643,50	6.882	-	13.646,5	3.906	-
Silistre	15.941	17.172	1.425,50	-	39.324	6.343,5	529
sakçı	18.993	2.090	2.140	-	-	-	-
Ir ova	5.142	-	-	-	16.709,5	9.055	-
Rahova	2.100	1.070,50	-	-	-	-	-
Tersâne-i Âmire	68.392	6.078	2.886	-	-	-	-
Toplam	182.109	60.987	14.092,50	1.780	87.222	26.874,5	529

1717 senesinde hububat Akdeniz sahilinden Tuna iskelelerinden Vidin'e, Vidin'den de Belgrad'a gidiyordu. Karadeniz sahillerine de in açılan Tuna iskelelerinden bir milyon kileden fazla arpa mübayaası edilerek Vidin'e nakledilmiştir. Ordunun ihtiyaçları için hazırlanan un ise 500.000 kg.'dan fazlaydı. Nehir yolu ile taşınan un suya dayanıksız bir metâ olduğu için korunması büyük önemi haizdi. Peksimetin uzun zaman bayatlamadan dayanabilmesi uzun ordu yürüyüşlerinde oldukça önemli bir besin kaynağı olmasını sağlıyordu ki Belgrad'a Vidin'den 14.092,5 kantar nakledilmiştir. Zi tovi ve Ni bolu iskeleleri arpanın ve unun en fazla mübayaası edildiği iskelelerdi. Zi tovi iskelelerinden ayrıca 1.780 kile bulgur Vidin'e sevkedilmiştir. Bu iskeleler dışında Silistre, sakçı, Rahova ve Rusçuk iskelelerinden

Defterin sonunda yer alan bu bilgiyle karşılaştırıldığında 1.000 kile arpadan, 8.000 kile undan eksik olduğu ortaya çıkmaktadır.

¹⁴² BOA. D.MKF.d. 28250, s. 2-11.

de önemli miktarda ia e temin ediliyordu. Sava dönemlerinde bu iskelelerden mübayaa edilen zahire miktarı kifayet etmedi i zaman Tersâne-i Âmire ambarlarından da zahire takviyesi yapılabilmekteydi. 1717 yılında tersane ambarından 68.392 kile arpa, 6.078 kile un Tuna iskeleleri yardımıyla Vidin'e nakledilebilmi ti¹⁴³. Aynı senede Zi tovi, Ni bolu, Silistre ve Ir ova'dan toplam 87.222 kile arpa, 26.874,5 kile un ve 529 kantar peksimet Vidin'e gönderilmi ti¹⁴⁴. Bu ekilde sava ın ia e deste ini büyük ölçüde Zi tovi, Ni bolu, Silistre sa lamaktaydı.

1718 senesinde Belgrad savunması için Vidin iskelesine Ni bolu'dan 5.000 kile arpa, 4.000 kile un, Zi tovi iskelesinden 25.000 kile arpa, 14.000 kile un gönderilmi ti. Eflak ise Yergö ü iskelesine 30.000 kile arpa ile 20.000 kile un göndermi ti. Yergö ü iskelesi 5.000 kile arpa ile 4.000 kile unu Belgrad'a göndermek üzere tertip etmi ti¹⁴⁵.

Bu sava ın yenilgiyle sonuçlanmasının nedenini dönemin vakanüvisleri Tuna iskelelerinden Belgrad'a gönderilen zahirenin yetersiz kalmasında görmekte dirler. 1718 yılında kalede yeterli seviyede zahirenin olmaması ve ayrıca Avusturya ordusu Ba Komutanı'nın Belgrad kalesini Tuna'dan Sava'ya kadar derin bir hendekle kapatması, kaleye kara yönünden asker ve zahire girecek bütün yolları tutması kalenin ia e sıkıntısı çekmesine ve teslim olmasına neden olmu tu¹⁴⁶. Böylelikle Tuna bir sava ın kazanılması ya da kaybedilmesi müsebbibi olabiliyordu.

3.3. 1736-39 Osmanlı-Avusturya-Rusya Sava ları

1736 yılında Osmanlı Devleti ile Rusya arasında ba layan sava a 1726 senesinde Rusya ile Avusturya gizli antla masına binaen Rusya'nın müttefiki olan Avusturya 1737 yılında dâhil oldu. Osmanlı Devleti'ni iki cephele sava la alt etmek isteyen bu iki devletten Rusya cephesi 1711 sava ında oldu u gibi sava a hazırlıksız girmi , ordusu ia e sıkıntısı çekmi ti. Osmanlı Devleti'ni di er devletlerden ayıran en önemli askerî özellik, sava a karar verilir verilmez ordunun ihtiyacını sa lamak için kadılara hükümler gönderilmesiydi. Sadece ia e anlamında de il, askerin geçece i yolların temizli i, köprü yapımları ya da tamirleri aylar önceden yapılıyordu. Bu sava Osmanlı Devleti için birden geli mi ti. Ruslar, Osmanlı

¹⁴³ BOA. D.MKF.d. 28250, s. 2-7.

¹⁴⁴ BOA. D.MKF.d. 28250, s. 8-11.

¹⁴⁵ BOA: KK.d. 2847, s. 66-67.

¹⁴⁶ Silahtar Fındıklılı Mehmed A a, **Nusretnâme**, C.II, Fasikül: II, s. 366-371.

Devleti ve ran arasındaki sava a Kırım kuvvetlerinin Kuban ve Terek mntıklarından geçmelerini fırsat bilerek Kırım ve Azak üzerine saldırmı tı. Bunun üzerine 2 Mayıs 1736 tarihinde Osmanlı Devleti Rusya'ya sava ilan etti. 1737 yılında da Avusturya, Osmanlı Devleti'ne harp ilan etti¹⁴⁷. 1737-1739 Harbinde Osmanlılara ma lup olan Avusturya 1718'de ele geçirdi i güney sınırların en uç noktası Belgrad'ı kaybetti¹⁴⁸.

Hazırlıklarına yakla ık sekiz ay önceden ba lanan sava ın ia e yönü büyük ölçekte Tuna iskelelerinden kar ılanmı tı. Bu iskelelerde toplanan zahire sakçı'ya gönderilerek stok edilmi ti. Sava ın ba lamasıyla birlikte sakçı'nın da dâhil oldu u iskeleler Belgrad tarafındaki menzillere zahire akı ını sa landı. 1736, 1737 ve 1738 senelerinde özellikle Ni bolu ve Zi tovi iskelelerinde ordunun tayinatı için büyük miktarlarda zahire biriktirilmekteydi¹⁴⁹.

Tablo 3.2: 19 Eylül 1736 Senesinde Zahire Sevmeden skele ve Voyvodalıklar¹⁵⁰

skeleler	Arpa Kile	Un Kile	Has Un Kile	Saman Kantar
Ruşuk	430.000	76.500	18.900	17.000
Ni bolu	154.000	23.000	4.550	8.000
Zi tovi	170.000	29.000	5.000	15.000
Silistre	304.000	57.500	10.950	19.600
Hırsova	37.000	4.000	2.000	9.500
Rahova	8.000	1.000	500	1.000
brail	150.000	2.000	1.700	4.000
sakçı	2.000	500	150	1.000
Vidin-Lom	12.000	2.000	1.100	1.500
Kili	60.000	1.500	1.700	3.000
smail	30.000	1.000	1.700	1.000
Tulçı	12.000	500	600	3.000
Eflak	310.000	27.700	7.000	8.400
Bo dan	100.000	17.800	3.600	7.000
Toplam	1.779.000	244.000	59.450	99.000

¹⁴⁷ Mustafa Güler, 1737 Osmanlı-Rus Sava ında Özi'nin Elden Çıkması", **Tarih ncelemeleri Dergisi**, C. XXIII, S. 1, Temmuz 2008, s. 141.

¹⁴⁸ Dani mend, **zahl Osmanlı Tarihi Krolnolojisi**, C. IV, s. 11; Hakan Karagöz, **1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması**, Yayınlanmamı Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Isparta 2008, s. 292.

¹⁴⁹ BOA. D.MKF.d. 29325, s. 1; 29324, s. 2.

¹⁵⁰ BOA. D. MKF.d. 29277, s. 2-3.

19 Eylül 1736 senesinde Rusçuk, Ni bolu, Zi tovi, Silistre, Hırsova, Rahova, brail, sakçı, Vidin, Lom, Kili, smail iskeleleriyle Eflak ve Bo dan Voyvodalıklarından 1.779.000 kile arpa, 244.000 kile un, 59.540 kile has un ve 99.000 kantar saman tedarik edilmi ti¹⁵¹. 1736 senesinde Rusçuk, Ni bolu, Zi tovi, Silistre, Köstence, Burgazköy, Hırsova, Rahova, Eflak, Bergos, Bucak ve sakçı'dan toplam 810.000 kile arpa, 148.600 kantar saman, 60.000 adet hatab ve 39.000 adet keten tedarik edilerek sakçı ambarına gönderildi¹⁵².

1736 senesinde Rusçuk ve Yergö ü iskelesi Avusturya ile olan sava ta 477.700 kile arpa, 92.900 kile un, 35.300 kantar saman ile 6.500 araba hatabı sakçı'ya sevketmi ti¹⁵³. Ni bolu ve Zi tovi'ye de kendilerine ba lı kazalardan oldukça yüklü miktarda zahire gelmekteydi. Bu iskelelerde biriken zahire orduyu rahatlatacak derecedeydi. Ni bolu iskelesine ba lı Plevne, Lofça, Hezargrad ve Ni bolu kazalarından toplam 52.500 kile arpa, 7.150 kantar saman 1.100 araba hatab ve 1.100 araba keten talep edildi. Nüzul Emimi Elhac Ahmed A a tarafından Ni bolu iskelesinden 3.900 kantar saman, 600 araba hatab ve 600 araba keten mübayaa edilerek orduya nakledilmi ti. Zi tovi iskelesine ba lı Zi tovi, Tırnovi, Hopaliç'in 82.500 kile arpa, 21.450 kantar saman, 2.300 araba hatab ve 2.300 araba keten göndermesi emredilmi ti. Zi tovi iskelesinde toplanacak olan zahirenin 4.644 kile arpasını Müba ir Süleyman A a mübayaa etmi ti. Nüzul Emimi Elhac Ahmed A a ise 5.200 kantar saman, 5.000 kile arpa, 800 araba hatab ve 800 araba keten mübayaa etmi ti. Silistre iskelesine; Çardak, Varna ve Yenipazar kazalarından 69.500 kile arpa, 1.300 kile un, 16.250 kantar saman, 2.500 araba hatab ve 2.500 araba keten ordunun levazımı için göndermesi gerekiyordu. Bu miktar zahirenin 32.382 kile arpasını Müba ir Mustafa A a mübayaa etmi ti. Nüzul Emimi tarafından da 10.400 kantar saman, 1.600 araba hatab ve 1.600 araba keten mübayaa edilerek orduya gönderilmi ti. Geriye kalan kısmın da mübayaa edilerek gönderilmesi bekleniyordu. Hırsova, Maçın ve Babada ı iskelelerinden 17.000 kile arpa, 1.000 kile un, 6.500 kantar saman, 7.700 araba hatab ve 4.700 araba keten mübayaa edilmi ti. Rahova iskelesi de sakçı iskelesine 2.000 kile arpa, 500 kantar saman, 200 araba hatab ve 200 araba keten sevketmi ti. brail iskelesi 2.050 kantar saman, 2.500 araba hatab ve

¹⁵¹ BOA. D. MKF.d. 29277, s. 2-3.

¹⁵² BOA. D.MKF.d. 29070, s. 2-3.

¹⁵³ BOA. D.MKF.d. 29278, s. 2.

1.500 araba keten göndermi , hububat sevki yapmamı tı. sakçı iskelesi 3.300 kantar saman, 3.000 araba hatab ve 2.100 araba keteni ambarında biriktirmi ve Hod iskelesine sevkinini yapmı tı. Vidin ve Lom iskelelerinden 6.000 kantar saman ile 1.500 kile un gönderilmi ti. Kili iskelesi de 2.050 kantar saman, 1.100 araba hatab ve 800 araba keten temin etmi ti. Tulçı iskelesinden 2.050 kantar saman, 1.100 araba hatab ve 700 araba keten Hod iskelesine sevkedilmi ti. Bu sefer sırasında iskelelerden büyük ölçekte saman mübayaası yapılmı tı. Hatab ve samanın bu sefer boyunca ço unlukla karayolunu kullanacak olan Osmanlı Devleti için büyük önemi vardı¹⁵⁴.

1737 senesinde Zi tovi iskelesine Tırnovi, Hopaliç kazalarından toplam 61.000 kile arpa, 35.000 kile un, Ni bolu iskelesine Ni bolu, Lofça, Plevne ve vraca kazalarından toplam 160.000 kile arpa, 30.000 kile un, 6.250 kile peksimet yapımı için un, 110.000 kile bu day toplandı¹⁵⁵. Mübayaacılar bu iskelelerden zahireyi satın alarak sakçı ambarına götürmü lerdı. 1736 ve 1737 senelerinde Müba ir Süleyman A a tarafından Silistre'den 99.003 kile arpa, 19.031,5 kile un ve 10.115,5 kile bu day satın alınarak orduya nakledilmek üzere Nüzul Emimi Hacı Ahmed A a'ya teslim edilmi ti¹⁵⁶.

8 Eylül 1737 tarihinde Avusturya ile süren sava ta ordunun ihtiyacı olan arpa ve unu Karadeniz ve Tuna iskelelerinden Nüzul Emimi Süleyman Efendi mübayaa etmi ti. Toplam 260.000 kile arpa, 36.500 kile un topladı ı bu zahirenin 180.000 kilesini Tuna'dan 80.000 kilesini ise Köstence ve Balçık iskelelerinden satın almı tı. 180.000 kile arpa ve 21.000 kile unun satın alındı ı Tuna iskeleleri ise unlardı: Silistre iskelesinden; 30.000 kile arpa, 6.000 kile un, Kili iskelesinden; 100.000 kile arpa ile 10.000 kile un, smail iskelesinden; 50.000 kile arpa ve 5.000 kile un¹⁵⁷.

¹⁵⁴ BOA. D.MKF.d. 29334, s. 2-4.

¹⁵⁵ BOA. D.MKF.d. 29325, s. 4-5.

¹⁵⁶ BOA. D.MKF.d. 29211, s. 12.

¹⁵⁷ BOA. C. ML. 19391.

Tablo 3.3: 23 Eylül 1737 Tarihinde iskelelerden Giden Zahire¹⁵⁸

iskeleler	Kazalar	Arpa Kile	Un Kile
Ruşuk	Ruşuk	100.000	30.000
	Hezargrad	35.000	22.000
	umnu	35.000	22.000
	Eskicuma	15.000	2.000
	Alakilise	15.000	4.000
Ni bolu	Ni bolu	55.000	12.000
	Plevne	12.000	1.700
	Lofça	26.000	4.500
	vraca	7.000	1.800
Zi tovi	Zi tovi	13.000	6.000
	Tırnovi	75.000	30.000
	Hopaliç	32.000	8.000
Silistre	Silistre	135.000	45.550
	Çardak	15.000	2.450
	Yenipazar	13.000	3.000
	Karasu ¹⁵⁹	2.500	2.000
	Umur Fakih	2.000	1.000
	Hacıo lu Pazarı	12.500	2.000
Toplam		600.000	200.000

23 Eylül 1737 tarihinde Ruşuk, Ni bolu, Silistre ve Zi tovi iskelelerine kendileri de dâhil olmak üzere kendilerine ba lı kazalardan 600.000 kile arpa ile 200.000 kile un toplandı. Bu hububatla hem ordu hem de Vidin Seraskeri maiyetindeki askerlerin tayinatı sa lanmı tı¹⁶⁰. Ayrıca sava sırasında Silistre iskelesinden 258.000 kile arpa, 8.250 kile un ve 151.000 kantar saman tedarik edilerek orduya sevkedilmı tı. Bu miktardaki zahirenin Silistre'den temin edilmesi mümkün olmamakla beraber muhtemelen di er Tuna iskelelerinden Silistre'ye takviye yapılmı tı¹⁶¹. 1737 ve 1738 senelerinde Vidin ve Fethüislam caniplerindeki

¹⁵⁸ BOA. C.AS. 37923.

¹⁵⁹ Nam-ı di er Tekfurgözü

¹⁶⁰ BOA. C.AS. 37923.

¹⁶¹ BOA. D. MKF.d. 1345, s. 5.

asker için Ni bolu ve Zi tovi iskelelerinden 40.620,5 kile un, 46.076,5 kile bu day 156.397,5 kile arpa ve 3.468 kantar peksimetin gönderilmesi emredilmi ti¹⁶².

1738 senesinde Ni bolu iskelesine ba lı kazalardan 100.000 kile arpa, 20.000 kile un temin edilmesi emredildi. 1738 senesinde aynı iskeleden ve aynı kazalardan gelmek üzere 64.000 kile arpa, 15.500 kile un tedarik edildi¹⁶³. 1738 senesinde Vidin iskelesine Tuna iskelelerinden zahire gönderilmeye devam edildi. Silistre iskelesinden Vidin ambarına 26.041,5 kile arpa 2.809 kile un gönderildi. Nüzul Emini Süleyman Efendi tarafından sakçı ambarından 126.794 kile arpa, 17.103,5 kile un ve 5.761,5 has un satın alınarak ordu için Vidin'e gönderildi¹⁶⁴.

1739 senesinde Ni bolu iskelesinden Vidin, Fethü'l-islam ve Belgrad kalelerine zahire tertip edilmeye devam edildi. Vidin ambarına 67.080 kile arpa, 14.714 kile un olmak üzere toplam 81.794 kile zahire sevk edildi. Fethü'l-islam'a ise 36.338 kile arpa ile 110.028 kile un gönderildi. Belgrad'a iki defa zahire sevk edilmek durumunda kalınmı tı. Birinci seferde 50.577 kile arpa ve 7.601 kile un gönderilmi ken, ikinci seferde 2.589 kantar peksimet ve 6.477 kile un takviyesi yapıldı¹⁶⁵. Müba ir Elhac Hüseyin tarafından Ni bolu iskelesinden adı geçen kalelere toplam 200.995 kile arpa, 43.814 kile un ve 2.589 kantar peksimet gönderilmi oldu¹⁶⁶.

Aynı senede Zi tovi iskelesinden de 30 kıta gemiye yüklenen 60.079 kile arpa, 27.144,5 kile un ve 1.500 kantar peksimet Belgrad kalesine sevk edildi. Aynı iskele Vidin, Aydos ve Fethü'l-islam caniplerine 89.068 kile arpa ile 28.022 kile un nakli yaptı¹⁶⁷. Silistre iskelesinden de oldukça yüklü miktarda zahire mübayaası emredilmi ti. ki defada gerçekle tirilecek olan bu satın alım i inde 315.000 kile arpa ile 101.450 kile unun ordu için alınması emredilmi se de bu miktardan 188.510 kile arpa, 43.620 kile un Vidin, Belgrad, Kili ve Bender'e gönderilmek üzere Kalas'a sevk edilmi ti¹⁶⁸. Bu kaleler sava ın kaderini belirleyen askerî unsur için önemli mevkilerdi, askerın ve hayvanların yiyecekleri buralardan sa lanıyordu.

¹⁶² BOA. D. MKF.d. 29427, s. 4-5.

¹⁶³ BOA. D.MKF.d. 29325, s. 4-5.

¹⁶⁴ BOA. D.MKF. Nüzul Emini Defterleri (NZE.d.) 31850, s. 5-5.

¹⁶⁵ BOA. D.MKF.d. 29456, s. 2.

¹⁶⁶ BOA. D.MKF.d. 29456, s. 3-10.

¹⁶⁷ BOA. D.MKF.d. 29456, s. 6.

¹⁶⁸ BOA. D.MKF.d. 29456, s. 10.

4. 1723 VE 1742-1746 DO U SEFERLER NDE TUNA NEHR

Osmanlı Devleti Fatih Sultan Mehmed döneminden itibaren ran bölgesinde hâkimiyet kuran devletlerle siyasî ilikiler kurmaya başlamıştı. Aynı dinin farklı mezheplerinin başında bulunan iki devlet arasında siyasî, ticarî ve dinî iktidar mücadelesi uzun yıllar devam etmişti. 18. Yüzyılda sadece iki devlet arasında kalmayan bu mücadeleye Rusya da katılmıştı. 1723 senesinde ran'da başlayan isyanlar Osmanlı Devleti'nin do u siyasetinde yeni bir e ilim kazanmasına neden oldu. Bunda Rusya'nın Kafkasya ve ran'ın Hazar Denizi'nin güney sahillerini i gal etme girişimlerini önleme iste i ile Da ıstan'da sünni- ii çatı masının olması ve yeniçerilerin sava iste i önemli rol oynadı. Bunun üzerine Osmanlı ordusu 1723 senesinde Revan ve Tiflis'i zaptetti¹⁶⁹.

Savaşın başlamasıyla birlikte ia e sıkıntısı baş gösterdi. Ordunun en çok ihtiyacı olan un ve arpa do u bölgelerinden tedarik edilemeyince Rumeli'den satın alındı. Bu sefer sırasında Tuna iskelelerinden Erzurum'a zahire sevki yapıldı. Tuna iskelelerinden mübayaa edilen ürünler nehir vasıtasıyla Karadeniz'e oradan Trabzon ve Erzurum'a naklediliyordu. 1723 senesinde Erzurum'a zahire nakleden iskelelerden biri Rusçuk'tu. skeleye kendi kazasından 30.000 kile arpa, 15.000 kile un, Herazgrad'tan 30.347 kile arpa, 10.661,5 kile un, umnu'dan 20.000 kile arpa, 16.000 kile un, Eskicuma'dan 2.500 kile, 1.000 kile un, Alakilise'den 5.000 kile arpa, 1.000 kile un mübayaa edilerek gönderildi. Bu miktar zahire Tebriz'deki Osmanlı askerinin tayinatı için Trabzon'a nakledildi¹⁷⁰. 1724-1725 senelerinde Tuna iskelelerinden 59.097,5 kile arpa 21.458,5 kile un mübayaa edilerek Trabzon'a nakledilmişti. Mübayaa edilen bu zahirenin yetersiz kalması dolayısıyla aynı senede Tuna iskelelerinde ikinci mübayaanın gerçekleşmesi nedeniyle oldu. Bu iskelelerden 8.741 kile arpa, 1.228 kile un ran seferinde olan askerinin tayinatında kullanılmak üzere satın alındı¹⁷¹.

ran seferi sırasında un ve arpanın dı ında peksimet de cephelere mesafesi oldukça uzak olmasına rağmen sakçı, Rusçuk ve Bergos'tan satın alındı. Peksimet

¹⁶⁹ Aliyev Saleh Muhammedo lu, "Osmanlı- ran Münasebetleri", **D A**, C. XXII, İstanbul 2000, s. 407; Dani mend, **zahl Osmanlı Tarihi Krolonolojisi**, C. 4, s. 13; Ayhan Ürkünda , **Ahmed Dürri Efendi'nin ran Sefaretnamesi**, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon 2006, s. 17-22; Öksüz, **em'dânîzâde Fındıklı Süleyman Efendi'nin Mür'it-Tevârih Adlı Eserinin (180B-345A) Tahlil Ve Tenkidi Metni**, s. 350.

¹⁷⁰ BOA. DMKF.d. 28453, s. 2.

¹⁷¹ Yusuf Halaço lu, **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, PTT Genel Müdürlü ü, Ankara 2002, s. 142-145.

uzun süre dayanabilen bir ürün oldu u için ambarlardan çıkarılarak uzak bölgelere gönderilebiliyordu. Silistre’de 1717-18 seferinden kalan 552 kantar peksimet ran seferine gönderilmi ti¹⁷².

1723-1727 seferlerinden sonra 1742-1746 seneleri arasında ran’la vuku bulan sava ta Tuna iskelelerinden cepheye erzak gönderimi yapıldı. Bu dönemde ran tahtında Nadir ah bulunuyordu. Nadir ah hem Hindistan hem de Türkistan seferleri ile büyük bir imparatorluk kurmu , do u ve kuzeydo udan gelecek tehditleri ortadan kaldırmı tı. Nadir ah Caferili in be inci mezhep olarak tanınması amacıyla stanbul’a bir elçilik heyeti gönderdi. Osmanlı Devleti bu teklifi kabul etmemi ti. Nadir ah’ın bu teklifte ısrar etmesi Osmanlı yöneticilerine ran tarafından sınırlarının ihlal edilece ini dü ündürdü. Bu yüzden Osmanlı Devleti 1742 yılında ran’a sava açtı. Ancak sava hazırlıkları sürerken her iki devletin de ekonomik sıkıntıları vardı. Özellikle Osmanlı Devleti’nde arpa, bu day, ya ve bal kıtlı ı çekiliyordu. Kar ılıklı ba arıların ya da ma lubiyetlerin ya andı ı sava 1746 yılındaki Karden Antla ması ile son buldu¹⁷³.

Bu sefer sırasında Tuna havzasından mübayaa edilen zahireler ran tarafındaki orduya sevkedildi. Tuna iskelelerinden özellikle sakçı ambarlarında muhafaza edilen zahire Tuna gemileriyle Trabzon’a ula tırılarak, buradan Erzurum’a gönderildi¹⁷⁴.

Tablo 3.4: Sefer Hazırlıklarında Zahire Gönderen Tuna skeleleri¹⁷⁵

1741 Senesi				1742 Senesi			1743 Senesi		
skele Adı	Arpa Kile	Un kile	Peksimet Kantar	Arpa Kile	Un kile	Peksimet Kantar	Arpa Kile	Un kile	Peksimet Kantar
Ruşçuk	160.000	60.000	7.000	83.500	21.000	4.000	83.500	21.000	4.000

¹⁷² Genç, **Osmanlı-Safevi Sava larında Sefer Organizasyonu ve Lojistik 1722-1725**, s. 72-74.

¹⁷³ Abdurrahman Ate , **Av arlı Nadir ah ve Döneminde Osmanlı- ran Mücadeleleri**, Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamı Doktora Tezi, Isparta 2001, s. 90-115; Muhammedo lu, “Osmanlı- ran Münasebetleri”, s. 407; Dani mend, **zahl Osmanlı Tarihi Krolnolojisi**, C. IV, s. 29-32.

¹⁷⁴ BOA. C. AS. 10073/239; 46286/ 1053; 10421/ 249. 1578 yılındaki ran sava ında zahireye duyulan a ırı ihtiyaç nedenleriyle Tuna kıyılarından ve Eflak-Bo dan Voyvodahıklarından zahire istenmi ti. Bu mahallerden tedarik edilen zahire 15 gemiye yüklenerek Trabzon’a sevkedilmi ti. 1615 yılındaki ran seferinde Vidin, Ni bolu ve Silistre’den 170.000 kile un ve arpa tahsil edilerek Varna iskelesinden Trabzon’a nakledilmi ti Bkz. bilir, “Sava ve Bölgesel Ekonomi: ran Sava larında Do u Karadeniz ve Do u Anadolu”, s. 22.

¹⁷⁵ BOA. D.MKF. 1345, s. 6-12.

brail	60.000	20.000	2.000	-	-	-	-	-	-
Ni bolu	85.000	12.500	5.000	44.000	6.350	2.500	44.000	6.350	2.500
Zi tovi	54.000	18.000	3.000	-	-	-	54.000	18.000	3.000
Bo dan	-	-	-	15.000	6.500	-	-	-	-
Silistre	-	-	-	-	-	-	62.500	9.500	4.000
sakçı	-	-	-	-	-	-	25.500	2.500	1000
Toplam	359.000	125.500	17.000	142.500	33.850	6.500	269.500	57.350	14.500

1741, 1742 ve 1743 senelerinde arpa, un ve peksimet iskelelerden ve Bo dan Voyvodalı ndan tedarik edilmi ti. Satın alınan bu ürünler genellikle halkın ö ür vergileriyle takas edilmi ti. Rusçuk iskelesinden yüksek miktardaki zahirenin yanında 42.500 kile un ö ür kar ılı ı olarak toplanmı tı. Tabloda miktarı verilen peksimetin yanında 7.000 kantar peksimetin yapılması için ayrıca 17.500 kile un kullanılmı tı. Rusçuk iskelesinden toplam 120.000 kile un tedarik edilmi ti. brail iskelesinde de ö ür kar ılı ı olarak 15.000 kile un satın alınmı tı. Bu ekinde brail iskelesinden satın alınan unun miktarı 35.000 kile idi¹⁷⁶.

Tablo 3.5: 1745 Senesinde Zahire Nakleden skeleler¹⁷⁷

skele adı	Arpa Kile	Un Kile	Eski Un Kile	Peksimet için un kile/Peksimet Kantar
Zi tovi	59.000	26.500	19.000	7500/3000
Rusçuk	77.853	29.000	18.845	10.000/4000
Silistre	57.000	19.500	9.500	10.000/4000
sakçı	30.250	9.350	6.850	2500/1000
Ni bolu	41666	12.666	6.416	6250/2500
Eflak	23.000	7.500	-	
Toplam	288.519	104.516	60.611	36.250/14.250

1745 senesinde Zi tovi iskelesine Hopaliç ve Zi tovi, Rusçuk iskelesine Herazgrad, umnu, Eskicuma, Alakilise, Silistre iskelesine Silistre, Çardak, Karasu,

¹⁷⁶ BOA. D.MKF. 1345, s. 6-12.

¹⁷⁷ BOA. DMKF.d. 29667, s. 2.

Yeni Pazar, Umur Fakih, sakçı iskelesine Hırsova, Maçın, Babada 1, Tulç1, sakçı, brail, Ni bolu iskelesine Ni bolu, Lofça, Plevne, Rahova kazalarından ve Eflak'tan toplam 288.519 kile arpa, 104.516 kile un, 60.611 kile eski un, 14.250 kantar peksimet yapımı için kullanılmak üzere 36.250 kile un mübayaa edilerek¹⁷⁸ sakçı Zahire Müba iri Elhac Ali A a tarafından sakçı ambarına nakledilecekti¹⁷⁹. 1745 senesinde Zi tovi, Rusçuk, Ni bolu 22.888 kile arpa ve 33.376 kile unu 7.610 adet çuvala doldurarak sakçı ambarına göndermi ti¹⁸⁰.

Müba ir Elhac Ali A a be iskele ve Eflak'tan toplam 239.352 kile arpa, 30.565 kile un, 15.256 kantar peksimet satın almı tı. Tedarik edilen bu miktar zahirenin konulaca ı çuvalar da toplam 15.804'tü. Devletin satın alınmasını bekledi i zahire ile iskelelerden mübayaa edilen zahire arasında oldukça büyük bir fark vardı. Özellikle unun büyük bir bölümü tedarik edilememi ti¹⁸¹.

Tablo 3.6: 1746 Senesinde Zahire Nakleden skeleler¹⁸².

skele Adı	Arpa Kile	Un Kile	Çuval Adet	Bu day Kile
Zi tovi	58.052	13.000	2598	-
Rusçuk	59.672	9.243	1985	-
Silistre	25.047	6138	1235	-
Ni bolu	24.341	5079,5	1105	-
sakçı	5980	1264	-	19.742,5
Eflak	-	-	-	27.833,5
Toplam	173.092	34.724	6.923	47.576

1746 senesinde bir önceki seneye nazaran zahire gönderiminde bir dü ü vardı. Zi tovi, Rusçuk, Silistre, Ni bolu, sakçı ve Eflak'tan mübayaa edilen 255.392 kile zahirenin 173.392 kilesi arpa, 34.724 kilesi un, 47.576 kilesi de bu day idi. Unun konulaca ı çuval adedi 6.923'tü. skelelerden satın alınan zahire sakçı ambarına oradan da Trabzon ve Erzurum'a ula tırılmı tı¹⁸³.

¹⁷⁸ BOA. DMKF.d. 29667, s. 2.

¹⁷⁹ BOA. D.MKF.d. 29676, s. 2.

¹⁸⁰ BOA. D. MKF. d. 29673.

¹⁸¹ BOA. D.MKF.d. 29676, s. 2.

¹⁸² BOA. D.MKF.d. 29676, s. 2-3.

¹⁸³ BOA. D.MKF.d. 29676, s. 3.

1746 senesinde Rusçuk ve Ni bolu'dan Erzurum'a nakledilmek üzere sakçı ambarında zahire stoku yapıldı. sakçı Ambar Emmini müba eretiyle 1745 ve 1746 senelerinde 456.719,5 kile arpa, 47.577 kile bu day, 165.579,5 kile un ve peksimet yapımında kullanmak üzere 36.250 kile un ve bundan yapılan 15.639 kantar peksimet sakçı ambarında biriktirildi¹⁸⁴.

Osmanlı Devleti ran seferleri sırasında iskelelerin çe itli nedenlerden dolayı tehir ettikleri zahireyi göndermelerini istemi ti. Osmanlı Devleti halkı dara sokacak hareketlerde bulunmadı ndan reayanın gücünü a an isteklerini erteliyordu. Ancak bir sonraki sene kazanın gücü yeterse bir önceki seneden kalan ve buldukları sene içinde göndermeleri gereken zahireyi gerekli yerlere nakletmelerini art ko uyordu¹⁸⁵. Ayrıca evkaf dâhilinde olan kazanın zahiresi istenmiyordu. Örne in; Lofça kazası 1735 senesinde 6.888 kile bu day, 2.726 kile un ve 11.480 kile arpayı Ni bolu iskelesine göndermekle mükellef iken Lofça kasabasının hissesine dü en 4.000 kile zahire evkaf dâhilinde oldu undan affedilmi ti¹⁸⁶. Zahiresini tehir eden kazalar kale muhafızlarına ve seferdeki orduya yeterli miktarda zahire bulamadıkları zaman mü kül duruma dü üyorlardı. Bu yüzden ya sefer ya da kala muhafızlarının ia esini sa lamak görevinden affedilmelerini istiyorlardı. 1746 senesinde ran seferi sırasında Ni bolu iskelesine 10.000 kile arpa ile 4.000 kile un göndermi olan Poluta karyesinden Vidin kalesindeki askerlerin tayinatı için 3.000 kile un ile 500 kile arpayı Ni bolu'ya oradan Vidin'e ula tırması istenmi se de karye halkı bu talepten affını istemi ti¹⁸⁷.

5. KALE MUHAFIZLARININ TAY NATININ SA LANMASINDA TUNA NEHR

Osmanlı savunma sistemi kaleler üzerine kurulmu tu. Kalelerin güçlü olması sınırların da korunaklı olması anlamına geliyordu. Kalelerde görev yapan askerlerin ia esinin sa lanması kale muhafazasının da o kadar güçlü olmasına i aretti. Onların hem fiziksel güçlerinin hem de morallerinin yüksek olması i lerini daha iyi

¹⁸⁴ BOA. D. MKF.d. 29675, s. 6.

¹⁸⁵ “Hırsova kadısına ve Hırsova iskelesinde mübayaacı Seyyid smail zide mecdehuya hükim ki Hala i bu sene-i mübârekede Belgrad anbarı için iskele-i mezburede nakl olunmak üzere Hırsova kazasında on be bin kile a'ir ve be bin kile dakik mübayaası için bundan akdem emr-i erifim irsal olunmu idi. Ancak tehir ittigin bu sene zahire killet üzere hâsıl oldu undan ol mikdar zahire def'aaten edası reaya fukarasına gadr olma la hallerine merhameten dokuz bin kile a'ir ve bin be yüz kile dakik mübayaa olunmak üzere fermanım olma in...” Bkz. BOA. DMKF.d. 27808, s. 5.

¹⁸⁶ BOA. C.AS. 36308.

¹⁸⁷ BOA. C. AS. 37262.

yapmalarını sağlıyordu. Bunun için Osmanlı Devleti kalelerin tamir ve inasının yanında askerin ia esinin de tam olmasına özen göstermekteydi. Tuna iskeleleri sadece sefer zamanlarında değil kale muhafazasında görevli askerlerin tayinatının verilmesinde de önemli görevler üstleniyordu.

Vidin, Ni , Bender, Hotin, Belgrad, Fa , Sohum kalelerinde görev yapan askerin tayinatı Tuna iskelelerinden sağlanıyordu. Sevkiyat i i nehir yolu kullanılarak hızlı bir ekilde gerçekleştiriliyordu¹⁸⁸. Özellikle Belgrad, Vidin, Hotin kaleleri 18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin ikmal üsleri oldukları için her daim savunma sisteminin güçlü, askerinin ise ia e anlamda doyurulmuş olması gerekiyordu.

Belgrad, Orta Avrupa'da söz sahibi olmak isteyen Osmanlı Devleti için korunması ve hâkimiyet altında bulunması çok önemli olan bir kaleydi. Bu yüzden Belgrad askerî levazım açısından tahkim edilmesi gerekli yerlerin başında gelmekteydi. Gerekli maddeler genellikle Tuna'nın iki tarafında bulunan iskelelerden satın alınmaktaydı¹⁸⁹. Burayı korumakla görevli askerlerin ve hayvanların zahiresi Vidin'e ulaştırılmakta ve buradan Belgrad'a sevkedilmekteydi¹⁹⁰. 1745 senesinde iskeleler hem ran sava ı için zahire stoku yapıyor hem de Belgrad kalesine zahire gönderiyordu. Zıtovi iskelesi 14.864 kile unu 1.767 adet çuvala koyarak Belgrad'a göndermişti. Rusçuk 22.635 kile un ile 11.945,5 kile arpa ve Ni bolu 6.042 kile un ile 15.843 kile arpayı bu kaleye nakletmişti¹⁹¹. Aynı senede Zıtovi, Rusçuk ve Ni bolu iskelelerinden 22.888 kile arpa, 33.736 kile un 7.610 adet çuvala konularak Belgrad kalesine sevkedildi. Bu sevkiyat i i ertesiyıl da devam ederek aynı iskelelerden 24.668 kile arpa, 36.306,5 kile un 7.422 adet çuvallara konularak kaleye gönderildi¹⁹². 1ubat 1746 tarihinde kalenin güvenli inden sorumlu yeniçeri, topçu, cebeci ve top arabacının tayinatı Ni bolu, Zıtovi ve Rusçuk iskelelerinden sakçı Ambar Emini Elhac Ali A a tarafından alınan 40.000 kile un ile 25.000 kile arpa ile sağlandı. Yıllık olarak hesaplanan zahire tüketim miktarı kalede görev yapan 5.626

¹⁸⁸ BOA. C.AS. 33410/788.

¹⁸⁹ Belgrad, Tuna ve Sava nehirlerinin birleştirdiği kesimdeki plato üzerinde kuruludur. Kuzey ve Orta Avrupa'yı Karadeniz ve Ege Denizi'ne bağlayan tabii yollar üzerinde bulunduğu için tarih boyunca önemli bir yerleşim merkezi olarak anılmıtır. Belgrad, Osmanlı hâkimiyetinde Orta Avrupa'ya yapılan seferlerde askerî üs olarak kullanılmıtır. Bkz. Divna Djuric-Zamolo, "Belgrad", *D A, C. V*, İstanbul 1992, s. 407-408.

¹⁹⁰ BOA. bñü'l Emin Dâhiliye (E. DH.) 1036/11.

¹⁹¹ BOA. D. MKF.d. 29673, s. 2.

¹⁹² BOA. D.MKF.d. 29676, s. 2.

ki iden olu an askere verildi. Kalede bulunan 60 hayvan için ise arpa satın alındı¹⁹³. 1747 senesinde A a ı Tuna iskelelerinden mübayaa edilen 30.000 kile bu day ile 10.000 kile arpa Belgrad kalesine gönderilmi ti¹⁹⁴.

18. Yüzyılda “*darü’l cihad ve’l mücahidin*” olarak anılmaya ba lanan Vidin birinci dereceden serhat ehri konumundaydı¹⁹⁵. Bu yönüyle Tuna Nehri boyunca gelecek olan saldırıları kar ılamak için bir üs ve Osmanlıların kuzey sınırını muhafaza etmek için bir kale i levi görmekteydi¹⁹⁶. Burayı korumakla görevli askerlerin ia esi de büyük ölçüde Zi tovi ve Ni bolu iskelelerinden sa lanıyordu. 1756 senesinde Zi tovi iskelesinden 26.800 kile bu day, 4.696 kile arpa toplam 31.496 kile zahire sevkedilmi ti¹⁹⁷.

Hotin kalesi koruması ve kollanması gereken di er önemli bir kaleydi. Bu taraflara yapılacak olan seferlerde oldukça önemli bir mevkide yer almaktaydı. Özellikle Rusların Bo dan’a saldırıların durdurulması için kalenin korumaya elveri li bir hale getirilmesi gerekmekteydi¹⁹⁸. Hotin kalesine gönderilecek zahire Kalas iskelesinde toplanmaktaydı. Bu iskeleden 1718 senesinde 40.000 kile arpa ile 30.000 kile unun Bo dan’dan tedarik edilen arabalar ile Hotin’e gönderilmesi istendi. Ancak bu zahireden 28.590 kile un ile 37.700 kile arpa Hotin’e gönderildi. Nakil i leminde 1.657 arabaya ihtiyaç vardı. Her bir arabaya 40 kile zahire yüklenmekteydi ve bu arabalardan 600’ü sakçı ve brail kazalarından tedarik edilmi ti. Geriye kalan 1.057 araba ise Bo dan’dan tedarik edilerek zahirenin Hotin’e gönderilmesi sa landı¹⁹⁹.

¹⁹³ BOA. C.AS. 37264.

¹⁹⁴ BOA. D.MKF.d. 29672.

¹⁹⁵ Karagöz, “Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin ehriinin Askeri ve Lojistik Önemi”, s. 86.

¹⁹⁶ Mchiel Kiel, “Vidin”, **D A**, C. XXXXIII, Ankara 2013, s. 104.

¹⁹⁷ BOA. C.AS. 33560/ 792.

¹⁹⁸ Ahmet Resmî Efendi, **Viyana ve Berlin Sefaretnameleri**, (Sad. Bedriye Adsız), Kervan Yayıncılık, stanbul 1980, s. 43.

¹⁹⁹ BOA. C.AS. 33434/ 789; 54427/ 1214.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TUNA SKELELER NDE ZAH RE F YATLARI VE MASRAFLAR

1. OSMANLI DEVLET 'N N PARA POL T KASI

Devletlerin siyasî ve iktisadî olarak üstünlüklerini devam ettirebilmeleri, müreffeh bir cemiyete sahip olmaları için iktisadî yapının önemi büyüktür. ktisadî yapının mahiyetini paranın durumu, ticaret hacmi ve üretim miktarı olu turur. Fiyatlar da iktisadî durumun en önemli gözlemcileridir. Osmanlı Devleti slâm hukukuna ve Türk töresine ba lı bir iktisadî yapı kurmasının¹ yanında Roma ve Bizans'tan, Ortaça slâm devletlerinden, lhanlılar'dan ve hatta talyan kent devletlerinden etkilenererek bir para politikası olu turmu tu².

Bu politikanın en önemli kurumu narh sistemiydi. Narh, bir mal veya hizmet için devlet görevlilerinin tespit etti i fiyata verilen addır. Osmanlı Devleti'nde her türlü mal ve e ya narha tabiydi. Halkın refahının sa lama hususuna önem veren Osmanlı Devleti narhı titizlikle uygulamı tı³. Bu sistem fiyat ve kalitenin belirlenmesinde önemli bir müesseseydi. Narhlar kaza kadılarının ba kanlı nda esnaf temsilcileri, ayan ve memleketin ileri gelenlerinden olu an meclis tarafından genellikle yılda iki kez verilmekteydi. Bu haliyle narh kar ılıklı rızaya dayanmaktaydı. Narhla tespit edilen fiyatlar devletin resmî fiyatlarıydı⁴. Osmanlı Devleti iktisat politikasını narh sistemi ile dengede tutmu tu. Temel ihtiyaç maddelerini narha tabi tutan devlet, bu sitemi ihlal edenler hakkında da çe itli cezaî i lemler uygulamı tı⁵. slam fiyat politikasıyla benzer çok yönü bulunan bu sitemde

¹ evket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, Türkiye Bankası Yayınları, stanbul 2010, s. 25.

² Mustafa Öztürk, "Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlili", **Bellekten**, C. LV, S. 212-214, 1991, s. 87-86.

³ Mübahat Kütiko lu, **Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri**, Enderun Kitapevi, stanbul 1983, s. 3.

⁴ Öztürk, "Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlili", s. 96-97.

⁵ Mustafa Öztürk, "Osmanlı ktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar", **Prof Dr. erafettin Turan Arma anı**, Elazı 1996, s. 227.

ölçü ve tartılara riayet etmek, alı veri e hile katmamak, ihtikârlı a kar ı çıkmak, aracı ve tefecilere yer vermemek esas tutulmu tu. Narh ve mübayaa fiyatları örfî olmakla beraber slâm'a aykırı de ildi⁶.

Osmanlı ekonomisi üretim ve arz yönlü bir politikaya sahipti. Ekonomi küçük üreticili e dayanmaktaydı. Bu ekilde kendine yeterli hatta dı piyasaya yönelik bir sanayi ve tarım sistemi vardı. Osmanlı ekonomisi ülkede mal bollu unu esas aldı ı için ticaret serbestiyasını geleneksel bir ilke olarak benimsemi ti. Üretim devletin de il ahsın faaliyet alanı olarak görülmü , devlet de denetim, adalet ve güvenlikle sorumlu olmu tu⁷. Kentlerin, sarayın ve ordunun ia esini sa lamak isteyen devlet ticareti özendirilmekte ve ticaret sermayesini denetim altında tutmaktaydı. Çünkü devlet kontrolü sa lanmadan olu turulan her birikim egemen üretim tarzını tehdit edebilirdi⁸. Piyasa muamelatı, devletin pazar üzerinde kurdu u hegemonya ile sürdürülmekteydi⁹. Narh sisteminin bir yönünü te kil eden bu uygulama üretici ve tüketiciyi korumaya yönelikti¹⁰. Fiyat politikasının ba ka bir özelli i ise teb'anın "*padi aha Allah'ın bir emaneti*" olarak görülmesinden dolayı fiyat hareketlerinden halkın korunmasıydı. Padi ah halkı korudu u gibi esnaf te ekküllerinin hak ve menfaatlerini de gözetmekteydi¹¹.

Osmanlı ekonomisi madeni para sistemine dayanıyordu. Altın ve gümü bir arada kullanılmaktaydı. En yaygın para birimi akçe idi¹². Bilinen ilk Osmanlı akçesini Orhan Bey bastırdı. çindeki gümü oranı %90 idi. Mangır veya pul denilen küçük bakır sikkeler de günlük alı veri lerde kullanılıyordu. Bu ufak paralar hemen her kentte bastırılıyor ve günlük gereksinimleri kar ılıyordu. İlk altın para 1478 senesinde bastırıldı. Sultanî adı verilen bu altın paranın a ırlı ı 3,5 gramdı. Bu para tedavüle çıkarıldıktan sonra dahi di er devletlerin paraları kullanılmaya devam edildi. Ancak en de erli olanı yaldız altını, efrençiyeye altını olarak adlandırılan

⁶ Öztürk, "Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlili", s. 87-86.

⁷ Ahmet Tabako lu, "Osmanlı ktisadî Yapısının Ana Hatları", **Osmanlı**, C. III, Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 17-18.

⁸ Pamuk, **Osmanlı-Türkiye ktisadî Tarihi 1500-1914**, leti im Yayınları, stanbul 2010, s. 94-95.

⁹ Ahmed Güner Sayar, **Osmanlı ktisat Dü ünçesinin Ça da la ması**, Ötügen Ne riyat, Ankara 2000, s.71.

¹⁰ Tabako lu, "Osmanlı ktisadî Yapısının Ana Hatları", s. 17-18.

¹¹ Miyase Koyuncu, **18. Yüzyılın kinci Yarısında Osmanlı Esnafı (stanbul ve Bursa Örnekleri**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yeniça Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamı Doktora Tezi, Ankara 2008, s. 162.

¹² Sabahaddin Zaim, "Yükselme Devrinde Osmanlı Devleti'nin ktisadî Durumu", **Osmanlı**, C. III, Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 40.

Venedik dükasıydı. Altın ve gümüşün birlikte kullanıldığı imparatorlukta para birliği yoktu. 16. Yüzyılda Mısır ve Suriye’de pare, Doğu Anadolu ve Irak’ta ahi adı verilen gümüş sikkeler kullanılmaktaydı. 16. Yüzyılın başlarından 1580’lere kadar Osmanlı sikkelerinin gümüş içeriği çok fazla değildi. Ancak yüzyılın sonlarına doğru uzun savaşların getirdiği mali güçlükler devleti ek gelir kaynakları aramaya itti. Bu yüzden 1584 senesinde tahsilatı lemi gerçeğe getirilerek akçenin gümüş oranı yarıya indirildi. Zaferlerle sonuçlanan, hazineye gelir sağlayan savaşların yerini yorucu, uzun ve masraflı mücadelelere bırakması 1585 senesinde de tahsilatı yapılmasını gerektirdi. Bu tahsilatın sonra bütçe açıkları, iç borçlanmalar birer istisna olmaktan çıkıp neredeyse kural haline geldi¹³.

18. Yüzyılda Osmanlı imparatorluğu iç ve dış siyasî sebepler dolayısıyla siyasî ve malî bunalıma girdi. Bu bunalım para üzerinde etkisini kısa sürede gösterdi. Özellikle akçenin sürekli değer kaybetmesi 1688 senesinde kuruşun tedavüle çıkarılmasına neden oldu. Bu seneden sonra kuruş ve kuruşun 40’da biri olan para dönemi başladı. Bunun yanında yerli ve yabancı menşeli altın ve gümüş paralar da kullanılmaktaydı¹⁴. Osmanlı hazinesinde hesaplar sadece akçe üzerinden tutuluyordu. 17. Yüzyılın sonlarından itibaren 120 akçe; bir kuruş ve 3 para etmekteydi¹⁵. Osmanlı Devleti, II. Viyana buhranının iddetlendirdiği para darlığı ortamında darphaneleri açarak yeni basılan paralarla finansman olanakları yaratmak istedi. Zira Amerika’daki maden kaynakları 1670’lerden itibaren azalmaya başlamış, bu yüzden Avrupa’ya giren gümüşte azalma olmuş, bu da darphanelerin yeniden canlanmasını sağlamıştı. 18. Yüzyılda altın tekrar yükselişe geçti ve yeni altın paralar basıldı. Gümüş sikkelerin güney ve doğuya kaçması altın mirî fiyatının piyasa fiyatının gerisine düşmesine neden olmuştu. Bunun için altın, akçe karşısında sürekli devalüe edilerek 1703’te Turhalı, 1713’te Zencîrli, 1716’da Fındık ve 1729’da zer-i mahbûb denen altınlar basıldı¹⁶.

¹³ Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914**, 113-121.

¹⁴ Ali Akyıldız, **Para Pul Oldu**, İletişim Yayınları, İstanbul 2003, s. 31; Öztürk, “Ana Hatlarıyla Yakınça Osmanlı Para Tarihi”, **XV. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler**, C. II, Kısım II, Ankara 9-13 Eylül 2002, Ankara 2006, s. 858; Mustafa Öztürk, “Trabzon’da Fiyatlar”, **On Dokuz Mayıs Üniversitesi Uluslararası II. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, 1-3 Haziran 1988, Samsun 1990, s. 131.

¹⁵ Halil Sahillioğlu, “Osmanlı İmparatorluğu Hazine Gelir ve Giderleri”, **VIII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler**, Ankara 11-15 Ekim 1976, s. 1401.

¹⁶ Ahmet Tabakoğlu, **İslâm İktisadî Toplu Makaleler II**, Kitapevi, İstanbul 2005, s. 184.

Osmanlı Devleti zahire satın alımında narh-ı câri ya da mirî fiyatlar üzerinden işlem yapmaktaydı. Mirî fiyatlarda ise devlet tarafından koyulan fiyat üzerinden değerlendirilirken, narh-ı câri uygulamasında piyasa esas tutuluyordu. Özellikle zahirenin yetmeyeceği durumlarda serbest piyasa uygulamasına başvuruluyordu¹⁷. Osmanlı Devleti sefer hazırlıkları sırasında hububatın resmî fiyattan alınıp satılmasına büyük önem verirdi. Bu şekilde hem ordunun hem de ehirlilerin sıkıntıya düşmemesine çalışılırdı¹⁸. Çiftlik ve ambarlarda bulunan hububatın bedeli normal mübayaa alımlarında olduğu gibi narh-ı câri üzerinden hesaplanarak sahiplerine ödenmekteydi. Mübayaa usulü, satıcı için ticarî bir faaliyetten ziyade zahireyi devletin bütçesi için bir fiyattan satmaya mecbur bırakıldığı bir mükellefiyetti¹⁹. Sefer zamanlarında zahire göndermekle ve nakletmekle mükellef olan kaza ahalisi yaptıkları masrafları, vergileri karlılıkta takas etmekteydi. Bu durum zahire vermenin halk üzerinde bir yükümlülük olduğunu göstermekte ve bir vergi niteliğine sokmaktaydı²⁰. Bu yüzden mirî mübayaa fiyatları daima piyasa fiyatlarının altında seyretmiştir²¹. Nüzul ve sürsatın, devletin finans ihtiyacını karşılamak amacıyla nakit bir vergi haline getirilmesi üzerine ise maddeleri narh-ı câri üzerinden başta sefer güzergâhının çevresindeki kazalara olmak üzere tüm Osmanlı ülkesinden satın alınmaya başlandı²².

Mirî ve serbest fiyatların dalgalanmalarında pek çok unsur rol oynamaktaydı. Bunlar genel anlamda arz-talep arasındaki denge, maliyet masraflarındaki artış ve paranın kıymetinin düşmesidir²³. Osmanlı para sisteminin uluslararası para ve maden hareketlerinden olumsuz bir şekilde etkilenmesine neden olan en önemli olaylardan biri Avrupa'ya getirilen Amerikan gümünleriydi. Amerikan gümünleri bu kıtada talebi ve fiyatları artırmıştı, bu da Osmanlı ülkesinden Avrupa'ya mal kaçırma ve içerde paranın değer kaybetmesine neden olarak fiyatları yükseltmişti. II. Viyana

¹⁷Bekir Gökpinar, **Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)**, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 2014, s. 263.

¹⁸Hakan Yıldız, **Haydi Osmanlı Seferi-Prut Seferi'nde Lojistik ve Organizasyon-**, Türkiye Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2006, s. 58.

¹⁹Mehmet Yaşar Erta, **Sultan'ın Ordusu**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2007, s. 124, 130.

²⁰Mehmet Zahit Yıldırım, "1724-1727 yılları Arasında Osmanlı Seferleri Sırasında Askerî Hazırlıklar ve Aksaklıklar", **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Haziran 2002, Afyon 2002, s. 149.

²¹Öztürk, "Osmanlı İktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar", s. 228.

²²Mehmet Yaşar Erta, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", **Osmanlı**, C.6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 592.

²³Öztürk, "Osmanlı İktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar", s. 222-223.

bozgunundan sonra para darlığı kendini daha çok hissettirmiştir²⁴. Bu dönemde askerlerin ulufe, bahşi ve yiyecek giderlerinin oldukça yüksek²⁵ olması devleti yeni paralar kesmek zorunda bırakmıştır²⁶. Tahşinin nedeni hazineye yeni gelir sağlamanın yanında piyasada dar olan para stokunu artırmak ve fiyat artışının önüne geçmek içindi. Ancak yapılan tahşinler ayar düğüm parayı bolla tırdı ve fiyatların katlanmasına sebep oldu. Bu yüzden uzun vadede fiyat artışlarının en önemli nedeni tahşinlerdi. Osmanlı Devleti'nde fiyatlar 1590-1650 yılları arasında çok yüksek seyretti. 1690-1768 yılları para istikrarının olduğu bir dönemdi. Nitekim paranın gümü içeriği sadece %30 oranında azalmış, fiyatlar %40 oranında artmıştır²⁷. Para arzının artışı deşerin dümesinin nedenlerinden biri olduğu gibi, belli artlar altında fiyatların yükselmesinin sebebiydi²⁸. Paranın deşerin kaybetmesi Osmanlı'nın sikke tashihleri²⁹ yapmasına neden olarak fiyatları yükseltmekteydi. Bu yüzden devlet fiyat düzenlemesi yapmaktaydı³⁰. Paranın deşer kaybetmesi genel Osmanlı ekonomisini aynî olmaktan çıkartarak nakdile tirdi³¹.

Fiyatların artmasına neden olan arasında savaşlar ilk sırada yer almaktadır. Savaş masraflarının sürekli olarak geliri aması, savaşların kaybedilmesi nedeniyle hazineye ganimetin girmemesi para ihtiyacını artırmaktaydı³². Sefer dönemlerinde kısa zamanda büyük insan ve hayvan topluluklarının beslenmesi için gerekli zahirenin temin edilmesi zahire fiyatının yükselmesini tetikleyen en önemli nedenler arasındaydı. Zahire fiyatlarının yükselmesi devlet hazinesini deşer bir külfete sokmaktaydı³³. İstanbul ve seferler için tonlarca zahire alımı ülkede bir darlık

²⁴ Tabako lu, "Osmanlı ktisadî Yapısının Ana Hatları", s. 24, 26.

²⁵ Yusuf O zolu, "Osmanlı ehirlerindeki Halkın Vergi Yükü Üzerine Bir Ara tırma (1680-1700), **Osmanlı Ara tırmaları**, XV, İstanbul 1995, s. 157.

²⁶ Tabako lu, "Osmanlı ktisadî Yapısının Ana Hatları", s. 24, 26.

²⁷ Halil nalçık, "Osmanlı Para ve Ekonomi Tarihine Toplu Bir Bakı ", **Do u Batı**, S. 17, Yıl:4, 2001-2002, s. 12, 18, 20-21; Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, 113-114.

²⁸ Tabako lu, **ktisat Tarihi Toplu Makaleler I**, s. 167.

²⁹ Sikke tashihleri; Osmanlı Devleti'nin 16. Yüzyıldan 17. Yüzyıl ortalarına kadar zorunlu olarak ba vurdu u para ameliyeleridir. Herhangi bir sebeple tedavülde olan paranın deşer ve a ırlı mın yitirmesi sonucunda yani standart deşerlerin dına çıkıp arada büyük farklar olu tu unda devletin bu paraları toplayarak eski deşerine ula tırma gayretidir. Bu da tedavülde bulunan veşin ve ayarı bozuk paraları piyasadan çekerek yerine evvelki kanuni veşinden umumiyetle daha a a ı bir a ırlıkta devletin yeni bir para çıkarması suretiyle yapılırdı. Bkz. Nezih Aykut, Osmanlı mparatorlu u'nda "Sikke Tashihleri", **XI. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler**, C. III, Ankara 5-9 Eylül 1990, TTK. Yayınları, Ankara 1994, s. 1253.

³⁰ Mustafa Öztürk, "Osmanlı ktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar", s. 224.

³¹ Halil nalçık, "Osmanlı Para ve Ekonomi Tarihine Toplu Bir Bakı ", **Do u Batı**, S. 17, Yıl:4, 2001-2002, s. 12, 18, 20-21; Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, 113-114.

³² Güner Sayar, **Osmanlı ktisat Dü ünçesinin Ça da la ması**, s. 1.

³³ Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, s. 125.

yaratmaktaydı³⁴. Kırsal kesimde büyük miktarda çalı an nüfus sefer dönemlerinde çekildi i için ziraî üretim dü mekte ve bu sebeple fiyatlar yükselmekteydi³⁵.

Sava dönemlerinde fiyatlar artsa da 1700-1768 seneleri arasında Osmanlı Devleti'nde enflasyon olmadı ından fiyatlarda da büyük bir de i me olmamı tı. 1326-1740 yılları arasında akçenin de eri %84.3 oranında azalmı tı. Yıllık ortalama olarak akçenin de er kaybı %2'de kalmı tı. Bu da Osmanlı ekonomisinin genel olarak enflasyonsuz bir ekonomi oldu unu göstermektedir³⁶. Bu olumlu geli menin en önemli nedeni 1760'ların sonlarına kadarki dönemde sava ların sınırlı, maliyetlerinin dü ük ve a ır yenilgilerle bitmemi olmasındandır. 18. Yüzyılın ilk yarısına kadar Osmanlı maliyesi gelir ve giderleri dengelemi , hatta bütçelerde fazla vererek ta i e ilimi ortadan kalkmı tı. Bu yüzden fiyatlarda 1780'lere kadar sınırlı bir artı söz konusu olmu tu. 18. Yüzyılın ortalarındaki barı ortamında devlet kendi sikkelerinin egemenli ini tekrar kurmaya çalı tı ve bunda bir ölçüde ba arılı oldu³⁷.

Klasik dönem Osmanlı Devleti'nde bütün ekonomilerde oldu u gibi fiyatlar do a olaylarının etkisi altında oldu undan³⁸ geçimi tarımsal ürünlere ba lı olarak sürdüren Osmanlı Devleti'ni kuraklık gibi do a olayları fazlaca etkiliyordu³⁹. Tabi afetlerden salgın hastalıklar, kıtlıklar ve buna ba lı olarak nüfus artı ları fiyatları etkileyen önemli nedenler arasındaydı⁴⁰. Halkın elinde zahire bulunmaması da zahire fiyatlarını artmasına neden olmaktaydı. Örne in; Varadin seferi sırasında tip kazasında zahirenin azlı ı dolayısıyla arpanın kilesi 75, unun kilesi 100, otun arabası 400 ve samanın kantarı 132 akçe olmu tu⁴¹. Bu sorunların kayna ında devlet harcamalarının hızla artması, bu harcamaları finanse edecek gelir kaynaklarının olu turulamaması yatmaktadır⁴². 18. Yüzyılın ba ından 1760 yılına kadarki dönemde tarımsal üretim artmı tı. Bu durum etkisini göstererek fiyatların istikrarlı seyretmesini sa lamı tı⁴³.

³⁴ Mustafa Öztürk, "XVIII. Yüzyılın Sonlarında Orta Anadolu'da Fiyatlar", **IV. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler**, Ankara 22-26 Eylül, Ankara 1993, s. 1826.

³⁵ Öztürk, "Osmanlı ktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar", s. 231.

³⁶ Tabako lu, **ktisat Tarihi Toplu Makaleler I**, s. 166-167.

³⁷ Pamuk, **Osmanlı-Türkiye ktisadî Tarihi 1500-1914**, s. 171-181.

³⁸ Mustafa Öztürk, "Osmanlı ktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar", s. 222-223.

³⁹ Gökpınar, **Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)**, s. 262.

⁴⁰ Mustafa Öztürk, "Osmanlı ktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar", s. 232-237.

⁴¹ Gökpınar, **Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)**, s. 265.

⁴² Ekrem Erdem, "Osmanlı Para Sistemi Ve Ta i Politikası Dönemsel Bir Analiz", **Bankacılar Dergisi**, S. 56, 2006, s. 14.

⁴³ Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, s. 179.

ç piyasada mal darlığına neden olan kaçakçılık fiyatları yükselten başka bir unsurdur. Muhtekirler suni darlık yaratarak fiyatları yükseltmekteydiler⁴⁴. Devlet muhtekirlerin fiyatları artıracı hareketlerde bulunmalarını yasaklayarak, onların zahireleri ambarlarında saklamalarına ve bu yüzden zahirenin azlığına neden olmalarına iddetle karşı çıkmaktaydı. Ancak gönderilen emirlerde muhtekirlerin ambarlarındaki zahirenin istenmesi muhtekir gerçeğinin kabul edildiği anlamına gelmektedir⁴⁵.

Bu bölümde İstanbul ve sefer zamanında askere ve hayvanlarına tevzi edilmek üzere satın alınan zahirenin fiyatları üzerinde durulmuştur. Daha öncede belirtildiği gibi devlet Tuna iskelelerinden satın aldığı ürünlerde bazen mirî bazen de piyasa fiyatlarını esas almıyordu. İncelenen dönemde fiyatların büyük çoğunluğu akçe üzerinden hesaplanmıyordu. Bazı defterlerde akçenin kuru ve para üzerinden de erine de yer verilmiyordu. Bu yüzden bu bölümde hüküm ve defterlere bağlı kalınarak zahirenin fiyatı akçe, kuru ve para üzerinden de erleri aynen yazılmıyordu. Ayrıca unun fiyatı hemen hemen bütün iskelelerde 50 akçe olmasına rağmen bazı iskelelerde 50 akçenin hem un hem de çuval parasını içermektedir. İskelelerin genelinde mirî fiyatların geçerli olması her iskeleden 50 akçeye satın alınan unun içinde çuval bahası olduğu da düşündürmektedir. Bu durum arpa fiyatında da geçerlidir. İskelelerin hemen hepsinde arpanın 20 akçeden ibaret olduğu görülmüştür. Ancak bu miktara bazı defterlerde nakliye ücreti de dâhil edilmiyordu. Bu şekilde 20 akçe saf arpanın fiyatı deşildi. Çinde taşıma bedelini de barındırıyor olması kuvvetle muhtemeldir.

2. STANBUL ÇİN SATIN ALINAN ZAHİRENİN FİYATI

17 ve 18. Yüzyılda İstanbul, Akdeniz ve Avrupa'nın en büyük kentiydi. Bu büyük kentin zarurî ihtiyaçlarının temininde ve nakledilmesinde büyük bir organizasyon gerekliydi. Küçük kentler bu şehre tabiydi. Tahıl anlamında üst düzey bir müdahale söz konusuydu. Resmî denetimin kilit taşı ise İstanbul kadısının tüccar ve kaptanlardan istiare ederek belirlediği yasal fiyattı. Ancak bu fiyatların uygulanabilmesi için üretim bölgelerindeki fiyatların da düzene sokulması

⁴⁴ Mustafa Öztürk, "Osmanlı İktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar", s. 232-237.

⁴⁵ Babakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), Bab-ı Asaî Divan-ı Hümayun Sicilleri Tevziât, Zehair, Esnaf ve Htisab Defterleri (A. (DVNS.TZE .d.), 9, Hüküm (H.) 492, s. 227.

gerekmekteydi. Bölge idarecilerinin belirlediği fiyatlar büyük ölçüde mevsimlere göre değişmekteydi⁴⁶.

18. Yüzyılda İstanbul'da esir, mirî ve rayiç usullerin bir arada yürütülmesi ile karşılaşılmaktaydı⁴⁷. Örneğin Vidin Muhafızı Mehmed Paşa'ya gönderilen hükümde “*bu sene-i mübarekede dahi sabıka mukayese ile rûz-ı kasıma de in her kazanın kendisi için olan iskeleye nakl-i vilayet olan rüesa-i sefayine narh-ı câriyesiyle bey ve fûruhtu için evâmîr-i erifim isdar...*” denilmek suretiyle zahirenin satın alınmasında rayiç fiyat uygulanıp, acele olarak İstanbul'a gönderilmesi istenmekteydi⁴⁸. 18. Yüzyılda nüzul ve sürsat nakdi birer vergi haline geldiği için zahire alımı genellikle mübayaa yolu yapılmakta ve satın alınan ürünlerin fiyatı reayanın avarız vergilerinden düşülmekteydi⁴⁹.

Hububatın yasal fiyatının belirlenmesinde en önemli etkenlerden biri ürünün rekoltesi ile ilgiliydi. Fiyatlar iskele kadıları, mübairler ve mahalli memurlar marifetiyle belirlenmekteydi. Belirlenen fiyat genellikle hububat sahiplerinin aleyhine olmakla beraber gönderilen emirlerde fiyatlarda alıcı ve satıcıların rızalarının alınması isteniliyordu. Hükümet, “*bâyi ve müteri beyninde bi't-terâzi*” nizamı olarak adlandırılan yeni usulle zahire sahiplerinin ellerinde bulunan hububatı saklamamalarını, satmaktan imtina etmemelerini, makul olarak belirlenen fiyatla satmak üzere iskelelere nakletmelerini isterdi⁵⁰. Mübairler kendi bölgelerinde verilen mıntıklarda bayi ve müteriler arasında her iki grupta da yer almayan mütedeyyin kadıların kadı marifetiyle fiyat belirlemeye çalıştı⁵¹. Lakin bu sürecin uzun sürmesi, satıcılarla alıcılar arasında çetin fiyat pazarlığının yaşanması gemilerin günlerce iskelelerde beklemesine neden oldu. Bu durum satıcılara küçük zamlar yapılmak suretiyle atlatılmaya çalışıldı. 1756 senesinde Tuna ve Karadeniz bölgelerindeki fiyatlara 10'ar akçe zam yapılması bundan dolayıdır⁵². 1764 senesinde tüccar fiyatlarının belirlenmemesi ya da belirlenen fiyattan halkın satmak istememesi yüzünden bu yere iskelelerde beklemişti. Bu yüzden devlet alıcı ve

⁴⁶ Suraiya Faroqhi, “Krizler ve Değişim 1590-1699”, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, C. II, Eren Yayınları, İstanbul 2006, s. 623-624.

⁴⁷ Fatih Yeşil, “İstanbul'un Başında Nizâm-ı Cedid: Zahire Nezâreti'nin Kuruluşu ve İşleyişi”, **Türklük Araştırmaları Dergisi**, 15, Bahar 2004, s. 118.

⁴⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 233, s. 112.

⁴⁹ BOA. Bâb-ı Defteri Mevkufat Kalemî Defteri (D.MKF.d.) 27808, s. 2.

⁵⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 492, s. 227.

⁵¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 492, s. 227.

⁵² Lütfi Güçer, “XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un Başına Esir İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, **ÜFM.**, İstanbul 1954, C. XVIII, S. 1-4, s. 402-403.

satıcılar arasında bir an evvel anla maya varılmasını ve stanbul'da halkın sıkıntıya girmemesi için herkesin elinden geleni yapmasını emr-i eriflerle bildiriyordu⁵³. Ortakla a rızaların alınmasındaki amaç stanbul'da ya ayan halkın refah ve rahatının sa lanmasıydı⁵⁴.

Zahire alımı yapılan bölgelerde ürün alâ, evsat ve edna olmak üzere fiyatlandırılıyor, hem merkeze bildiriliyor hem de sicile kaydediliyordu. Tespit edilen fiyattan pe in olarak zahire satın alan gemi reisleri iskelelerden yükledikleri zahireyi stanbul'a ta ıyorlardı⁵⁵. Sicile kaydedilen zahire fiyatları resmî fiyatlardı ve de i tirilemezdi. Zahrenin fazla paraya satıldı ının haber alınması üzerine hemen yörenin yöneticileri emr-i eriflerle ikaz edilmekteydi. Ancak satıcılar ürünün azlı ı durumunda narh-ı carî üzerinden tespit edilen fiyata kar ı çıkararak ürünlerini satmaktan imtina etmekteydi⁵⁶. 1754 senesinin Mart ayında stanbul'da artan sade ve don ya ı ihtiyacı kapan tüccarının Yergö ü ve Rusçuk iskelelerine gitmesine neden oldu. Bu iskelelerde ya ların her biri 30 paraya satılmaktaydı⁵⁷. Bu fiyat 1740 senesinden beri de i memi ti⁵⁸. Ancak bu sene ya ların azlı ından dolayı ürün sahipleri ya ların fiyatını 90 paraya çıkarmı lardı. Devlet tüccarı ve stanbul sakinlerini korumak için bu paranın artırılmasına kar ı çıkararak eskiden beri ne uygulanıyorsa aynı bedelden ya ların satılması emretmi ti. Buna kar ı çıkanların ve fazla para almak için çalı anların kalebent olarak cezalandırılacakları belirtilmi ti⁵⁹. 1740 senesinde brail iskelesinde tüccara satılan sadeya ın her birinin yükü 90 akçe ve don ya ının her birinin kıyyesine 180 akçe istenmi ti. Ancak ya ların eskiye oranla pahalı olması tüccarın ya satın almasına engel olarak stanbul'da ya sıkıntısının çekilmesine neden olmu tu⁶⁰.

Devletin mirî fiyat uygulamasına sadece iskeledeki satıcılardan de il Voyvodalıklardan da aksi hareketler çıkabiliyordu. 1756 senesinde Eflak Voyvodasının iki seneden beri bu dayın kilesini 3'er paraya sattı ı ortaya çıkmı tu. Satı bedelini tüccardan alamayan Voyvoda, halktan zorla kendi belirledi i bedeli

⁵³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 265.

⁵⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 673, s. 320.

⁵⁵ Güçer, "XVIII. Yüzyılın Ortalarında stanbul'un a esi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", s 402-403.

⁵⁶ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 215, s. 103; H. 457, s. 215; H. 492, s. 227; A.(DVNS.TZE .d., 9, H., 601, s 285; BOA. A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 75, s. 45-46; H. 295, s. 158.

⁵⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 359, s. 173.

⁵⁸ BOA. A. DVNS. TZE .d. 8, s. 12.

⁵⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 359, s. 173.

⁶⁰ BOA. A. DVNS. TZE .d. 8, s. 12.

almaya devam etmi ti. Bunun üzerine devlet Voyvoda'dan her kimden ne kadar fazla para aldıysa onu iade etmesini emretmi ti. Osmanlı Devleti tüccarını korurken halkın da bu fiyatlardan memnun olmasına dikkat ederdi⁶¹.

Tuna iskelelerinde pek çok kile çe idi vardı ve hepsinin fiyatı ve denk geldi i kilo farklı idi. Osmanlı Devleti satın aldı ı zahireyi stanbul kilesi üzerinden hesaphıyordu. Bir stanbul kilesi 25,656 kg.'a denk gelmekteydi. 18. Yüzyılın istikralı fiyat e ilimi Tuna iskelelerinde de kendini göstermi ti. Bu yüzyılın sonlarına kadar zahire fiyatlarında çok de i iklik olmamı tı. 1746 senesinde stanbul için satın alınan bir stanbul kile bu day 30, arpa 20 akçeydi⁶². ki sene sonra mübayaa edilen ürünlerin fiyatları de i memi ti⁶³.

7 Mart 1749 tarihinde Zi tovi, Ni bolu ve Rahova iskelelerinden zahire tertip edilerek sakçı ambarına sevk edilmi ti. Bu iskelelerden bu day 30, un 50 ve arpa 20 akçeye satılmı tı⁶⁴. 9 Ekim 1751 tarihinde smail ve Kili'nin bu day kilesi 9 stanbul kilesine denk gelmekteydi. Bu iskelelerde bu day âlâ ve pak olmak üzere iki cins üzerinden hesaplanıyordu. Alâ bu day 100, pak bu day 110 paraya satılmaktaydı⁶⁵.

1754 senesinde Tulçı iskelesinde Karahürmüz kilesi geçerliydi ve bir kilesi 51 paraya tekabül etmekteydi. smail iskelesinde smail kilesi kullanılmaktaydı. Bu iskelede Arnavud ve kızılca adında iki tür bu day bulunmaktaydı. Arnavud bu dayın kile fiyatı yeni mahsulden ise 4, eski mahsulden ise 3,5 kuru tu. Arnavud bu dayından biraz a a ı bir kalitede olan kızılca bu day ise 3 kuru tu. skelede arpanın bir kilesi 2,5 kuru tan de er görmekteydi⁶⁶.

1754 senesinde smail iskelesinde bir kıyye sadeya 22, don ya ı 24, Bo dan balı 21, Eflak balı 18 akçeydi⁶⁷. Aynı sene stanbul'a daha yakın olan Kili iskelesinde her kile bu day için 48, arpa için 27 akçe, sadeya ın testisi içinse 44 akçe alınmaktaydı. Yine sadeya ın her biri i (برك)⁶⁸ için 42 akçe alınmaktaydı⁶⁹. 1759 senesinde smail kilesi bu day 4,5 kuru a satılmaktaydı⁷⁰.

⁶¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 658, s. 313.

⁶² BOA. Cevdet Belediye (C.BLD.) 4148.

⁶³ BOA. D.MKF.d. 29729, s. 2.

⁶⁴ BOA. D.MKF.d. 29729, s. 2.

⁶⁵ BOA. C.BLD. 6854.

⁶⁶ BOA. D.MKF.d. 29782, s 2.

⁶⁷ BOA. D.MKF.d. 29782, s 2.

⁶⁸ Brik hakkında bir bilgi olmamasına ra men kelime kökeni ibrik olabilece i konusunu akla getirmektedir. brik el yüz yıkamak için içine su doldurulan kap demektir. Osmanlı Devleti bu kapı su

1754 senesinde brail iskelesinde brail kilesi kullanılmakta olup kızılca bu day için 3,5, âlâ bu day için 4 kuru ödeniyordu. Arpanın bir kilesi 100 paraydı. brail iskelesine Eflak tarafından gelen balın her kıyyesi için 18 akçe ödenmekteydi. Pastırmanın her kantarı 105 paraydı. Peynir de bu iskeleden gönderilen önemli tüketim maddeleri arasında yer almaktaydı. Peynirin bir kıyye fiyatı 15 akçeydi⁷¹.

Silistre iskelesinden de önemli miktarda zahire stanbul'a sevk edilmekteydi. 1754 yılında Kızılca bu dayın bir kilesi 45, arpanın bir kilesi 30 akçeydi. Silistre iskelesinden satın alınan balın âlâsı için 18, evsatı için 15 ve ednası için 12 akçe ödenmekteydi. Ya lardan sadeya ın bir kıyyesi 45, peynirin bir kıyyesi de 10 akçeydi⁷². 1755 senesinde Silistre iskelesinden kapan-ı dakik tüccarına satılan bu day ve arpa çe itlerine göre fiyatlandırılmı tı. Bunlardan çavdarlı bu dayın her kilesine 3,5, orta kalite bu daya 4, pak bu daya 4,5, güzlük arpaya 3, parlak arpaya 2,5 kuru ödenmi ti⁷³.

1754 senesinde Yergö ü ve Rusçuk iskelelerinde bal, tulum ve ka kaval peynirinin bir kıyyesine 12, sadeya ın her kıyyesine 36 akçe ödenmi ti⁷⁴. Hırsova iskelesinden satın alınan bu day 50, arpa ve darı 30, bal 18, sadeya 45 akçeye alınmı tı. Maçın iskelesinden satın alınan bu dayın her kilesi için 51 para ödenmi ti⁷⁵.

sakçı iskelesi Tuna'nın en önemli mevkisinde konumlanmı tı. skelenin bu özelli i zahire çe idi ve miktarına yansıma tı. skelede Arnavud bu dayının her kilesi 1752 senesinde 3,5, 1753 senesinde 4 kuru idi. Kızılca bu day 3 kuru olup arpanın her kilesi 2,5 kuru tu. Bir kıyye sadeya 39, don ya ı 22 akçeye bey edilmekteydi. skelede Bo dan ve Eflak'tan gelen zahireler de satılmaktaydı. Bo dan balının her kıyyesi 21, Eflak balının her kıyyesi 18 akçeydi. Sadeya ın her testisi için 90 akçe ödenmekteydi⁷⁶.

dı nda ya ile de doldurarak kullanmı oldu u kuvvetle muhtemeldir. Bunun dı nda yapısı ibri e benzer bir kap da kastediliyor olabilir.

⁶⁹ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 2.

⁷⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 29.

⁷¹ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 2.

⁷² BOA. D.MKF.d. 29782, s. 3.

⁷³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. s. 382.

⁷⁴ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 3.

⁷⁵ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 3.

⁷⁶ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 3

Eflak tarafından gelen bu day pakça ve a a ıca olmak üzere iki çe itti. Eflak'tan gelen hububat brail iskelesinden un kaparı sefinelerine satılmaktaydı. Buna göre brail iskelesinde 1755 senesinde belirlenen fiyat pakça bu dayda 4, a a ıca bu dayda 3,5 kuru idi. Arpa ise bu daydan sonra önemli miktarda ithal edilen üründü ve brail'de 2,5 kuru a satılmaktaydı. Her brail kilesi 240 kıyye etmekte, bu da 11 stanbul kilesine denk gelmekteydi. Yine brail iskelesinde sadeya ın kantar fiyatı 15 kuru a, eski balın kantar fiyatı 4 kuru a satılmaktaydı⁷⁷.

1759 senesinde Köstence taraflarından 30 paraya satın alınan kızılca bu daya ve 40 paraya bey olunan Arnavud bu daya 30 para zam yapılmı tı. 1759 senesinde her smail kilesi Köstence'nin 3 kilesine denk gelmekteydi ve bir smail kilesi bu day 3 kuru a satılmaktaydı. Yapılan 30 para zam ile smail kilesi 3 kuru 30 paraya bey edilmeye ba lanmı tı⁷⁸.

1761 senesinde bir kilesi 3 stanbul kilesine denk gelen Köstence kilesi 60 paraya satılmaktaydı. Bir sene önce 50 paraya satılan bu daya bu senede 10 akçe zam yapılmı tı. Tuna sahiliyle stanbul'a gelen bir Arnavud kilesi bu day 9 stanbul kilesine e it olan smail kilesi hesabından 4,5 kuru a satılmaktaydı. Zam yapıldıktan sonra bu fiyat 5 kuru bir rub'a çıkmı tı. Bu ekilde fiyatlara nizam verildikten sonra tüccarın bunun dı ında bir fiyat üzerinden alı yapmaması emredilmekteydi. Bir kile stanbul kilesi alâ Tuna bu dayı 100 akçeye satılmaktaydı⁷⁹. Akkirman bu dayı ise 50 paradan i lem görmekteydi⁸⁰.

1764 senesinde smail kadısına gönderilen hükümde bir Frence kile bu dayın 2 kuru a ve Dobruca kilesi yeni alâ bu dayın 42 paraya satılması emredilmekteydi⁸¹. Aynı senede smail iskelesinden satılan Arnavut kilesi bu day 4,5 kuru , arpa ve erzen 2 kuru tu⁸².

1768 senesi bir Köstence kilesinin tekabül etti i bir smail kile bu dayın fiyatı 1759 senesinde oldu u gibi 3 kuru tu. Bu zahirenin içinde Köstence kilesiyle 30 paraya satılan kızılca ve Arnavud bu dayına 30, arpaya ise kile ba ına 25 para zam yapılmı tı⁸³.

⁷⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. s. 382.

⁷⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 49 ve 69.

⁷⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 152.

⁸⁰ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 185.

⁸¹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 260.

⁸² BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, 260.

⁸³ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 49.

skelelerde kapan tüccarına satılan ürünlerin fiyatlarında azlık, çokluk gibi etkenler yüzünden farklı farklı fiyatlar olu abiliyordu. Ancak bir iskelede ekme ne kadar fiyattan ise di er iskelede de aynısının uygulanması isteniyordu. 1768 senesinde smail kasabasında 150 dirhem bir ekme 1 akçeye satılmaktaydı. Öte yandan sakçı'da ekme in 100 dirheminin 1 akçeye satılması esnafar arasında sürtü meye neden olmu tu. Fiyatları istikrarlı tutmak isteyen ve fiyatlar üzerinde kontrol mekanizması kurmu olan devlet aradaki bu farka izin vermeyerek sakçı'da üretilen ekme in smail'de oldu u gibi 150 dirheminin 1 akçeye satılması kararına varmı tı⁸⁴.

3. STANBUL'A GELEN ZAH REN N NAKL YE MASRAFLARI

Deniz ta imacılı mın kara yoluna göre ucuz olması tercihi bu yöne kaydırımı tı⁸⁵. Bu yüzden stanbul'a zahire götüren sefineler; Tuna Nehri, Karadeniz, Marmara ve Ege Denizini sıklıkla kullanmaktaydı⁸⁶. Kapan sefineleri brail, Kalas, Kili, sakçı ve smail gibi gemilerin girmeye müsait oldu u iskelelerden zahirelerini yükleyerek Sünne Bo azından çıkıp stanbul'da ba lı oldukları kapanda yüklerini bo altırlardı⁸⁷. Tuna'nın seyr-ü sefere uygun yapısı buradan gelecek zahirenin kıymetini daha da artırarak dü ük bir nakliye ücretiyle stanbul'a ula tırılmasını sa lıyordu⁸⁸. Mirî zahirenin nakli için gemilerin stanbul limanında kira anla maları gümrük emini tarafından imzalanmakta, navlunları⁸⁹ Hazine-i Âmire tarafından ödenmekteydi⁹⁰. stanbul'un ia esi için gerekli hububatın ta nmasında en az navlun icap edecek ekilde yol tespitinde bulunulmaktaydı⁹¹. 16. Yüzyılda zahire gemilerle Vidin, Ni bolu, Silistre, Rusçuk gibi Tuna iskelelerinden önce nehir a zındaki iskelelere, oradan da stanbul'a ucuz sayılabilecek bir nakliye masrafiyla 8 akçeye

⁸⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 25.

⁸⁵ Ömer bilir, "Sava ve Bölgesel Ekonomi: ran Sava larında Do u Karadeniz ve Do u Anadolu", **OTAM**, S. 21, Ankara 2007, s. 22-23; Salih Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara 2001, s. 20; Serdar Genç, "III. Ahmed Dönemi ran Seferlerinde Nakliyenin Sa lanması ve Nakliye Vasıtaları (1722-1725)", **History Studies**,4/1, 2012, s. 239.

⁸⁶ Güçer, "XVI. yüzyılın Sonlarında Osmanlı mparatorlu u Dâhilinde Hububat Ticaretinin Tâbi Oldu u Kayıtlar", s. 88.

⁸⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 283, s.127; A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 576, s. 271-272, H. 600, s. 284; H.,553, s. 257-258; s. 294, H. 299, s. 145; 655, s.312.; H. 601, s. 285; H. 655, s. 312.

⁸⁸ Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları**, s. 19.

⁸⁹ Navlun; talyanca Naulo'dan türetilmi tir. Gemilerin kiralanması kar ılı nda verilen ücrettir. Gemilere yüklenen malın a ırlı ı üzerinden hesap görölür. Bkz. Süleyman Nutkî, **Kamûs-i Bahri**, (Haz. Mustafa Pultar), Türkiye Bankası Kültür Yayınları, stanbul 2011, s. 213.

⁹⁰ Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları**, s. 19.

⁹¹ Güçer, "XVI. yüzyılın Sonlarında Osmanlı mparatorlu u Dâhilinde Hububat Ticaretinin Tâbi Oldu u Kayıtlar", s. 88.

ta inabiliyordu⁹². 17. Yüzyılda da stanbul'a ta iman bu day için 8 ile 14 akçe arasında navlun bedeli ödenmi ti⁹³.

1739 yılında iskeleler arasında zahire ta ımak için kiralanan gemilerin ta ıma ücreti mesafeyle do ru orantılı ekilde tespit edilmekteydi. Belgrad'a giden gemiler Silistre'den 12, Rusçuk'tan 10, Zi tovi ve Ni bolu'dan 8 akçe navlun ödenmek suretiyle kiralanırdı. Vidin'den yola çıkan bir gemi Silistre'de 8, Rusçuk'da 7, Zi tovi'de 6 akçe navlun ücreti öderdi. Ni bolu'dan Vidin'e giden bir gemi 5, Vidin'den Ir ova'ya giden bir gemi de 4 akçe kira ücreti öderdi⁹⁴.

1748 senesinde stanbul'da hububat sıkıntısı ya anmaktaydı. Bu sıkıntının giderilmesi amacıyla Ni bolu iskelesinden tertip edilecek zahirenin sakçı ambarına oradan da stanbul'a gönderilmesi isteniyordu. Bu süreç içerisinde Ni bolu'dan zahirelerini alan gemiler, sakçı'ya 5 akçe ta ıma bedeliyle zahireyi ambara teslim etmi lerdı. Ambara teslim edilen 20.900 kile bu dayın ta ıma bedeli 104.500 akçe tutmu tu⁹⁵. 7 Mart 1749 tarihinde Zi tovi, Ni bolu ve Rahova iskelelerinden tertip edilen zahire sakçı ambarına sevk edilmi ti⁹⁶. Zahire sevk edilirken bu iskelelerden kalkan ve sakçı'ya giden her gemi için kile ba ına 5 akçe ta ıma ücreti alınmı tı⁹⁷.

1754 senesinde Tulçı ve smail iskelelerinden stanbul'a giden bir geminin ödeyece i navlun her stanbul kilesi için 15 akçeydi⁹⁸. Aynı senede smail iskelesinden kalkan bir gemi stanbul'a nakliye ücreti olarak sadeya ın her testisinden 90 ve her kantarı için 60 akçe almaktaydı⁹⁹. Kili iskelesinde nakliye ücreti bu dayda 10, arpada 9 akçeydi. Bu iskelede sadeya ın testisi için nakliye ücreti 60 akçeydi. Kili iskelesinde di er zahirenin bir kantarı 40 akçeye ta ınmaktaydı¹⁰⁰.

1754 senesinde brail iskelesinde bu dayın stanbul'a nakliyesinde bir stanbul kilesi için 18 akçe, arpanın her kilesi için 15 akçe nakliye ücreti ödenmekteydi. brail iskelesine Eflak tarafından gelen balın her kıyyesine 18 akçe ve stanbul'a gönderilmesi a amasında da her kantar için 60 akçe ödenmekteydi.

⁹² Lütfi Güçer, " XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı mparatorlu u'nun Hububat Ticaretinin Tabi Oldu u Kayıtlar", **Ü FM.**, C. XIII, No: 1-4, 1951-52, s. 79.

⁹³ Kerim İker Bulunur, "16. Yüzyılda Osmanlı mparatorlu u'nda Deniz Ta ımacılı ı: Navlun ve skerçe Sözle meleri", **History Studies**, Vol:6, Issue 3, Nisan 2014, s. 91.

⁹⁴ BOA. C. Askeriye (AS.). 38370.

⁹⁵ BOA. D.MKF.d. 29721, s. 2.

⁹⁶ BOA. D.MKF.d. 29729, s. 2.

⁹⁷ BOA. D.MKF.d. 29729, s. 5-8.

⁹⁸ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 2.

⁹⁹ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 2.

¹⁰⁰ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 2.

Pastırmanın her kantarı için ödenen nakliye ücreti 60 akçeydi¹⁰¹. Bu iskeleden kapan sefineleri peynirin her kıyyesine nakliye ücreti olarak 60 akçe ödemekteydi¹⁰².

1754 senesinde Silistre iskelesinden bu day ve arpanın bir stanbul kilesinin nakliye ücreti 10 akçeydi¹⁰³. Silistre kilesinin her biri 8,5 stanbul kilesine denk gelmekteydi. skeleden stanbul'a ürün gönderilirken stanbul kilesi hesabından ücretlendirme yapılmaktaydı. Silistre iskelesinden Varna iskelesine kadar her 100 kıyye için nakliye ücreti 23, 25 ve 27 para idi¹⁰⁴.

1749 senesinde sakçı ambarından stanbul'a gelecek olan 11 sefineye 47.275 kile bu day yüklenmişti. Bu miktar zahirenin nakliye ücreti 5, 33 kuru a tekabül ediyordu. Bu hesaba göre devlet navlun ücreti olarak yaklaşık 258.437 akçe ödemi ti¹⁰⁵. 1754 senesinde sakçı iskelesinde kızılca bu dayın her kilesi için ödenen nakliye ücreti 18 akçeydi. Arpanın her kilesi 15 akçeden ta mıyordu. Bir kıyye sade ve don ya ı için 60 akçe nakliye ücreti ödeniyordu. skelede Bo dan ve Eflak balı bulunmakta olup 60 akçeye ta mıyordu. skelede sadeya ın her testisi için 90 akçe ödenmekteydi¹⁰⁶.

1755 senesinde Silistre, Rusçuk, Ni bolu iskelelerinden sakçı ambarına ta macak zahirenin her kilesi için 3 akçe nakliye ücreti istenmi ti¹⁰⁷. 1756 senesinde Zi tovi iskelesinde farklı farklı nakliye ücretinin olduğu dikkati çekmektedir. Bu dayın bir kilesi için 7 akçe alınmışken yine aynı iskelede bu day 3 akçeye ta ınmıştı¹⁰⁸. Ta ıma ücretinin farklı olmasının nedenleri arasında geminin aldığı yük, gidece i mesafe etkiliydi. 1760 senesinde Tersâne-i Âmire ambarındaki zahireyi artırmak isteyen devlet sakçı ambarından bu day talep etmiş ve her bir stanbul kilesine 8 akçe navlun tespit etmiş ti¹⁰⁹.

18. Yüzyılın ortalarında stanbul'a zahire ta ıma ücretleri birbirlerine yakındı. Bu day ve arpa farklı navlun ücretine sahipti. stanbul'un en çok ihtiyacı ekmek yapımında kullanılmak üzere bu daydı. Onun kaliteli bir ekilde stanbul'a ulaşması devletin arzu ettiği en önemli durumdu. 18. Yüzyılın sonlarında savaşların etkisi,

¹⁰¹ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 2; A.(DVNS.TZE .d., 9, H. s. 382.

¹⁰² BOA. D.MKF.d. 29782, s. 2.

¹⁰³ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 3.

¹⁰⁴ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 9, H. s. 382.

¹⁰⁵ BOA. D.MKF.d. 29724, s. 3.

¹⁰⁶ BOA. D.MKF.d. 29782, s. 3

¹⁰⁷ BOA. D.MKF.d. 29796, s. 8-9.

¹⁰⁸ BOA. D.MKF.d. 29796, s. 10.

¹⁰⁹ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 42.

özel olarak gemilerin kiralanması ta ima ücretlerini artırmı tı. Ta ima ücretleri u ekildehydi: Vidin'den Rusçuk'a kadar özel olarak kiralananan ve yük kapasitesi 200 kantar olan gemilerin kirası 14 ile 15 kuru arasında de i mekteydi. Ancak özel olarak de il de, yalnızca Vidin'de yükünü bo altıp geri Rusçuk'a dönmek üzere gemilerin kiralanması halinde bu tutar 6-7 kuru a kadar dü mekteydi. Akıntının ters yönünde yapılacak nakliyatlarda, Rusçuk'tan Vidin'e kadar özel olarak kiralanacak gemilerin fiyatı 12 ile 15 kuru arasındaydı. Aynı rota üzerinde özel olarak kiralanmayıp yükünü bo altıp geri dönmekte olan gemilerin kiralanması halinde bu tutar 9-10 kuru a kadar inmekteydi. Vidin ve Rusçuk'ta nehrin akı yönünde daha uzak mesafeler için de özel gemiler kiralanabilmekteydi. Vidin'den Kalas'a nakledilmek istenen ticaret e yası için kiralanmak istenen gemilerin ücreti 28-30 kuru ; Rusçuk'tan Kalas'a nakledilmek istenen ticaret e yasının ücreti 15-20 kuru ; Vidin'den Tuna a zındaki Sünne Bo azı'na nakledilmek istenen ticaret e yasının ücreti ise 50-55 kuru arasında de i mekteydi. Kalas'tan Karadeniz'e ticaret e yası nakledebilmek için ise, genellikle Vidin ve Rusçuk'tan gelmekte olan ve bu yüzden daha dü ük maliyete konu olan gemiler kiralanmaktaydı. Bu rota üzerinde kiralananan gemilerin yük kapasitesi genellikle 200 kantarın altında olmaz ve kiraları gemilerin büyüklü üne ve rotanın uzaklı na göre de i iklik gösterirdi¹¹⁰.

Tuna iskelelerinden zahire yükleyen kapan-ı dakik sefinelerinin geçi güzergâhı olan Sünne Bo azından geçmekte yararlandıkları tombazların in ası genellikle Sünne mukataasından kar ılanırdı. 1767 tarihinde in a edilecek 6 adet tombaz için Sünne mukataasından 4.500 kuru ödenti yapılmı tı¹¹¹.

4. SEFER DÖNEM NDE ZAH RE F YATLARI

Osmanlı Devleti sefer dönemlerinde büyük miktarları bulan hububat, mühimmat ve di er harp ihtiyaçlarını genellikle sefer güzergâhından sa lamaya çalı ıyordu. Nakliye masraflarını dü ürmek için yapılan bu yöntem sayesinde ordunun zahire ve mühimmatı yanında getirmesinden kurtararak, daha hızlı yürümesi sa lanıyordu. Bu bakımdan askerî menziller çok önemli bir yer i gal ediyordu. 18. Yüzyılda özellikle Avusturya ve Rusya ile olan sava larda Tuna ve Karadeniz sahillerinden oldukça yüklü miktarda zahire satın alınıyordu. Devlet 18. Yüzyılda

¹¹⁰Küçükkalay-Elibol, "Osmanlı mparatorlu u'na Avrupa'dan Karayolu le Yapılan hıracatın De erlendirilmesi: 1795-1804", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2004/1, s. 162.

¹¹¹BOA. C.Bahriye (BH.), 12694.

ülkenin hudut boylarındaki kalelerin korunması için büyük harcamalar yapıyordu. Merkez hazinesine gönderilen gelirler ve özellikle Tuna'nın kuzeyindeki geni bölgelerde yer alan padi ah hasları savaş durumunda kullanılıyordu¹¹².

1698 senesinde Belgrad ve Temevar kaleleri muhafazasında olan asker için Tuna iskelelerinden Hırsova, Silistre, Rusçuk, Zıtovi ve Nişbolu'dan yaklaşık 294.000 kile arpa, 162.250 kile un, 15.000 kantar peksimet ve 104.000 kile buğday tertip edilmesi istendi. Ancak 1698 senesinde zahirenin az olmasından dolayı Tuna iskelelerinden savaşla entegre edilen ürünler azalmıyordu. Daha önce arpa 22'er, buğday 30'ar, unun kilesi çuvalıyla birlikte 45'er akçeye satılırken halkın üzerindeki savaş yükünü hafifletmek için arpaya 3, una 15 ve buğdaya 20 akçe zam yapılmıyordu. Bu şekilde arpa 25, un 60, buğday 50 akçeye çıkmıyordu. Peksimetin taphı için ise 22 akçe ödenecekti. Zahirenin hesaplanan ücreti halkın avarız ve nüzul bedellerinden düşülerek geriye kalan bedel çevre halkın cizyesi tarafından karşılanacaktı¹¹³.

1698 senesinde Tuna iskelelerinden zahire tertip edilerek Belgrad Kalesine gönderildi. Hırsova, Babadağı, Maçın ve Bozazköyden alınan arpa ile un Hırsova iskelesine gönderildi. İskelede 24.500 kile arpa 25 akçeden 612.500 akçe, 19.200 kile un ise 60 akçeden 152.000 akçe tutmuştur¹¹⁴. Silistre iskelesine; Silistre, Hacıolu Pazarı, Mankalaya, Varna, Malpazarı, Prevadi ve Çardak kazalarından satın alınan arpa, un ve buğday gönderildi. Toplam 23.700 kile arpa 25 akçeden, 26.200 kile un 60 akçeden ve 2.000 kile buğday 50 akçeden satılmıştır. Bu iskeleye Karadeniz sahilinde bulunan iskelelerden de zahire gönderilmiştir. Tuna iskelelerindeki fiyat burada da geçerli olmuştur¹¹⁵. Rusçuk iskelesine; Rusçuk, Herazgrad, Yergözü, Eskicuma, Alakilise ve Umnu kazalarından 14.200 kile arpa 25 akçeden, 34.250 kile un 60 akçeden, 14.000 kile buğday 50 akçeden alınmıştır¹¹⁶. Zıtovi iskelesine Zıtovi ve Tırnovi'den satın alınan 11.600 kile arpa, 16.550 kile un ve 12.000 kile buğday gönderilmiştir. Bu ürünler sırasıyla 25, 60 ve 50 akçeden alınmıştır¹¹⁷. Nişbolu iskelesine; Nişbolu, Plevne, Hopaliç, Lofça iskelelerinden 6.000 kile arpa, 13.700 kile un ve 6.000 kile buğday gönderilmiştir. Bu kazalardan satın alınan zahire fiyatı da diğer iskelelerden farklı değildir. Bu iskelelerin hepsinden gelen zahirenin bedeli

¹¹² Tabakolu, "XVII ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Bütçeleri", İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, C. 41, S. 1-4, İstanbul 1985, s. 402.

¹¹³ BOA. D. 10091, s. 1-3.

¹¹⁴ BOA. D.MKF.d. 27808, s. 2.

¹¹⁵ BOA. D.MKF.d. 27808, s. 2.

¹¹⁶ BOA. D.MKF.d. 27808, s. 3.

¹¹⁷ BOA. D.MKF.d. 27808, s. 3.

arpa için 2.000.000, un için 6.600.000 ve bu day için 1.700.00 idi ki toplam 10.300.000 akçe tutarındaydı. Hazine-i Âmire tarafından ödenecek zahirenin nakliye ve prostoyka ücreti 24 yük 900.000 akçe ediyordu. Bu iskelelerden satın alınan ürünlerin bedelleri halkın avarız ve nüzul vergileriyle takas edilmi ti¹¹⁸.

Prut Seferi öncesinde 1710 senesinde yapılan hazırlıklarda Rusçuk iskelesinde satın alınan arpanın her kilesi bir stanbul kilesine denk gelmekteydi. Bu ekilde her kile 12,5 akçeden satılmı tı. Zi tovi iskelesinde de aynı durum geçerli olup bir kile arpa 12,5 akçeydi. Bu sene Silistre iskelesinden satın alınan arpanın fiyatı 50 akçe olsa da her dört kile bir stanbul kilesine denk geldi inden ve devlet stanbul kilesiyle i lem yaptı ndan 12,5 akçeden satın alınmı tı. Bu dayın bir kile fiyatı da 17,5 ve 18 akçeydi. Rusçuk iskelesine zahire gönderen Yergö ü, Rusçuk ve Herazgrad kazalarından satın alınan arpanın fiyatı de i iklik göstermekte olup 18 ve 20 akçeden satılmaktaydı. Bu day ise 25 ila 30 akçe arasında bir fiyat arz ediyordu¹¹⁹.

1711 senesinde Maçin iskelesinde arpanın fiyatı 45 akçeydi ama stanbul kilesi fiyatı 15 akçeydi¹²⁰. Bu sene Rusçuk'tan mübayaa edilen bu day 22,5¹²¹, arpa 28 akçeydi. Bu seferde Zi tovi, Silistre iskelelerinden mübayaa edilen arpanın bir kilesi 16,5 ila 26 akçe arasında de i mi ti. brail'de arpanın kile fiyatı 16,5'dan i lem görmü tü. Piyasa fiyatının neredeyse yarısı olan bu fiyatlar onun kilesi için de geçerliydi. Ni bolu'da 30,5 ila 34, Zi tovi'de 28, 48, 53, Silistre'de 28 akçeden satılmı tı. Aynı sene sakçı'da arpanın kilesi 20, onun kilesi 50 akçeydi¹²². Rusçuk, Silistre, Maçin ve Hırsova iskelelerinden ikinci kez tertip edilmesi emredilen arpanın her kilesi 13, onun her kilesi 26 akçeden satılmı tı. 10.000 kantar peksimet için 25.000 kile un kullanılmı tı. Peksimetin pi irme ücreti ise 40 akçe idi. Zahireyi muhafaza etmek için kullanılan 30.000 adet çuvala 20 akçeden toplam 600.000 akçe ödenmi ti¹²³.

1715 Mora seferinde Tuna iskelelerinden alınan zahirede de sabit fiyat uygulanmı tı Rusçuk, Silistre, Ni bolu, sakçı iskeleleri ve bu iskelelere zahire

¹¹⁸ BOA. D.MKF.d. 27808, s. 2-6.

¹¹⁹ BOA. D.MKF.d. s. 27970, s. 2-3.

¹²⁰ Yıldız, *Haydi Osmanlı Sefere adlı eserinde* Maçin ve Rusçuk iskelelerinde arpanın kile fiyatının 16,5'dan i lem gördü ünü yazmaktadır. Bkz. Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere**, s. 166.

¹²¹ BOA. D.MKF.d. s. 27970, s. 2-3.

¹²² Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, s. 126; Yıldız, **Haydi Osmanlı Sefere**, s. 166.

¹²³ BOA. Kamil Kepeci Tasnifi (KK.d.) 2826, s. 7.

gönderecek olan kazalara arpanın her kilesine nakliye ücreti ile birlikte 20 akçe, unun her kilesine çuval bedeliyle birlikte 45-50 akçe fiyat verilmi ti. Vidin ve Ni bolu'dan satın alınan bu dayın her kilesi 40 akçeydi. Bazı kazalar mirî mübayaa dı nda bir fiyatla da zahiresini satmı tı. Örne in Herazgrad kazasından arpa 25, un 50 akçeden satın alınmı tı¹²⁴.

9 Ekim 1715 senesinde hazırlıklarına ba lanan sefer için Zi tovi, Ni bolu, Rusçuk, Silistre, sakçı, Vidin, Bergos ve Balçık iskelelerinde zahire biriktirildi. Bu iskelelerde satın alınan arpa ve unun fiyatı hepsinde arpa için 20, un için çuval bahası ile birlikte 50 akçeydi. Bu iskelelerden alınan 456.000 kile arpa 9.176.000 akçe, 268.000 kile un 2.259.100 akçe tutmu tu. Bu miktar akçe de 188.258 kuru etmekteydi. Karadeniz sahillerindeki Bergos ve Balçık iskelelerinde de Tuna sahillerinde uygulanan câri fiyattan zahire satın alınmı tı¹²⁵. Zi tovi'den satın alınan bu dayın kile fiyatı bu senede 40 akçeydi. 1716 senesinde Vidin, Eflak, Zi tovi, Rusçuk, Ni bolu ve Silistre'den Belgrad'a gönderilen arpa ve unun fiyatında bir de i iklik olmamı tı¹²⁶.

23 Aralık 1715 tarihinde brail'den sakçı'ya gönderilen arpanın kilesi 30, unun kilesi 50 akçeydi. 16 Haziran 1716 tarihinde Zi tovi, Rusçuk, Silistre, Ni bolu ve sakçı iskeleleri ve iskelelerin kazalarından satın alınan arpa 20 akçe, un 50 akçeydi. Silistre iskelesinden aynı senede satın alınan arpanın fiyatı 5 akçe di erlerinden fazlaydı. Unun fiyatında ise bir de i iklik olmamı tı¹²⁷.

1718 senesinde Belgrad muhafazasında görevli kapıkullarının tayinatları için Vidin, Ni bolu, Zi tovi, Yergö ü ve Eflak'tan zahire satın alındı. Bu zahirelerden arpanın her kilesi 20, unun her kilesi çuvalıyla birlikte 50 akçeden satılmı tı¹²⁸.

1736 senesinde sefer-i hümâyûn için tedarik edilen arpanın kilesi 20, unun kilesi 50 akçe, samanın kantarı 20 akçe odunun arabası 60 akçe ve ketenin arabası 180 akçeydi¹²⁹. 8 Eylül 1737 tarihinde Nüzul Emîni Süleyman Efendi Balçık, Köstence, Silistre, Kili ve smail iskelelerinden un ve arpa satın alarak sakçı ambarına göndermi ti. Adı geçen iskelelerden Tuna sahilinde yer alanlardan 180.000 kile arpa, 21.000 kile un satın alınmı tı. Sefer sırasında ordunun en çok ihtiyacı olan

¹²⁴ Erta , **Sultanın Ordusu**, s. 142-143.

¹²⁵ BOA. D.MKF.d. 28137, s. 2-5.

¹²⁶ BOA. D.MKF.d. 28153, s. 4, 8, 10, 17, 20.

¹²⁷ Gökpınar, **Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)**, s. 264.

¹²⁸ BOA: KK.d. 2847, s. 66-67.

¹²⁹ BOA. D.MKF.d. 29070, s. 3.

arpanın fiyatı Karadeniz ve Tuna sahillerinde de i iklik göstermekteydi. Sava meydanına yakınlık fiyatlar üzerinde de etki yaptı ndan Tuna iskelelerinden gelen ürünler bir iki akçe Karadeniz iskelelerine göre fazlaydı. Arpa üzerinde fiyat dalgalanmaları un üzerinde çok etkili de ildi. Halktan alınan un ve arpa vermekte zorunlu oldukları vergiler ile takas ediliyordu. Silistre ve Balçık'ta 16 akçe olan bir stanbul kilesi arpa Köstence'de 15, Kili ve smail'de 18 akçeydi. Bu iskelelerden satın alınan un Silistre, Kili, smail ve Balçık iskelelerinde 45, Köstence'de 40 akçe idi. 180.000 kile arpa için 3.180.000 akçe, 21.000 kile un için 945.000 akçe toplam 4.125.000 akçe yani 34.375 kuru ödenmesi gerekiyordu. Bu miktarın 17.187,5 kuru u tekâlifleri ile takas olunmu geriye kalan miktar râd-ı Hümâyûn Hazinesi'nden kar ılanmı tı¹³⁰.

23 Ekim 1737 tarihinde Rusçuk, Ni bolu ve Zı tovi iskelelerinden Vidin canibindeki asker için toplanan arpa ve un mirî fiyat üzerinden hesaplanmı tı. Rusçuk Dergâh-ı Âli Kapıcıba larından Rusçuk mübayaacısı Mustafa tarafından verilecek olan zahire parasında arpa 20, un 50 akçeden hesaplanmı tı. Bu fiyatların içine arpanın nakliyesi ve unun çuvaları da dâhildi. Talep edilen hububatın yeni olmasına özen gösterilmesi istenirken, gerekli malzemenin bir an evvel Rusçuk iskelesine ve ambarlara gönderilmesi emrediliyordu¹³¹.

Uzun sava döneminde arpanın artan fiyatı tekrar eski seyrine döndürülmü tü. 1738 senesinde arpa 20, un 50 akçeden satılmı tı. Bu sene Ni bolu iskelesinden Vidin, Fethü'l-islâm ve Belgrad kalelerine zahire sevkiyatı yapıldı¹³². Osmanlı Devleti kaleler için satın aldı ı zahireye mirî fiyattan ödeme yaptı. 200.000 kile arpa ile 40.000 kile un için 50.000 kuru ödedi. Bu dayın peksimet haline getirilmesi için verilen ücret 401,5 kuru tu. Peksimetin her çuvalı için 30 akçe ödenmi ti. Toplam zahirenin ta ıma, prostoyka ve pi irme ücreti bu ekilde 62.914 kuru a tekabül ediyordu. Bu masrafın 45.000 kuru u Mübayaaa Müba iri Elhac Hüseyin A a tarafından ödenmi ti¹³³.

¹³⁰ BOA. C. Maliye (ML.) 19391.

¹³¹ BOA. D. MKF.d. 29427, s. 4-5.

¹³² BOA. D.MKF.d. 29456.

¹³³ BOA. D. MKF.d. 29456, s. 1-3.

Tablo 4.1: 19 Eylül 1739 tarihinde Tuna skelelerinden Satın Alınan Zahrenin Akçe Üzerinden Fiyatı¹³⁴

skeleler	Kazalar	Arpa Kile	Un Kile	Has Un Kile	Saman kantar
Ruşçuk	umnu	17	45	70	14
	Eskicuma	“”	“”	“”	“”
	Alakilise	“”	“”	“”	“”
	Yergö ü	15	40	“”	“”
Ni bolu	Ni bolu	“”	“”	“”	“”
	Plevne	“”	“”	“”	“”
	Lofça	17	45	“”	“”
	vraca	“”	“”	“”	“”
Zi tovi	Tırnovi	“”	“”	“”	“”
	Hopaliç	“”	“”	“”	“”
	Zi tovi	15	40	“”	“”
Silistre	Silistre	“	“”	“”	“”
	Çardak	16	“”	“”	“”
	Varna	“”	45	“”	“”
	Yenipazar	17	“”	“”	“”
	Yeniköy	16	“”	“”	“”
	Umur Fakih	17	“”	75	“”
	Hacıo lu Pazarı	“”	“”	70	“”
Hırsova	Hırsova	15	“”	“”	“”
	Maçın	“”	“”	“”	“”
	Babada 1	17	“”	“”	12
Rahova	Rahova	15	40	“”	14
brail	Rahova	14	40	“”	12
sakçı	sakçı	15	45	“”	“”
Vidin-Lom	Vidin-Lom	16	“”	“”	14
Kili	Kili	18	“”	“”	“”
smail	smail	“”	“”	“”	“”
Tulçı	Tulçı	16	“”	“”	12
Eflak	Eflak	15	45	70	12
Bo dan	Bo dan	“”	“”	“”	“”

¹³⁴ BOA. D.MKF.d. 29277, s. 2-4.

Osmanlı Devleti, Avusturya sava mında Tuna iskelelerinden 1.830.000 kile arpa, 256.000 kile un, 61.000 has un ve 108.000 kantar saman satın almı tı. Her iskelede farklı olan fiyatlar genel itibariyle arpa için en az 15, en fazla 18 akçe, un için 40 ile 45 akçe, has un için genellikle 70, saman içinse 12 ila 14 akçe arasındaydı. Eflak ve Bo dan'dan gelen ürünler genel itibari ile en dü ük fiyattan satılmı tı. Osmanlı Devleti ürünün azlı ı söz konusu olunca fiyatı artırarak halkın elinde bulundurdu u zahireyi satmasını beklerdi. Bu durum Silistre Kazasına ba lı Umur Fakıh kazasında da ya anmı olacak ki bu kaza di er yerlere nazaran iyi derece unu 75 akçeden satmı tı. stanbul kilesi üzerinden hesaplanan ürünler için narh-ı câri fiyat tespiti uyguladı ndan halk zahiresini satmaktan imtina etmi ti. Gönderilen emr-i erifler ile Nüzul Emni tarafından satın alınacak ürünlerin belirlenen fiyatlar üzerinden satılması ve Nüzul Emni'ne muhalefet edilmemesi emredilmekteydi¹³⁵. Bu fiyatlar bir sene önceki fiyatlara nazaran dü üktü. Arpanın fiyatı 2 ila 5 akçe arasında dü mü tü.

Do u seferlerinde de Osmanlı Devleti Batı'ya yaptı ı seferlerdeki gibi zahireyi mirî fiyat üzerinden satın alıyordu. 1723 senesinde Rusçuk'tan ran seferi için toplanan zahirenin ücretinde arpa 20 akçeden, un 50 akçeden i lem görmü tü¹³⁶. 1741, 1742, 1743 senelerinde Rusçuk, brail ve Zi tovi'den ran seferi için satın alınan arpanın ve unun fiyatında hiçbir de i me olmamı tı. Arpanın kilesi 20, unun kilesi 50 akçe olarak satın alınmı tı¹³⁷.

1748 senesinde Özi, Ka , So ucağ ve Sohum kalelerine Silistre, Hırsova, Maçın, Ni bolu, Zi tovi ve sakçı ambarından bu day, arpa ve peksimet tertip edildi. Bu iskelelerde her kile bu dayı 45 akçe, arpaya 30 akçe ve peksimetin her kantarına 150 akçe ödendi¹³⁸.

1768 senesinde de di er senelerde oldu u gibi mirî fiyat üzerinden zahire satın alınmı tı. Silistre ve Yergö ü'nde satılan un çuval bedeli ile birlikte 50, arpa 20

¹³⁵ BOA. D.MKF.d. 29277, s. 2-4.

¹³⁶ BOA. D.MKF.d. 28543, s. 2.

¹³⁷ BOA. D.MKF.d. 1345/ 28823, s. 7-12.

¹³⁸ BOA. D.MKF.d. 29711, s. 11-12.

ve bu day 30 akçeye satın alınmı tı¹³⁹. Bu senede saman kantar ba ına 70 akçe, hatab araba ba ına 80 akçeydi¹⁴⁰.

1769 senesinde ise fiyatlarda bir artı olmu tu. Zi tovi iskelesine Tırnovi, Hopaliç ve Zi tovi kazalarından toplanan arpa 20 akçeye satılmı iken aynı senede ikinci kez Zi tovi ve Hopaliç kazalarından satın alınan arpa 50 akçeye yükselmi ti. Bir yılda üst üste iki kez zahire mübayaaya edilmesi ve arpaya duyulan ihtiyaç fiyatın iki katından fazla olmasına neden olmu tu. Ni bolu iskelesine Lofça, Plevne ve Rahova ve vraca kazalarından un 80 akçeden alınırken arpa fiyatı ise di er senelere göre 10 akçe artmı ve 30 akçeden i lem görmü tü. Aynı sene Ni bolu sahilinde bulunan kazalarından ikinci kez mübayaaya edilen arpa Zi tovi'de oldu u gibi 50 akçeden satılmı tı. Silistre iskelesine Silistre, Çardak, Karasu, Umur Fakih, Yenipazar ve Yergö ü kazalardan un 80, arpa 30 akçeye alınmı tı. Aynı senede di er iskelelerde oldu u gibi ikinci kez arpa mübayaası gerçekleşen Silistre iskelesinde 50 akçeden satılmı tı. Buradan peksimet yapımı için kullanılacak olan bu day 40 akçeden satılmı , 20.000 kantar peksimet için pi irme ve çuval parası olarak 8.750 kuru ödenmi ti. Yine Silistre iskelesinden satın alınan saman ve hatabın fiyatı bir önceki senenin fiyatlarına nazaran çok dü üktü. Bu senede bir kantar fiyatı 30, hatab ise 60 akçeden satılmı tı. smail iskelesinden satın alınan arpanın de eri 50 akçeydi. Eflak'tan satın alınan arpanın fiyatı iskelelere göre dü ük tutulmu ve 20 akçeden satın alınmı tı. Un ise çuvalıyla birlikte 50 akçeden, bu day 30 akçe gibi dü ük bir fiyattan alınmı tı. Eflak'tan satın alınan zahirenin parası cizye ile takas edilecekti¹⁴¹.

skelelerden temin edilen un ve peksimetin yenilebilir hale gelinceye kadar çe itli i lemlerden geçmesi gerekiyordu. Bu i lemlerden en önemlisi hiç üphesiz bu dayın un haline getirilmesi, yani de irmenlerde ö ütülmesiydi. Ancak bu zahmetli bir i ti. Bu dayın nakledilmesinde araba, i çi gerekliydi. De irmen nazırı için verilen ücret de hazine için ayrı bir ödeme kalemini olu turuyordu. Zi tovi iskelesinden 1734 ve 1735 senelerinde mübayaaya edilen bu dayın ta ınması için 37.020 akçe ödenmi ti 1734 senesinde bir nakliye i çisinin çalı tı ı gün ba ına aldı ı ücret 13 akçe iken ertesine sene bir akçe artmı ve 14 akçe olmu tu. Bu dayın ta ınması için arabaya ihtiyaç vardı ve 23.042,5 kile bu day ta ıyan arabaya 34.563,5 akçe ödenmi ti. 23.042,5 kile bu day de irmende ö ütölmü ve 21.718 kile un elde

¹³⁹ BOA. D.MKF.d. 30400, s. 2-7.

¹⁴⁰ BOA. D.MKF.d. 30400, s. 14.

¹⁴¹ BOA. D.MKF.d. 29720, s. 1-9.

edilmi ti. Bu un için de irmene verilen ücret ise 32.577 akçe idi. De irmende görevli 2 adet nazır vardı ve yevmiyeleri her iki senede de aynı kalmı tı. Bir nazır 15 akçe ücret almaktaydı. Her iki nazır için iki yılda ödenen ücret 9.450 akçeydi. Bütün bu i lemler ve ödenen ücretler 114.722,5 akçe tutarında olmu tu¹⁴². Bir stanbul kile bu day 4 akçeye ö ütlülmekteydi¹⁴³.

5. SEFER DÖNEM NDE NAKL YE MASRAFLARI

Osmanlı Devleti'nin yiyecek, cebehane, levazım ve çadır malzemesini organize etmesi için yük hayvanı ve araba tedarik etmesi gerekiyordu. El koyma ve kira ile alma alı ılmı metotlardandı. Eflak; araba, yük hayvanı ve kayık için en önemli tedarik yerlerindendi. Avrupa seferlerinde Tuna üzerinde gemilerle nakliyatlarda büyük bir avantajı vardı¹⁴⁴. Sefer dönemlerinde iskelelere zahire nakli yapan araba ve hayvan sahiplerinin bu ortamdan yararlanarak nakliye ücretlerini artırmaya çalı malarına devlet müsaade etmemekteydi. Bu durumlarda nakliye ücretlerinin geçerli oldu u gönderilen fermanlarla vurgulanmaktaydı¹⁴⁵.

Hazine tarafından ödenen nakliye vasıtaları ne kadar ucuz olursa devlet açısından daha iyiydi. Ancak karayolu ile nakliye masrafı çok pahalıya denk geliyordu. Hotin kalesi için Tuna Nehri iskelelerinden satın alınan ve Kalas'ta biriktirilen 28.590 kile un ile 37.700 kile arpanın nakliyesi için 1.657 araba kullanılmı tı. Bu arabalardan 1.057 araba Bo dan arabasıydı ve ödenen ücret her bir araba için 15 kuru tu. Ancak öteden beri araba ba ına 10 kuru alındı mın haberinin ula ması üzerine her araba için 10 kuru alınması emredildi. sakçı ve brail kazalarından tedarik edilen 600 araba için ise 15 kuru ödenmi ti. Kazalardan temin

¹⁴² BOA. D.MKF.d. 1686/29167, s. 2.

¹⁴³ BOA. bnü'l Emin Adliye (.E.ADL.), 148.

¹⁴⁴ Karada deve, araba, at ve katır gibi vasıtalarla yapılan nakliye oldukça pahalıydı. Örne in; 1621 tarihinde Manisa'dan Diyarbakır'a nakledilen 574 kile nüzul zahiresine kile ba ına 800 akçe gibi yüksek bir kira ücreti ödenmi tir. Buna mukabil deniz ta imacılı nda navlun ücretleri çok daha uygundu. Örne in; 1616 tarihinde Eflak ve Bo dan'dan tahsil edilen 170.000 kile zahire 12 akçe sefine navlunu ödenerek Trabzon'a nakledilmi ti. Ordu ia esi için Eflak ve Bo dan'dan alınan zahire Tuna iskelelerinden nakledilmek suretiyle kara nakliyesine nazaran daha dü ük ücretlerle ta ınmı tı. Çe itli üretim merkezlerinden stanbul'a zahire nakli ne kadar önemliyse, kaza ve köylerden iskelelere zahire nakli de o derece önemliydi. skeleye kadar kara yolunu kullanmak zorunda kalan kaza sakinleri çok miktarda yük hayvanına ve arabaya ihtiyaç duymaktaydı. Eflak'tan brail iskelesine ta ınan zahire için 2.000 araba ihtiyacı olmu tu. Arabaların ta ıma kapasitesinin dü ük olu u maliyeti ve emek gücünü artırıyordu. Osmanlı Devleti Do u seferleri sırasında cepheler arası uzun mesafeye ra men Rumeli canibinden nakliye vasıtası olarak deve getirtmi ti. Nakliye konusunda artan ihtiyacı göstermesi açısından bu önemli bir örnektir. Bkz. Ömer bilir, "Sava ve Bölgesel Ekonomi: ran Sava larında Do u Karadeniz ve Do u Anadolu", s. 22-23; Hans Georg Majer, "17. Yüzyılın Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları", **Osmanlı Ara tırmaları II**, stanbul 1981, s. 194.

¹⁴⁵ Aynural, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, s. 20.

edilen araba ücretlerini Hotin Defterdarı hazineden ödemi , Bo dan'dan gelen arabaların ücreti Bo dan cizye gelirlerinden kar ılanmı tı. 1.057 araba için 10.570, 600 araba içinse 9.000 kuru toplam 11.470 kuru ödenmi ti¹⁴⁶.

1698 senesinde Hırsova iskelesinden Belgrad kalelesine zahire ta ıyan her sefineye 12 akçe ödenmi ti¹⁴⁷. Silistre iskelesinden her sefineye 10, Rusçuk, Zi tovi ve Ni bolu'dan kalkan her gemiye 9 akçe nakliye parası verilmi ti¹⁴⁸.

1711 senesinde Rusya ile Osmanlı Devleti arasında vuku bulan sava ta sakçı ambarına götürülen zahireden alınan navlun bedelleri Rusçuk'tan sakçı, Tulçı ve brail'e her kileye 5 akçe, Silistre'den sakçı'ya 4, Maçın'den sakçı'ya 3, Hırsova'dan sakçı'ya 2 akçeydi¹⁴⁹. 1715 senesinde Zi tovi'den Belgrad'a giden bir sefine yükledi i kile ba ına 7 akçe ta ıma ücreti almı tı¹⁵⁰.

1716 senesinde Silistre, sakçı, brail ve Silistre'ye ba lı Umur Fakıh Kazasından Belgrad Kalesine gönderilmek üzere tertip edilen zahirenin ta ınma bedeli 48.029,7 kuru tutmu tu. Bu miktarın içinde nakliyede yardımcı sınıf olan prostoykaların da ücreti yer almaktaydı. Bu sene stanbul'dan Vidin'e zahire gönderilmi ti. Bu süreçte 1.609 kantar peksimete 1.037.896 akçe ödenmi ti¹⁵¹.

Sava sırasında ihtiyaç duyulan malların ba ında arpa, un ve saman gelmekteydi¹⁵². 1738 senesinde Ni bolu iskelesinden zahire yüklü gemilerden Vidin'e gidene 5, Fethülislam ve Belgrad'a gidene 6 kuru nakliye ücreti ödendi¹⁵³. Osmanlı Devleti kaleler için satın aldı ı zahireye mirî fiyattan ödeme yaptı. 200.000 kile arpa ile 40.000 kile un için 50.000 kuru ödedi. Vidin ambarına teslim olan 81.794 kile arpa ve unun nakliye ücreti 3.408, Fethü'l-islâm iskelesine giden 17.365 kile un ve arpanın 2.368 kuru ve Belgrad'a gönderilen 58.178 kile un ve arpanın nakliye ve prostoyka ücreti 4.632,5 kuru tu. Belgrad kalesine peksimet ayrı olarak gönderildi, 2.589 kantar peksimetin ta ıma ücreti 1.457 kuru tuttu¹⁵⁴.

1746 senesinde Erzurum'a gönderilmek üzere Tuna iskelelerinden arpa ve un satın alındı. Rusçuk iskelesinden mübayaa edilerek sakçı ambarına sevk edilen

¹⁴⁶ BOA. C.AS. 33434.

¹⁴⁷ BOA. D. 10091, s. 1-3.

¹⁴⁸ BOA. D. 10091, s. 1-3.

¹⁴⁹ BOA. KK.d. 2826, s. 7.

¹⁵⁰ BOA. D.MKF.d. 28153, s. 17.

¹⁵¹ Gökınar, **Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)**, s. 332.

¹⁵² BOA. D.MKF.d. 29334, s. 2-5.

¹⁵³ BOA. D.MKF.d. 29456.

¹⁵⁴ BOA. D. MKF.d. 29456, s. 1-3.

zahrenin navlun ücreti kile başına 9 akçeydi. Navlun ücreti 1747 senesinde de devlet ememi tı¹⁵⁵.

Belgrad kalesi 18. Yüzyıl savaşlarında etkin rol oynamıyordu. Burada bulunan askerlerin tayinatları ise büyük ölçüde Tuna iskelelerinden sağlanmıyordu. 1746 senesinde Niş'te bulunan üç ambardan 20.310 kile un ve arpa toplanmıyordu. Niş'ten Belgrad'a 20.310 kile zahire için 152.330 akçe nakliye ücreti ödendi. Ertesi sene yine Niş ambarlarından giden zahire için nakliye ücreti devlet ememi tı¹⁵⁶.

1748 senesinde sakçı ambarından Özi kalesine gönderilen toplam 20.140 kile buğday ile 1.500 kantar peksimetin nakliye ücreti 332.190 akçe devlet tarafından ödenmişti. Ambardan kalkınan her gemi aynı mesafe kat etseler bile farklı bir taşıma ücreti alıyordu. Örneğin Özi'ye gidecek Trabzonlu Süleyman Reis taşıdığı 9.240 kile buğdayın her kilesine 13 akçe talep etmiş ve 124.740 akçe kazanmıyordu. Zevce Ali Reis ise 9.300 kile buğdayın her kilesi için 12 akçe almış ve 111.600 akçe hak etmişti¹⁵⁷.

5.1. Gemi Mürettebatı ve Ücretleri

Tuna iskelelerinde zahire, mühimmat gibi malların taşınmasında gemilerden yararlanılmaktaydı. Bu gemilerde kaptan, dümençi ve kürekçiler bulunuyordu. Özellikle sefer ve kaçakçılık gibi faaliyetlerin arttığı dönemlerde sıkça kullanılan gemilerin bütün teçhizatlarıyla hazır olmaları önemli bir konuydu. Tuna Nehri'nin zahire tedarikinde Osmanlı Devleti'nin can damarı olması burada güvenlik önlemlerinin de üst düzeyde tutulmasını gerektiriyordu.

Gemi mürettebatının maaşları ve gerekli ihtiyaçlarının karşılanması için ayarlanan ücret geneli yerinden ödenirdi. Yani Tuna iskelelerinde bulunan mukataa gelirleri bu için tahsis edilirdi. Örneğin 1764 senesinde gerekli kürekçi, dümençi ve kaptanın ihtiyaçları ile maaşları Niş ve Rusçuk A. nam Mukataasından karşılanmıyordu¹⁵⁸. Bu ücretler devlet tarafından mübayaacı, nüzul emini ya da kaptan marifetiyle ödeniyordu. 1711 senesinde Vidin'den Belgrad'a nakledilecek olan zahirenin navlun ve prostoyka ücretleri Başkaptan tarafından verilmemişti¹⁵⁹.

¹⁵⁵ BOA. D.MKF. 29675, s. 3.

¹⁵⁶ BOA. D.MKF. 29675, s. 3.

¹⁵⁷ BOA. D.MKF.d. 29724, s. 3.

¹⁵⁸ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 271, 304.

¹⁵⁹ BOA. KK.d. 2847, s. 54.

Sefer sırasında görevlendirilen gemilerde bulunan neferlerin ücretleri günlük olarak hesaplanmaktaydı. Varadin seferi sırasında görev yapan 5 adet kalitede 1.135 nefer vardı. Bu neferlerin yevmiyesi 9.000 kuru tutarındaydı. 40 adet firkatede 3.500 ki iden olu an bir mürettebat vardı ve neferlere 129.000 kuru ödenmi ti. 80 adet üstü açıkta 720 nefer görev yapmı tı ve bunun 80'ni dümenci olup 2.800 kuru ödenmi ti. 720 nefer kürekçiye ise 19.200 kuru verilmi ti. Her dümenci 35 kuru , her kürekçi ise 30 kuru almı tı¹⁶⁰.

26 ubat 1731 tarihinde Tuna Kaptan'ına gönderilen emirle bahara kadar Vidin'in güvenli inin sa lanması amacıyla aykaların mükemmel bir ekilde donatılması, gerekli olan dümenci ve kürekçilerin tedarik edilmesi isteniyordu¹⁶¹. Bu senede güvenlikte görev yapan Tuna'nın ocaklık aykaları¹⁶² ise a a ıdaki tabloda verilmi tir.

Tablo 4.2: 1731 Senesinde Tuna skelelerinde Görev Yapan ayka Mürettebatı ve Ücretleri¹⁶³

skele Adı	Kürekçi Adedi	Dümenci Adedi	Kaptanın Ulufesi	Ta'âmiyye ¹⁶⁴
Silistre	20	-	118 kuru	83 kuru
Silistre	20	-	10.620 akçe	83 kuru
Ni bolu	22	-	19.470 akçe	83 kuru
Silistre	24	-	118 kuru	83 kuru
Hırsova	20	-	16.992 akçe	83 kuru
Tulçı	20	-	118 kuru	83 kuru
sakçı	21	-	118 kuru	83 kuru
brail	20	-	118 kuru	83 kuru
Tutrakan	20	-	-	83 kuru
Rahova	20	-	118 kuru	83 kuru
Vidin	20	2	118 kuru	50 kuru

¹⁶⁰ BOA. C.BH. 8414, s. 3.

¹⁶¹ BOA. C.BH. 8060.

¹⁶² Tuna Nehri'nin güvenli inden sorumlu olmak adına Tuna donanmasına ba lı olarak bazı iskeleler birer ayka bulundurmak ve onun her türlü ihtiyacını kar ılamakla yükümlü tutularak ocaklık tayin edilmi lerdir. 1690 yılında ocaklık tayin edilen bazı iskeleler ise; Rusçuk, Silistre, Hırsova, sakçı, brail, Fethülislam, Vidin ve Belgrad'tı. Bkz. dris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, Küre Yayınları, stanbul 2010, s. 134.

¹⁶³ BOA. C.BH. 8060.

¹⁶⁴ Ta'âmiyye Yemek parası anlamında kullanılan bir kelime gemide görev yapanlara ücretleri haricinde verilen paradır. Bkz. Ferit Devellio lu, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, Aydın Kitapevi Yayınları, Ankara 2010, s. 1176.

Vidin	20	2	118 kuru	50 kuru
Vidin	20	2	118 kuru	50 kuru
Vidin	20	2	118 kuru	83 kuru
Vidin	20	-	118 kuru	83 kuru
Lom	20	-	118 kuru	83 kuru
Lom	20	2	118 kuru	83 kuru

aykalar Tuna'da bulunan tersane ve iskelelerde in a ediliyordu. Bu yüzden Tuna Nehri'nde bulunan iskelelerin hemen hemen hepsinde ayka kaptanı bulunmaktaydı. Sava ve barı dönemlerinde aykada görev yapan kürekçi sayısı de i mekteydi¹⁶⁵. 18. Yüzyılda akada görev yapan kürekçi sayısı genellikle 20 adetti. Bir iskelede birden fazla ocaklık aykası bulunmaktaydı ki Vidin'de 5, Vidin'e yakın bir mahalde olan Lom'da 2, Silistre'de 3 ocaklık aykası bulunmaktaydı. Bu da iskelelerin stratejik önemleri dolayısıyla güvenliklerinin artırılması adına konulan bir uygulamaydı. aykada görev yapan kürekçi ve dümenci ücretleri 25 kuru tu. Ta'âmiyye 83 kuru 1 sülüstü. Bir kaptanın ulufesi genellikle 118 kuru a geliyordu. En fazla ulufeye sahip olan Ni bolu kaptanı Hasan'a aitti. 19.470 akçe ulufesi vardı ve bu da yakla ık 162,5 kuru a tekabül ediyordu¹⁶⁶.

1760 senesinde Tuna'nın Ocaklık Rusçuk aykası Kaptanı Eflak'tan gelecek olan zahireyi korumakla görevlendirildi. Bu i i yaparken yanında 24 kürekçi vardı. Kaptanın maa ı ve kürekçiler için harcanacak para miktarı 24.160 akçeydi. Bu miktar akçe Rusçuk iskelesi mukataası malından kar ılanacaktı¹⁶⁷.

5.2. Cerehor ve Prostoyka Ücretleri

Nakliye sırasında bazı yardımcı elamanlara da ihtiyaç duyulmaktaydı. Bunlardan cerehorlar ve prostoykalar¹⁶⁸ önemli yer tutmaktaydı. Cerehorlar ücretli olup, ihtiyaç zamanında toplanırlardı. Cerahor veya serehor ordu mühimmatını, çadırları, sava araçlarını develerle nakledelelerdi. Cerahor kuvvetleri eyalet

¹⁶⁵ 17. Yüzyılın sonunda Rusçuk Kaptanı'nın akasında barı zamanında 18, sava zamanında 24 kürekçi bulunmaktaydı. Bkz. Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 133.

¹⁶⁶ BOA. C.BH. 8060.

¹⁶⁷ BOA. A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 106.

¹⁶⁸ Osmanlı belge ve defterlerinde Prostoyka (پروستوئیکا) olarak kaydedilen i çilerden Tuna iskelelerine gelen gemilerdeki malları yükleme ve bo altma i inde yararlanılıyordu. Bkz. Gökpınar, **Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)**, s. 95.

kuvvetlerinden sayılırdı. Cerahorlar daha sonraları inaat ve amele hizmetlerinde istihdam edilmek üzere hudut Hıristiyanlarından alındı¹⁶⁹.

Cerahorlar ve prostoykalar birbirine benzemektedir. Her ikisi de kile hesabı üzerinden çalı maktaydılar. 1.000 kileyi üç ya da dört kile taı mak suretiyle 9, 11 kuru yevmiye kazanmaktaydılar. Tuna sahillerinde prostoykolar zahire taı ma i inde daha ön plana çıkmaktadır. Savaş dönemlerinde daha fazla ihtiyaç duyulan bu i çilerden savaş haricinde de iskelelerde indirme ve bindirme i inde sıkça yararlanılıyordu¹⁷⁰.

1698 senesinde Hırsova iskelesinden Belgrad ve Temevar kalelerinin ihtiyacı olan zahireyi gemilere taşıyan prostoykalara 17 kuru ödenmişti. Bu ücretin 12 kuru taşı ma bedeli 5 kuru i çinin ta'âmiyyesiydi. Prostoyka ücreti olarak Silistre'de 10 kuru ve 4 kuru ta'âmiyye; Rusçuk'ta 12 kuru ve 3 kuru ta'âmiyye; Zıtovi ve Nişbolu iskelelerinde 9 kuru ve 2 kuru ta'âmiyye ücreti veriliyordu. Taı ma ve i ç ücreti her ne kadar gemiye yüklenen a rlıklarla ilgisi olsa da gidilen mesafe de o kadar önemliydi. Belgrad kalesine yakın olan iskeleler hem i ç hem de nakliye ücretini daha az veriyorlardı¹⁷¹.

Tuna girdaplarından geminin geçmesi zordu. Bu yüzden girdap bölgesinden geçen geminin zarar görmemesi için yardımcı elemanlara ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu elemanlar ise genellikle cerehorlardı. 1716 senesinde Vidin iskelesine nakledilen zahireler; Tahtalı ve Demirkapı girdaplarından geçirmek için görevli cerehorların ücretleri Çavuşbaşı tarafından ödendi. Mevkufattan hesap olundu u üzere bu ücret 5.000 kuru idi. Ancak girdaplardan geçtikten sonra cerehorların ücretleri yeniden hesaplandı ve 5.290 kuru oldu u ortaya çıkmıştı¹⁷².

1716 senesindeki Osmanlı-Avusturya savaşını nedeniyle sakçı iskelesinden Belgrad'a zahire sevki yapıldı. Tuna sefine reislerinden Osman Reis 1.400 kile arpa ve 1.200 kile unun her kilesini 13'er akçeden taşıyarak 281 kuru 100 akçe kazanmıştı. Bu zahireyi taşı ma için 11 prostoyka görev yapmıştı. Her bir prostoykaya 12 kuru tan toplam 468 kuru 100 akçe ödenmişti¹⁷³.

¹⁶⁹ İsmail Hakkı Uzunçarlılı, **Kapıkulu Ocakları**, TTK. Yayınları, Ankara 1988.

¹⁷⁰ BOA. D.MKF.d. 29675, s. 3.

¹⁷¹ BOA. D. 10091, s. 1-3.

¹⁷² BOA. KK.d. 2847, s. 111.

¹⁷³ BOA. Ali Emiri (A.E.SAMD.III.), 2037/21.

Zi tovi iskelesinden mübaaya edilen peksimet ve unun bazı mahallere nakli için zahirenin miktarına göre prostoyka tayin edilmi ti. 1735 senesinde Zi tovi iskelesinde un naklinde görevlendirilen 6 neferin günlü ü 150 kuru tu. Bunların ba nda bekleyen nazır iki adet olup ücreti 25 kuru tan toplam 150 kuru tu¹⁷⁴.

28 Ocak 1742 tarihinde Tuna sahilindeki kaza kadılarına ve Tuna iskele gümrük emirlerine gönderilen fermana; stanbul'dan Vidin ve Belgrad'a gemiler ile top ve muhtelif mühimmat gönderildi i bu mühimmatın indirilmesi için cerahor, prostoyka, yedekçi ve amele tedarikinin yapılması gerekti i emrediliyordu¹⁷⁵. Vidin'den Belgrad'a zahire nakil i leminde çalı an cerehorlar yaptıkları i in bedeli olarak bin kileye 3 kuru almı lardı. Bu tarihte di er Tuna iskelelerinden tedarik edilen prostoykalar Belgrad'a u ücretler kar ılı ı zahire ta ımı lardı; Silistre'den 14,5 kuru , Rusçuk'tan 9 kuru ve 3 kuru tâ'miyye ücreti, Zi tovi'den 9 kuru ve 2 kuru tâ'miyye ücreti, Ni bolu'dan 9 kuru ve 2 kuru tâ'miyye ücreti. Bu iskelelerden Vidin'e zahire ta ıya prostoykaların ücreti ise; Silistre'den 6 kuru , Rusçuk'tan, Zi tovi'den ve Ni bolu'dan 4'er kuru tu¹⁷⁶. Vidin kalesine 31.496 kile zahireyi ta ımak için 126 nefer prostoyka çalı mı tı. Her 1.000 kile zahireyi ta ımak için 4 nefer görevlendiriliyordu. Her bir prostoyka yevmiye olarak 4 kuru a çalı ıyordu. Ni bolu iskelesinden gönderilecek olan 13.267 kile zahireyi ta ımak için 53 prostoyka görev yapmı kar ılı nda 543 kuru ödenmi ti. Buna göre her bir prostoykaya 3 kuru verilmi ti¹⁷⁷.

1746 senesinde Belgrad kalesine Ni bolu'dan gönderilen 20.310 kile un ve arpayı ta ımak için 80 prostoyka çalı mı tı. Her dört prostoyka 1.000 kile zahireyi ta ımakla görevliydi ve bunun kar ılı nda 11 kuru yevmiye kazanmı lardı. Bu hesaba göre 105.600 akçe prostoyka ücreti ortaya çıkmı tı. Ertesi sene yine Ni bolu'da çalı an prostoykaların ücreti de i memi ti¹⁷⁸.

Prostoykalara olan ihtiyaç onların ücretlerinde artma ya da eksilmeye neden olacak ki 1746 senesinde 249 ila 260 kile arasındaki zahireyi ta ıyan bir i çi bunun kar ılı nda 12 kuru kazanmaktaydı¹⁷⁹. Adı geçen amele sınıfı sadece zahire de il ticarete konu olan her türlü e yayı ta ımaktaydılar. sakçı Ambar Emmini 1747 yılında

¹⁷⁴ BOA. D.MKF, 1686/23167.

¹⁷⁵ BOA. C.AS. 40787/ 940.

¹⁷⁶ BOA. C.AS. 38370.

¹⁷⁷ BOA. C.AS. 33560/792.

¹⁷⁸ BOA. D.MKF.d. 29675, s. 3.

¹⁷⁹ BOA. D.MKF. 29675, s. 3.

çe itli e ya ve davar yüklü 30 adet geminin her birine 10'ar cerehor ile prostoyka yerle tirmi ti. Cerehorların her birine 2' er kuru tan 600, prostoykaların her birine 1 kuru tan 100 kuru ödenmi ti¹⁸⁰.1756 senesinde126 prostoyka neferi her bin kileye 4 kuru alarak toplam 504 kuru kazanmı lardı¹⁸¹. Aynı senede Zi tovi iskelesinde zahireyi gemilere yükleyen her prostoykanın 3 kuru yevmiyesi vardı¹⁸².

¹⁸⁰ BOA. C. Hariciye (HR.) 1092.

¹⁸¹ BOA. C.AS. 33560.

¹⁸² BOA. D.MKF.d. 29796, s. 10.

SONUÇ

Do udan Batı'ya akan tek nehir olan Tuna, Avrupa'nın en uzun ikinci nehridir. Pek çok ülkeden geçen nehir ülkeler arasında do al bir sınırdır. Çalı manın esasını olu turan A a 1 Tuna iskelelerinden on altısı Tuna Nehri'nin sa ve sol kıyısında yerle mi tir. Bu iskelelerden Vidin, Ni bolu, Zi tovi, Rusçuk, Yergö ü, Silistre, Hırsova, Maçın, Tulçı, Kili, smail, brail, sakçı ve Kalas askerî ve iktisadî alanda ön plana çıkanlardı. Her biri ba lı ba ina askerî üsler oldukları gibi çevrelerinde bulundurdukları kazaları uzak bölgelere ba layan önemli güzergâhlardandı. Bunlardan Vidin garnizon görevini, Rusçuk gemilerin kı la ını ve di er iskelelerin güvenli ini sa lamak görevini yerine getiriyordu. Ni bolu ve Zi tovi kendilerine ba lı kazalarıyla stanbul'un ve ordunun zahire ihtiyacının büyük bölümünü kar ılıyorlardı. Kili, brail, smail ve Kalas hem tüccar gemilerinin girebildi i nehir a zında bulunan iskelelerdendi hem de di er iskelelerden gelen zahirelerin depolandı ı yerlerdendi. sakçı nehrin geçilmeye en müsait yerinde bulunuyordu. Bu haliyle ordunun kı ladı ı yer olmasının yanında büyük ambarları barındırması kendisine hububat deposu özelli i kazandırıyordu. brail ve smail devletin deyimi ile “kiler”diler. Bu iskeleler hem kendi kaza ve çevresindeki kazalardan hem de Eflak ve Bo dan'dan gelen zahirenin biriktirildi i yerlerdendi. Hırsova, Maçın, Yergö ü ve Tulçı küçük kazalar olarak görülseler de devletin zahire anlamında en çok yararlandı ı bölgelerdendi. Kendine has kile birimi bulunan Tuna iskelelerinde stanbul, brail, smail, Kili, Karahürmüz, Köstence kile birimi hep birlikte kullanılmaktaydı. Tunca ve Tıransa gibi ba ka nehirlerde olmayan gemi türlerini üzerinde barındırıyordu.

iskelelerin topyekün görevi sava zamanında orduya, barı zamanında stanbul'a zahire göndermekti. Tuna iskeleleri bu yönüyle hem sava ın lojistik ihtiyacını kar ılayan hem de stanbul gibi dönemin metropolünün ia e ile ilgili sorunlarını ortadan kaldıran merkezlerdi. Bu yüzden stanbul'a zahire akı ı yapılmaktaydı. Sava döneminde iskelelerden zahirenin stanbul'a gelmeyi i zahire azlı ına ya da kıtlı ına yol açmaktaydı. a eci bir politikada ise kıtlı a yer yoktu. Bu yüzden devlet provizyonist bir yakla ımla mirî topraklar üzerinde elde edilen

hububatın öncelikle üretildiği kazanın ihtiyaçlarına cevap vermesini, daha sonra geri kalan emtianın İstanbul'un İa esinde kullanılmak üzere gönderilmesini istedi. İstanbul'un başkent olmasından ziyade barındırdığı askerî ve sivil nüfusun fazla olması burada oluşabilecek bir müzayakada adı geçen grupların ayaklanması demekti. Bu bakımdan zahirenin hem kısa sürede hem de ucuz bir şekilde İstanbul'a gelmesi hayati önem taşımaktaydı. Tuna'dan gelen zahirenin miktarını düşürmemek için 18. Yüzyılda İstanbul'da artan nüfusun da etkisiyle eski usuller terkedilmeye başlandı. Bu dönemde mukayese sistemi hayata geçirildi ve Tuna iskelelerinde sürekli olarak uygulandı. Devlet iskelelerin geçen senelerde zahire gönderme hacmine bakarak her yıl için her iskeleyi belli miktar zahire göndermekle mükellef tuttu. Devlet belirlediği zahire miktarını bir sene içinde almaya çalışarak zahirenin başka yerlere kaçmasını engellemek istedi. Tuna iskeleleri İstanbul'un beslenmesinde çok önemli bir mevkide yer aldığından buralardan gelecek zahireye çok fazla ihtimam göstermi, kaçakçılık olmaması için Tuna Ocaklık aykaları sürekli devriye gezmi ti. Mukayese usulüyle bunun bir ölçüde önüne geçildi. Tuna iskelelerinden İstanbul'a gelen ürünler içinde hububat ilk sırada yer almaktaydı. Bunun haricinde yağ, bal, pastırma gibi ürünler de iskelelerden satın alınmaktaydı. Tuna Nehri sadece üzerinde bulundurduğu büyük, küçük iskeleler ile İstanbul'u beslemiyordu, ayrıca Eflak ve Boğdan'ı da İstanbul'a başlayarak bu iki vasa ülkedden büyük miktarda zahirenin akmasını sağlıyordu. Devletin Tuna üzerindeki ticareti İstanbul'a gelen İa ekseninde şekillenmi ti. İstanbul'dan Tuna'ya giden gemiler, gemilere zahire yükleyen kişiler, zahire tertip eden halk ve yönetici sınıfı bu havzada canlı bir şekilde ticareti yaşatmış lardı.

Tuna Nehri Osmanlı Devleti için askerî öneme sahipti. Savunma hattı ve karışık atak hattı olarak kullanılan nehir ordunun İa esinin sağlandığı önemli yerlere melere sahipti. Prut, Mora, Varadin ve Osmanlı-Avusturya savaşlarında İa enin büyük bir kısmı bu nehirden sağlanmı tı. Batı'ya yapılanlar haricinde İran'a yapılan seferlerde de uzak olmasına rağmen bu day ve arpa gönderilm i ti. Sefer dönemlerinde iskelelerin her biri birer menzil durumuna geçmekte, askerin ihtiyacı olan malları sağlamaktaydı. Sadece askerin değil ordunun zahire dışındaki mühimmatlarının sağlanması konusundaki yerleri de yadsınamazdı.

Ayrıca iskeleler 18. Yüzyılın bütün özelliklerini yansıtmaktaydı. Bu yüzyılda fiyatların seyri uzun yıllar değişimi ti. Tuna iskeleleri bunun canlı birer örneği

gibiydiler. Yine bu dönemde nüzul ve sürsatın yerini alan mübayaa Tuna iskelelerinde yüzyılın başından sonuna kadar uygulandı. Mübayaa sistemi tıradaya yolsuzluk ve karaborsacılık olaylarının artmasına neden oldu. Çünkü mübayaa sisteminde devlet mirî fiyat politikasını uygulamaktaydı. Halk elindeki zahireyi rayiç fiyatın çok altında olan bu fiyatlardan satmak zorundaydı. Bu nedenle kaçakçılık Tuna havzasında yaşanan en büyük sorundu. Kaçakçılığın artması İstanbul'un iktisadi sıkıntısı yaşanmasına neden olmaktaydı. Uygulanan fiyat politikasının bir diğer sonucu da gemilerin iskelelerde boş yere beklemesiydi. Satıcılar ile tüccar arasında fiyat anlaşmazlığı zahire almadan beklemelerine neden olmaktaydı. Sefer dönemlerinde de bu fiyatlar geçerliydi. İncelenen her bir seferde hemen hemen aynı fiyat geçerli olmuştuktu. Zahirenin azlığına da çokluğu küçük zamları beraberinde getirmiş olsa da paranın çok değerli olması büyük sorunların yaşanmasının önüne geçmişti.

Tuna iskelelerinden hem İstanbul hem de ordu için mübayaa edilen zahirenin fiyatı da çok fazla değerli idi. Genel itibarıyla iskelelerde arpa 20, un 50, buğday 40 ve 45 akçeye satılmıştı. Tuna iskelelerinde fiyatların değerli mesindeki temel nedeni doğa olaylarıydı. Bunun dışında incelenen yüzyılda fiyatlarda çok fazla bir oynama olmamıştı. Savaş sırasında artan talebe karşılık iskelelerde gerçekten tirilen ikinci kez mübayaalarda zahire fiyatı katlanabiliyordu, ancak bu durum geçiciydi.

Tuna Nehri bu özelliklerinin yanında bir medeniyet anlamına gelir. Tuna bir savaşta gösterir, bu yönüyle Niğde, Prut, Varadin, Viyana demek... Barınma iktisadiyetsizliği gösterir, Prut, Pasarofça, Karlofça... insanı gösterir, iktisadiyetsizliği, yöneticisini, muhtekiri, mazlumunu... Güzelliği barındırır akıp giden bir suyu... Devleti gösterir, Osmanlı Devleti'ni. Kaderi Tuna'yla birleşen, Tuna'nın ötesinde ve berisinde varlık mücadelesi veren devleti. Tuna bir su olmaktan uzaktır. Ya ayan, ya atan bir varlıktır. Falih Rıfkı Atay'ın dediği gibi "*Tuna, Osmanlı Türklüğüünün başından akar. Bu tarihi dinlerseniz onun çağ iltısını duyarsınız. Akınlar, zafer ve bozgunlar! Ve hepsinin peşinden, ileri veya geriye doğru, bitip tükenmeden göçler!*" Daha 15. Yüzyılın sonlarından itibaren. 16. Yüzyılda coğrafya bütün iyilik ve kötülüklerini Osmanlı'ya sundu. En önemlisi tarım ürünleriydi. Tuna, bu ürünleri hem İstanbul'daki halk ile hem de devletin askerî gücü ile paylaştı. Coğrafya hiçbir mukavemet göstermeden kaderini Osmanlıyla birleştirdi. Tuna, sadece İstanbul'un ve ordunun iktisadi merkezi değildi. Liman şehirlerine yapılan hanlar, camiler, köprüler,

kervansaraylar Osmanlı Devleti'nin burada canlı bir şekilde ya da adı, bu ya anlamı lı nın izlerini günümüze kadar gelen kalıntılarını gösterir. Namık Kemal'in de dedi i gibi “*Bir Türk gönlünde nehir varsa Tuna'dır, da varsa Balkan'dır*”.

Neticede Tuna iskeleleri Osmanlı Devleti ve tarihiyle bir bütündür. Tuna Nehri Osmanlı hâkimiyetine girdi i andan, ayrıldı ı zaman kadar Osmanlı Devleti için vazgeçilmez bir parça olmu tur. Bu parçanın çalı ma için en önemli tarafı ia eksenlidir. Payitaht, Osmanlı Devleti'nin kalpgâhı, stanbul ve ordunun ia esi Tuna Nehri vasıtasıyla geleneksel, provizyonist, ia eci ve yeni düzenlemeler ile gerekti inde tez yapılabilecek bir birikime ve zenginli e sahiptir.

KAYNAKÇA

1. BA BAKANLIK OSMANLI AR V (BOA.) KAYNAKLARI

AL EM R (A.E.SAMD.III.)

2037/21.

CEVDET ASKER YE (C.AS.)

32158, 2616, 50830, 42242/970, 10056, 23391/ 557, 34041/ 802. 16493/ 399, 37923, 37264, 37262, 33560/ 792, 33434/789, 47933, 10073/ 239, 36308, 37262, 37923, 46286/ 1053, 10421/ 249, 33434, 47933, 48026, 33410/788, 54427/1214. 34041/ 802, 23391/ 557, 10073/239, 36308, 37262, 33434/789, 38370, 40787/940.

CEVDET BAHR YE (C.BH.)

654, 8060, 5165, 12694, 12494, 4807, 8814, 11355, 8777/ 187, 9547/204, 4992/103, 8414,6574, 8060, 6574.

CEVDET BELED YE (C.BLD.)

4819/97, 4761/96, 2592/ 92, 4148, 3716, 5959, 5335/ 107, 3716, 3695/ 74, 5353, 6383, 12696, 6226, 29149/713, 4819/ 97, 6854.

CEVDET HAR C YE (C.HR.)

1092.

CEVDET KT SAT (C. KTS.)

2068/ 42, 1615/ 33, 1967.

CEVDET MAL YE (C.ML.)

19391, 51379, 18047.

BNÜ'L EM N ADL YE (.ADL.)

148.

BNÜ'L EM N DÂH L YE (.DH.)

1036/ 11.

BÂB-I ÂSAFÎ DEFTERHÂNE- ÂM RE DEFTERLER (A. DFE.d), 0095.

BÂB-I DEFTER MEVKUFAT KALEM DEFTER (D.MKF.d.), 1345, 29677, 29721, 29731, 29729, 29681, 29708, 29815, 29782, 29720, 27970, 29070, 28153, 28250, 29277, 29278, 29334, 29427, 29456, 27808, 29673, 29672, 29667, 29676, 29325, 29675, 29724, 29325, 29211, 29427, 28453, 29673, 27808, 29711, 28250, 29796, 28137, 28543, 30400, 1686/29167, 29456.

BÂB-I DEFTER MEVKUFAT KALEM NÜZUL EM N DEFTER , (D.MKF. NZE.d.), 31850.

BÂB-I DEFTER MEVKUFAT KALEM MÜBAYAA MÜBA R KALEM DEFTERLER (DMKF.d. MB .d.), 31824.

BAB-I ASAF D VAN-I HÜMAYUN S C LLER TEVZ ÂT, ZEHA R, ESNAF VE HT SAB DEFTERLER ;

A.(DVNS.TZE .d., 8, H. 4-5, 7, 12, 16, 21, 29, 38-39, 42, 44, 45, 83, 134, 149, 166, 197, 201, 259, 283, 334, 337, 387, 398, 532, 618.

A.(DVNS.TZE .d., 9, H. 3, 28, 35, 36, 38, 67, 99, 101, 102, 113, 123, 128, 137, 146, 147, 158, 159, 185, 207, 209, 215, 216, 218, 234, 265-266, 284, 294, 295, 298, 299, 310, 314, 320, 322-323, 359, 366, 376, 377, 382, 457, 472, 489, 492, 496, 553, 359, 551, 553, 576, 582, 600, 601, 617, 618, 619, 621, 651, 652, 655, 657, 658, 660, 663, 666, 668, 673, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 707, 743, 757, 762, 765, 769.

A.(DVNS.TZE .d., 10, H. 33, 61, 64, 72, 75, 80, 83, 85, 100, 107, 114, 136, 146, 147, 149, 178, 253, 282, 292, 293, 295, 371, 655, 679.

A.(DVNS.TZE .d., 11, s. 1, 6, 25, 26, 27, 28, 29, 33, 42, 56, 67, 82, 87, 88, 96, 105, 106, 107, 109, 134, 146, 152, 164, 170, 171, 176, 177, 179, 185, 188, 212, 215, 257, 260, 264, 265, 269, 270, 271, 272, 274, 275, 277, 284, 287, 290, 295, 304, 310, 312, 315, 320, 321, 322, 323, 327, 328, 331, 350, 351, 356, 360, 363, 366, 369, 397.

A.(DVNS.TZE .d., 12, s. 12, 25, 29, 32, 49, 63, 69, 75, 81, 82, 83, 85, 86.

KAM L KEPEC TASN F DEFTERLER (KK.d.), 2909, 2847, 2826.

2. KAYNAK ESERLER

ABDURRAHMAN EREF, “ stanbul’da Mekulat Muzayakası 1179 Senesine Ait Bir Vesaik, **Türk Tarihi Encümeni Mecmuası**, S. 40, Yıl: 1332.

AHMET ASIM EFEND , **Asım Tarihi**, C. I, Ceride-i Havadis Matbaası, stanbul Tarihsiz.

AHMET RESMÎ EFEND , **Viyana ve Berlin Sefaretnameleri**, (Sad. Bedriye Adsız), Kervan Yayıncılık, stanbul 1980.

AHMET VÂSIF EFEND , **Mehâsinü’l-Âsâr ve Hakâikü’l-Ahbâr**, (Haz. Mücteba İgürel), TTK. Yayınları, Ankara 1994.

AHMET VÂSIF EFEND , **Vasıf Tarihi**, Matbaa-i Amire, stanbul 1229.

BARON JOSEPH VON HAMMER PURGSTALL, **Büyük Osmanlı Tarihi**, C. VII, (Çev: Vecdi Bürün), Üçdal Ne riyat, stanbul. TAR HHH

BIJI KYAN, P. Minas, **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Co rafyası**, (Terc: Hrand D. Andreeyan), Edebiyat Fakültesi Basımevi, stanbul 1969.

CÂB ÖMER EFEND , **Câbî Târihi**, C. I, (Haz. Mehmet Ali Beyhan), TTK. Yayınları, Ankara 2003.

EBUBEK R RAT P EFEND , **Nemçe Sefaretnamesi**, (Haz. Abdullah Uçman), Kitapevi, stanbul 1999.

EVL YA ÇELEB B. DERV MEHEMMED ZILLÎ, **Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi**, C. III, V, VI, (Haz. Robert Dankoff-Seyit Ali Kahraman-Yücel Dalı), Yapı Kredi Yayınları, stanbul 2010.

HOCA SAADETT N EFEND , **Tâcü’t-Tevârih**, (Yalınla tıran: smet Parmaksızo lu), Kültür Bakanlı ı Yayınları, Ankara 1992.

KANTEM R, Dimitri, **Osmanlı mparatorlu unun Yükseli ve Çökü Tarihi**, C. III, (Çev. Özdemir Çobano lu), Kültür Bakanlı ı, Ankara 1980.

KÂT P ÇELEB , **Cihannümâ**, Rumeli Kısmı Transkripsiyonlu Metin I, stanbul 1971.

KOÇ BEY, **Koçi Bey Risâlesi**, (Sad. Zuhuri Danı man), Kültür ve Turizm Bakanlı ı Yayınları, Ankara 1985

MACH AVELL , Niccolo, **Hükümdar**, Mola Kitap, Konya 2010.

MEVLÂNÂ MEHMED NE RÎ, **Cihânnümâ**, (Haz. Nejdî Öztürk), Çamlıca Basım Yayın, İstanbul 2008.

MUSTAFA HATTÎ EFENDİ , **Viyana Sefâretnâmesi**, (Haz. Ali İbrahim Savaş), TTK. Yayınları, Ankara 1999.

NAİMÂ MUSTAFA EFENDİ , **Naîmâ Tarihi**, C. I, (Çev. Zuhurî Danışman), Zuhurî Danışman Yayınevi, İstanbul 1967.

P.L. NCCYAN, **Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası**, (Çev. Hrand Andresyan), Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, 4-5, 1975-1976, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1976, s. 113-114.

RAHAT MEHMED EFENDİ -ÇELEBİZÂDE SMAIL EFENDİ , **Târîh-i Râid ve Zeyli**, C.II, (Haz. Abdülkadir Özcan-Yunus Uğur-Baki Çakır-Ahmet Zeki Zgöer), Klasik Yayınları, İstanbul 2013.

S LAHTAR FINDIKLI MEHMET A A, **Nusretnâme**, C. I-II, Fasikül: I-II, (Sad. İsmet Parmaksızolu), Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, Ankara 1962-1969.

SÜLEYMAN NUTKÎ, **Kamûs-i Bahrî**, (Haz. Mustafa Pultar), Türkiye Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011.

EMSEDDİN SAMİ , **Kâmûsü'l-Â'lâm**, C. IV, İstanbul 1311, s. 3066.

ZÜLF KÂR PA A, **Zülfikâr Pa a'nın Viyana Sefâreti ve Esâreti**, (Haz. Mustafa Güler), Çamlıca Yayınları, İstanbul 2008.

Y RM SEKİZ ÇELEBİ MEHMED EFENDİ , **Yirmisekiz Çelebi Mehmed Efendi Sefaretnamesi**, (Haz. Abdullah Uçman), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul 1975.

YÛSUF HÂS HÂC B, **Kutad u Bili** , b. 5355, (Haz. Mustafa S Kaçalin), T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kütüphaneler ve Yayımlar Genel Müdürlüğü, Ankara.

1286 Tarihli Tuna Vilayet Salnamesi, Rusçuk Matbaa-i Vilayet-i Tuna.

3. TEL F ESERLER

3.1. Kitaplar

ABOU-EL-HAJ, Rıfa'at Ali, **Modern Devleti'nin Do ası: 16. Yüzyıldan 18. Yüzyıla Osmanlı mparatorlu u**, mge Kitapevi, Ankara 2000.

AGOSTON, Gabor, **Osmanlı'da Strateji ve Askeri Güç**, Tima Yayınları, stanbul 2012.

AKGÜNDÜZ, Ahmet, **Osmanlı Kanunnâmeleri**, C. VII, OSAV, stanbul 1992.

AKSAN, Vırgınma H, **Ku atılmı Bir mparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870**, (Çev. Gül Ça alı Güven), Türkiye Bankası Yayınları, stanbul 2011.

AKYILDIZ, Ali, **Para Pul Oldu**, leti im Yayınları, stanbul 2003.

AYNURAL, Salih, **stanbul De irmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara 2001.

BA BAKANLIK DEVLET AR VLER GENEL MÜDÜRLÜ Ü, **Ba bakanlık Osmanlı Ar iv Rehberi**, Ankara 2010.

BEATTIE M.D, William, **The Danube: Its History, Scenery And Topography**, University Of Toronto Lıbray, London 1980.

BOSTAN, dris, **Osmanlı Bahriye Te kilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, TTK. Yayınları, Ankara 2003.

_____, **Osmanlılar ve Deniz**, Küre Yayınları, stanbul 2010.

BOZKURT, Rıza, **Osmanlı mparatorlu unda Kollar, Ulak ve a e Menzilleri**, Genel Kurmay Ba kanlı ı Harp Tarihi Dairesi Resmî Yayınları, Ankara 1966.

BRAUDEL, Fernand, **II. Felipe Dönemi'nde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası**, (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay), C. II, mge Yayınevi, stanbul 1994.

DAN MEND, smail Hakkı, **zahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, C. I, IV, Türkiye Yayınevi, stanbul 1971, 1972.

DARKOT, Besim, **Avrupa Co rafyası**, Ta Matbaası, stanbul 1969.

DEVELL O LU, Ferit, **Osmanlı-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, Aydın Kitapevi Ankara 2010.

- ERCAN, Yavuz, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Bulgarlar ve Voynuklar**, TTK. Yayınları, Ankara 1989.
- ERGEN, Muharrem, **Orhun Âbideleri**, Bozaziçi Yayınları, Ankara 2013.
- ERTAN, Mehmet Yaşar, **Sultan'ın Ordusu**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2007.
- GENÇ, Mehmet, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2009.
- GÖNAY, Süha, **Şehir Coğrafyası**, C. I, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1977.
- GÜÇER, Lütfi, **XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler**, Serment Matbaası, İstanbul 1964.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, PTT. Genel Müdürlüğü, Ankara 2002.
- HINZ, Walther, **İslâm'da Ölçü Sistemleri**, Marmara Üniversitesi Yayınları, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1990.
- NALCIK, Halil, **Osmanlılar**, Tima Yayınları, İstanbul 2010.
- NBAĞI, Mehmet, **Ukrayna'da Osmanlılar**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2004.
- JELAVICH, Barbara, **Balkan Tarihi**, C.I, Küre Yayınları, İstanbul 2009.
- JERROLD, Walter, **The Danube**, Methuen-CO.LTD 36 Essex Street W.C. London 1911.
- KAÇANERDOĞAN, Meryem -BAYRAK FERİBAĞ, Meral - ÇOLAK, Kamil, **Ruşuk Ayanı Tirsinikli İsmail Ağa ve Dönemi**, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2009.
- KAFESOĞLU, İbrahim, **Türk Milli Kültürü**, Ötüken Yayınları, İstanbul 2002.
- KAZICI, Ziya, **Osmanlı'da Vergi Sistemi**, Bilge Yayınevi, İstanbul 2005.
- KURAT, Akdes Nimet, **Balkanlardan 1917'ye Kadar Rusya Tarihi**, TTK. Yayınları, Ankara 1931.
- MANTRAN, Robert, **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul**, C.I, (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan), TTK. Yayınları, Ankara 1990.

MURPHEY, Rhoads, **Osmanlı'da Ordu ve Sava (1500-1700)**, (Çev. Tanju Akad), Homer Kitapevi, stanbul 2007.

ORHONLU, Cengiz, **Osmanlı mparatorlu unda ehircilik ve Ula ım Üzerine Ara tırmalar**, (Der. Salih Özbaran), Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, zmir 1984.

_____, **Osmanlı mparatorlu u'nda Derbent Te kilatı**, stanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, stanbul 1967.

ORTAYLI, İber, **Türkiye Te kilât ve dare Tarihi**, Cedit Ne riyat, Ankara 2007.

_____, **Gelenekten Gelece e**, Tima Yayınları, stanbul 2009.

ÖZCAN, Abdülkadir, **Fatih Sultan Mehmed Atam Dedem Kanunu Kanunnâme-i Âl-i Osman**, Yitik Hazine yayınları, zmir 2013.

ÖZKAYA, Yücel, **18. Yüzyılda Osmanlı Toplumı**, Yapı Kredi Yayınları, stanbul 2010.

PAKALIN, Mehmet Zeki, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlü ü**, C. I, II, Milli E itim Basımevi, stanbul 1983.

PAMUK, evket, **Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, Türkiye Bankası Yayınları, stanbul 2010.

_____, **Osmanlı-Türkiye ktisadî Tarihi 1500-1914**, leti im Yayınları, stanbul 2010.

PEREMEC , Osman Nuri, **Tuna Boyu Tarihi**, Resimli Ay Matbaası, stanbul 1942.

SAYAR, Ahmed Güner, **Osmanlı ktisat Dü üncesinin Ça da la ması**, Ötüken Ne riyat, Ankara 2000.

SHAW, Stanford, **Osmanlı mparatorlu u ve Modern Türkiye**, C. I, (Çev. Mehmet Harmancı), e Yayınları, stanbul 1994.

TABAKO LU, Ahmet, **slâm ktisadî Toplu Makaleler I-II**, Kitapevi, stanbul 2005.

UZUN, Ahmet, **stanbul'un a esinde Devletin Rolü: Ondalık A nam Uygulaması 1783-1857**, TTK. Yayınları, Ankara 2006.

UZUNÇAR ILI, smail Hakkı, **Kapıkulu Ocakları**, TTK. Yayınları, Ankara 1988.

_____, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Te kilatı**, TTK. Yayınları, Ankara 1988.

_____, **Osmanlı Tarihi**, C. I, IV/II, TTK. Yayınları, Ankara 1988.

ÜLGENER, Sabri F., **ktisadî Çözülmenin Ahlak ve Zihniyet Dünyası**, Derin Yayınları, stanbul 2006.

ÜSTÜN, Cevat, **1683 Viyana Seferi**, TTK. Yayınları, Ankara 2010.

YILDIZ, Hakan **Haydi Osmanlı Sefere-Prut Seferi'nde Lojistik ve Organizasyon-**, Türkiye Bankası Kültür Yayınları, stanbul 2006.

YÜCEL, Ya ar, **Osmanlı Devlet Te kilâtına Dair Kaynaklar**, TTK. Yayınları, Ankara 1998.

3.2. Makaleler

ACIPINAR, Mikail, “Tommaso Alberti'nin stanbul ve Balkanlara Seyahati (1609-1621)”, **Türk Dünyası ncelmeleri Dergisi**, XII/2, K1 /2012, s. 341-354.

ACUN, Fatma, “Klasik Dönem Eyalet dare Tarzı Olarak Tımar Sistemi ve Uygulaması”, **Türkler**, C. IX, Yeni Türkiye Yayınları, s. 899-908.

AGOSTON, Gabor, “Habsburg and Ottomans: Defense, Military Change and Shifts in Power”, **The Turkish Studies Associatian Bulletin**, Vol.22, No:1, Spring 1998, S. 126-141.

AKTEPE, M. Münir, “ stanbul'un Nüfus Meselesine Dair Bâzı Vesikalar”, **stanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Edebiyat Fakültesi Basımevi, C. IX, S. 13, Eylül, stanbul 1958, s. 1-30.

AKYÜZ, Orat, Jülide, “Avârız Vergisi Üzerine Bir Çalı ma: 18. Yüzyıl Ba larında Ankara Uygulamaları”, **Uluslararası Sosyal Ara tırmalar Dergisi**, C. V, S. 22, Yaz 2012, s. 219-232.

ALTUNAN, Sema, “ XVIII. Yüzyıl Silistre Eyaletinde Haberle me A 1: Rumeli Sa Kol Menzilleri”, **The Balkan Provinces of the Ottoman Empire- Economy, Society, Culture: XVIIIth-XXth Centuries**. University of Sofia, 5-6 October Sofia, 2001, s. 913-919.

ARIKAN, Zeki, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Hıracı Yasak Mallar (Memnu Meta)”, **Prof. Dr. Bekir Kütüko lu’na Arma an**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Ara tırma Merkezi, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1991, s. 279-302.

AVCI, Mustafa, “Osmanlı Uygulamasında İnfazı Özellik Gösteren Hapis Türleri: Kalebentlik, Kürek-Pragabentlik”, **Yeni Türkiye Dergisi**, S. 45, (Mayıs-Haziran), 2002, s. 128-147.

AYGÜN, Necmettin, “XIX. Yüzyıl Ba larında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Ta ımacılığı”, **OTAM**, S. 23, Bahar 2008, Ankara 2010, s. 53-84.

AYKUT, Nezihi, Osmanlı İmparatorluğu’nda “Sikke Tashihleri”, **XI. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler**, C. III, Ankara 5-9 Eylül 1990, TTK. Yayınları, Ankara 1994, s. 1253-1258.

AYNURAL, Salih, “Kapan”, **D A. C. XXIV**, İstanbul 2001, s. 338-339.

AYNURAL, Salih, “18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Kapan Tüccarları”, **Türk Dünyası Ara tırmaları**, S. 80-81, Ekim 1992, s. 207-214.

BAB NGER, Franz, “Rusçuk”, **A, C. IX**, MEB, İstanbul 2009, s. 784-787.

_____, “Die Donau als Schicksalsstrom des Osmanenreiches”, **Aufsätze und Abhandlungen zur Geschichte Südost Europas und der Levante**, III, München 1976, s. 86-96.

B LGE, Sadık Müfit, “Osmanlı Macaristan’ında Ulaşım Sistemi”, **Ça da Türklük Ara tırmaları Sempozyumu Geçmişten Günümüze Türk Macar İlişkileri**, 24-27 Ekim 2011.

_____, XVIII. Yüzyılda Osmanlı (Anadolu) Limanlarından Kafkasya’ya Yönelik Deniz Ta ımacılığı ve Deniz Ticareti”, **Kafkasya Üniversiteler Birliği Uluslararası Akademi Sosyal Bilimler Kongresi**, 25-27 Eylül 2013.

Beydilli, Kemal, “Mahmud Râif Efendi”, **D A. C. XXVII**, İstanbul 2003, s. 382-383.

BOSTAN, İdris, “Tuna Nehri ve Batı Karadeniz’deki Osmanlı Tersaneleri ve Bulgaristan’dan Gelen Mühimmat”, **Balkanlar’da İslâm Medeniyeti Milletlerarası Sempozyum Tebli ğeri**, 21-23 Nisan Sofya 2000, s. 261-266.

BULUNUR, Kerim İker, “16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Ticaretinin Gelişimi: Navlun ve Karşılıklı Sözleşmeler”, **History Studies**, Vol:6, Issue 3, Nisan 2014, s. 89-102.

ÇETİN, Cemal, “Osmanlılarda Mesafe Ölçümü ve Tarihî Süreci”, **Prof. Dr. Nejat Göyünç Anı**, Selçuk Üniversitesi Matbaası, Konya 2013, s. 443-466.

ÇETİN, Cafer, “Osmanlı Döneminde İstanbul’un Etrafında Bursa’nın Rolü”, **OTAM**, S. 16, Ankara 2004, s. 159-171.

CVETKOVA, Bistra, “XV-XVI. Yüzyıllarda Balkan Topraklarındaki Bazı Limanların Rejimi”, **Toplum ve Bilim**, S. 8, K1 1979, İstanbul 1979, s. 12-34.

DECE, Aurel, “Boğaziçi”, **A, C. II**, MEB, İstanbul 1979, s. 697-705.

_____, “Dobruca”, **A, C. III**, MEB, İstanbul 1979, s. 628-642.

_____, “Eflak”, **A, C. IV**, MEB, İstanbul 1979, s. 178-189.

DURSUN, A. Haluk, “Osmanlı Arşivinde Tuna Nehri ve Kıyıları”, **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, XI/2 (K1 2012), s. 333-339.

EMECEN, Feridun, “Boğaziçi”, **D A, C. XXIII**, İstanbul 2000, s. 82-84.

_____, “XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın Etrafında Batı Anadolu’dan Yapılan Sevkiyat”, **Tarih Boyunca İstanbul Semineri**, 29 Mayıs-1 Haziran, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1989, s. 197-230.

ERAVCI-KEMAL, H. Mustafa, İker “Lale Dönemi ve Patrona Halil İsyanı Üzerine Yeni Değerlendirmeler”, **Tarih Okulu**, Eylül-Aralık 2010, S. VIII, s. 79-93.

ERDEM, Ekrem, “Osmanlı Para Sistemi ve Tarihi Politikası Dönemsel Bir Analiz”, **Bankacılar Dergisi**, S. 56, 2006, s. 10-27.

ERDEM, Neşe, “Osmanlı İmparatorluğunda Kalebendlik Cezası ve Suçların Sınıflandırılması Üzerine Bir Deneme”, **Osmanlı Araştırmaları**, IV, İstanbul 1984, s. 79-88.

ERTAN, Mehmet Yaşar, “Brahim Hamdi’ye Göre Silistre’den Vidin’e Tuna Kıyısındaki Osmanlı Ehlirleri”, **Uluslararası Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Türk-Bulgar Ehlirleri Sempozyumu**, 11-13 Mayıs Eskişehir 2005, s. 243-252.

_____, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, **Osmanlı**, C. VI, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 590-597.

FAROQH , Suraiya, “Krizler ve De i im 1590-1699”, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, C. II, (Ed. Halil Nalcık-Donald Quatoert), Eren Yayıncılık, İstanbul 2004, s. 543-757.

_____, “İstanbul’un İncisi ve Tekirdağ-Rodosçuk Limanı (16 ve 17. Yüzyıllar)”, **ODDÜ Gelişme Dergisi**, Özel Sayı, 1979-1980, s. 139-154.

GEM L, Tahsin, “Romen-Osmanlı Münasebetlerine Dair Bazı Mülahazalar” **VIII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler (11-15 Ekim 1976)**, C. II, Ankara 1981, s. 1503-1510.

Genç, Mehmet, “Malikâne”, **D A**, C. XXVII, İstanbul 2003, s. 516-518.

GENÇ, Serdar, “III. Ahmed Dönemi İnan Seferlerinde Nakliyenin Sağlanması ve Nakliye Vasıtaları (1722-1725)”, **History Studies**,4/1, 2012, s. 235-249.

GÖKB LG N, Tayyip, “XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti’nin Tuna Havzası ve Akdeniz Siyasetleri, Bunlar Arasındaki Alaka ve İrtibat, Muhtelif Veçheleri”, **AÜDTCFD**, III/4, (Aralık 1955), s. 63-77.

GÖZCÜ- AKÇ ÇEK, Alev-Eren “Osmanlı Mutfak ında Kar ve Buz”, **I. Türk Mutfak Kültürü Sempozyumu**, Bilecik İyeh Edebalı Üniversitesi Yayınları, 14-15 Ekim 2010, Bilecik, s. 268-299.

GÜÇER, Lütfi, “XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul’un İncisi İin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, **Ü FM.**, İstanbul 1954, C. XVIII, S. 1-4, s. 397-416.

_____, “XV ve XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorlu unda Tuz İncisi ve Tuzlaların İletme Nizamı”, **İktisat Fakültesi Mecmuası**, C. XXIII, No: 1-2, İstanbul, Ekim 1962- ubat 1963, s. 1-47.

_____, “XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorlu u’nun Hububat Ticaretinin Tabi Oldu u Kayıtlar”, **Ü FM.**, C. XIII, No: 1-4, 1951-52, s. 79-98

GÜLER, Mustafa, “1737 Osmanlı-Rus Sava ında Özi’nin Elden Çıkması”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, C. XXIII, S. 1, Temmuz 2008, s. 137-156.

LGÜREL, Mücteba, “Hububat Kaçakçılığı”, **CIEPO XIV. Sempozyum Bildirileri**, 18-22 Eylül 2000, Çe me, Türk Tarihi Basımevi, Ankara 2004, s. 361-369.

NALCIK, Halil, “İstanbul”, **D A**, C. XXIII, İstanbul 2001, s. 220-239.

_____, “Osmanlı Para ve Ekonomi Tarihine Toplu Bir Bakı ”, **Do u Batı**, S. 17, Yıl:4, 2001-2002, s. 9-34.

_____, “Kutadgu Bilig’de Türk ve ran Siyaset Nazariye ve Gelenekleri”, **Osmanlı’da Devlet, Hukuk, Adâlet**, Eren Yayınları, stanbul 2000, s. 11-27.

NBA I, Mehmet, “Osmanlı- Lehistan Harplerinde Sefer Yolu ve Tuna Nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl), **Balkanlar’da slâm Medeniyeti, Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebli leri**, Bükre , Romanya 1-5 Kasım 2006.

B L R, Ömer “Sava ve Bölgesel Ekonomi: ran Sava larında Do u Karadeniz ve Do u Anadolu”, **OTAM**, S. 21, Ankara 2007, s. 19-40.

KALLEK, Cengiz, “ htikâr”, **D A. C. XXI**, stanbul 2001, s. 560-565.

KARAGÖZ, Hakan “Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin ehrinin Askeri ve Lojistik Önemi”, **Edebiyat Fakültesi Dergisi**, C. XXX, S. 2, Aralık, 2013, s. 83-116.

KIEL, Machiel, “Ni bolu”, **D A, C. XXXIII**, stanbul 2012, s. 87-89.

_____, “Silistre”, **D A, C. XXXVII**, stanbul 2009, 202-205.

_____, “Zi tova”, **D A, C. XXXXIV**, stanbul 2012, s. 465-466.

_____, “Vidin”, **D A, C. XXXXIII**, Ankara 2013, s. 103-106.

KILIÇ, Orhan “1585 Yılında Tebriz Seferi’ne Çıkan Osmanlı Ordusunun kmal ve a esi”, **Askerî Tarih Bülteni**, S. 46, ubat, Ankara 1999, s. 109-135.

KILIÇARSLAN, M. Emre, “XVIII. yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar daresi”, **Karadeniz Ara tırmaları**, Bahar 2010, S. 25, s. 59-76.

KILINÇ, Arzu, “Eflak- Bo dan ve Karadeniz’de Bal ve Balmumu”, **Çevrimiçi Tematik Türkoloji Dergisi**, Yıl III, S1/1, Ocak 2011, s.40-56.

KURAT, Akdes Nimet “Hazine-i Bîrun Kâtibi Ahmed Bin Mahmud’un (1123-1711-Prut) Seferine Ait Defteri”, **TAD**, IV/6-7, 1966, s. 261-476.

KURTARAN, U ur, “Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik”, **Turkish Studies**, 7/4, Ankara 2012, s. 2269-2286.

KÜÇÜKKALAY, A. Mesut; EL BOL, Numan, “Osmanlı İmparatorluğu’na Avrupa’dan Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 2004/1, s. 151-175.

KÜÇÜKKALAY-Mesut –TOPUZ-Hüseyin, “İstanbul Nasıl Beslenirdi”, **Tarih ve Medeniyet Dergisi**, S. 58, Ocak 1999, s. 22-24.

KÜTÜKOĞLU, Bekir, “Varadin”, **A, C. XIII**, MEB, İstanbul 1995, s. 203-206.

MAJER, Hans Georg “17. Yüzyılın Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları”, **Osmanlı Araştırmaları II**, İstanbul 1981, s. 185-194.

MAXİM Mihai, “Yergözü”, **D A, C. XXXXIII**, İstanbul 2013, s. 483-484.

_____, “Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: Brail (Braila)”, **Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, C. XII, 1982-1998, İstanbul 1998, s. 173-187.

_____, “Tuna”, **D A, C. XXXXI**, İstanbul 2012, s. 372-374.

_____, “Brail”, **D A, C. XXI**, İstanbul 2000, s. 363-366.

_____, “Kili”, **D A, C. XXVI**, Ankara 2002, s. 1-3.

_____, “Tulça”, **D A, C. XXXXI**, İstanbul 2012, s. 360-361.

MC GOWAN, Bruce, “Osmanlı Avarız- Nüzül Teşkilatı”, **VIII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler**, C.II, Ankara 11-15 Ekim 1976, s. 1327-1331.

MUHAMMEDOĞLU, Aliyev Salih, “Osmanlı İmparatorluğunun Münasebetleri”, **D A, C. XXII**, İstanbul 2000, s. 405-409.

MURGESCU, Bogdan, “Sakça”, **D A, C. XXII**, İstanbul 2000, s.489-490.

MURPHEY, Rhoads, “Provisioning İstanbul: The State and Subsistence in the early Modern Middle East”, **Food and Foodways**, S. 2, 1988, s. 217-263.

OĞUZLU, Yusuf, “Osmanlı İmparatorluğundaki Halkın Vergi Yükü Üzerine Bir Araştırma (1680-1700)”, **Osmanlı Araştırmaları**, XV, İstanbul 1995, s. 157-186.

ORHONLU, Cengiz, “Ahmet Resmî Efendinin Eflak Coğrafyası”, **Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, Edebiyat Fakültesi Basımevi, S. 4-5, 1976, s. 1-14.

ORHONLU, Cengiz-I IKSAL, T. “Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Ara tırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, **stanbul Üniversitesi Tarih Dergisi**, C. XIII, S. 17-18 (1963), s. 77-102.

ÖZCAN, Tahsin “Mehmed Said Efendi”, **D A. C. XXVIII**, stanbul 2003, s. 28.

ÖZDEM R, enay, “Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’de Ticaret Gemisi n a Politikası (1783-1824)” **Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S. 9, Bahar, Kars 2012, s. 63-77.

ÖZKAYA, Yücel, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı mparatorlu unda Esnaf Sorunları”, **IX. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler**, C. II, (Ankara 21-25 Eylül 1981), Ankara 1986, s. 1037-1048.

ÖZTÜRK, Mustafa, “Ana Hatlarıyla Yakınça Osmanlı Para Tarihi”, **XV. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler**, C. II, Kısım II, Ankara 9-13 Eylül 2002, Ankara 2006.

_____, “Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlili”, **Belleten**, C. LV, S. 212-214, 1991, s. 87-100.

_____, “Trabzon’da Fiyatlar”, **On Dokuz Mayıs Üniversitesi Uluslararası II. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, 1-3 Haziran 1988, Samsun 1990, s. 131-139.

_____, “XVIII. Yüzyılın Sonlarında Orta Anadolu’da Fiyatlar”, **Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler**, C. IV, Ankara 22-26 Eylül, Ankara 1993, s. 1821-1850.

_____, “Osmanlı ktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar”, **Prof Dr. erafettin Turan Arma anı**, Elazı 1996, s. 221-239.

ÖZTÜRK, Temel, “Osmanlılarda Narh Sistemi”, **Türkler**, C. X, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 850-860.

PALFFY, Geza, “The Origins and Development Of The Border Defence System Agaist The Ottoman Empire in Hungary (Up To The Early Eigteenth Century)”, **Ottomans, Hungarians And Habsburgs In Central Europe**, Edided By: Geza David-Pal Fodor, Netherlands 2000, s. 3-71.

PANA TE, Viorel ,“Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehrinin Kuzeyinde Yayılı ı: XIV ve XVI. Yüzyıllarda Eflak ve Bo dan”, **Türkler**, C. IX Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 382-384.

SAH LL O LU, Halil, “Osmanlı mparatorlu u Hazine Gelir ve Giderleri”, **VIII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler**, Ankara 11-15 Ekim 1976, s. 1389-1407.

SAH LL O LU, Halil, “Avarız”, **D A. C. IV**, stanbul 1991, s. 108-109.

SAVA , Ali brahim, “Osmanlı Elçilerinin Sefaret Güzergâhları”, **Toplumsal Tarih**, S. 27, Mart 1996, s. 54-62.

SELÇUK, Havva, “Osmanlı Devleti’nde Merkez-Ta ra li kisi Ba lamında Avârız-Nüzul ve Sürsat Vergileri: er’iyye Sicillerine Göre XVII. Yüzyılda Kayseri Sanca ı”, **Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S. 24, Yıl: 2008/1.

TABAKO LU, Ahmet, “Osmanlı ktisadî Yapısının Ana Hatları”, **Osmanlı**, C. 3, Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 17-31.

_____, “XVII ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Bütçeleri”, **stanbul Üniversitesi ktisat Fakültesi Mecmuası**, C. XXXXI, S. 1-4, stanbul 1985, s. 389-414.

TEK NDA , ehabeddin; “Ni bolu”, **A, MEB. C. IX**, stanbul 1964, s. 247-253.

TOPAL, Mehmet, “Rusçuk ehri Adı Üzerine Dü ünceler”, **History Studies**, 2/2, Samsun 2010, s. 243-254.

_____, “II. Mustafa’nın Avusturya Seferlerinde Rusçuk ehri ve Limanı’nın Önemi”, **Türklük Ara tırmaları Dergisi**, Mücteba İgürel Arma anı II Özel Sayısı, stanbul 2008, s. 223-250.

TÜRKMEN, Mustafa Nuri, “Osmanlı Devleti’nde XVII. Yüzyılın Son Çeyre inde Halkın Üzerindeki Ola anüstü Vergi Yüğü”, **NÜSHA**, Yıl: III, S. 9, Bahar 2003, s. 193-200.

VAS Ç, Milan , “Osmanlı mparatorlu u’nda Martoloslar”, **ÜFEFTD.**, S. XXXI, stanbul 1978, s. 47-63.

YALÇINKAYA, Mehmet Alaaddin, “XVIII. Yüzyıl: Islahat, De i im ve Diplomasi Dönemi (1703-1789)”, **Türkler**, Yeni Türkiye Yayınları, C. XII, Ankara 2002, s. 479-511.

YE L, Fatih, “ stanbul’un a esinde Nizâm-ı Cedid: Zahirî Nezâreti’nin Kuruluşu ve İleleyişi”, **Türklük Ara tırmaları Dergisi**, S. 15, Bahar 2004, 113-142.

YILDIRIM, Mehmet Zahit, “1724-1727 ran Seferleri Sırasında Askerî Hazırlıklar ve Aksaklıklar”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Haziran 2002, Afyon 2002, s. 139-151.

YÜKSEL, Sinan “Kuzey Savaşları sırasında Rusya’nın Karadeniz’e Yönelik Faaliyetleri”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Co rafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Ara tırmaları Dergisi**, C. XXXI, S. 52, Aralık 2012, s. 171-190.

ZA M, Sabahaddin, “Yükselme Devrinde Osmanlı Devleti’nin ktisadî Durumu”, **Osmanlı**, C. 3, Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 32-44.

ZAMOLO, Dívna Djuric, “Belgrad”, **D A**, C. V, stanbul 1992, s. 407-409.

3.3. Tezler

ATE , Abdurrahman **Av arlı Nadir ah ve Döneminde Osmanlı- ran Mücadeleleri**, Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamı Doktora Tezi, Isparta 2001.

CO KUN ALBAYRAK, Gökçen, **19. Yüzyılda Osmanlı Tunası’nda Ticaret**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü ktisat Bilim Dalı ktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamı Doktora Tezi, stanbul 2012.

ÇA MAN, Engin, **18. Yüzyılda stanbul’da Esnafılık-Gıda Sektörü-**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü ktisat Anabilim Dalı ktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamı Doktora Tezi, stanbul 2011.

EK NC , İhan, **Tuna Komisyonu ve Tuna’da Ticaret (1856-1883)**, On Dokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Doktora Tezi, Samsun 1998.

EL BOL, Numan, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiyat Ara tırmaları Enstitüsü, Yayım lanmamı Doktora Tezi, stanbul 2003.

ENG N, Hakan, **1787-1792 Osmanlı-Rus, Avusturya Harpleri Sıras ında rail Kalesi**, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayım lanmamı Yüksek Lisans Tezi, Edirne 2013.

ENG N, Nihat, **Osmanlılar'da İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayım lanmamı Yüksek Lisans Tezi, stanbul 1984.

GENÇ, Serdar, **Osmanlı-Safevi Sava larında Sefer Organizasyonu ve Lojistik 1722-1725**, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Ara tırmaları Enstitüsü, Yayım lanmamı Doktora Tezi, stanbul 2012.

GENÇ, Serdar, **XVIII. Yüzy ılım ikinci Yarısında Karesi Sanca ı'nda Tahıl Üretimi Ticareti ve stanbul a esine Katkısı**, Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayım lanmamı Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir 2005.

GÖKPINAR, Bekir **Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayım lamamı Doktora Tezi, Erzurum 2014.

KARAGÖZ, Hakan, **1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması**, Yayım lanmamı Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Isparta 2008.

KOCAKAPLAN, Saim Ç a r ı, **Temettüât Defterleri Çerçevesinde Silistre Kazası'nın ktisadî ve Sosyal Yapısı**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü ktisat Anabilim Dalı ktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayım lanmamı Yüksek Lisans Tezi, stanbul 2007.

KOYUNCU, Miyase, **18. Yüzy ılım ikinci Yarısında Osmanlı Esnafı (stanbul ve Bursa Örnekleri**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yeniça Tarihi Bilim Dalı, Yayım lanmamı Doktora Tezi, Ankara 2008.

OCAKLI, Nuray, **Demographic Structure and Settlement Patterns Of North-Eastern Bulgaria: A Case Study on Ni bolu Sandjak (1479-1483)**, A Masters Thesi's, Bilkent University, Ankara 2006.

ÖKSÜZ, Mustafa, **em'dânîzâde Fındıklı Süleyman Efendi'nin Mür'it-Tevârîh Adlı Eserinin (180B-345A) Tahlil Ve Tenkidi Metni**, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, stanbul 2009.

ÖZKAN, Eser Erdem, **R-20 Numaralı Rusçuk Kadı Sicili Transkripsiyon ve Tahlili (H.1244-1247/M.1828-1831)**, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Eski ehir 2006.

ÖZTÜRK, Temel, **18. Yüzyılın İlk Yarısında Trabzon ve Kastamonu'da Fiyatlar**, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Trabzon 1998.

SOLAK, Mehmet, **Osmanlı daresi Altında Balkanlar (1789-1806)**, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Kütahya 2007.

ENER, Fahri Yasin, **18. YY'da stanbul'da Ticaret (stanbul Ahkâm Defterlerine Göre)**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, ktisat Anabilim Dalı ktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamı Doktora Tezi, stanbul 2010.

UTKAN, Halil, **Ba bakanlık Osmanlı Ar ivi 17. Zehair-i Rikâb Defteri'ne (1788-1791) Göre stanbul'un a esinin Te'mini**, stanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, stanbul 1995.

ÜRKÜNDA , Ayhan, **Ahmed Dürri Efendi'nin ran Sefaretnamesi**, Yayınlanmamı Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon 2006.

YILDIZ, Hakan, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, Yayınlanmamı Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Ara tırmaları Enstitüsü, stanbul 2000.

EKLER

EK-I: HAR TALAR

Harita 1: A a ı Tuna skeleleri¹



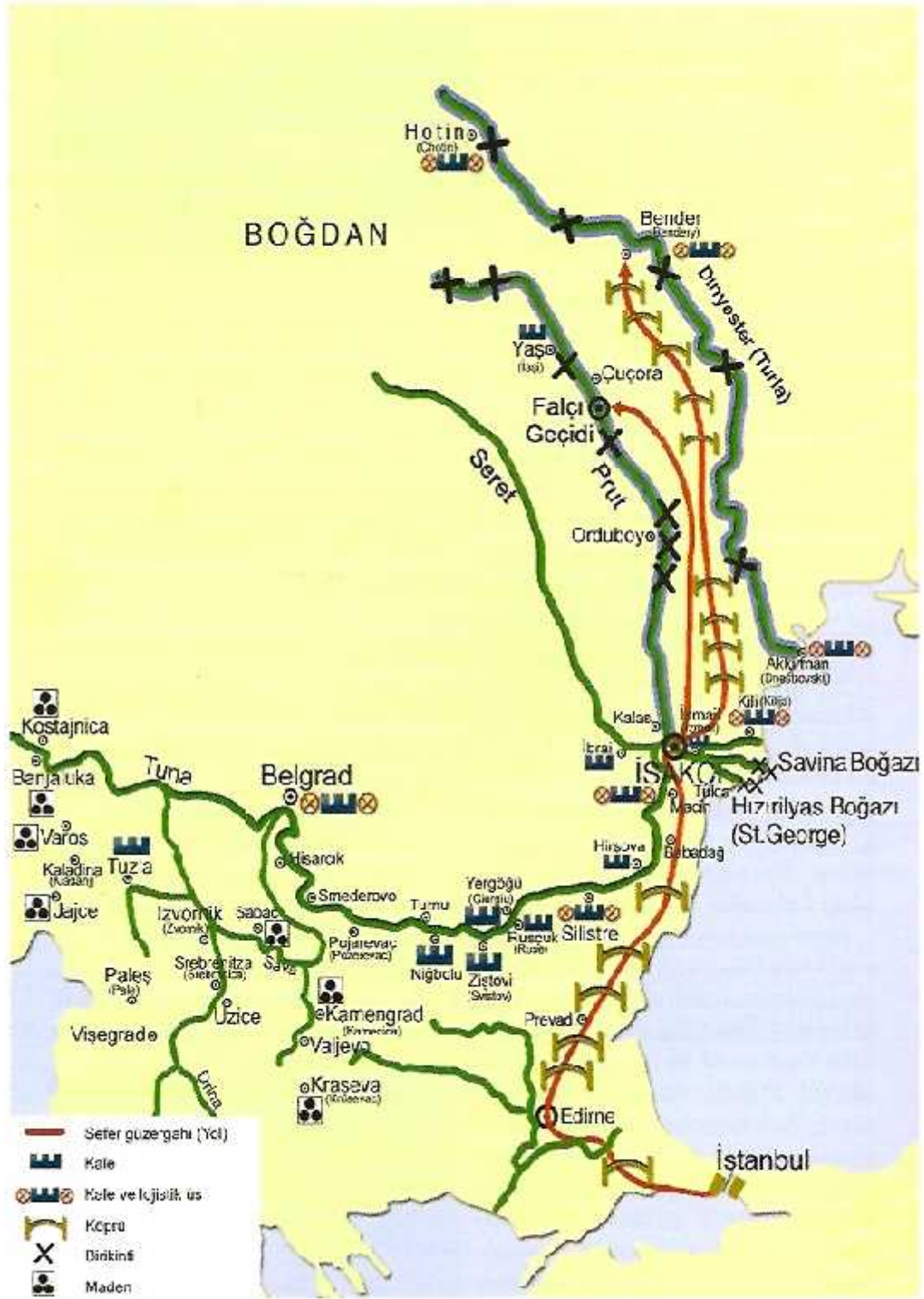
¹ Ba bakanlık Osmanlı Ar ivi (BOA.), Harita (HRT.) 02201.

Harita 2: A a 1 Tuna²



² BOA. HRT. 0044.

Harita 4: Prut Seferinde Tuna skeleleri⁴



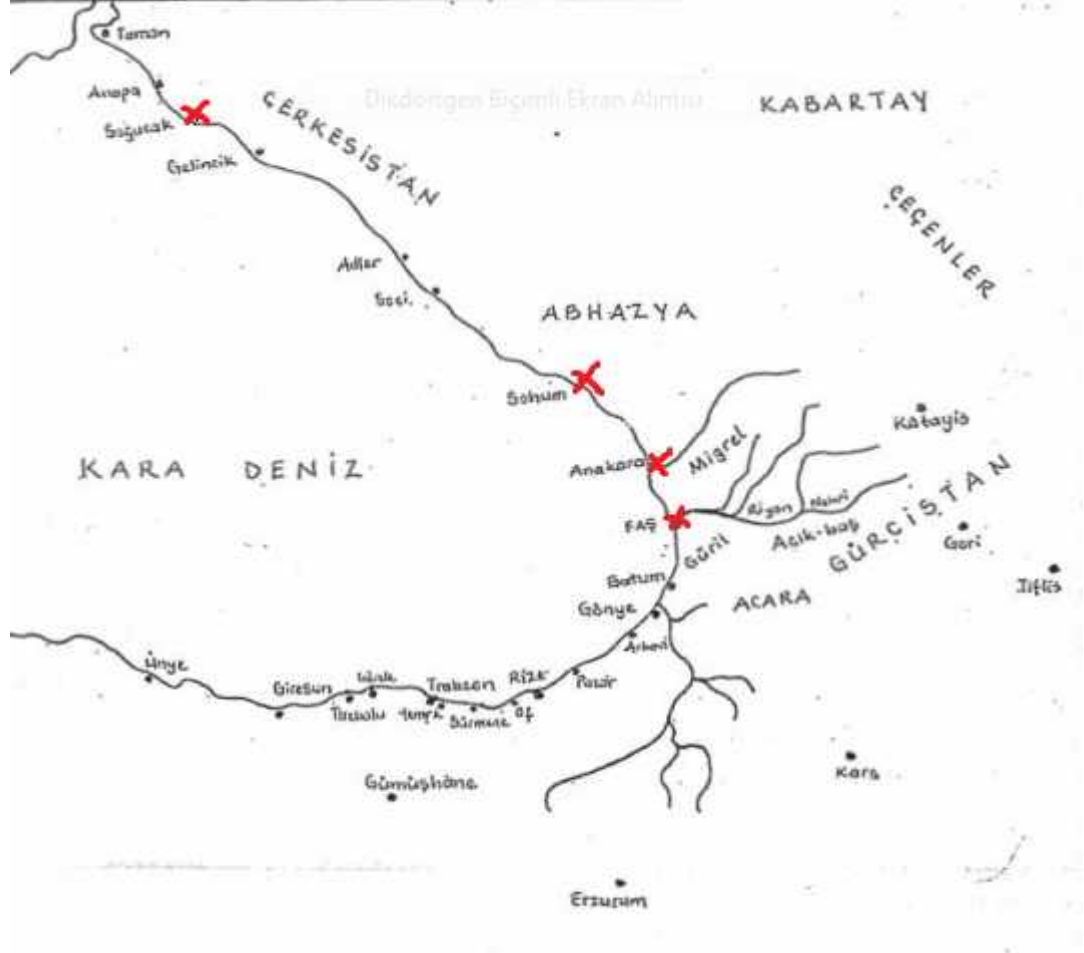
⁴ Hakan Yıldız, 1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2000.

Harita 5: Tuna Havzası⁵



⁵ Walter Jerrold, **The Danube**, Methuen-CO.LTD 36 Essex Street W.C. London 1911, s. 5.

Harita 6: Tuna skelelerinden Zahire Sevki Yapılan Fa , Ankara, Sohum ve So ucaK Kalelerini Gösterir Harita⁶



⁶ Mahir Aydın, "Fa Kalesi", **Osmanlı Ara tırmaları VI**, stanbul 1986, s.138.

EK II:

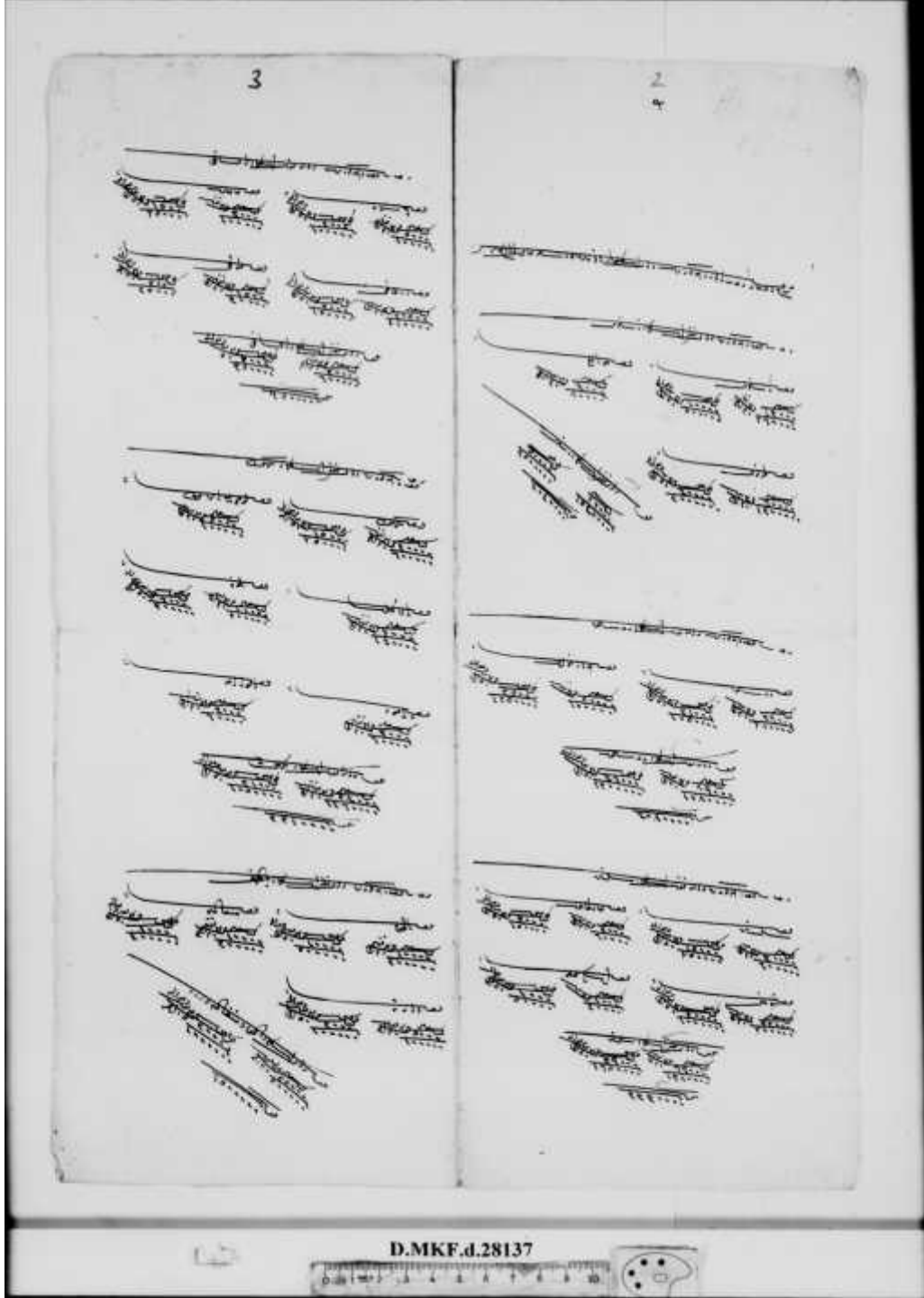
BELGELER

Belge 1: 1754 Senesi İstanbul'a Tuna skelelerinden Gönderilen Zahrenin Fiyatları⁷

The image shows a handwritten document in Ottoman Turkish, likely a price list for fish skeletons. The document is written on aged, yellowed paper with multiple columns of text. A circular stamp is visible on the left side of the page. The text is arranged in several columns, with some lines starting with 'Tuna' (fish) and others with 'skeleleri' (skeletons). The document is titled 'Belge 1: 1754 Senesi İstanbul'a Tuna skelelerinden Gönderilen Zahrenin Fiyatları' (Document 1: Prices of Fish Skeletons Sent to Istanbul in 1754).

⁷ BOA. D.MKF.d. 29782.

Belge 4: Tuna iskelelerine ba lı kazaların sefer dolayısıyla iskelelere zahire sevki¹⁰



¹⁰ BOA. D.MKF.d. 28137.

ÖZGEÇM

- 1986 Konya Ere li Zengen Kasabası'nda do du.
- 1997 Zengen Gazi Mustafa Kemal İkö retim Okulu'nu bitirdi.
- 2003 Zengen Lisesini Bitirdi.
- 2007 Mu İa Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih bölümünden mezun oldu.
- 2009 Mu İa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Yeniça Tarihi Bilim Dalında Yüksek Lisanstan mezun oldu.
- 2009 Kafkas Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Anabilim Dalı Yeniça Tarihi Bilim Dalında Ara tırma Görevlisi oldu.
- 2010 Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yeniça Tarihi Bilim Dalında doktora ba ladı.
- 2011 yılında evlendi
- 2013 yılında bir çocuk annesi oldu.