

Osmanlı Döneminde İstanbulun İâşesi

Ahmet Tabakoğlu

Marmara Üniversitesi

İstanbul, Boğaz'a açılan bir koy olan Haliç'in güneyindeki küçük bir yarımada üzerinde dış ticaret amacıyla kurulmuş, zaman içinde Haliç'in kuzey kesimine ve İstanbul Boğazı'nın her iki yakasına yayılarak kapsamı genişlemiştir.

Dış ticaret, İstanbul'u var eden, geliştiren, benzersiz bir şehre dönüştüren, sürekliliğini sağlayan temel işlevdir. Bu nedenle büyük devletlerin başkenti olan İstanbul başkent olmaktan çıktığında bile ticaretin ve iktisadî hayatın başkenti olmayı sürdürmüştür. Güvenli bir liman olan Haliç'in sağladığı avantajla, ticaret ve iş hayatı da Haliç kıyısına yakın bölgelerde gelişmiştir.¹

İstanbul, dar anlamıyla, Haliç, Marmara ve Theodosius surlarıyla sınırlanmış yarımadadır. Geniş anlamıyla, her biri ayrı kadınlarca idare edilen Galata, Üsküdar ve Eyyûb kazaları da İstanbul'a dahildir.² 1453'teki fethedilen İstanbul'dan kastedilen günümüzde

•••••

¹ İyi bir liman, denizden gelen rüzgarlara ve dalgalara karşı korunmuş bir mevki-
de bulunmalıdır. İstanbul'un iç limanı vazifesini gören Haliç iyi bir mevki-
dedir. Süha Göney , *Şehir Coğrafyası*, İÜ Edebiyat Fakültesi Yay., İst. 1995, I, 177

² Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, Dersaadet, 1338/1921-2, s. 300 (Yeni
baskı İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İst. 1995); Halil İnalçık,
EI (Encyclopaedia of Islam), IV, 224^a-248^b.

(2013) Fatih (ve Eminönü) ilçesini kapsayan ve yine günümüz İstanbul yüzölçümünün binde 27'sini ve nüfusunun binde 36'sını oluşturan, tarihî yarımada veya İstanbul Suriçidir. Bu dar kapsamlı alana İstanbul gibi Bizans ve Konstantinopolis sonra Kostantiniyye de denmekteydi.

Yaşatma geçindirme, canlılığını sürdürme gibi anlamlara gelen ve maâş, maîşet gibi kelimelerle aynı kökten gelen iâşe tarih boyunca İstanbul için ayrı bir önem taşımıştır. Bunun en önemli sebebi bu kentin başkent oluşunun bağlı bulunduğu devletlerin kaderini etkilemesidir. Bir şehrin iâşe ihtiyacını belirleyen temel faktör şehrin nüfus miktarı olmasına rağmen İstanbul'un başkent oluşu bu ihtiyacın niteliğini değiştirmiştir. Bu yüzden şehrin iâşe sıkıntısı çekmemesi için tedbirler alınmıştır. 1789 yılında Paris'te ve 1917 yılında Petrograd'da tarihin akışını değiştiren açlık isyanları, İstanbul'a neredeyse tamamen yabancıydı.³

I. Yunan ve Roma Dönemlerinde İstanbulun İâşesi

İstanbul'un iâşe ihtiyacını karşılamak amacıyla tarih boyunca sıkı tedbirler alınmıştır. Konstantinus I.un (312-337), 330'da Roma İmparatorluğunun başkenti yaptığı İstanbul'un iâşesi bu dönemden başlayarak tüm Bizans İmparatorları tarafından siyasî ve idarî bir öncelik ve ayrıcalığa sahipti. Gıda maddeleri üretimi hiçbir dönemde kendi nüfusunu doyurmaya yeterli olmayan kente Devletin kırsal bölgelerinden başta buğday olmak üzere gerekli yiyecek maddeleri naklediliyordu.⁴

Başkent'in iâşesine dair bilinen ilk uygulamalar Konstantinus I.'a aittir. İstanbul halkına düşük fiyatla ekmek dağıtılıyordu. Bu amaçla Mısır'dan günde 80.000 kişiye yetecek kadar erzak sağlandığı rivayet edilir. Bu durum IV.yy'dan VII.yy'a kadar devam etti. Herakleios'un tahta çıktığı yıl (610), Bizans, İran'ın saldırısına maruz kaldı.

•••••

3 Philip Mansel, *Constantinopolis, Dünyanın Arzuladığı Şehir* (1453-1924), Çev. Şerif Erol, Sabah Kit. 1996, s. III.

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

Sâsânî kralı Hüsrev II. (590-628) 617-619 arasında İstanbul'un buğday deposu Mısır'ı ele geçirdi.⁵ Arap-İslam orduları da 642'de Mısır'ı fet-hedince İstanbul'un erzak kaynağı kesildi. Bundan sonra şehir büyük sıkıntılar yaşadı.

Yenikapı kazı alanındaki Theodosius Limanıyla Elehterion Li-manının XI. yy'a kadar Doğu Akdeniz'den özellikle Mısır'dan gelen ticaret gemilerinin uğrak yeri olduğu biliniyor. Theodosius Limanı veya sonraki Langa Bostanları kentin en büyük tahıl limanı idi. Li-man VII. yüzyıl başlarında, Mısır'dan tahıl sevkiyatının sona erme-siyle işlevinin en önemli bölümünü yitirmiştir. Bu eski liman bölgesi Osmanlı devrinin ilk zamanlarında karaya katılmış durumdaydı.⁶

Şehrin iâşesini temin için farklı kurumlar oluşturuldu ve özel teşebbüs görev üstlendi. Anadolu topraklarının XI.yy'dan itibaren Selçuklu hakimiyetine geçmesiyle şehrin önemli ziraat alanları eksil-miştir. Kentin iâşesi XIV.yy'dan itibaren iyice sıkıntılı bir hal almıştır. Bu yüzyılda yaşanan büyük kıtlık kentin iâşesini daha da zorlaştırdı. Bütün bunlara XIV. ve XV.yy'larda toprak kayıpları eklendi. Oluşan darlıklar halk ayaklanmalarına sebep olmuştur.⁷

II. Osmanlı Klasik Döneminde İstanbulun İâşesi (1453-1774)

İstanbul'un iâşesini sağlamak Osmanlı devletinin en önem-li konularından⁸ olduğu için özellikle hububat ticaretine kayıtlar konmuştur.⁹ İstanbul'un iâşesinde ekmek gibi et (koyun eti) temel gıda maddesiydi. Bu yüzden et ve buğday tedariki her zaman önemli olmuştur. İstanbul'un fethinden sonra giderek genişleyen ve Doğu

•••••

5 Robert Mantran, *İstanbul Tarihi*, Çev. Teoman Tunçdoğan, İletişim, İst., 2001, s. 65.

6 Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Çev. Erol Özbek, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İst. 2003, 9.

7 Necipoğlu, 1994, 116.

8 Şehabettin Tekindağ, *İslam Ansiklopedisi*, 5/II, 1207-1208.

9 Lütü Güçer, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İâşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İÜ İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt XI, No.1-4, İst. 1952, s.399; Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İst.2001.

Avrupa, Adriyatik kıyıları ve Balkanları da içine alan Osmanlı Devleti hakimiyet kurduğu geniş topraklara idarî, malî ve iktisadî açıdan özerklik tanımakla birlikte siyasî olarak merkezî bir denetim altında tutmaktaydı. Ülkenin denetiminde pâyitaht İstanbul'un esaslı bir rolü vardı. Üstelik barındırdığı merkez bürokrasisinin yanında coğrafi konumunun da sağladığı zengin hinterlandı sayesinde büyük bir nüfus barındırabilen dönemin birkaç büyük metropolünden biri¹⁰ hatta 1560-1730 yılları arasında dünyanın en büyük metropolü olan İstanbul'un¹¹ iâşesi işi en önemli devlet faaliyet alanlarından biri haline geldi. İstanbul'un bütün üretim bölgelerinin üretim fazlalarının akması gereken bir alan olarak görülmesi şehri imtiyazlı bir ticaret bölgesi haline getiriyordu. Bu sayede İstanbul daima canlı bir ticaret bölgesi olmuştur.¹² Başkent'in zaman zaman yiyecek sıkıntısı da yaşamasına rağmen yiyecek tedarikini güvence altına alan devletçi rejim sayesinde gerçek bir darlık yaşamamıştır.¹³

Osmanlı devletinin iktisadî hayatla ilgili kararlarında 1500 ile 1800 yılları arasında etkili olduğu görünen Osmanlı İktisadi dünya görüşünün temel unsurları arasında sayılması gereken üç temel ilkedden iâşe (provizyonizm), ülkenin beslenmesiyle ilgili olan ve Osmanlı tarafından son derece büyük öneme sahip olan ilkedir. Bu mal ve hizmetleri kullanmak üzere üreten veya satın alanlar tüketiciler açısından iktisadî faaliyetin amacı mal ve hizmetlerin mümkün olduğu kadar ucuz kaliteli ve bol bulunmasını sağlamaktır.¹⁴ İâşe ilkesine göre iktisadî faaliyetin amacı insanların ihtiyacını karşılamaktır. Çünkü mal ve hizmetlerin mümkün olduğu kadar bol kaliteli ve ucuz

.....

¹⁰ Tevfik Güran, "İstanbul'un İâşesinde Devletin Rolü (1793-1839)", *İÜ İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt 44, Sayı 1-4 (1986), 50. Yıl Armağanı, Acar Matbaacılık, İst., 1988, s.245.

¹¹ Rhoads Murphey, "Communal Living in Ottoman Istanbul, Searching for the Foundations of an Urban Tradition", *Journal of Urban History*, Cilt 16, No. 2, 1990, s.115.

¹² Güran, 1988, 245.

¹³ Bruce McGowan, "Ayanlar Çağı, 1699-1812", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1600-1914)* içinde, İst. 2004, s. 774.

¹⁴ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yay., İst. 2000, s. 47.

olması, piyasada mal arzının mümkün olduğu kadar yüksek seviyede tutulması önemliydi. İâşe ilkesinin iktisadî politika temeli olarak yaşamasının sebepleri ekonomide genel olarak verimliliğin düşük ve ulaşımın zor ve pahalı olmasından kaynaklanmaktaydı. Toplumun bu şartlar altında yaşaması için iâşe ilkesine dayanmak zorundaydı. Osmanlı devleti malların üreticiden nihai tüketiciye ulaşana kadar piyasaya sıkı şekilde müdahale ederek malların ucuz ve bol şekilde tüketiciye ulaşmasını sağlıyordu. Zirâî üretim ilgili bölgenin ihtiyaçları karşılandıktan sonra kalan ürün İstanbul'a sevk edilirdi.¹⁵

Merkezî yönetim, her eyalete başkente göndermeleri zorunlu gıda ve hammaddeleri belirtmiştir. İstanbul'a buğday, et ve erzak Rumeli ve Marmara sahillerinden, Kefe'den yağ, Mısır'dan pirinç ve mercimek gelirdi. Devlet İstanbul'un iâşesi için, fazla zahîrenin İstanbul'a sevkini talep etmiştir. Mesela hububatı İstanbul'a tahsis edilen bölgeler tesbit edilmiş, bunlar ile İstanbul arasında yapılacak hububat ticaretine de bir takım kayıtlar konulmuştur. İstanbul'a gerekli olan hububat Eflak ve Boğdan eyaletleri ile Tuna iskeleleri ve Karadenizin Rumeli yakasındaki iskelelerinden, Trakya'dan, Ege'nin Rumeli sahilleri ve Anadolu'da Kocaeli ve Karesi illerinden geliyordu. Bununla beraber meydana gelen darlık buhranları sırasında Kefe'den, Trabzon ve Samsun iskeleleri vasıtası ile, Erzurum ve Sivas'tan hububat getiriliyordu. Bunlar gibi Maraş ve Diyarbakir'den gelen canlı hayvanlar, Kefe'den gelen yağ, Karadeniz'den gelen sade yağ ve kuyruk yağı, İzmir ve Mısır'dan gelen pirinç, mercimek, şeker, nohut, bakla ve bulgur hep İstanbul'a tahsis edilirdi. Tekirdağ önemli bir ticaret merkezi olup; buradaki iskelelerden İstanbul'un iâşesine katkıda bulunulmuştur.¹⁶

Fatih ve Bayezid II. (1481-1512) devrine ait hükümlerde İstanbul'a tahsis edilip karadan gelen buğday, arpa, darı, un, ot ve samanın Edirnekapı, Topkapı ve Yenikapı'dan şehre girip doğrudan tartı mahalline (kapan) giden hububatın satılması sırasında alınacak gümrük vergisi tarh edilirdi. Deniz yolu ile gelen hububat hakkında da ayrı hükümler vardı. Fermanlara göre, İzmir gemileri İzmir iskelesine,

15 Genç, 2000, 49-50.

16 M. Tayyib Gökbilgin, *Osmanlı Müesseseleri, Teşkilat ve Medeniyeti Tarihine Genel Bakış*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay. İst. 1977.

buğday gemileri Unkapanı, pirinç ve arpa gemileri ise, muhtesibin Nezâretinde bulunan ihtisâb iskelesine yanaşmak mecbûrîyetinde idiler. Hükümlerden anlaşıldığına göre, Odun Kapısına İzmitten gelen soğan, sarmısak, tavuk, yumurtadan vergi alınmıyordu. Unkapanına gelen hububat gerekli şekilde bölüştürülüyordu. Hububat işleri, uncu, ekmekçi, arpacı, gibi esnaf tarafından idare ediliyor, kadı ile muhtesip bunlara nezâret ediyorlardı. Hububat ve ekmek fiatları bu teşekküllerin mümessillerinin de iştirak ettiği meclislerde tesbit ediliyor, ekmekçiler iki aylık un bulundurmağa mecbur tutuluyorlardı. Yine fermanlardan anlaşıldığına göre, XVI. yy. boyunca İstanbul'un iâşesine tahsis edilen zahîre, genellikle, 5 hisseye ayrılarak, bunun üç hissesi İstanbul bakkallarına ve iki hissesi de Galata, Üsküdar ve Eyûb beldelerinde dağıtılıyordu.

Devlet iâşe teminini sağlamak için ülkenin her yerinden yiyecek maddelerini getirmek için taşımacılık, eşyanın pazarlanması, fiyatları kontrol, ihtikarın önleme konularında geniş bir örgüt kurmuştu. Şehrin iâşesi geniş bir organizasyona bağlı olup emanetler, ambarlar, divanhaneler ve çarşılar halinde örgütlenmişti. Belli bir maddeyi sağlamak vergi ve dağıtım işlerini düzenlemek amacıyla padişah tarafından yetkili bir emin atanırdı.¹⁷ İâşe teminine yatırılan sermaye, hususi sermaye ve devlet sermayesi olmak üzere iki farklı kaynak tarafından karşılanıyordu. Hususi sermayenin etki alanı oldukça genişti. Şehrin günlük ihtiyacı hususi sermaye ile karşılanıyordu. Devlet sermayesi sahası ise daha sınırlıydı. Yalnızca sıkışık ve darlık alanlarında kullanılmak üzere gereken stok oluşturulması için kullanılıyordu. Hususi sermaye ve gemi sahipleri aynı zamanda gemilerin reisleri oldukları halde kendileri, reisleri ve yazıcıları aracılığıyla üretim bölgelerinde fiyatları tespit eden komisyonlara katılıyorlar devlet bu iâşe temininde mübaşir görevini görerek fiyat teminine müdahil oluyordu.¹⁸

İstanbul nüfusu dolayısıyla iâşe açısından büyük bir yük altındaydı. İstanbul bir tüketim, dönüştürme ve dağıtım merkeziydi. İâşe hammadde ve çeşitli mallar şeklinde gelmekteydi. Kente giren mallara bakıldığında kentten çıkan mallar çok küçük miktarda kalmaktadır.

.....

¹⁷ Halil İncılık, "İâşe- Osmanlı Dönemi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı, Ank., 1994, IV.117.

¹⁸ Güçer, 1952, 397-416

Kentin iâşesini sağlamakta eyaletler büyük öneme sahip olduğundan merkez tarafından eyaletlerin üretimi denetlenmekteydi. İstanbul'dan talep edilen ürünlerin gönderilmesi ve İstanbul'da saptanan fiyatlarla malların satılması denetlenmeye yönelik bir sistem oluşturulmuştu.¹⁹

Osmanlı devletinde temel gıda maddelerinin temini için öncelikli bölgeler belirlenirdi. Hububat için Trakya, Rumeli ve Eflak-Boğdan, et için Doğu Rumeli ve Trakya ile Balkanlar ile Orta Anadolu'dan şeker-baharat ise her sene Mısır'dan gönderiliyordu. Temin edilecek bölgeler belirlendikten sonra devlet resmi yolla İstanbul'un iâşesi için ticareti kontrol ve teşvik etmekteydi. Resmi görevliler tarafından alım gerçekleştirilmekteydi. Zahîre almak için çeşitli bölgelere giden gemi sahiplerine izin verildiğini gösteren bir belge verilir bu belge teslimat sırasında kadılar tarafından kontrol edilirdi. Elinde izin belgesi olmayanlara zahîre teslimi kesinlikle yapılmazdı. Devlet alıncak malın kalitesine ve fiyatına müdahale ederdi.²⁰ Pekmez, kuru üzüm, turşu Ege bölgesinden temin edilerek başkente gönderilirdi.²¹ Kırım'dan temin edilen yağların İstanbul'un iâşesinde hayatî önemi vardır.²²

Esnaf, işlemiş olduğu hammaddeyi veya çiftçinin ürettiği ürünü devletin belirlemiş olduğu fiyattan satabilirdi. Öncelikle devletin ihtiyacı karşılanırdı, artan ürün olursa da halka bu artan ürün arz edilebilirdi. Halka arz edilen maldan gene artan olursa o zaman o malın ihracatına izin verilirdi. Bu yapıda ihracat değil aksine ithalat teşvik edilirdi. Osmanlı'nın bu sistemi uyguladığı XVI-XIX yy.larda Avrupa ülkeleri de benzer bir politika uygulamışlardır.²³ Amerikanın

.....

19 Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, 2 C. Çev. M. Ali Kılıçbay-E. Enver Özcan, TTK Yay. Ank., 1990, s.173-174

20 Feridun Emecen, '*XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'un ve Sarayın İâşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat*', Tarih boyunca İstanbul semineri: 29 Mayıs-1 Haziran 1988, İÜ Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Enstitüsü, 1989, İst. s.197-204.

21 Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler: Kent Mekanında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi 1550-1650*, Çev. Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yay. 2. Bs. İst., 1994, 101.

22 Faroqhi, 1994, 114.

23 Genç, 2000, 81.

keşfinden sonra XVI. yy.dan itibaren para arzının artışı sonucu Avrupada fiyatların yükselmesi bu bölgeye doğru kaçak mal akımı ortaya çıkardı. Devlet içerde fiyatları yükseltme eğilimlerine kaçakçılık pahasına karşı çıkmış ve buna da bazı belgelere yansıdığı gibi sosyal refahı gerekçe göstermiştir.²⁴ Bu olgunun ihtikâr olayını ortaya çıkararak iâşe politikasını zorlaştırdığı açıktır.²⁵

Deniz ulaşımının kolaylığı ziraî üretimi ve imalât sanayiini önemli ölçüde etkilemişti. Çünkü tahıl, demir gibi ve benzeri mallar uzak mesafelerden genellikle deniz yoluyla İstanbul'a ulaştırılmekteydi. Deniz yoluyla da İstanbul'a temel besin maddeleri düzenli olarak gelmekteydi²⁶ ve İstanbul'un iâşesi büyük ölçüde deniz ulaşımına ve Halice bağlıydı. Gıda maddelerinin yanında odun, kömür gibi maddelerin ancak deniz yoluyla getirilebilmesi liman şehri olan İstanbul'un bu özelliğinin gelişmesine yardımcı olmuştu. Bu da nüfusun yoğunlaşmasının sebeplerinden birisi olabilir. Göçler, su kıtlığı, yiyecek kıtlığı ve suçların artmasına sebep oluyordu. Bu yüzden İstanbul'a göç ve yerleşim, 1567'den beri yasaktı.²⁷ Bazı dönemlerde ikameti 10-15 yıldan fazla olmayanlar ve avârıza bağlanmayanlar geri gönderiliyordu.²⁸

İstanbul'un iâşesinde Rodosçuk (Tekirdağ) limanı büyük öneme sahipti. Bu limanın en önemli işlevi Trakya bölgesinde yetişen hububatı İstanbul'a iletmektir. Bazı zamanlarda İstanbul'dan talep edilinceye kadar hububat Rodosçuk ambarlarında bekletiliyordu. Bu dönemde hububat kaçakçılığı yasal ticaretten daha fazla karlı olduğu için hububat tüccarları mahzenlerinde bulunan buğdayları İstanbul'a göndermekte tereddüt yaşıyorlardı. Bunun yanında Rodosçuk'tan gelip Edirne üzerine geçerek Filibe'ye giden karayolu oldukça işlekti. Rodosçuk limanı hem İstanbul hem Edirne'ye hizmet

.....

²⁴ Cevdet, Belediye, 5147: 17 3 1147/1734.

²⁵ İhtikâr konusunda bkz. Baha Akel, *Fevkalade Zamanlar Ekonomisi ve İhtikâr*, Akün Basımevi, İst. 1942; Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu, *İhtikâr*, Türkiye Felsefi, Harsi ve İçtimai Araştırmalar Merkezi Kitapları, Yayın Nu. 10, İst. 1942.

²⁶ Trabzon'un Hemşin kazasında yaşayan Ermeniler cizye olarak saraya her yıl 7092 kilo bal, 2560 kilo balmumu ve sade yağ gönderirdi: Faroqhi, 1994, 96.

²⁷ A. Refik (Altınay), *Onaltıncı Asırda İstanbul Hayatı (1553-1591)*, İst., 1935, s.139.

²⁸ Ayrıca bkz. İnalçık, 1994, IV.117.

ediyordu. Mısır'dan gelen gemiler daha çok pirinç, keten ve baharat taşırdı. Filibe'den de pirinç getiriliyordu ve halk Mısırdan gelen pirinçe değil çeltik tarlalarıyla meşhur olan Filibe'nin pirinçlerine rağbet gösteriyordu. Filibe pirinçleri İstanbul'a gönderilirken sık sık Edirne ve başka şehirlerde kadılar tarafından alıkonulmuş ve bu bölgedeki müşterilere satılmıştı. Bu bölgedeki kadı gibi mahalli idarecilerin durumlarını sağlamlaştırmak için bu gibi yollara başvurmuşlardır, zira şehrin iâşesini sağlamak son derece önemli bir konuydu.²⁹

İstanbul'un iâşesinde Bursa da büyük önem sahipti. Bursa'nın, özellikle Mudanya vasıtasıyla İstanbul'a deniz ulaştırmasının olması önemli bir etkendi. Osmanlı döneminde Bursa halkı ürettiklerini iskelelerden İstanbul'a, Haliç girişindeki iskelelere gönderiyorlardı. Karayolunun maliyeti yüksek olduğundan tercih edilmemekteydi.³⁰ Yine Mudanya yönetim olarak Galata kadılığına bağlı idi. Hava şartlarının kötüleşmesi ve savaş gibi etkenler İstanbul'un ve diğer kentlerin iâşesini olumsuz yönde etkilemiştir.³¹ İstanbul Boğazı'nın donması başkente deniz yoluyla gelen malların limanda boşaltılmasını engellediğinden darlık yaşanmış ve bu malların fiyatları artmıştır.³²

A. Karadenizin Kapalılığı ve İstanbulun İâşesi

Fatih zamanında Gedik Ahmed Paşa'nın fethettiği Kefe (1475), Bayezid II. (1481-1512) in fethettiği Akkerman, Avrupa ve Asya tüccarlarının buluştukları ve fetihden önce İtalyanların denetimlerinde

.....
29 Suraiya Faroqhi, "İstanbul'un İâşesi ve Tekirdağ-Rodosçuk Limanı", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar II, 1979-1980 Özel Sayısı, 1981, s.139-144.

30 Cafer Çiftçi, "Başkent İstanbul'un İâşesinde Bursa'nın Rolü", *Bursa Araştırmaları*, S.16, 2007, s.20

31 1621 yılında İstanbul'da havaların soğuması nedeniyle iâşede sıkıntılar yaşanmıştır. Yine ordunun Hotin seferi için her türlü iâşenin sağlandığı ancak Boğaz'ın diğer yakasında kış koşullarının olumsuzluğundan dolayı iâşe sıkıntısı yaşanacağı korkusuyla ordu olduğu yerde kalmıştır: *Hasan Beyzade Tarihi*, Haz. Şevki Nezih Aykut, TTK Yay. Ank., 2004, III. 929.

32 *Katip Çelebi: Hayatı ve Eserleri Hakkında İncelemeler*, Haz. Orhan Şaik Gökyay, TTK Yay. Ank., 1957, s.85.

bulunan büyük pazarlardı. Azak, Kefe, Akkerman gibi Kuzey Karadeniz limanlarının XV. yüzyıl sonunda Osmanlı hakimiyeti altına girmesinden sonra Karadeniz'in önemi arttı. Cenevizlilerin Karadeniz'den atılmasından sonra, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar kabotaj hakkı Osmanlı Devleti'ne ait olduğundan Karadeniz yabancılara kapalı kaldı. Osmanlı Devleti'nin ekonomik gelişmesi Karadeniz havzası hakimiyeti ile doğru orantılıydı. Karadeniz'in iç deniz haline gelmesi, İstanbul'un fethinin önemli iktisadî sonuçlarından. Bu sayede Karadeniz İstanbul'un hayat kaynağı oldu.³³ XVI. yy.ın başlarından beri yabancılara kapalı olan Karadeniz ve çevresindeki ticaret, XIX. yüzyılda bile Osmanlı Devleti'nin iâşe sistemi çerçevesinde İstanbul merkezli bir trafik içerisinde yürütülmekteydi. Devlet, tüm ticarî trafiği İstanbul'a yönlendirdiği için Karadeniz'de ticaret yapan tüccarlar daha çok İstanbul'a uğrayarak memleketleri için gerekli olan her türlü ihtiyaç maddelerini temin etmekteydiler. Çoğunlukla Müslüman tüccarlar tarafından yürütülen Karadeniz ticaretinde, eski devirlerde olduğu gibi kuzey Karadeniz kıyıları daha çok zahîre ve köle gibi mallar açısından önem taşıırken güney Karadeniz kıyıları Anadolu'da üretilen çeşitli kumaşların İstanbul, Rumeli, Tuna kıyıları, Kırım ile çevresine nakledilmesine aracı olmaktaydı.³⁴

Haliç'in güney kıyısı yine kentin iâşesi için kullanılırken, kuzeybatı kıyısında tersanenin kurulmasından itibaren sadece donanma bulunuyordu. Galata önlerindeki doğu kısmı ise ağırlıkla uzak bölgelerle ticarete ayrılmıştı.

Boğaz ve Haliç'teki İskeleler³⁵

1. Yalı Köşkü İskelesi
2. Sirkeci İskelesi
3. Meydan ve Vezir İskelesi
4. Bahçekapı İskelesi

•••••

³³ Genç, 2003, 321-322.

³⁴ Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Trabzon 2005, s. III.

³⁵ Müller-Wiener, 2003, 160-161; Haliç iskeleleri için bkz. Semavi Eyice, *Tarih Boyunca İstanbul*, İst. 2006, 258.

- | | |
|-------------------------|------------------------------------|
| 5. Üsküdar İskelesi | 27. Sütlüce İskelesi |
| 6. Gümrük İskelesi | 28. Piripaşa İskelesi |
| 7. Balıkpazarı İskelesi | 29. Hasköy İskelesi |
| 8. Hasır İskelesi | 30. Kasımpaşa İskelesi |
| 9. Limon İskelesi | 31. Meyyit İskelesi |
| 10. Yemiş İskelesi | 32. Azapkapı İskelesi |
| 11. Çardak İskelesi | 33. Funda İskelesi |
| 12. Odun İskelesi | 34. Kürekçikapı İskelesi |
| 13. Bokluk İskelesi | 35. Yağkapanı İskelesi |
| 14. Unkapam İskelesi | 36. Balıkpazarı İskelesi |
| 15. Tüfekhane İskelesi | 37. Karaköy İskelesi |
| 16. Balikhane İskelesi | 38. Mumhane İskelesi |
| 17. Cibalikapı İskelesi | 39. Kireçkapı İskelesi |
| 18. Ayakapı İskelesi | 40. Eğrikapı İskelesi |
| 19. Yenikapı İskelesi | 41. Debbaghane ve Sirkeci İskelesi |
| 20. Balat İskelesi | 42. Tophane İskelesi |
| 21. Ayvansaray İskelesi | 43. Çavuşbaşı İskelesi |
| 22. Defterdar İskelesi | 44. Salıpazarı İskelesi |
| 23. Balçık İskelesi | 45. Hamallar İskelesi |
| 24. Eyüp İskelesi | 46. Fındıklı İskelesi |
| 25. Kağıthane İskelesi | 47. Kabataş İskelesi |
| 26. Karağaç İskelesi | |

1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasında kararlaştırılan, ticaret gemilerinin Boğazlardan Karadeniz'e serbest geçişi, gerçekte XIX. yy.ın ilk yarısındaki ek antlaşmalarla hükme bağlandı. Böylece hem Karadeniz, hem İstanbul uluslar arası ticarete daha çok açılmış oldu. Daha Kırım Savaşı'ndan önce, İstanbul'a gelen gemi sayısı eskinin üç katına, tonajları ise dört katına çıkmıştı.³⁶

.....

³⁶ Müller-Wiener, 2003, 126.

B. Kapanlar, Kapan Tüccarları ve Toptan Ticaret³⁷

Devlet tüccarlara iâşe sorununu çözdükleri ölçüde imtiyazlar sağlamış, hatta bölgesel ticaret tekelleri kurmalarına da izin vermiştir. Bu, kısmen de ticaret sermayesine belirli özgürlüklerin devlet tarafından verildiğinin bir göstergesidir.³⁸ Kapan tüccarları bunun en somut ifadesidir. İstanbul'a mal sevkiyatında ve iâşede öncelik kapan tüccarlarına aitti. Hemen hepsi müslüman olan bunlar toptan ticaretle meşgul olup yarı-resmi bir sıfat taşıyorlardı. Kapan tabiri toptan ticaretin yapıldığı yer anlamında olup, Arapça kantar anlamındaki kabbân (قَبَّان) kelimesine dayanır. İstanbul'da kapan ticaretinin yapıldığı Un, Yağ ve Bal kapanları vardır.³⁹ Ayrıca Gümrük ve Yemiş kapanları Fatih vakfiyesinde zikredilmektedir.⁴⁰ Kapan tüccarları zahîre mübayaasını genellikle bizzat kendileri yapmazlardı. Mübayaası işi bu iş için görevlendirdikleri ve sermaye verdikleri yazıcılar veya bir kısmının aynı zamanda kapan tüccarı olduğunu bildiğimiz gemi reisleri tarafından yapılmaktaydı. Ancak gemi reislerinin bir kısmının aynı zamanda kapan tüccarı olduğunu da unutmamak gerekir. Kapan tüccarları da İstanbul'a getirdikleri zahîrelerin cinslerine göre Unkapanı tüccarları ile Yağ ve Bal kapanı tüccarları olarak ikiye ayrılmaktaydılar.

1. Unkapanı Tüccarları

Unkapanı (Kapan-ı dakîk) bugün İstanbul'un aynı adı taşıyan semtindeydi. İstanbul'un hububat ihtiyacının büyük bir kısmını bu Unkapanı tüccarları temin etmekteydiler.⁴¹ Unkapanı tüccarlarına zahîre mübayaasına gitmeden önce kapan naibi tarafından "tezki-re" verilirdi. Kapan naibinden tezkiresi ve devlet tarafından elinde

.....

³⁷ Ayrıntılı bilgi için Bkz. Aynural, 2001, 52-71.

³⁸ Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İst. 1999, s. 65

³⁹ P.Ğ İncicyan, *XVIII. Yüzyılda İstanbul*, Çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul Fetih Cemiyeti, İst. 1976, s. 36.

⁴⁰ *Fâtih Vakfiyeleri*, Türk Vakfiyeleri No.1 Ankara 1938 ve İst.Trz. s.31, 33, 40. Yemiş kapanı daha sonra Bal kapanına ilhak edilmiştir.

⁴¹ Unkapanına gelen buğday ve bunun değirmenci ve fırıncılara dağıtılması hakkında bkz. Mantran, 1990, I, 176-177.

fermanı olmayan tüccarların zahîre mübayaaları yasaktı. Hatta kapan tüccarlarına ait gemilere kapan tezkiresi olmadan zahîre yüklenilmesine dahi müsaade edilmemekteydi. Dolayısıyla un kapanı tüccarı olmak zahîre mübayaası için yeterli bir durum değildi. Kapan tezkiresi sadece kapan tüccarına verilmemekteydi. İhtiyaç anında, un kapanına zahîre getirmek isteyen tüccar ve reislere de kapandan tezkire verilmekteydi.⁴² Tezkireler sürekli ticaret hakkı vermediği için her seferde yenilenmekteydi. Bunun sebebi buğdayın fiyatın yüksek olduğu bölgelere kaçmasını önlemektir.

Kapan gemilerine zahîreler yüklenildikten sonra zahîre mübâşiri tarafından yüklenen zahîrenin cinsini, miktarını ve fiyatını gösteren bir tezkire gemi reisine verilmekteydi. Bu şekilde ciddi bir kontrol sistemi kurulmuştu. Ancak bu kadar tedbir ve kontrollere rağmen, kaçakçılığın ve ihlâllerin yüzyıllar boyu devam ettiği de bir gerçektir.⁴³ Kapan tüccarının fırıncı ve değirmencilere verecekleri hububatın fiyatı, üretim bölgelerindeki alış fiyatı üzerine İstanbul'a nakli için verilen navlun, gemiye yükleme ve gemiden Unkapanına boşaltmak üzere verilen hamaliye, gümrükten muaf maddeler dışındaki maddelerden alınan gümrük resmi, kantariye resmi, ihtisâb resmi ve tüccarın kârı da ilâve edilerek belirlenmekteydi.⁴⁴ Kapan tüccarı zahîre sahibinden zahîreyi satın alırken parasını genellikle yerinde peşin olarak ödemekteydi. Buna karşılık bu zahîreleri değirmencilere ve fırıncılara taksitle satmaktaydılar. Dolayısıyla kapan tüccarına borçlanarak firar eden veya ölen çok sayıda esnaf vardı. Bu konuda tüccarın şikayetlerine rağmen, yüzyıllar boyu bu işi sürdürmeleri kapan tüccarının kâr paylarının makul düzeyde olduğunu da göstermektedir.⁴⁵

İstanbul'un zahîre ihtiyacının karşılanmasında hem özel sektör hem devlet birlikte çaba sarf etmekteydi. Bu bakımdan birbirlerine rakip değildiler. Hatta, devlet özel sektörü destekleyici konumdaydı. Bu destekleme zaman zaman sermaye sıkıntısı çeken tüccara kredi verme şeklinde de sürmekteydi. Zahîre ticaretinde özel sektörü iki

.....

⁴² Aynural, 2001, 53.

⁴³ Aynural, 2001, 54.

⁴⁴ Aynural, 2001, 58.

⁴⁵ Aynural, 2001, 58.

kesim temsil etmekteydi. Birincisi, yukarıda da zikrettiğimiz gibi kapan tüccarı, ikincisi ise, kapan tüccarı gibi bir birliğe üye olmayan ve ferdi olarak çalışan tüccardı. Bunların İstanbul'a getirdikleri zahîre miktarına bakınca kapan tüccarının payının oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır.⁴⁶ Değirmenciler ve fırıncılar ile kapan tüccarları arasında zahîre alış verişini düzenlemek amacıyla kapan naibinin ikâmet ettiği "çardak" adı verilen yerde haftada bir gün bulunmak üzere kapan tüccarından altı kişi seçilirdi. Toplam hububat miktarı olarak bölgelere göre oranlarsak İstanbul'a gelen hububatın % 85.8 i Karadeniz, % 14.2 si ise Akdeniz'den mübayaa edilmektedir. Dolayısıyla belgelerde de ifade edildiği gibi un kapanı tüccarının büyük oranda Karadeniz'den zahîre mübayaa ettiği bu sonuçlardan bir kez daha anlaşılmaktadır.⁴⁷

2. Galata Yağ ve İstanbul Bal kapanı Tüccarları

İstanbul'a yağ, bal, peynir, pastırma ve sair zahîre getiren tüccarlar Galata Yağ kapanı ve İstanbul Bal kapanına bağlı tüccarlardı. İhtiyaç olmadığı sürece bu kapanlara bağlı tezkireli tüccardan başkasına bu nevi zahîrenin İstanbul'a getirilmesi izni verilmemekteydi. Galata Yağ kapanı ve İstanbul Bal kapanı tüccarının ticaretini yaptıkları zahîreler genellikle Eflak ve Boğdan'dan bunların yanı sıra Silistre, Ruscuk, Zıştovi, Niğbolu, Prevadi, İbrail, İsmail, Kili ve Akkirman kaza ve iskelelerinden temin edilmekteydi. Eflak ve Boğdan'dan İstanbul'a zahîre getiren kapan tüccarları veya ortakları bu bölgelere gittiklerinde o bölgenin voyvodasından zahîre mübayaası için bir tezkire almak zorundaydılar. Kapan tüccarının üretim bölgelerinden satın aldıkları zahîreler gemilere yüklenildiğinde, gemi reisine zahîrelerin cins ve miktarını gösterir bir tezkire verilirdi. Bu tezkirenin bir kopyası ise Un kapanına, İstanbul gümrüğüne ve Divân Kalemî'ne gönderilirdi.

Kapan tüccarının hangi cins zahîre getirecekleri önceden belirlenmekte, bir nevi ihtisaslaşma ve iş bölümü esası uygulanmaktaydı. Mesela, don ve çerviş yağı getiren tüccar sade yağ ve bal getiremiyordu.

.....

⁴⁶ Aynural, 2001, 59.

⁴⁷ Aynural, 2001, 65.

Bunun yanında kapan tüccarlarının hangi mahallerden zahîre mübayaa yapacakları da belirlenmişti. Tüccarların birbirlerinin mahallerine giderek mübayaa yapmaları yasaktı. Galata ve Üsküdar da bulunan mumcu esnafının ihtiyaç duyduğu don yağının 2/3 sini İstanbul Bal kapanı, 1/3 ini ise Galata Yağ kapanı tüccarı karşılamaktaydı Mübayaa için üretim bölgelerine giden kapan tüccarları genellikle Pazar yerlerinde ve iskele başlarında kendilerine tayin edilen yerlerde ikâmet ederek zahîreyi satın alırlardı. Galata yağ ve İstanbul Bal kapanı tüccarlarının Un kapanı tüccarları gibi mübayaa yapacakları yazıcıları yoktu. Genellikle bu işi ortakları yapmaktaydılar.⁴⁸ İstanbul'a gelen balmumları önce Galata gümrüğüne getiriliyor burada mîrî için mübayaa edilenler ayrıldıktan sonra geri kalan kısmının gümrükleri ödeniyordu. Daha sonra buradan Galata Yağ ve İstanbul Bal kapanlarına gönderiliyordu.⁴⁹ 1747 yılında İstanbul Bal kapanında, kapana giren ve kapandan çıkan zahîreleri taşımak için 42 hamal vardı. Hamallar bölükbaşısı bu hamallardan sorumluydu. Bu hamalların dışında hiç kimse Bal kapanında mal taşıyamazdı.

C. Hububat ve Ekmek

1. İstanbul'da Hububat ve Ekmek Meselesi

Osmanlı Devletinde hububat her zaman iâşe politikasının esası olmuştur. XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı Devletinin bu politikayı izlemesini kolaylaştıracak toprakları barındırıyordu. Bu dönemde ülke Avrupa, Ön Asya ve Afrika'nın ziraat bölgelerinden Macaristan, Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan, Mısır ve Türkiye'yi hakimiyeti altında bulunduruyordu. İstanbul'un hububat ambarlarından olan Trakya, Anadolu'da Bursa Ovası, Bakır Çayı, Gediz vadileri gibi zengin bölgeler Osmanlı ülkesine dahildi.⁵⁰ Osmanlı Devletinin bazı dönemlerinde, ordunun ve İstanbul'un iâşesinde, mesela bazen günlük ekmek temininde bile sıkıntılar yaşanmış darlıklarla mücadele

.....

48 Aynural, 2001, 65-69.

49 *İstanbul Esnaf Tarihi*, İst. 1997, I, 37, hk.72

50 Lütfü Güçer, "XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler", *İÜ İktisat Fakültesi Mecmuası*, İst. 1964, s.1.

edilmiştir. Devlet istikrarsız olan hububat meselesini stok politikası gibi çeşitli tedbirlerle düzenlemeye çalışmıştır.

Ekilebilen alanların darlığı, toprakların verimsizliği ve kış şartlarının deniz nakliyatını engellemesi gibi sebepler hububat temininin bir sorun olmasında etkiliydi. Osmanlı Devletinin Avrupa, Asya ve Afrika'ya yayılan bölgeleri subtropik iklim kuşağına dahildi. İklim dışında dağlar da ekilebilir araziye daraltıyordu. Bu iklimin ziraat için meydana getirdiği en büyük sıkıntı yağışların mevsimlere göre orantısız olmasıydı.⁵¹ Yağmurun bol olduğu yıllarda bereketli mahsuller alınırken kurak yıllarda mahsul azalıyordu. Osmanlı Devletinde 1578 yılından 1637 senesine kadar 59 yıl zarfında birçok kıtlık olayı görülmüştü. Darlıkların sebepleri çekirge, fare istilasası, afetler, yağmursuzluk, ekilebilir alan yetersizliği, zirâî hastalıklar, muhtekirler, kaçak zahîre alım-satımı⁵² gibi sebeplerdi.⁵³

İstanbul'un dünyanın en kalabalık şehirlerinden biri olması yaşanan darlıkların önemli bir sebebiydi. Pâyitaht İstanbul olduğu için asker ve bürokrat nüfusu fazlaydı. İstanbul'a zahîre dışarıdan geldiği için de düzenli sevkiyat yapılmadığında şehirde sıkıntıya sebep oluyordu. İstanbul'da bu dışa bağımlılık yüzünden en azından kısa süreli darlıklar yaşanabiliyordu.⁵⁴ Ancak İstanbul çevresindeki köylerdeki zirâî üretim bu darlıkların şiddetini azaltmış olmalıdır. Bazen zahîre getiren gemilerin eşkiyalar tarafından yağma edildiği, zahîre getiren gemilerin doğruca İstanbul'a zahîresini getirmeden yol boyundaki kazalara sattıkları biliniyordu. Bunun dışında İstanbul'un ihtiyacı için zahîre toplamakla görevli memurların halkı sıkıntıya sokmadan zahîre temin etmeleri isteniyordu.⁵⁵ Kıtlık ve savaş dönemlerinde hububatın fiyatı yükseliyor ve buğday ihracı yasaklanıyordu.⁵⁶ Hububat

.....

51 Güçer, 1964, 3-7.

52 Orhan Kılıç, "Osmanlı Devletinde Meydana Gelen Kıtlıklar", *Türkler, Yeni Türkiye Yay.*, Ank. 2002, X. 725-726.

53 Güçer, 1964, 10.

54 Kılıç, 2002, 723-724.

55 Kılıç, 2002, 723.

56 Zeki Arıkan, "Osmanlı İmparatorluğunda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)" *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İÜ Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, İst. 1991, s.286.

ticareti belirli kayıtlara tabiydi. Ülke dahilinde hububatın gerek ihracı gerekse Devlet içinde bir yerden bir yere taşınması ve satılması hükümetin izin ve müsaadesine bağlıydı. Her kazada üretilen hububat öncelikle kazada yaşayan halkın ihtiyacına bırakılmış oluyordu.⁵⁷

Her kazada üretilen hububatın o kaza dahilinde tüketilmesi ilke olarak kabul edilmişti. Ürettiği hububat iâşesine yeterli gelmeyen İstanbul, Edirne, Mekke ve Medine gibi şehirlerin ihtiyacının karşılanabilmesi için hububatın mahsulü bol olan kazalardan sıkıntıda olan şehir, kasaba ve bölgelere nakli ancak merkez tarafından verilen izinle yapılırdı. Taşra kazalar arasında yapılacak hububat ticareti için izinler için nakliyatın neden zorunlu olduğu, hububatın satılacağı beylerbeyleri, sancakbeyleri ve kadılar tarafından birlikte takip ediliyordu.⁵⁸ Hububatın verimli bölgelerden verimsiz bölgelere nakli oldukça önemli bir konuydu ve aracı sayısı en az sayıda olmalıydı.⁵⁹

Hububat sıkıntısı yaşayan şehir ve kazaların hububatı nerden temin edecekleri önemli bir unsurdu. Bu gibi sıkıntıları yaşayan halk en yakın yerlerden en az masrafla ucuz hububat temin edilmesi gerekiyordu. Bir kazadan diğer bir kazaya hububat ticareti yapmak için sadece müsaade almak yeterli değildi. Hükümet nakliyat sırasında meydana gelecek azalmaları ve yollarda satılmasını önlemek amacıyla çeşitli tedbirler alıyorlardı. Tüccar bir kazadan veya iskeleden hububat satın alıp bir yere götürmek istediğinde gideceği yeri taahhüt etmesi ve bu taahhüdünde duracağına dair bir kefil göstermesi gerekiyordu. Bu kefaletler İstanbul Muhtesibi tarafından incelendikten sonra Divan-ı Hümayun'a arz ediliyordu. Bunun üzerine her tüccara ayrı olarak hububat alacağı yerin kadısına hitaben yazılmış bir müsaade hükmü veriliyordu. Tüccar hububat alacağı yerde bu müsaade hükümlerini ibraz etmeden hububat alamazdı. Tüccar yükünü aldıktan sonra yük aldığı yerden ayrılmadan kadının huzuruna çıkar ve aldığı hububatın

.....

57 Lütfi Güçer, "XVI.Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dahilinde Hububat Ticaretinin Tabi Olduğu Kayıtlar", *İÜ İktisat Fakültesi Mecmuası*, C.13, No.1-4, İst. 1954, s.80-82

58 Güçer, 1954, 83-84

59 Mücteba İlgürel, "Hububat Kaçakçılığı", *CIEPO Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi XIV. Sempozyum Bildirileri 18-22 Eylül 2000*, Yay. Haz. Tuncer Baykara, TTK Yay. Ank., 2004, s.361.

cinsi ve miktarını bildirirdi. Ayrıca başka bir kağıda gemi sahibinin ismi, yüklemeye ne zaman geldiği, satın alınan fiyat ve geminin ne zaman hareket edeceği yazılırdı. Bu suret iki nüsha olarak hazırlanırdı.⁶⁰

Genellikle buğday dışındaki her türlü gıda maddesi zahîre adı altında toplanabilir. Zahîre karaborsacılığı ve kaçakçılığı Osmanlı devletinin önemli sorunlarından biri olmuştur. Zahîre kaçakçılığı yurtiçi ve yurtdışı olmak üzere iki yönlü olarak yapıyordu. Yurtiçinde yapılan zahîre kaçakçılığının en önemli sebebi üretim bölgelerindeki üretim fazlasının öncelikli olarak İstanbul'a gönderilmesiydi. Bu durum bazı Anadolu şehirlerinde zahîre talebini ve fiyatını arttırdığından zahîre kaçakçılığına ortam hazırlanmış oluyordu.⁶¹ Yurtdışından gelen tüccarların zahîre mübayaasında yüksek teklif vermeleri de zahîre sahiplerini, üreticileri zahîrelerini yabancı tüccara satıp daha fazla kar elde etmeye teşvik ediyordu. Hatta bazı üreticiler ve zahîre sahipleri yabancı tüccarların reddedilemeyecek teklifleri karşısında yemeklik ve tohumluk zahîrelerini satıyorlardı.⁶²

Zahîre karaborsacılığı dışında Osmanlı Devletini uğraştıran en önemli problemlerden biri de hileli zahîre satışlarıydı. Hileli zahîre satışı, özellikle kaliteli buğday arasında kalitesi daha düşük olan buğday ve arpa, çavdar, saman vs. katılmasıydı. Hileli zahîre sadece hububatta değil yağlarda da oluyordu. Yağın içerisine özellikle sade yağın içine daha ucuz olan don ve çerviş yağı katılıyordu.⁶³ İstanbul'da yağ sıkıntısı çekildiği durumlarda kayıkçıların kayıklarını yağlarken yağı israf etmemeleri ve don yağı kullanmaları şeklinde merkez tarafından talimatlar verilirdi.⁶⁴

İstanbul'daki ekmek, francala, simit, çörek ve börek ve sair fırıncılar ayrı ayrı esnaf birliklerine mensup idiler. Bu nedenle birbirlerinin işlerini yapmaları yasaktı.⁶⁵ Zaten fırıncılar ihtisas

.....

60 Güçer, 1954, 85-92

61 Aynural, 2001, 40-42

62 Aynural, 2001, 41

63 Aynural, 2001, 45

64 Ahmet Refik, *Hicri On İkinci Asırda İstanbul Hayatı*, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1988, s.171

65 *İstanbul Esnaf Tarihi*, 1997, I. 1, hk. 1

sahalarının dışında bir şey imal etmeyecekleri, içlerinden herhangi birisinin başka bir şey imâl etmesi halinde, o kişinin esnafıktan çıkarılacağını taahhüt ediyorlardı. Tanzimatın ilanından sonra ekmeççi, francalacı ve uncu esnafı bir tek esnaf birliği olarak kabul edilmeye başlandı.⁶⁶ Esnafın en yetkili kişisi kethüdaydı. Kethüdaların çok önemli görevleri ve sorumlulukları vardı. Yeni bir fırın açılırken fırıncı ustasının muhakkak bir kefil göstermesi gerekmekteydi. Fırıncıların nizâmları da Başmuhasebe defterlerine kayıt edilmekteydi. Nizamları gereği ihtiyaç duyulmadıkça yeni fırın açmaları yasaktı. Tanzimata kadar unlu mamul imâl eden fırıncıların ayrı esnaf birlikleri olmalarına karşılık bazı birliklerin kethüdaları ortaklı. Mesela, İstanbul ve Bilâd-ı Selâse ekmeç fırıncılarının ve İstanbul simitçi ve çörekçi esnafının kethudaları aynı kişilerdi.⁶⁷ Her bir fırıncının ekmeç satış yerleri ve mahalleri belirlenmişti. Dolayısıyla belirlenen yerlerin ve mahallerin dışında ekmeç satışları yasaktı.⁶⁸ Ancak özel izinle ve ihtiyaç duyulan yerlerde sur dışına çıkılmasına müsaade edilmekteydi.⁶⁹

Fırıncı ve değirmencilerin 6 aylık hububatı stokta tutma zorunlulukları vardı. Bu 6 aylık süre nakliyatın durma noktasına geldiği kış aylarında İstanbul halkının ekmeç sıkıntısı çekmemesi için alınan bir tedbirdi. Fırıncıların ve değirmencilerin 6 aylık hububatlarını alıp almadıkları kapan naibi tevzi defterinden anlaşılmaktaydı. Bu denetimi bizzat yapan İstanbul kadısı Kasım ayından önce bu defterlere bakarak 6 aylık hububat depolamayan fırıncı ve değirmencilere gerekli uyarıları yapardı.⁷⁰ İstanbul fırıncılarının ekmeç imâlinde kullandıkları tuzlar Ahyolu memlehasından gelmekteydi. Ahyolu'ndan gelen tuzlar önce tuz ambarlarına naklediliyor daha sonra buradan fırıncılara dağıtım yapıyordu.⁷¹

.....

66 Başbakanlık Arşivi, Cevdet Belediye, nr. 969, 19 L 1257

67 *İstanbul Esnaf Tarihi*, 1997, I. 315, hk. 345

68 *İstanbul Esnaf Tarihi*, 1997, I. 32, hk. 977

69 Mesela Beykoz köylüleri bu şekilde özel izne binaen ekmeçlerini Mevlevihane Kapısındaki fırıncılardan almaktaydılar: *İstanbul Esnaf Tarihi*, 1997, I. 262, hk. 614

70 Mühimme, 165, s. 405, hk. 1, Fî evâsıt-ı Z sene 1181/29 Nisan- 8 Mayıs 1768.

71 Cevdet, Belediye, nr. 2952, 17 Ca 1221

2. İstanbul'da Bazı Zahîre ve Unlu Mamul Fiyatları

İstanbul'da unlu mamullerin (ekmek, francala, simit, çörek, börek, poğaçça vs.) fiyatları belirlenirken de diğer mallar gibi "çaşni" tutulmaktaydı. Yani unlu mamulün öncelikle numunesi ehl-i hibre (bilirkişi) önünde imâl edilerek katma değerlerin tesbiti gerekiyordu. Bunun için İstanbul kadısı huzurunda fırıncı esnafının kethüda, yiğitbaşı ve nizam ustalarından ve bölgenin ileri gelenlerinden bazıları ve halktan temsilcilerin bir araya gelmeleri gerekmektedir. Daha sonra ustalar bu heyet huzurunda numune hazırlarlar ve bu arada maliyet hesabını çıkarırlardı. Belirlenen bu maliyetin üzerine esnafın kârı da ilave edilerek ekmeğin fiyatı tespit edilmiş olurdu.⁷² Daha sonra diğer unlu mamullerin fiyatları tespit edilmiş olan ekmek fiyatına göre belirlenirdi.

İstanbul'da ekmek fiyatları değer bakımından sabitti. Fiyat hareketleri ağırlık üzerinden olmaktadır. Ekmeğin gramajı düşürülerek fiyatı artırılmış olurdu ve bu fiyat bir müddet sabit kalırdı. Nitekim, 1780'li yıllarda 1 akçe, bu yıllardan sonra 1 para, 1805'li yıllarda 2 para, 1240'larda 4 para, 1250'li yıllarda 6 para olarak fiyatlar sabit tutulmuş, ekmek ağırlıklarında değişmeler olmuştur.

Zahîre Nezâreti kurulduktan sonra fiyat ve kaliteyi belirleyen heyet içerisinde Zahîre nâzırı da yer almaya başlamış ayrıca heyetin toplanma yeri İstanbul kadılığı yerine Bâb-ı aliye nakledilmişti. İstanbul'da unlu mamullerin fiyatları yılda ortalama 3-4 kez tespit edilmekteydi. Dolayısıyla bir yıl içerisinde değişik fiyatlar ortaya çıkmaktaydı. Özellikle hububat fiyatlarının artması durumunda fırıncılar ekmek fiyatlarına zam yapılmasını talep etmekte ve bu taleplerine binaen fiyat artırımına gidilmekteydi. Bu fiyat artırımını imâl edilen numune ekmeğin maliyet hesabı yapıldıktan sonra yapılmaktaydı. Fırıncıların imâl ettikleri ekmeklerde Selim I. kanunnamesindeki "Muhtesip olan kimesne kadı ma'rifetiyle narh vire, etmeği çaşni tuta,

.....

⁷² Cevdet Belediye, nr. 4748, evâsıt-ı M 1145; Barkan, "XV. yy.ın Sonunda Bazı Büyük Şehirlerde Eşya ve Yiyecek Fiyatlarının Tespit ve Teftişi Hususlarını Tazim Eden Kanunlar", *Türk Tarih Vesikaları*, Cilt. I, Sayı:5, s.2; Tabakoğlu, "Osmanlı Ekonomisinde Fiyat Denetimi", *Ülgener'e Armağan*, İÜ İktisat Fakültesi Mecmuası, İst. 1987, s. 112.

onı on dört üzere narh vire” ifadesinden % 40 kâr olduğu anlaşıl-
maktadır.⁷³ Elbette ki bu kâr oranı, genellikle kâr oranının % 10-20
arasında olduğu Osmanlı’da hayli yüksek bir orandır. Ancak bu kâr
oranını destekleyecek elimizde başka bir belge olmadığı için yine de
ihtiyatla karşılamakta fayda vardır.

a. Buğday ve Un Fiyatları: Zahîre ve unlu mamullerin fiyatları
senede 3-4 kez tespit edilmektedir. Dolayısıyla bu fiyatlar bazı aylarda
düşük, bazı aylarda yüksek olabilmektedir. Mesela ortalama 1 kile⁷⁴
normal un 1742 yılında 5 akçeden 1826 yılında 27 akçeye yükselmiş-
tir. Yani 84 yıl içerisinde yaklaşık olarak un fiyatlarında 5,5 kat artış
olmuştur. Zahîre Nezâreti tarafından İstanbul fırınlarına dağıtılan
buğdayın 1795-1835 dönemindeki fiyat değişimini 3 periyot halinde
değerlendirmek mümkündür. Bunlar fiyatların radikal değişimler ya-
şamadan önce seyrettiği stabil *dönemler olan 1795-1810, 1810-1829 ve
1829-1835 dönemleridir. Bu periyotların ilki olan 1795-1810* aralığında
ortalama fiyat 2,39 kuruş/kile civarındadır. 1810 yılı itibariyle fiyatlar
radikal bir değişim geçirip bir önceki dönem ortalamasının neredeyse
iki katına çıkmakta fakat yaşanan bu değişimin akabinde fiyatların
düşüş eğilimine girdiği görülmektedir. 1810-1829 dönem ortalaması
ise 4,24 kuruş/kile dolaylarındadır.⁷⁵

b. Ekmek ve Francala Fiyatları: *İstanbul*’da çalışan vasıfsız bir
yapı işçisi, XVI. yy’ın büyük bir bölümünde günde 5-6 akçe ya da bir
altının onda biri kadar ücret almaktaydı. Usta bir duvarcı ya da ma-
rangozun günlük ücreti ise 12 akçe ya da bir altının beşte biri kadardı.
1525’te başkent için hazırlanan narh listelerine göre, 500 dirhemlik⁷⁶
(1,6 kg) ekmek ile 200 dirhem (640 gram) kuzu etinin fiyatı 1 ak-
çeydi.⁷⁷ Elimizdeki verilerden hareketle 1742-1769 yılları arasında
ekmek fiyatlarında istikrar olduğunu söyleyebiliriz. 1776 yılı fiyatları
göz önüne alındığında bu yıllarda ekmek fiyatlarının yaklaşık % 60

.....

73 *Selim I. Kanunnâmesi*, Nşr. Pulahan-Yücel, Belgeler cilt. XII, sayı:16, s. 34

74 1 kile (keyl) = 20 okka = 24.576 kg.

75 Camgöz, 2010.

76 1 dirhem = 3,212 gr.

77 Halil Sahillioğlu (1967), “Osmanlılarda narh müessesesi ve 1525 yılı sonunda
İstanbul’da fiyatlar”, *BTTD*. S. 1, İst. 1967, s. 36-40; 2, 1968, s. 54-56 ve 3, 1968,
s. 50-53.

oranında arttığını gözlemliyoruz. 1776'dan sonra ekmek fiyatlarındaki istikrar 1788 yılına kadar sürmektedir. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin girdiği savaş İstanbul'da da ekmek fiyatlarının artmasına neden olmuştur. 1790'lara kadar süren fiyat artışları bu yıldan sonra düşmeye başlamış bu düşüş 1793 yılına kadar devam etmiştir. Bu yıldan 1809 yılına kadar ekmeklerin normal fiyat artışları *devam edegelmiştir*. 1810-11 döneminde ise ekmek fiyatları daha önceki bir kaç yılın iki katına çıkmaktadır. Bu yıllardan sonra fiyatlardaki istikrar 1828 senesinde bozulmuştur. Kısacası 1742 yılından 1845 yılına kadar geçen 103 yıllık *dönemde ekmek fiyatları yaklaşık 22 kat artıyor. İstanbul'da ekmek fiyatları daha önce de belirtildiği gibi ağırlık düşürülerek tespit edilmekteydi. Murâd IV. (1623-1640) devrinde, 1638 yılında, şehir içinde 600 adet ekmek fırını, 300 at değirmeni ve Kuruçeşme yakınında 2 su değirmeni mevcuttu.*⁷⁸

D. Devlet Zahîre Ambarları

Tarım ürünlerinin fiyatları, bu ürünlerin esnekliği az olduğundan, üretimin yüksek veya düşük olduğu dönemlerde büyük oynamalar gösteriyordu. Osmanlı Devleti bu problemi gidermek için stok politikası izliyordu. Stok politikası ile hem fiyat istikrarına katkıda bulunuluyor hem de olağandışı durumlar için mal depolanıyordu.⁷⁹ Bazan devlet, arzın düzenlenmesi ve darlığın giderilmesi için kendi ihtiyacı için ayrılmış malları piyasaya verebiliyordu.⁸⁰ İstanbul'a buğday arzı Osmanlı hükümetlerinin en çok önem verdikleri konulardan biriydi. Kapan denen borsalardaki yarı resmi hüviyetli tüccarlar bunun sağlanmasıyla görevliydi. Yine erzakın temini ve taşınmasıyla ilgili güçlükler yanında kışın çıkan fırtınalar yüzünden kentte veya yakın çevresinde aşağı yukarı dört-beş ay yetecek stok bulundurulması gerektiğinden, sonbaharda kente ulaşan buğdayın depolanması da kolay bir iş değildi. Bu amaçla önceleri buğday arzı için Tersane

.....

78 Evliya Çelebi, I, 510.

79 Bu işe tahsis edilen anbarların herhalde dolu bulundurulması gerekiyordu: Mühimme, 5, s. 233/601: 973/1565; s. 391/1034, 973/1566; Mühimme, 7, s. 909/2489.

80 Cevdet, Belediye, 684: 1105/1694.

anbarları kullanılıyordu. XVIII. yy.ın ikinci yarısının başlarında kapan tüccarları özellikle kış şartları deniz nakliyatını engelleyince anbar ve stok politikasına önem verdi.⁸¹

XVII. yy'da Fransız seyyahı Michel Baudier, İstanbul'un ekmek ihtiyacını sağlamak için yapılan buğday ve hububat ambarlarından bahseder. Bunlar demir kapılı ve kalın duvarlı depolardır. Üç yılda bir yenilenen buğday mevcudu uzun süre yeterli miktardadır.⁸² En önemli buğday ambarı eskiden beri Unkapanı'ndaydı. Ancak bazı büyük tüccarların da özel ambarları vardı. XVII. yy'da nüfusun daha da artmasıyla Unkapanı'ndaki depolar yetmemeye başladığından, Sultan Ahmed III. (1703-1730) tersane yöresinde birkaç mahzen yaptırdı ve bunlara, Sultan Mustafa III. (1757-1774) döneminde 1758'de üç yeni ambar daha eklendi. Bu mahzenlerden birkaçı Meyyit İskeleyi yakınındaydı ve 1795'te yeni dokun yapımı sırasında yıkıldılar. Yerlerine çok geçmeden (1798-99) Boğaz kıyısında, Paşalimanı'nda iki yeni tahıl ambarı yapıldı.

Yük indirme yerleri malların türüne göre farklı farklıydı. Kentin iâşesi için getirilmiş erzak, gümrük ile Unkapanı arasındaki bölgeye indiriliyordu. Odunkapı'da, odun ve kereste depoları vardı. Tahıl, Unkapanı'ndaki ambarlara gidiyordu (daha sonraları bir kısmı tersane bölgesinde kurulan depolara aktarıldı). İlgili denetim mercilerinin ve tacirlerin makam ve dükkânları ya kıyı yakınındaydı ya da bitişik kent bölgesi içindeki hanlardan birindeydi.⁸³ İstanbul halkının zahîre sıkıntısı çekmemesi için zahîre ticareti yapan tüccara her türlü destek, teşvik ve yardımı yapan devlet, aynı zamanda İstanbul'un iâşesi amacıyla zahîre mübayaa ederek ambarlarında saklamaktaydı. Daha sonra bu zahîrelerden ihtiyaç hissedildikçe değirmenci ve fırıncılara verilmekteydi. Özellikle kış aylarında zahîre nakliyatı durma noktasına

.....

81 Cevdet, Belediye, 3875: 1170/1757; 3884:1157/1744; 2542: 1183/1170. Devlet anbarlarından İstanbul'a günde ne kadar un tahsisi yapıldığını ve buradan da halkın ne kadar ekmek tükettiğini çıkarmak kabildir. Bkz. Cevdet, Belediye, 1208.

82 Kömürçiyen-Andreasyan, Eremya Çelebi, *İstanbul Tarihi*, XVII. yüzyılda İstanbul, Tercüme ve tahşiye eden Hrand D. Andreasyan, Yeni notlarla yayıma hazırlayan Kevork Pamukçiyen, İst., Eren Yay.1988, 162

83 Müller-Wiener, 2003, 58.

geldiğinde İstanbul'da zahîre sıkıntısı baş göstermekteydi. İşte devlet bu gibi durumlarda devreye giriyordu. Zahîre ambarlarına depolanan zahîrelerin dayanıklı olması gerekmektedir. Bu bakımdan pek dayanıklı olmayan Karadeniz ve Tuna sahillerinden gelen hububat tercih edilmiyor bunların yerine daha dayanıklı olan Akdeniz hububatı talep ediliyordu. Zahîre ambarlarına depolanan hububatın genellikle bir yıldan fazla depolarda kalmamasına dikkat edilmekteydi.

İstanbul'da üç bölgede devlete ait zahîre ambarları vardı. Bunların en büyüğü ve en eskisi Tersane-i amire ambarlarıydı. Üsküdar Öküz limanındaki ambarlarla,⁸⁴ Çukurhamam'daki XIX. yy.ın başlarında yapılmış ambarlardı. Yeni ambarların yapımı Tersane ambarlarının yetersiz kaldığını ayrıca devletin zahîre mübayaasında daha etkin hale geldiğini gösteriyor. Zahîre Nezâretinin kurulmasından sonra devletin mübayaaya ettiği zahîre miktarlarında ciddi artışlar meydana gelmiştir. Devlet tarafından mübayaaya edilen ve İstanbul'a getirilen zahîreler un kapanına indirilmiyor doğrudan zahîre ambarlarına sevk ve ambar eminine teslim ediliyordu.⁸⁵ Devletin bu iş için ayırdığı sermaye önceleri Hazine-i amire ve Darbhâne-i amire daha sonra Zahîre hazinesi tarafından mübayaacılara teslim edilmekteydi. Mübayaacılar da zahîre alımında ödemeyi peşin yapmaktaydılar.⁸⁶ Padişahlar devlet ambarlarında mevcut bulunan hububatla da ilgilidiler. Bu ambarlarda bulunan hububattan değirmenci ve fırıncılara verilen miktarlar ve fiyatları gibi konularda zaman zaman sadrazamlarından bilgi almaktaydılar.

Zahîre ambarlarından sadece fırıncı ve değirmencilere zahîre verilmiyordu. Özellikle ordu sefere çıktığında ihtiyaç anında bu ambarlardan ordu için zahîre sevk edilmekteydi. Ayrıca Tersane-i amire zindanında bulunan esirler, tutuklular ve sairlerin ekmek ihtiyacını karşılayan Tersane zindanı fırınına da bu ambarlardan her ay 2000 kile hububat verilmekteydi.

.....

84 Öküz limanı, Üsküdar'ın Beşiktaş karşısındaki iskelesidir. Öküz sürülerinin Beşiktaş'tan Anadolu yakasına bu iskele aracılığıyla dağıtıldığı nakledilir. Sonradan buraya Paşa limanı ismi verilmiştir. Bkz. Kömürciyan-Andreasyan, 1988, 279.

85 Güçer, 1952, 408.

86 Güçer, 1952, 409.

Devlet ambarlarından değirmenci ve fırıncılara dağıtılan hububat daha çok maliyetine verilmekteydi. Hatta daha önceki senelerde yüksek fiyattan alınan zahîreler daha düşük fiyattan alınan zahîrelerin fiyatları göz önünde tutularak ortalama fiyattan satılırdı. Ancak devletin mîrî fiyatlarla satın aldığı hububatı aynı fiyattan fırıncı ve değirmencilere satması da beklenemezdi. Bu bakımdan mîrî fiyatla mübayaaya edilen hububatın satışından devlet hazinesine bir miktar kâr kalmaktaydı. Zahîre mübayaasında zahîre cinslerine göre tek bir fiyat uygulaması yoktu. Bazı bölgelerin hububatı düşük fiyattan olurken bazıları daha yüksek olabiliyordu. Devlet ambarlarından fırıncı ve değirmencilere dağıtılan hububatın fiyatları yukarıda da zikrettiğimiz nedenlerle kapan fiyatından düşüktü. Bu düşüklük hazineyi zarara uğratacak boyutlara ulaştığında yazılan fermanlarda, devlet ambarlarından verilen hububatın fiyatlarının un kapanı fiyatlarına uygun hale getirilmesi ve böylece devletin zarara uğratılmaması istenmekteydi. 1168-1175 (1754-1762) yılları arasında Tersane-i Amire yani devlet ambarlarından İstanbul değirmenci ve fırıncılarına verilen ortalama yıllık buğday miktarı yaklaşık olarak 365229.5 kiledir. Bu miktar Zahîre Nezâretinin kuruluşundan sonra diğer hububat çeşitleriyle beraber ortalama 1,5 milyon kileye ulaşmıştır.

E. Tahıl Tedarik Bölgeleri⁸⁷

1. İstanbul'un Tahıl Tedarik Bölgelerini Belirleyen Unsurlar

Nüfus yoğunluğu ve çevresindeki hububat üretiminin tüketimine yetmemesi sebebiyle İstanbul'a ucuz ve kesintisiz bir şekilde mal akışının temin edilmesi Osmanlı Devletinin en önemli görevlerinden biriydi. Bu yüzden Devlet ihtiyaç fazlası hububatını başkente yollamak zorunda olan bölgeleri, bu bölgelerdeki ihraç iskelelerini en ince ayrıntısına kadar tespit etmiş, her sene söz konusu bölgelere gönderdiği mübaşirlerle bu işin düzen içinde yürütülmesine özen göstermiştir.⁸⁸ Bununla birlikte sanayi devrimi öncesi iklim şartları

.....

⁸⁷ Bu konuda ayrıntılı ve tamamlayıcı bilgi için bkz. Mevlüt Camgöz, "19. yüzyıl Osmanlı İstanbul'unda Tahıl Fiyatları ve Tedarik Bölgeleri", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İst. 2010.

⁸⁸ Güçer, 1952, 404.

ile geleneksel tarım ve ulaştırma yapısı içersinde hububat arzının istikrarsızlığı tedarik bölgelerinin seçiminde Osmanlı Merkezî Yönetimini üretim, ulaşım, iklim ve kaçakçılık gibi faktörleri ayrıntılarıyla dikkate almak zorunda bırakmıştır.

Zirâî üretimin yapıldığı Macaristan, Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Anadolu, Irak ve Mısır Osmanlı Devletinin hakimiyeti altında bulunuyordu. Balkanlardaki Macar Ovaları, Eflak ve Boğdan, Dobruca ve Meriç boyunca uzanan Sofya, Uzunova ve Filibe Ovaları, Makedonya'da Vardar Ovası, Teselya'da Yenişehir Ovası, Trakya Ovaları; Anadolu'da Bursa Ovası, Bakır Çayı, Gediz, Büyük ve Küçük Menderes Vadileri, Konya Ovası, Çukurova, Iğdır, Muş Ovaları, Mezopotamya, Nil Vadisi, Kuzey Afrika Ovaları gibi zengin sahalarda önemli miktarda tahıl üretimi yapılıyordu. Osmanlı devleti için asıl problem zahîrenin üretildiği bu bölgelerden ihtiyaç duyulduğu bölgelere ulaştırılmasıydı.⁸⁹ Hububatın ihtiyaç duyulduğu bölgenin yakın çevresinde yeterli üretim gerçekleşmişse timar sistemi sayesinde problem otomatik olarak çözülüyor aksi takdirde de üretim bölgeleriyle çok sıkı irtibatta olan merkezî yönetim ihtiyaç duyulan hububatı en ucuz yoldan darlık çeken bölgelere ulaştırılıyordu. Üretim fazlalarını İstanbul'a göndermekle mükellef bölgelerin kadılarından bütün erzakla beraber hububatın cari fiyatlarının sık sık merkeze bildirilmesi de isteniyordu. Bu yol ile hükümet bütün ülkedeki mahsulün durumundan her an haberdar olabiliyordu.⁹⁰

İstanbul için tahıl tedarikinde en büyük sorun nakliye idi. Paha hafif yükte ağır bir özellik gösteren tahıl maddesinin karadan naklinin maliyeti yüksek olduğundan tek alternatif deniz ulaşımıydı. Bu sayede başkentin ihtiyaç duyduğu zahîre bol miktarda ve mutedil fiyattan temin edilebiliyordu.⁹¹

2. İstanbul'un Klasik Dönemde Tahıl Tedarik Bölgeleri

İstanbul'un fethini müteakip yıllarda Mehmed II.'in önem verdiği konulardan biri İstanbul'u nüfuslandırmaktı.⁹² Bu amaçla

.....

89 Ayrıntılı bilgi için bkz. Güçer, 1964, 1.

90 Ayrıntılı bilgi için bkz. Güçer, 1952, 96.

91 İnalçık, 1994, IV.116.

92 Ahmet Tabakoğlu, *Yayımlanmamış İstanbul Tarihi Ders Notları*, s. 100

uygulanan sürgün metoduyla Sırbistan ve Mora seferlerinde esir alınan 30.000 kadar köylüyü “ortakçı kul”⁹³ statüsünde İstanbul yakınlarında 35 köye yerleştirmiştir.⁹⁴ Bu uygulamanın esas amacı yeni fethedilen İstanbul’un iskan edilmesi idiye de yukarıda belirtildiği üzere hızla nüfuslandırılmaya çalışılan şehrin ahalisi için gerekli iâşe maddelerinin üretimi de hedefleniyordu.⁹⁵ Bu ortakçı kulların nakdî birtakım mükellefiyetleri yanında buğday, yulaf, arpa, burçak, kapluca, mercimek, merdimek, darı, bakla, nohut, çavdar ve keten tohumu gibi mahsullerden aynî vergileri de vardı.⁹⁶ Böylelikle şehrin yakın çevresinde bulunan alanlar üretime kanalize edilerek hem mevcut kapasite kullanılıyor hem de şehrin ihtiyaç duyduğu zahîrenin bir kısmı taşıma külfetine girilmeden temin ediliyordu. Yine Barkan tarafından yayımlanan 907/1501 tarihli İstanbul İhtisap Kanunnamesi’nde un ve ekmek fiyatlarını tespit etmek için vazedilen usulde üç önemli tedarik bölgesi zikredilmektedir: Tekfurdağı, Ahyolu ve Selanik.⁹⁷ 1522 tarihli Kanuni Sultan Süleymân Kanunnamesine göre Gelibolu Sancağına bağlı Tekfurdağı, Silistre Sancağına tabi Ahyolu kazası ve Paşa (Mirimiran) Sancağına bağlı Selanik kazaları sahip oldukları iskeleler vasıtasıyla İstanbul’a mutedil fiyatla zahîre göndermekteydiler.⁹⁸

.....

93 Daha geniş bilgi için bkz. Barkan, Ömer Lütfi. “XV ve XVI. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu’nda Toprak İşçiliğinin Organizasyon Şekilleri: Kulluklar ve Ortakçı Kullar. A. İstanbul Haslar Kazasındaki Ortakçı Kullar”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt.1, Sayı.1, 1939, s. 29-74. Barkan, bu çalışmasında 904/1498 tarihli İstanbul Haslar Defterinden çıkan sonuçları değerlendirmektedir.

94 İnalçık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yay., İst. 2003, s.147

95 Kritovulos, *Tarih-i Sultan Mehmed Han-ı Sani: İstanbul’un Fethi*, Çev. Karolidi, Sad. Muzaffer Gökman, Kitapçılık Ticaret Limited Şirketi, İst. 1967, s. 142-143.

96 Barkan, 1939, 46.

97 Barkan, “İstanbul İhtisabı Kanunnamesi”, *Tarih Vesikaları*, Cilt. 1, Sayı. 5, 1942, s. 330.

98 Çakar, Enver, “Kanuni Sultan Süleymân Kanun-Nâmesine Göre 1522 Yılında Osmanlı İmparatorluğu’nun İdarî Taksimatı”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. Cilt: 12, Sayı: 1, 2002, s. 268-269

İnalcık klasik dönem İstanbulunun tahıl kaynakları ve çıkış limanlarını şöyle sıralar:⁹⁹

<u>Tahıl Kaynakları</u>	<u>Çıkış limanı</u>
Trakya Ovaları :	Tekirdağ Limanı
Tuna Havzası:	İbrail, İsakçı ve Constanta Limanları
Bulgar Mahsulü:	Burgaz Limanı
Dobruca-Don Kuşağı:	Kili, Akkerman, Azak ve Kefe
Tesalya Ovası:	Volos İskelesi
Batı Anadolu:	Foçalar ve İzmir
Mısır:	Dimyat ve İskenderiye

Güçer, Zahîre Mühimme Defterlerini esas aldığı XVIII. yy. İstanbul'un iâşesi ile ilgili çalışmasında başkent hububatının kaynak bölgeleri olarak Eflak ve Boğdan eyaletleri, Tuna iskeleleri, Karadeniz'in Rumeli yakasındaki iskelelerinin hinterlandları, Meriç, Arda, Ergene, suları boyunca uzanan ovaları da içine alan Trakya, Ege denizinin Rumeli sahilleri, Anadolu'da İzmit'ten Edremit'e kadar Marmara denizi sahilleri gerisinde uzanan Kocaeli, Hüdavendigar ve Karesi illerini vurgular.¹⁰⁰ Başkent'in tahıl ihtiyacının karşılanması zora girdiği zaman Anadolu'nun Karadeniz kıyılarına, - özellikle Sivas, Takat ve Amasya menşeli ürünleri Samsun üzerinden naklederek - ve hatta Trabzon, ve Erzurum gibi daha doğudaki vilayetlerle, Kırım ve Güney Ukrayna'ya başvurulabilmektedir.¹⁰¹

F. Et İâşesi

Temel gıda maddelerinin en önemlilerinden birisi de koyun eti idi. Koyun, celepler vasıtasıyla, Filibe, Üsküp, Manastır gibi Rumeli şehirlerinden, nadiren Dulkadir ve Diyarbakır taraflarından temin edilmiştir. Her yıl 200.000 den fazla koyun İstanbul'a getirilmiştir. İstanbul dışındakilere koyun satışı yasaklanmıştır.¹⁰² Kasaplar kentin

99 Halil İncık ve Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1600-1914*, Eren Yay., İst., 2000, s. 228.

100 Güçer, 1952, 86-87

101 Mantran, 1990, I, 182.

102 Gökbilgin, 1977.

her yerine dağılmışlardır. Kente diğer bölgelerden daha düşük fiyata et temin edilmektedir. İstanbul'un koyun ihtiyacının karşılanmasını bununla vazifeli çavuş veya mahallî kadılara gönderilen hükümlerde görmek mümkündür. Tesbit olunan şekilde ve belirli fiat üzerinde muamele görerek, gümrük alınmaması şartı ile, İstanbul'dan gelen çavuşlara teslim edilen sürüler, bunlar tarafından salhanelere sevkedilerek, kasaplara dağıtılır. İstanbul kasaplarının canlı aldıkları koyunları âmilin adamı olmadan satamadıkları gibi, kapandan başka yerde satamayacaklarına dâir hükümler vardır. Fatih'in Yedikule dışında yaptırmış olduğu salhanede kesilen etler ise, 8 yeniçeri meydanına, eski ve yeni sarayların günlük ihtiyacına v.b. tahsis ediliyordu.

İstanbul halkının ve ordunun et ihtiyacının piyasa fiyatının altında karşılanması için para vakıfları kurulmuştu. Bunların ilk bilineni Mehmed II. (1451-1481) tarafından kurulanıdır. Fatih, geliri yeniçeri ocaklarına verilen etlerin subvansiyonunda kullanılmak üzere 24000 altın vakfetmişti.¹⁰³ İstanbul'da Fatih'ten beri, 1456-1551 arasında kurulmuş 1161 para vakfı vardı.¹⁰⁴ Yine İstanbul'un et ihtiyacı için Süleymân I. (1520-1566) kendinden önce bu iş için tesis edilen vakıfları bir araya getirerek 698 bin akçelik bir vakıf yapmıştı. Bunun gelirleri İstanbul kasaplarına sermaye olarak veriliyordu.¹⁰⁵ Süleyman I. tarafından kurulan ve daha büyük olan ve Kıztaşı ile Aksaray arasındaki Sofular semtinde kurulmuş bulunan Yeniodalar kışlası ise buradaki Etmeydanı'nda idi. Etmeydanı adı her gün kışla ihtiyacı için, "seğirdim çavuşu" tarafından buraya getirilen et istihkakı ile ilgilidir. İthalatçı tüccar ve toptancılar, devlet denetimindeki buğday ya da et ticaretlerde bile, hem alış bakımından, hem de taşıma ve depolama bakımından önemli bir yer tutar ve bazen büyük kazançlar elde ederlerdi. Evliya Çelebi gemi reislerinin devlet tarafından izlenmelerinden buğday ve arpa tük-

.....

103 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilâtı, Kapıkulu Ocakları*, Ankara, 1943, I, 254.

104 Ö. L. Barkan - E. H. Ayverdi, *İstanbul vakıfları tahrir defteri (H.953/M.1546)*, İst. 1970.

105 İstanbul'un et ihtiyacı piyasa fiyatının altındaki fiyatlarla karşılandığı için subvansiyon gerekliydi. Buna rağmen bu işle görevlendirilen kasaplar çoğu zaman iflastan kurtulamıyorlardı: A. Refik, 1935, 87: 973/1566; Mühimme, 7, s.499/1440: 975/1568.

carlarını sorumlu tutar: Bunlar buğdayı ucuza alıyorlar sonra, kuraklık ve kıtlık dönemlerinde yüksek fiyatla dışarıya satıyorlardı. Devlet de bu işten gemi reislerini sorumlu tutuyordu. Aynı biçimde, et ticaretini de gene celepkeşân denen tüccar elinde tutuyordu: Bunların büyük sürüleri olduğu gibi aynı zamanda da mezbahaları ve kentte kasap dükkanları da vardı. Kahve ticareti, ham ve işlenmiş deri ticareti ve lüks ürünler ticareti de toptancı tüccarların elindeydi.¹⁰⁶

G. Denetim

Çarşamba günkü divan toplantılarında muhtemelen İstanbul ile ilgili meseleler konuşulmuş olmalıydı. Çünkü bu divana Rumeli ve Anadolu kazaskerleri yerine, İstanbul ve Bilâd-ı Selâse kadıları katılıyorlardı. Toplantıdan sonra sadrazam yeniçeri ağası ve İstanbul kadısıyla birlikte Unkapanı, Yemiş iskelesi gibi ticaret merkezlerinde narh ve iâşe denetimi yapıyorlardı. Sadrazamın özellikle sefer dönemlerinde yerine bir kaymakam (İstanbul veya sadaret kaymakamı) bırakmasını gerektiriyordu. Sadrazam yerel yönetimle ilgili yetkilerinin büyük bölümünü buna devrederdi. Sadaret kaymakamı, çarşamba ve cuma günleri, İstanbul ve Bilâd-ı Selâse (Galata, Eyüp, Üsküdar) kadılarının, Sekbânbaşının (yeniçeri ağasının yerine) ve İstanbul'un yönetiminde görev alan başlıca vezirlerin katıldığı iki özel divan toplardı. İşte İstanbul'un gerçek valisi sürekli başkentte kalmak zorunda olan bu görevlidir. Esnaf denetimlerini de çoğunlukla o yapmaktadır.¹⁰⁷

İstanbul kadısı, yasaları ve yönetmelikleri uygulamak, bunlara uyulmasını sağlamakla görevliydi. Kadılık makamının emri altında, aynı görevleri nahiyelerde üstlenen naipleri vardı. Çarşıları ve loncaları denetleyen muhtesip, kadıya bağlıydı. Hem kadı, hem de muhtesip, lonca başkanlarıyla işbirliği yaparak hükümetin aldığı kararları uygulamakla, yasalara aykırı davranıldığında suçluları cezalandırıyorlardı. Kadılar ve naipleri şeyhülislama bağlıydılar. Osmanlı'larda ihtisâb ağasının kent hayatı ve belediye ile ilgili görevlerinin başında, yukarıda belirtilen ve kola çıkmak denen denetim gelirdi. Sadrazamın başkanlığında çıkılan bu genel teftişlerin yanı sıra, muhtesib, emrindeki

.....

¹⁰⁶ Mantran, 2001, 247-250; Ayrıca bkz. Eyice, İA, 5/II, 1214/115-118.

¹⁰⁷ Mantran, 1990, I, 120-121.

personel vasıtasıyla esnafi sık sık denetlemeye tabi tutardı. Bu denetlemelerde dikkat edilen şeyler, narha uyulup uyulmadığı, esnafın nizamnamelerle belirlenen genel kurallara ne derece bağlı kaldığı ile terazi ve ölçülerin kontrolü idi. Bu çerçevede, muhtesibin sorumlu olduğu en önemli konu iâşesinin zamanında ve eksiksiz olarak sağlanmasıydı. Özellikle de İstanbul'da ihtisâb ağalarının en çok dikkat ettikleri konu olan iâşe temini, halk ve asker arasında huzursuzluk çıkmaması için bilhassa hükümet tarafından çok sıkı takip edilirdi.

Muhtesib kola çıktığında, kendisine subaşı¹⁰⁸ ve asesbaşı¹⁰⁹ yardım ederdi. Öncelikle et ve ekmek işiyle uğraşan esnafi denetleyen muhtesib, özellikle de gıda maddelerinin, şehrin her tarafında dengeli bir şekilde dağıtılmasını takip eder, karaborsa ve stokçuluk yapılmasını engellemeye çalışırdı. Bu temel görevlerin yanı sıra, işyeri açma ruhsatı, vergi toplama, mürûr tezkiresi verilmesi,¹¹⁰ ihracı yasak olan maddelerin ihracatını önlemek ve tekel ve ruhsat tezkeresi vermek gibi görevler de ihtisab ağasının yetki ve sorumluluğundaydı.¹¹¹

.....

108 Subaşılar yeniçeri ocağına bağlı askerlerdi. Bunlar da kendi aralarında “mezbele subaşısı” ve “şehir subaşısı” olarak ikiye ayrılırlardı. Çöplük yada mezbele subaşısı denen kişi, temizlik işlerinin kontrolünden sorumlu idi. İstanbul çöplük subaşıları 1243/1827 tarihinde ilga edilerek görevleri İhtisab Nezâretine devredilmiştir. Şehir subaşısı ise, bozulmuş kaldırımların tamiri, yıkılmaya yüz tutmuş binaları mimarbaşısına haber vermek, geceleri devriye gezip uygunsuz kişileri toplamak gibi görevlerle yükümlü idi. Ergin, 1995, II. 859-860; Sıddık Tümerkan, *Türkiye’de Belediyeler (Tarihi Gelişimi, Bugünkü Durumu)*, İçişleri Bakanlığı Yay., İst. 1946, s. 10

109 Asesbaşı, yeniçeri ocağındaki resmî görevinden başka, şehrin asayişiyile de ilgilenirdi. Çarşı aralarında, mahalle içlerinde dolaşır, suç işleyenlerin cezalandırılmasını salardı. Miktarları ve görevleri kanunnamelerle belirlenmişti. Görevleri karşılığında dükkan sahiplerinden belirli bir ücret alırlardı. Asesbaşılık genellikle XVI. yy.dan itibaren mukataaya verilmeye başlanmıştır. Bunlar, hırsızlık olaylarında ihmalleri görülürse tazminatla yükümlü idiler. Bunun yanında, yeniçeri ocağında görevli Böcekbaşı, şehir içinde zabıta ile ilgili görevler ifa etmekteydi: Ergin, 1995, II. 859

110 İstanbul’a fazla insan gelmesini önlemek için, gelenlerden sorulan bir çeşit izin belgesidir. Bu belge şahıs tarafından geldiği yerin kadısından alınır ve ne için geldiği, nerede kalacağı gibi bilgileri de beyan etmek zorunda tutulurdu.

111 Bu konuda daha fazla bilgi için Bkz. Necdet Sakaoğlu, “İhtisab”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İst., 1994, IV. 144; Kazıcı, 1987, 73-223.

III. Osmanlı Yenileşme Döneminde İstanbulun İâşesi (XIX.–XX. Yüzyıllar)

Yenileşme döneminde de eskisi gibi temel hedef, kentin gıda ve temel ihtiyaç maddelerinin sağlanmasını teminat altına almaktır. Öncelikle büyük ölçüde Balkan vilayetlerinden buğday ve et sevkiyatı söz konusuydu. Geçmişte buğday tedarikinde sık sık kesintiler görüldüğünden, Babıâli şimdi Zahîre Nezâreti ile ve kentin çevresine büyük ambarlar kurup eski depolama kapasitelerini genişleterek, bu tür darboğazları aşmaya çalışıyordu. Ancak merkezî güçlerin zayıflamaya başlaması mahallî güçlerin ve özel kesimin millî ekonomi içindeki paylarını devlet kesimi aleyhine olarak genişletmelerine yol açmıştı. Bu kesim vergi gelirlerinin bir bölümünü bile eline geçirmişti. Bu yüzden merkezî yönetimin XIX. yüzyıl başlarında giriştiği yenileşme faaliyetlerine iktisadî kaynak arama çabaları, merkezî iktidarın millî ekonomi içindeki payını yükseltme gayretlerine girmesine yol açmıştı.¹¹²

Selim III. (1789-1807)'in Akdeniz ticaretini canlandırma girişimleri kayda değer sonuçlara ulaşmadıysa da padişahın desteğiyle bir grup devlet memuru kendilerine uzak ülkelerle ticarete kullanılmak üzere gemiler yaptırdı, ancak zaten önemli olmayan uzak mesafe ticaretinin büyük kısmı İstanbul'da azınlıkların ya da yabancıların elinde kaldı.¹¹³ Bu arada İstanbul'un iâşesi konusunu takviye amacıyla 1798-99'da Paşalimanı'nda çeşitli ambarlar kuruldu yeni değirmenler yapıldı. Bunun dışında Rusların Karadeniz kıyısına ve Kırım'a doğru ilerlemesi ve 1828-29 Osmanlı-Rus savaşının yarattığı sonuçlar, başlangıçta büyük ölçüde Rusya'dan sonraları da daha çok Balkan ülkelerinden tahıl sevkiyatını arttırdı. Sevkiyatta yer alan gemilerin sayısı, 1830'larda hızla arttı. Bunda Karadenizin dış ticarete açılmasının büyük payı olmalıdır. 1843'ten itibaren ekonomik meseleleri devamlı haber yapan İstanbul'un Fransızca günlük basını tahıl piyasası ve bu piyasadaki hareketler hakkında düzenli haber veriyor, zaman zaman da kötü hasat mevsimlerinin sonunda, ülkeden tahıl ihracatını yasaklayan emirleri

.....

¹¹² Güran, 1988, 245

¹¹³ Müller-Wiener, 2003, 90.

yayımlıyordu.¹¹⁴ Ancak, Kırım savaşının başlarında olduğu gibi, fiyatlar bazen hayli yükseliyordu.¹¹⁵

Tahıl ihracatı bir kere daha Ocak 1877'de, Rusya ile çıkan anlaşmazlıklar dolayısıyla yasaklandı. Yine de kentin iâşesinde ciddi darlık görüldüğü dair haberlere rastlamıyoruz. Ulaşım imkanlarının gelişmesi (hem demiryolu hem denizyolu) İstanbul için büyük güçlükler yaratan bu meselenin şiddetini çok azaltmış olmalıdır. Artık kentin tahıl ihtiyacı pek de büyük güçlüklerle uğramadan karşılanabiliyordu.¹¹⁶

A. Zahîre Nezâreti

Bir şehrin iâşe ihtiyacını belirleyen temel faktör şehrin nüfus miktarıdır. XVIII. yy'da ekmek tüketimine bakarak yapılan tahminlere göre İstanbul'un nüfusunun, Galata ve Üsküdar dahil, yarım milyona yakın olduğu ve bunun yarıdan fazlasının çoğu Rum ve Ermeni, gayr-i müslim olduğu ileri sürülür. İstanbul kadısının 1765 yılına ait bir bina sayımında sadece Suriçinde 88.185 aded müslüman ve hıristiyan evi olduğu görülür.¹¹⁷ Bu sayı yaklaşık bir rakam da olsa, sur içinde 450.000 kişiye yaklaşan yoğun bir yerleşmenin olduğunu gösterir. Aynı şekilde, XVIII. yy.ın ikinci yarısında 13 yıl içinde İstanbul ve Bilâd-ı Selâse (Galata, Eyüp, Üsküdar) fırınların sayısının 2-4 kat artması da nüfus yoğunlaşmasının bir göstergesidir.¹¹⁸ XIX. yy.ın ikinci yarısındaki nüfusunun yarım milyona bile ulaşmadığı arşiv belgelerine dayanılarak rahatlıkla söylenebilir. 1830'daki ilk nüfus sayımından hareketle bu miktarın (Bilâd-ı Selâse dahil) 450 bin dolaylarına ulaşacağı söylenebilir. Bu rakama dayanarak İstanbul'un iâşe ihtiyacını tahmin edebiliriz. Bir kişinin yıllık buğday ihtiyacının

.....

¹¹⁴ Bu konuda ayrıntılı ve tamamlayıcı bilgi için bkz. Camgöz, Mevlüt, "19. yüzyıl Osmanlı İstanbul'unda Tahıl Fiyatları ve Tedarik Bölgeleri", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İst. 2010.

¹¹⁵ Müller-Wiener, 2003, 90.

¹¹⁶ Müller-Wiener, 2003, 91.

¹¹⁷ İncicyan, 1976, 18-19.

¹¹⁸ Serim Denel, *Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekanda Değişim ve Nedenleri*, ODTÜ Mimarlık Fak, ODTÜ, Ankara, 1982, 46-47.

ortalama olarak 205 kg. (yaklaşık 8 kile¹¹⁹) olduğu kabul edilirse 450 bin kişilik bir nüfusun yıllık buğday ihtiyacı 3.6 milyon kile (92,4 bin ton) olacaktır. Gerçekten de XVIII. yy.ın sonlarında yapılan İstanbul fırınları sayımına göre, İstanbul fırınlarının yılda işleyebilecekleri buğday miktarı 3.8 milyon kile (97 bin ton) dolaylarındadır.¹²⁰

İstanbul'un iâşesi, merkezî yönetimin daima önemli bir ilgi alanı olmakla birlikte, zahîre ihtiyacı XIX. yy. öncesinde yarı resmi bir özelliği olan kapan tüccarı tarafından karşılanıyordu.¹²¹ XVIII. yy.ın sonlarına doğru kapanların özellikle kış aylarında iâşenin sağlanmasında yetersiz kalması nedeniyle, zahîrenin üretim bölgelerinden alınarak İstanbul'a ulaştırılmasına kadar geçen safhada organizatör olarak rol alan Devlet, bu konuda etkinliğini artırmak amacıyla kendi kadrolarını ve hazinesini kurma çalışmaları başlattı.¹²² İstanbul'un iâşe işiyle uğraşmak üzere müstakil bir nâzırın yönetiminde 1793 te Zahîre Nezâreti ve 1795 yılında Zahîre Hazinesi kuruldu ve Tanzimat'a kadar görev yaptı.¹²³ Zahîre Nezâretinin amacı İstanbul'un iâşe sorununa köklü bir çözüm bulmak idi. Zahîre Nezâreti 1793 yılında bugünkü anlamda bir iktisadî bir devlet teşekkülü olarak kurulmuş, gerçekleştireceği faaliyetlerde ihtiyaç duyduğu finansal desteği sağlayacak olan Zahîre Hazinesi de kuruluşundan 2 yıl sonra münferit bir kurumsal yapı olarak tesis edilmiştir.¹²⁴ Zahîre Hazinesi ile birlikte kurulan diğer hazineler,¹²⁵ devletin belli gelirlerini doğrudan idare,

.....

119 1 kile (keyl) = 20 okka = 24.576 kg.

120 Güran, 1988, 247.

121 Güçer, 1952, 411; Fatih Şahbaz, *XIX. Yüzyılda İstanbul'da Ücretler ve Fiyatlar*, Basılmamış Yüksek Lisans tezi, İst. 2009.

122 Güran, 1988, 247.

123 Tefvîk Güran (1984-5), "The State role in the grain supply of İstanbul, The Zahire Nezareti, The Grain Administration, 1793-1839", *International Journal of Turkish Studies*, Winter, Vol. III, No.1. s.28-9; 1988, 248; Cezar, 1986, 212. Bu anbar politikasının bir sebebi de ordunun iâşesini sağlamaktı. Bunun için kalelerde ve taşra şehirlerinde her yıl üçte biri yenilenen zahîre stoku bulunurdu. Bunun ihmal edilmesi XVIII. yüzyılın ikinci yarısındaki askeri yenilgilerin önemli sebeplerindendir. Bkz. M. Nuri, III. 132.

124 Yavuz Cezar, "Osmanlı Devletinin Mali Kurumlarından Zahîre Hazinesi ve 1795 (1210) Tarihli Nizamnamesi", *Toplum ve Bilim*. Sayı: 6-7, 1978, s. 133.

125 Yenileşme dönemine girerken Hazine-i Âmireden başka hazineler

denetleme ve tahsil ve de belli giderlerini finanse etmekle yükümlü-
yken, Zahîre Hazinesi aslında döner sermaye biçiminde örgütlenmiş
bir iâşe kurumuydu.¹²⁶ İstanbul'un iâşesinin sağlanması için zahîrenin
yerinde satın alınmasından depolanmasına, merkeze taşınmasına, da-
ğıtımına kadar geçen bütün faaliyetleri üstlenmişti. Zahîre Nezâreti
gerek hacmi gerek kadroları itibarıyla dönem şartlarına bakıldığında
büyük bir kurumdu. Nezâret, faaliyetlerinde normal bir alıcı gibi değil
fiyat politikası aracılığıyla piyasaya önemli şekilde müdahale ederek
geniş kesimlerin gelirlerini etkileyerek yeniden dağıtım politikası iz-
liyordu.¹²⁷ Zahîre Hazinesi, Selim III devrindeki müstakil statüsünü
Mahmud II devrinde zaten kaybetmiş ve sonunda Mukataat Hazine-
si'nin bir yan kuruluşu haline gelmişti. 12 Ağustos 1839 da ise, Zahîre
Hazinesi hesapları Ticaret Hazinesi'ne aktarılmış, kısa bir süre sonra
da Zahîre Hazinesi ayrı bir kararla Hazine-i Celîle-i Maliye bünye-
sine alınmıştı.¹²⁸

İstanbul'un iâşe işlerini yürütmek üzere kurulan ve başına müs-
takil bir nâzır tayin edilen Zahîre Nezâreti'nin görevleri, 25 Ekim 1793
tarihli talimâtnâmesine göre şunlardı;¹²⁹

- Zahîre hususunda görevlendirilecek memurları tayin etmek
- Zahîre alımları için ayrılan tahsisatın ne miktarda olduğunu, bu miktarlardan yapılan harcamaları ve bu miktara ilave edilen gelirleri kontrol etmek.
- Kapanın ve diğer tüccarın zahîre işlerini denetlemek, zahîre getirmelerine yardımcı olmak,
- Zamanı içinde Eflâk, Boğdan, Tuna ve Karadeniz sahille-
rinden ve gerekirse Akdenizden büyük miktarlarda Zahîre getirerek

.....

kurulmaya başlandı. Kurulan ilk müstakil hazine İrâd-ı Cedîd Hazinesi
olmuştu. Selim III devrinde bunu Tersane ve Zahîre Hazineleri izledi.
Böylece Selim III devrinde, hazine ve defterdarlık sayısı, Hazine-i Âmire
ile birlikte, dörde çıkmış oldu: Maliyeden Müdevver, 8591, s. 26; Kepeci, no
2 380, s. 4; Cezar, 1986, 151.

126 Cezar, 1978, III-158.

127 Güran, 1988, 259.

128 Cezar, 1978, 131-132.

129 Cezar, 1978, 143-44.

mirî depolarda en azından 2 milyon kile Zahîre bulundurulmasını sağlamak,

— Devletin ve tüccarın getirdiği zahîrelere nezâret etmek

— Tüccarın ve devletin fırıncı ve değirmencilerden alacaklarını tahsil etmek, tüccarın ve devletin zarara uğramasını önlemek

— Tüccarın mahallinde mübayaa edeceği zahîrenin ve fırıncı ve değirmencilere vereceği zahîrenin fiyatlarını kontrol altında tutmak

— İstanbul'un iâşesi için diğer illerden zahîre getirerek mirî depolarda stoklamak

— Gelen zahîrenin fiyatlarına göre, imâl edilecek ekmeklerin ağırlığını ayarlamak, fırıncılara “çaşni “ tutturularak ekmeklerin numune gibi imâl edilmesini sağlamak

— Zahîre nakliyatı için gerekli gemilerin tedariki ve gemilerin gidecekleri yerlerin tanzimi

— İstanbul'un ihtiyacı olan zahîrenin tamamen karşılanması için gerekli tedbirleri almak, kaçakçılığı önlemek

— Devlet ambarlarında, fırıncı ve değirmencilerin ellerinde İstanbul'a yetecek en az bir yıllık zahîreyi bulundurmak¹³⁰

— Nezâretin gelir ve gider hesaplarını tutmak,

— Tüccarın gerek yerinde alış fiyatını gerekse İstanbul'da fırıncılara satış fiyatını takip ederek ekmek fiyatlarını buna göre belirlemek,

— Fırıncıların çıkardıkları ekmeklerin kalitesini ve fiyatını denetlemek,

— Zahîrenin İstanbul'a nakliyesini kolaylaştırmak ve zahîrenin öncelikli olarak İstanbul'a gönderilmesini temin etmek

— Gerek tüccarın ve gerekse Nezâretin fırıncılardan olan alacaklarını takip ederek tahsilini sağlamak,

— Zahîre taşıyan gemilerin sayısını arttırmak ve Zahîre nakliyle ilgili deniz trafiğini düzenlemek,

.....

¹³⁰ Salih Aynural, *Selim III döneminde İstanbul'da iktisadî hayat (1789-1807)*, Basılmamış doktora tezi, İst. 1989, s.39.

— Her bölgeden zahîrenin öncelikle İstanbul'a gönderilmesini sağlamak, Rumeli'den Anadolu'ya zahîre taşınmasını ve yabancılara Zahîre satışını önlemek.

— Ülkedeki üretim durumunu tespit etmek amacıyla araştırmalar yapmak, yurt dışına ve yurt içine zahîre kaçırılan yerleri belirleyerek ona göre tedbir almaktı.

Osmanlı Devleti'nin Zahîre Nezâreti aracılığıyla fiyatların belirlenmesi, belirlenen fiyatların denetlenmesi ve ekmek fiyatlarına ayrı bir önem verilmesi gibi hususlarda aktif rol aldığı söylenebilir.¹³¹

Zahîre Nezâreti kurulduktan sonra ülke içerisinde zahîre hususundaki bütün meseleler zahîre Nezâretinin sorumluluğuna geçmişti. Bu bakımdan fırıncı ve değirmencilerin devlete olan borçları tahsil edildikten sonra Darbhâne hazinesi yerine Zahîre hazinesine gelir kaydedilmeye başlanmıştı Zahîre nâzırları, bu nezâretin kuruluşundan 1220/1805 yılına kadar Şıkk-1 sâlis defterdarlarından atanmaktaydı. Ancak bu tarihten itibaren bir değişiklik yapılmış, Şıkk-1 râbi defterdarlarından Zahîre nâzırı tayin edilmeye başlanmıştı. Zahîre Nezâretinin faaliyetlerinin önemli bir kısmı kapan tüccarlarının çalışmalarını düzenleyici ve destekleyici mahiyettedir.¹³² Nitekim, Zahîre Nezâreti kapan tüccarlarının üretim bölgelerinde bol ve ucuz zahîre bulabilmelerine yardımcı oluyor, zahîre nakliyatının kolaylaştırılması için tedbirler alıyor ayrıca kaçakçılıkla mücadele ederek İstanbul'a daha fazla zahîre sevkîyatını sağlamaya çalışıyordu.¹³³ Devletin zahîre mübayaasındaki esas amacı özellikle kış aylarında zahîre sıkıntısı olursa ambarlarında stok ettiği zahîreyi fırıncı ve değirmencilere dağıtarak halkın sıkıntı çekmesinin önüne geçmektir.

Zahîre hazinesinin ilk kuruluş yıllarında 3 milyon kuruş olan kasa giriş ve çıkışları ilerleyen dönemlerde 20 milyon kuruşu bulmuştu.¹³⁴ Bu durum kuruluşundan itibaren Zahîre Nezâretinin

.....

131 Tefik Güran, 19. *Yüzyıl Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar*, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1998, s. 17.

132 Güran, 1984-5, 18.

133 Güran, 1984-5, 18.

134 Güran, 1984-5, 25.

faaliyetlerinin ciddi bir şekilde arttığını göstermektedir. Devlet, üretici ve zahîre sahiplerinden peşin paraya aldığı zahîreyi değirmenci ve fırıncılara vadeli satmaktaydı. Bu bakımdan değirmenci ve fırıncılar her zaman için devlete borçlanmaktaydılar. 1808-1830 yılları arasında Zahîre Nezâreti tarafından İstanbul'a dağıtılan zahîre miktarı ortalama olarak 1634405 kile (41840.7 ton) idi. Buradan da anlaşılmaktadır ki bu dönem içerisinde İstanbul'a getirilen zahîrelerin tamamı gibi daha önceden stoklarda bulunan zahîreler de kullanılmıştır. Zahîre Nezâreti tarafından 1795-1835 yılları arasında İstanbul'a dağıtılan buğdayın getirildikleri bölgeler itibariyle dağılımına baktığımızda Rusya % 10.2, Karadeniz'in Anadolu kısmı %7.1, Rumeli kısmı %32.5, Marmara %17.9, Akdeniz'in Anadolu tarafı % 6.9, Rumeli tarafı % 14.2 ve Mısır % 11.2 olduğu görülmekteydi. Bu sonuçlara göre en fazla buğday getirilen yer Karadeniz'in Rumeli bölgesiydi. İkinci sırada Marmara bölgesi yer almaktaydı.¹³⁵

1256/1840-1 yılında yeni bir uygulamaya göre yeniden fırın veya değirmen yaptıran veya terk edilmiş ve kapalı fırın ve değirmenleri faaliyete geçirmek isteyenlerin Ticaret Nezâreti'nden ruhsat almaları, bu ruhsat için değirmenin her bir taşına 350 kuruş, her bir fırın için ise 150 kuruş Ticaret hazinesine vermeleri icap ediyordu.¹³⁶ Zahîre Nezâreti özel kesimin küçük birimler halinde yürüttüğü bir faaliyetin daha büyük ölçekli olarak düzenlenmesinden daha ileri bir nitelik taşıyordu. Çünkü Zahîre Nezâreti normal bir alıcı gibi hareket etmiyor, özellikle fiyat politikası aracılığıyla piyasa mekanizmasına müdahalede bulunarak geniş kesimlerin gelirlerini etkileyen yeniden dağıtıcı bir politika izliyordu. Zahîre Nezâreti tarafından yapılan mübayaalar uygulanan düşük fiyatlar nedeniyle bir ölçüde vergi niteliği taşıyor ve kırsal kesimden İstanbul halkının ve devletin lehine gelir transferine yol açıyordu.¹³⁷

.....

135 Güran, 1984-5, 32

136 Cevdet Belediye, 969

137 Güran, 1988, 259; Stok politikası Cumhuriyet döneminde Toprak Mahsulleri Ofisiyle yürütülmüştür. Bkz. M. Ali Sağlam, "İkinci Dünya Savaşı Boyunca Toprak Mahsulleri Ofisi Üzerinden Cumhuriyetin Hububat İlaşesi Politikaları (1938-1945)", Yayınlanmamış Doktora Tezi, İst. 2013.

1. İstanbul'un Zahîre Nezâreti Dönemindeki Tahıl Tedarik Bölgeleri¹³⁸

XVII. yy.ın başlarında Pasarofça Antlaşması (1718) ile Tuna Havzasındaki bazı bölgelerde doğrudan kontrolünü kaybeden Osmanlı Devletinin, Küçük Kaynarca Antlaşması (1774) ile Karadeniz ticaretindeki hakimiyeti önemli ölçüde azalmıştır. Bu duruma İstanbul'un devamlı artan nüfus yoğunluğu da eklenince XVIII. yy. sonlarında kronik bir hal alan iâşe sıkıntısına¹³⁹ çözüm bulma arayışlarının bir sonucu olarak tesis edilen Zahîre Nezâretinin esas amacı kapan tüccarlarının çalışmalarını düzenleyerek tüccarların üretim bölgelerinde bol ve ucuz zahîre bulmalarına yardımcı olmak, Zahîre nakliyatının kolaylaştırılması için tedbirler alıp kaçakçılıkla mücadele ederek İstanbul'a daha fazla zahîre sevkiyatını sağlamaktı.¹⁴⁰ Zahîre Nezâreti'nin yüklenmiş olduğu fonksiyonlara mâlî bir açıdan baktığımızda, Nizam-ı Cedid reformlarının getirdiği finansal kaygıların¹⁴¹

.....

¹³⁸ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Camgöz, 2010.

¹³⁹ Rhoads Murphey, "Provisioning İstanbul: The State And The Subsistence in the Early Modern Middle East", *Food And Foodways*, 1988, II, 220.

¹⁴⁰ Tevfik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar*, Eren Yayıncılık, İst. 1998, s. 18; Lynne Marie Thornton Sasmaz Provisioning İstanbul: Bread Production, Power, And Political Ideology in the Ottoman Empire 1789-1807" er, "Yayımlanmamış Doktora Tezi, *Indiana University Central Eurasian Studies*, 2000, s. 138.

¹⁴¹ Zahîre Nezâretinin kuruluş amaçlarından biri de giderlerinin büyük bir kısmı savaş ve ordu organizasyonuna ayrılan merkezi hazineye destek olabilmesiydi. "...kapan-ı dakik naibi müderrisin-i kiramdan Abdülatif Efendi meşverete davet ve kapanın ahvalinden ve hububat ne vechile esnafa tevzi olunduğu istifsar olunup küll-i yevm hububattan onbin guruş canib-i miriye irad-ı muayyene tayin olunup ve müceddeden İrad-ı Cedid lafzıyla tabir olunur defterdar nasp olunup ve bir kimesne hububat nazırı nasp ve defterdar kapusuna hububat kalemi vaz' ve şarabdan beher vukiyyesinden ikişer pare ve arak vukiyyesinden dörder pare zecriye bid'ati vaz' olunup hasılatdan asker-i şahane deyu tesmiye olunan askere çok mintan ve potur ve barata ve tufeng verilüp Beşiktaş canibinde Levent Çiftliği olan mahalle kışla bina... edilmiştir": Fahri Derin, "Yayla İmamı Risalesi", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 3, 1972, ss.216-217; Fatih Yeşil, "İstanbul'un İaşesinde Nizam-ı Cedid: Zahîre Nezâretinin Kuruluşu ve İşleyişi (1793-1839)", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, Sayı 15, Bahar 2004, s. 135.

Nezâretin şekillenmesinde önemli rol oynadığı görülür.¹⁴² Nitekim, Zahîre Hazinesinin ilk kuruluş yılında 5 milyon kuruş civarında olan bütçesi ikinci faaliyet yılı sonunda 11 milyon kuruşu geçmişti.¹⁴³ Böylelikle Nezâret gerektiğinde diğer Nezâretlere fon aktarıp önemli miktarda mâlî destek sağlıyordu.

Her yıl ortalama olarak 1,5 ve hatta bazı yıllarda 2 milyon kile dolaylarında Zahîre getiren Nezâret, bu zahîrenin büyük bir kısmını Marmara Denizine ve Akdeniz'e bağlanan kazalardan tedarik ederek hem kapan tüccarının faaliyet sahasını kısıtlamıyor hem de kaçakçılığa konu olan kaliteli Akdeniz mahsulünü depolayarak uzun süre koruyabiliyordu.¹⁴⁴

Rumeli'den gelen (Karadeniz mahalleri) buğday miktarı 1795-1810 döneminde göreceli olarak fazladır. 1810-1819 yılları arasında Rusya ve Rumeli menşeli buğdayın yüzdelik miktarları birbirine oldukça yakındır. Dikkat çeken bir diğer nokta da ilk dönemde % 60'lık yüzdeye sahip olan Rumeli buğdayının yerini Rus ve Anadolu menşeli buğdayların almasıdır. 1819-1835 yılları arasında Rumeli buğdayı 1795-1810 alt dönemindeki ağırlığını tekrar yakalamıştır. Bir önceki alt döneme nazaran ağırlığını yitiren Rusya menşeli buğdayın yerini Anadolu ve Rumeli buğdayının aldığı söylenebilir.¹⁴⁵ 1795-1835 döneminin 1805 yılı öncesi istisna tutulur ise Zahîre Nezâreti tarafından getirilen buğdayların Karadeniz-Akdeniz bölgeleri arasındaki dağılımı neredeyse eşit bir durum arz etmektedir. İlk alt dönem olan 1795-1800 yıllarında Akdeniz bölgesinin, 1800-1805 yılları arasında ise Karadeniz bölgesinin diğerine göre üstünlüğü aşıkardır. Zahîre Nezâret ve Hazinesi, Tanzimat Fermanı'nın ilanından kısa bir süre önce Balta Limanı Ticaret Antlaşması şartları gereğince, 12 Ağustos 1839 tarihinde fesh ile ilga' olunarak, sermayesi, alacağı-vereceği ve memur kadrosu yeni kurulan Ticaret Nezâret ve Hazinesi'ne aktarılmıştır.¹⁴⁶

.....

142 Yeşil, 2004, 130.

143 Güran, 1998, 29.

144 Güran, 1998, 22-26.

145 Camgöz, 2010.

146 Cezar, 1978, 131.

2. İstanbul'un 1845-1880 Döneminde Tahıl Tedarik Bölgeleri¹⁴⁷

a. Anadolu: Bu dönemde tedarik bölgelerinin başında Anadolu gelir.¹⁴⁸ Anadolu'da nehir taşımacılığının gelişmemiş olması İstanbul'un iâşesindeki payını oldukça düşürmüştü. Ancak İstanbul'da bir darlık söz konusu olduğu durumlarda Karadeniz bölgesinde Sivas, Tokat ve Amasya gibi mahallerin ürünü Samsun limanı üzerinden,¹⁴⁹ Balıkesir ve Bursa bölgelerinin hububatı Mihaliç iskelesi üzerinden İstanbul'a nakledilirdi.¹⁵⁰ Anadolu menşeli buğday Karadeniz üzerinden çok düşük oranlarda getirilmektedir. XIX. yüzyıl ortalarında Anadolu menşeli mısır ve arpa buğdaya göre İstanbul piyasasında daha çok bulunmaktadır. Marmara menşeli buğdayların yüzdeler oranı giderek artmakla birlikte Anadolu kökenli buğdayların yüzdeler oranı oldukça düşük kalmıştır. *İlk olarak Kırım Savaşına tekabül eden 1855-65 yıllarında % 3 oranında görülen Anadolu menşeli buğdaylar takip eden alt dönemde % 0,3 oranına kadar düşmekte, 1875-80 yıllarında da İstanbul piyasalarında hiç görülmemektedir.* 1890'lardan itibaren Konya-İstanbul ve Ankara-Eskişehir demiryollarının devreye girmesiyle yüzyıllar boyunca hububatı Balkanlar'dan sağlayan İstanbul'un buğdayının bir kısmı İç Anadolu'dan gelmeye başladı.

b. Güney Rusya: Rusya kökenli buğdaylar yüksek bir oranda ve istikrarlı bir şekilde İstanbul piyasalarında bulunmaktaydı. 1845-55 ve 1865-75 dönemlerinde % 30 oranında tespit edilen Rusya menşeli buğdaylar savaş dönemleri olan 1855-65 ve 1875-80 yıllarında % 10-20 bandına kadar gerilemektedir.

aa. Kırım: Zengin bir tahıl tarımı bölgesinde yer alan Kırım Güney ve batısında Karadeniz, doğusunda Azak Denizinin

¹⁴⁷ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Camgöz, 2010.

¹⁴⁸ İlhan Şahin-Feridun Emecen, "Anadolu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, Türkiye Diyanet Vakfı, İst., 1991, III. 126

¹⁴⁹ Mantran, 1990, I, 182.

¹⁵⁰ Güçer, 1964, 33-34. Nitekim, Karesi Sancağından sefer halinde orduya, barış zamanlarında da İstanbul'a sevk edilen hububat, Mihaliç, Bandırma, Edremit ve Çandarlı iskeleleri üzerinden ihraç edilmiştir. Ayrıntılı Bilgi için bkz. Serdar Genç, "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Karesi Sancağında Hububat Üretimi, Ticareti ve İstanbul'un İaşesine Katkısı", *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Balıkesir Üniversitesi SBE, 2005, s. 106.

bulunduğu bir yarımada'dır.¹⁵¹ Osmanlı idârî taksimatında imtiyazlı bir eyalet statüsünde olan Kırım, XVIII. Yüzyılın sonlarında Osmanlı egemenliğinden çıkmıştı.¹⁵² Kırım'dan İstanbul'a başta un ve buğday olmak üzere tuz ve sadeyağ gibi besin maddeleri gelmektedir. Bu bölgenin ürünlerinin çıkış yaptığı en önemli iskeleler Kefe, Azak ve Özi'dir.¹⁵³ Yine Kırım'dan İstanbul'a 1853-1854 yıllarında buğday ve mısır çok az da arpa ve çavdar sevk edilmiştir. Bu dönemde Kırım mısırı fiyatı İstanbul piyasasının oldukça altındaydı.

bb. Azak: Gedik Ahmet Paşa tarafından Kefe eyaletiyle beraber 1475 yılında fethedilen ve XVI. yy.ın ilk yarısına ait tahrir defterlerinde Kefe eyaletine bağlı bir kaza olarak görülen Azak, 1656 yılında sancak statüsünü kazanmış, XVIII. Yüzyılın sonlarında ise Osmanlı egemenliğinden çıkmıştı.¹⁵⁴ Kırım ve Deşt (Ukrayna) buğ-

.....

¹⁵¹ İç ve kuzey kısımları güney Rusya steplerinin bir devamıdır: Sami Öngör, *Coğrafya Sözlüğü*, Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara 1961, s. 444; Kırım yarımadasında çok sayıda nehir olmasına rağmen hemen hiçbiri gemi taşımacılığına elverişli değildir. Hatta salla ulaşım bile çoğu yerde mümkün değildir. Arazi yer yer dağlık olmakla birlikte düzlükler de vardır. Mermer, alçı ve tuz ocakları zengindir. Toprağın elverişli olduğu yerlerde, tütün, safran, kök boyası ve haşhaş üretimi yaygındır. Liman üzerinden başlıca ihraç ürünleri tuz, buğday, şarap, bal, deri, sahtiyan (Boyanmış ve cilalanmış deri) ve yapağıdır: Kamûsü'l-a'lâm, "Kırım", Kaşgar Neşriyat, Ank., 1996, s. 3650-3654

¹⁵² Tahir Sezen, *Osmanlı Yer Adları*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ank. 2006, s. 314. Kırım, Mehmet II. (1451-1481) döneminde Gedik Ahmet Paşa tarafından Kefe ile Kırım limanlarının Cenevizlilerden alınmasıyla 1475 yılında Osmanlı hakimiyeti altına girdi. Gedik Ahmet Paşa tarafından esaretten kurtarılan Mengli Giray rakiplerinden hanlığı alıp Osmanlı tabiiyetini kabul ettiğini bildiren mektubu yazarak bu statüyü teyit etmiştir. Karadeniz'in kuzeyinde çok önemli bir noktada olan Kırım, yüzyıllar boyunca Osmanlı-Rus çekişmesine konu olmuştur. 1774 yılında Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla Osmanlı idaresinden çıkan Kırım, müstakil bir hanlık statüsü kazanmış, nihayet 1784 yılında İstanbul'da imzalanan bir antlaşmayla Osmanlı Devleti Kırım'ın Rusya'ya ilhakını tanımıştır: İnalçık, "Kırım Hanlığı", *DİA*, İst., 2002, XXV. 450-458.

¹⁵³ İnalçık, 1994, IV. 117.

¹⁵⁴ Mustafa L. Bilge, "Azak", *DİA*, İst., 1991, IV.300-301; Sezen, 2006, 53; XVII. yy.ın sonlarından itibaren Rusya ve Osmanlı Devletleri arasında defalarca kez el değiştiren Azak, nihai olarak Rusya ile 26 Temmuz 1774'te imzalanan

dayının çıkış yaptığı en önemli limanlardan olan Azak'tan İstanbul'a aynı zamanda salamura balık da gelmekteydi.¹⁵⁵ XIX. yy.ın başlarından itibaren çevresi mille dolan Azak, ekonomik önemini giderek kaybetmekle birlikte¹⁵⁶ İstanbul'a 1845-1880 yılları arasında istikrarlı şekilde durum buğdayı göndermekteydi. Ekmeklik buğday ise durum buğdayına kıyasla İstanbul piyasasında daha azdı.

cc. Odesa (Hocabey): Odesa, Ukrayna'da bir liman kentidir. 1789 yılında Osmanlı idaresinden çıkıp Rusya'ya bağlanan¹⁵⁷ Odesa'dan İstanbul'a 1845-1867 yılları arasında zaman zaman buğday sevkedilmiştir.

dd. Taygan: Taygan Azak denizinin kuzeydoğu sahilinde Kırım'a bağlı bir liman şehridir.¹⁵⁸ 1854-1856 ve 1860-1866 yılları arasında Taygan'dan İstanbul'a düzenli olarak durum buğdayı sevkedilmiştir. Sadece 1859 ve 1867 yıllarında Taygan menşeli ekmeklik buğday İstanbul piyasasında görülmektedir. Durum buğdayında olduğu gibi ekmeklik buğdayın fiyatı da İstanbul piyasasının oldukça üzerindedir.

c. Balkanlar ve Rumeli: Rumeli denen Osmanlı Avrupa'sının sınırları fetihler yada toprak kayıpları ile sürekli değişmiştir. Avrupa'daki Osmanlı topraklarından Eflak, Boğdan, Bulgaristan, Sırbistan, Bosna, Hersek, Karadağ, Arnavutluk ve Mora gibi yerlerin kendilerine has isimleri olduğundan Rumeli ismi bunlar dışında kalan yerlere yani; Eski Trakya, Makedonya, Tesalya ile Yunanistan'ın Mora yarımadasının kuzey kısımlarına verilebilir.¹⁵⁹ Rumeli'den İstanbul'a

.....

Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla Osmanlı idaresinden çıkmıştır: Kemal Beydilli, "Küçük Kaynarca Antlaşması", *DİA*, İst., 2002, IV. 524-527.

¹⁵⁵ İnalçık, 1994, IV.117; İnalçık ve Quataert, 2000, 228.

¹⁵⁶ Mustafa L. Bilge, "Azak", *DİA*, İst., 1991, IV. 300-301.

¹⁵⁷ "Odessa", *The Encyclopedia Americana*, V. 20, New York: Americana Corporation, 1968, s. 635-636; 1794'ten itibaren güney Ukrayna demiryolu hattının döşenmesinden sonra, Odesa XIX. yy.ın ikinci yarısında hızla gelişerek Rusya'nın tahıl ihracatı yaptığı en önemli limanlardan biri haline gelmiştir: "Odesa", *Grolier International Americana Encyclopedia*, Medya Holding, İst. 1993, X. 287.

¹⁵⁸ Sezen, 2006, 496.

¹⁵⁹ Trakya'nın kuzey hududu Tuna'dan başlatılabilmekle birlikte, Balkan sıradağları da Trakyanın üst sınırı kabul edilmiştir. Yani Trakya'nın doğusunda Karadeniz, güneyinde İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Marmara Adalar

1845-1866 yılları arasında 1857-1863 yılları istisna tutulursa düzenli şekilde durum buğdayı sevkedilmiştir. Kırım Savaşına tekabül eden 1853-1856 yıllarında kısa bir süre dışında Rumeli durumu fiyatının İstanbul piyasasının oldukça altında olduğu görülmektedir. Durum buğdayına nazaran ekmeçlik buğday İstanbul piyasalarında 1845-1856 ve 1873-1880 yılları arasında çok yoğun olarak bulunmaktadır. Bununla birlikte durum buğdayının aksine Rumeli'den temin edilen ekmeçlik buğday söz konusu zaman aralıklarının neredeyse tamamında İstanbul piyasasıyla paralellik arz etmektedir.

Rumeli'den İstanbul'a 1851-1854, 1860-1867 ve 1873-1879 yıllarında düzenli olarak mısır ve kısa fasıllar dışında düzenli olarak arpa sevkedilmiştir. Rumeli çavdarı ise 1851-1854 yılları arasında İstanbul piyasasında görülmektedir. İstanbul'un iâşesinin temininde tüm tarihi boyunca öncelik arz eden Rumeli ve Dobruca-Don Kuşağı 1845-1880 yıllarında da bir tedarik bölgesi olarak baskın bir durum sergilemektedir. Bu olgunun arkasında başta mutedil fiyat olmak üzere, deniz ulaşımının kolaylığı, söz konusu bölgelerin üretim fazlaları gibi faktörlerin olduğu açıktır. Nitekim İstanbul piyasalarında en çok Rumeli menşeli buğdaylar tespit edilmiştir. Rumeli menşeli buğdaylar 1845-55, 1855-65, 1865-75 ve 1875-80 alt dönemlerinde ortalama %60-80 oranında İstanbul piyasalarında görülmektedir. Bu buğdayların da önemli bir kısmı Rumeli'nin Karadeniz sahillerinde olan iskele ve limanlardan gelmektedir. Karadeniz üzerinden gelen Rumeli buğdayı 1845-55 döneminde % 45, 1855-65 döneminde % 70, 1865-75 döneminde % 58, 1875-80 döneminde % 55 civarındadır.

.....

Denizi, batısında Makedonya bulunur. XIX. yy.ın ortalarında Rumeli'nin idârî taksimatı birçok değişikliğe uğradı. 1847 itibariyle Üsküp, Bosna, Yanya, Selanik eyaletleri kuruldu ve asıl Rumeli eyaleti ise İşkodra, Ohri ve Kesriye sancaklarından ibaret kaldı. 1864'te ilk vilayet teşkilatı uygulamaya geçildiğinde Rumeli ismi artık coğrafi bir tabirden ibaret idi.

Rumeli'nin Karadeniz sahillerinde bulunan ihraç limanlarının kendilerine münhasır isimlerle zikredilmesi ve yukarıda yapılan açıklamalar neticesinde XIX. yy.ın ikinci yarısında "Rumeli" denen bölgenin Şarki Rumeli vilayeti istisna tutulursa Trakya'nın güney kısımları, Makedonya, Tesalya ile Yunanistan'ın Mora yarımadasının kuzey kısımlarını Ege Denizine bağlayan çıkış bölgeleri olarak anlaşılmasını gerekli kılmaktadır: Kamûsü'l-a'lâm, "*Rumeli*", s. 1632.

aa. Rusçuk (Tuna): Güneydoğu Bulgaristan'da Tuna nehri kıyısında bulunan Rusçuk, Osmanlı idaresine ilk kez 1393 yılında girdi. Osmanlı idaresinin son dönemlerinde Rumeli'nin en hızlı gelişen şehirlerinden birisi de Rusçuk'dur.¹⁶⁰ Rusçuk'tan İstanbul'a kısa fası-lalar dışında 1873-1880 yılları arasında düzenli olarak durum buğdayı sevkedilmiştir. Rusçuk durumunun fiyatı bu zaman zarfında İstanbul piyasasıyla paralellik arz etmektedir. Durum buğdayına nispetle Rusçuk'tan İstanbul'a 1856 ve 1868-1880 yılları arasında daha istikrarlı bir şekilde ekmeklik buğday sevkedilmiştir. Bu süre zarfında Rusçuk menşeli ekmeklik buğdayın fiyatı oldukça geniş bir bantta mevsimsel dalgalanmalar yaşamakta ve fakat İstanbul piyasasının altında yada üstünde seyrettiği belirgin dönem gözlenmemektedir. Rusçuk'tan İstanbul'a 1856 ve 1866-1880 yılları arasında düzenli bir şekilde mısır sevkedilmiştir. Mevsimsel dalgalanmalar hariç tutulursa Rusçuk mısırının fiyatı İstanbul piyasasına paralellik arz etmektedir. Rusçuk'tan İstanbul'a 1858-1859 ve 1867-1878 yılları arasında kısa fası-lalar dışında arpa sevkedilmiştir. Diğer çeşitlerde olduğu gibi arpa fiyatları da mevsimsel dalgalanmalar dışında İstanbul piyasasına paralellik arz etmektedir. Ekmeklik buğday, mısır ve arpa dağılımları incelendiğinde 1866-1867 yıllarından itibaren Rusçuk'dan İstanbul'a istikrarlı bir şekilde tahıl ürünleri sevkedilmiştir. 1868'den itibaren Rusçuk ile Karadeniz limanı olan Varna arasında yapılan demiryolu bu olguyu açıklayabilir.

bb. Silistre: Bugün, Güneydoğu Bulgaristan'da, Tuna kıyısında bulunan önemli bir ticaret merkezi olan Silistre, Osmanlı idaresine ilk kez 1388 yılında Çandarlı Ali Paşa kumandasındaki fetihle

.....

¹⁶⁰ Rusçuk sancağının doğusunda Silistre, güneydoğusunda Hazergrad, güneyinde Tırnova, batısında Zıştovi sancaklarıyla kuzeyinde Tuna Nehri vardır. Tuna üzerinde aynı adlı bir iskelesi mevcuttur. Osmanlı Devleti'nin ilk demiryolu 1868'den itibaren Rusçuk ile Karadeniz limanı olan Varna arasında yapılmıştır. 1864-1878 yılları arasında Rusçuk Dobruca'nın tamamını ve Bulgaristan'ın yarısını içine alan Tuna vilayetinin merkezi statüsündeydi. Stratejik konumu nedeniyle Rusya ile yaşanan çekişmelerde çok sayıda saldırıya maruz kalan ve kısa fası-lalarla işgal altına da giren Rusçuk, 1878 Berlin Antlaşmasıyla yeni kurulan Bulgaristana dahil olmuştur: Machiel Kiel, "Rusçuk", *DİA*, İst., 2008, XXXV. 246-250.

girmişti.¹⁶¹ Silistre'den İstanbul'a 1866 yılı ağustos ekmeklik buğday sevk edilmiştir.

cc. Edirne: Edirne'nin Orhan Gazi'nin sağlığında oğlu Murad ile Lala Şahin'in sistemli bir fetih siyaseti sonucu 1361'de fethedildiği kabul edilir.¹⁶² Edirne, 1453 yılında Rumeli eyaletinin bir sancağıdır. Daha sonra eyalet merkezi olmuş, 1846 yılında da eyalet statüsünü kazanmıştır. 1865'te ise vilayet olmuştur.¹⁶³ Edirne, ulaşım açısından önemli bir konuma sahiptir. Hem Anadolu hem de İstanbul'dan gelen yollar burada kesişir. Özellikle Edirne-Tekirdağ oradan da deniz vasıtasıyla İstanbul'a giden güzergah çok büyük ticârî önemi haizdir.¹⁶⁴ Edirne'den İstanbul'a 1873-1880 yılları arasında düzenli bir şekilde durum buğdayı sevk edilmiştir. Edirne durumunun fiyatı İstanbul piyasası fiyatlarıyla uyumludur.

dd. Enez (İnoz): Edirne'ye 120 km uzaklıkta olan Enez, Mehmet II. (1451-1481) döneminde fethedilmiştir (860/1456). O dönemde kaza statüsünde Gelibolu sancağına bağlı olan Enez 1865 yılında Edirne vilayeti Dedeğaç kazasına bağlanmıştır.¹⁶⁵ XVI. yy.dan beri Edirne'nin limanı durumunda olan Enez, İstanbul ve İzmir limanlarını Tuna'ya bağlayan önemli bir ticaret merkezidir. Mesela Filibe'den yola çıkan pirinç sallarla taşınarak Enez'e gelir oradan gemilere nakledilirdi.¹⁶⁶

.....

¹⁶¹ XVI. yy.a ait tahrir defterlerinde kaza statüsünde olan Silistre, 1812 yılında münferit bir eyalet olmuştur. 1864 yılında kaza statüsünde olan Ruscuk vilayetine bağlanmıştır. 1878 yılında ise Bulgaristan eyaletinin bir sancağıdır: Sezen, 2006, 460; XIX. yy.ın başlarında Ruslar tarafından on yıla yakın bir süre işgal altında tutulan şehir 1878 yılına kadar Osmanlı idaresinde kalmış, nihai olarak Ayestefanos antlaşmasıyla yeni kurulan Bulgaristan Devletine bırakılmıştır: Kiel, "Silistre", *DİA*, İst., 2009, XXXVII. 202-205.

¹⁶² M. Tayyib Gökbilgin, "Edirne-Tarih", *DİA*, İst., 1994, X. 425-431.

¹⁶³ Sezen, 2006, 164.

¹⁶⁴ XVIII. yy.da Batılı tüccarlar Edirne'ye kumaş getirirler buradan ipek, manda derisi, bal mumu ve yün alırlardı. Satın alınan yün Edirne'ye Enez ve Marmara Ereğlisi'nden gelir, ipek ise Tırnova'dan temin ediliyordu. Edirne, hububat ve diğer zirâî mahsullerin pazarı olma özelliğini XIX. yy.da da korumuştur: Gökbilgin, 1994, 425-431.

¹⁶⁵ Sezen, 2006, 172.

¹⁶⁶ XIX. yy. sonlarında ticârî hayat gelişmiştir. Arazisi verimlidir. Meriç nehri

Enez'den İstanbul'a incelenen dönemin tamamı göz önüne alındığında düzenli bir sevkiyat söz konusu değildir. Sadece 1858-1859 yıllarında durum buğdayı sevk edilmiştir. Bu yıllarda Enez buğdayının fiyatının İstanbul piyasasının ortalamasının oldukça altında olduğu görülmektedir.

ee. İbrail (Braila): Bugün, güney Romanya'da Tuna üzerinde canlı liman trafiğiyle önemli bir ticaret merkezi olan İbrail, 1812 yılında Silistre Eyaletine bağlı bir sancaktı.¹⁶⁷ Tuna kıyısındaki İbrail'in Osmanlı hakimiyetine girişi Süleymân I. (1520-1566) zamanında 1538-1540 arasında olmuştur. Fethin önemi hem İstanbul'un iâşesi hem de Habsburglar'la mücadele etmek için İbrail'in sahip olduğu mevkinden kaynaklanmaktadır. Osmanlı idaresine girdikten sonra Rumeli eyaletinin Silistre sancağına bağlı bir kaza merkezi haline getirilmiştir. İstanbul'un hububat ambarlarından olan şehir, Eflak bölgesinin diğer ürünleri için de bir antrepo olduğundan Romen Prenslерinin ve Rusların mücadele ve isyanlarında hedef noktalardan birisi olmuştur.¹⁶⁸ İbrail'den İstanbul'a 1845-1867 yılları arasında kısa fasıllar dışında

.....

vasıtasıyla indirilen zahîre ile yapağı, pamuk, deri, balmumu gibi ürünlerden önemli miktarda ihracatı vardır.

Enez, XVI. yy.dan beri Edirne'nin limanı durumundadır. Meriç vadisi ve Trakya ovalarının ürünleri bu liman üzerinde ihraç edilir: Gökbilgin, 1994, 425-431.

¹⁶⁷ Sezen, 2006, 251; Tuna üzerinden gerçekleşen ticareti çok işlektir. Hububat, hayvancılık ve odun ticareti İbrail'in en önemli zenginlik kaynaklarıdır. Eflak ve Boğdan başta olmak üzere Tuna boyu ve hatta Dobruca iskelelerinden gelen hububatın İstanbul'a sevk edildiği limanı da önemli bir zenginlik kaynağıdır. Bu ticârî önemini buğday, arpa ve mısır kileleri gibi büyüklü küçüklü kendine has ölçü birimlerinin olması da kanıtlamaktadır. XVIII. yy.ın ikinci yarısından sonra başta İngiltere olmak üzere diğer birçok Avrupa ülkesine hammadde sağlanmasında büyük rolü olan Karadeniz ve Tuna liman şehirlerinin artan önemiyle birlikte İbrail'in önemi de hızla artmıştır: Mihai Maxim, "İbrail", *DIA*, İst., 2000, XXI. 363-366; İnalçık ve Quataert, 2000, 228.

¹⁶⁸ Bu yüzden yüzyıllar boyunca kuşatmalara sahne olmuş, zaman zaman da Osmanlı idaresinden çıkmıştır. 1828 Osmanlı-Rus savaşında yine kuşatılan şehir Rus işgaline uğradıysa da Edirne Antlaşmasıyla Osmanlı Devletine geri verilmiş ve peşisıra Eflak Prenslіğine bırakılmıştır. 1861 yılında Eflak ve Boğdan'ın Romanya adı altında birleşmesinden sonra İbrail de bu idare

istikrarlı bir şekilde ekmeklik buğday geldiği görülmektedir. İbrail menşeli mısır ekmeklik buğdaya nispetle daha seyrek olarak İstanbul piyasalarında bulunmaktadır. İbrail'den İstanbul'a 1851-1852 yıllarında çok kısa bir süre için çavdar sevk edilmiştir. Bununla birlikte arpa sevkıyatı daha sürekli olmuştur.

ff. İsmail: İsmail, Osmanlı idârî taksimatında Silistre sancağına bağlı kazadır.¹⁶⁹ Rusya'nın güneydoğusunda Güney Besarya'da, Tuna Nehrinin Karadeniz'e dökülen kuzey kolu olan Kilya üzerinde önemli bir liman şehridir. İsmail'in Osmanlı hakimiyetine girişi Bayezid II. (1481-1512)'ın Kili ve Akkirman'ı fethiyle birlikte olduğu tahmin edilmektedir.¹⁷⁰ Baron de Tott, İsmail'in Kırım Türkleri ile Osmanlılar arasında bir ticaret merkezi olduğunu, tahıl alışverişinde bir antrepo gibi kullanılıp İstanbul'a gönderilecek erzakın burada toplandığını yazar. Osmanlı idaresinden çıkmadan önce Rumeli buğdayı burada toplanır, ambarlara konur, oradan İstanbul'a sevk edilmek üzere Kili'ye gönderilirdi. Bu buğday İstanbul'da "Kili-İsmail buğdayı" olarak bilinirdi.¹⁷¹ İsmail'den İstanbul'a incelenen dönemin büyük bir kısmında devamlı bir şekilde durum buğdayı

.....

altına girmiş, nihai olarak 1878'de Berlin Antlaşmasıyla Romanya'ya terk edilmiştir: Maxim, 2000, 363-366.

¹⁶⁹ Nuri Akbayar, *Osmanlı Yer Adları Sözlüğü*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Bs., İst. 2003, s. 82.

¹⁷⁰ Tıpkı İbrail gibi İsmail de sahip olduğu coğrafi ve ekonomik potansiyel ile Eflak Prensiği ve Rusların ele geçirmek için mücadele verdiği bir yerdir. Bu yüzden de yüzyıllar boyunca kısa süreli de olsa bir çok kez el değiştirmiştir. XVIII. yy. sonunda Osmanlı-Rus-Avusturya savaşında Rusların eline geçen daha sonra Yaş Antlaşmasıyla geri alınan İsmail, 1809 Osmanlı-Rus savaşında tekrar işgale uğramış ve nihai olarak 1812 Bükreş Antlaşması ile Osmanlı idaresinde çıkmıştır: Feridun Emecen, "İsmail", *DİA*, İst., 2001, XXIII. 82-84; İsmail'in çevresindeki tarım alanlarında en çok buğday, arpa ve pirinç gibi tahıl ürünlerinin üretimi yaygındır. Ticaret daha çok hububat, kürk, deri, balık ve esir alışverişine dayalıdır. Nitekim, pazar bacı ve gümrük rüsumu gibi vergilerin yüksek miktarlara ulaşması ticârî faaliyetin yoğunluğuna işaret etmektedir. Şehrin etrafında çok sayıda bağ ve bahçe olmakla birlikte meyveleri meşhurdur. Ticareti çok canlıdır. İhraç malları içinde buğday ununun çok önemli bir payı vardır: Kamûsü'l-a'lâm, "İsmail", s.944.

¹⁷¹ Emecen, 2001, 82-84.

sevkiyatı söz konusu değildir. İsmail'den sevk edilen ekmeklik buğday durum buğdayının aksine çok kısa bir zaman zarfında İstanbul piyasasında görülmektedir. 1866-1867 yıllarına tekabül eden bu dönemde İsmail durumunun fiyatı İstanbul piyasası ortalamasının biraz üzerindedir.

gg. Kalas (Galatz): Bayezid II. (1481-1512) zamanında Osmanlı Devletine bağlanan ve Boğdan'a bağlı bir kaza olan Kalas, İbrail iskelesiyle birlikte Eflak ve Boğdan'ın, Niğbolu'dan Hırışova'ya kadar Tuna civarındaki üretim bölgelerinin hububatını ihraç eden en önemli iskeledir.¹⁷² Kalas'dan İstanbul'a 1848-1867 yılları arasında istikrarlı şekilde durum buğdayı ve ekmeklik buğday sevkiyatı gerçekleşmiştir. Yine Kalas'dan İstanbul'a 1845-1865 yılları arasında kısa fasılalar haricinde sürekli şekilde mısır sevk edilmiştir.

hb. Maçin: Maçin, Dobruca bölgesinde İbrail'in 15 km. güneydoğusunda, Tuna'nın en büyük gölü kenarında bulunan bir tepe

.....

¹⁷² Güçer, 1952, 405-406; Romanya'da, aşağı Tuna nehri sahilinin sol tarafında, Bükreş'in kuzeydoğu tarafında, 269 km mesafededir. Kasaba Seret (Siretu) nehrinin Tuna'ya döküldüğü yerde bulunur. Aynı isimle bir limanı vardır. Tuna üzerindeki limanı büyük gemilerin yanaşabilmesine imkan verecek kadar büyük ve sağlamdır. Liman ticareti çok canlıdır: Kamûsü'l-a'lâm, "Kalas", s. 3283; Osmanlılar ilk defa Çelebi Mehmed (1413-1421) zamanında Eflak vergiye bağlandıktan sonra Boğdan topraklarına girmişler fakat alamamışlardır. İstanbul'un fethinden sonra Osmanlı Devletine tabi olan bu prenslik yıllık olarak verdiği 2.000 altın vergiyle varlığını sürdürmüştür fakat Mehmet II. (1451-1481) prensliğin iç işlerine karışmamıştır. 1484 yılında Kili ve Akkirman'ın alınması Boğdan birliğinin ve civar toprakların da Osmanlı hakimiyetine sokulmasıyla bölge Bayezid II. (1481-1512) zamanında kesin olarak Osmanlı Devletine bağlanmıştır. XIX. yy.ın başlarında Bükreş Antlaşması (1812) gereğince Boğdan'ın doğu kısımları (Akkirman, Kili, Bender) Türk halklarıyla beraber Rusya'ya bırakılmıştır. Bu tarihten sonra Boğdan üzerinde Osmanlı Devletinin nüfuzu tedrici olarak azalmış ve 93 Harbi sonrası Romanya'nın bağımsızlığını ilan etmesiyle birlikte bölgede Osmanlı doğrudan kontrolünü yitirmiş, Ayastefanos ve Berlin Antlaşmalarıyla Romanya'nın bağımsızlığı tanınarak 1881 yılında bağımsız bir krallık haline gelmiştir: Abdülkadir Özcan, "Boğdan", *DİA*, İst., 1992, VI. 269-271; Kalas İskelesi vasıtasıyla Avusturya'dan gelen malum keresteye de ülkemizde "kalas" denmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Sezen, 2006, 272.

üzerindedir.¹⁷³ Maçın'den İstanbul'a yalnızca 1867 yılı içerisinde ni-san-temmuz aylarında durum buğdayı sevkedilmiştir.

11. Rodoscuk (Rodosto, Tekfurdağı, Tekirdağ): Rodoscuk, Osmanlı idaresine Orhan Gazi'nin oğlu Süleymân Paşa'nın Rumeli'ye geçişinden (1354) sonra girerek Gelibolu sancağına bağlanmıştır. XVII. yy.da Osmanlı idârî taksimatında Vize sancağına bağlı bir kaza statüsünde olan Rodoscuk, 1846 yılında Edirne eyaletine bağlı bir sancaktır.¹⁷⁴ Canlı bir liman ticareti olan Rodoscuk Evliya Çelebinin de belirttiği gibi kuruluşundan beri Trakya ovalarında yetişen buğdayın ihraç pazarıydı. Mehmet II. (1451-1481) döneminde kurulan vakıflar için önemli bir gelir kaynağı olan Tekirdağ bölgesi, 1000/1591-92 tarihli bir fermandan anlaşıldığına göre, Burgaz (Lüleburgaz), Babaeski, Ergene köprüsü (Uzunköprü), Hayrabolu, Keşan, Malkara, İncik, Çorlu, Karışdıran, Kırkkilise (Kırklareli), Ereğli (Marmara Ereğlisi) ve hatta Vize bölgelerinde yetiştirilen hububatın Rodoscuk limanı üzerinden çıkış yaptığı önemli bir yerdi.¹⁷⁵ Rodoscuk'dan İstanbul'a 1862-1873 yılları arasında 1866-1877 yılları istisna tutulursa düzenli

.....

¹⁷³ *Kamûsül-a'lâm*, "Maçın", s. 4080; Dobruca bölgesinin ilk olarak hangi tarihte Osmanlı hakimiyetine girdiği belli değildir. Çelebi Mehmed (1413-1421) Musa Çelebiye karşı verdiği mücadeleyi kazanarak Dobruca kalelerini ve Eflak'ı ele geçirerek bölgeyi Osmanlı hakimiyeti altına sokmuştur (1419). 1812 yıllarında Silistre eyaletine bağlı bir kazadır. 1865 yılında da kasaba statüsünde Tuna vilayetine bağlanmıştır: Sezen, 2006, 352; XVIII. yy.ın sonlarında ve XIX. yy.ın başlarında zaman zaman Rus işgaline uğrayan bölge Kırım Savaşı (1853-1856) sırasında yine Rusların eline geçmiş fakat Ruslar Paris Antlaşması (1856) hükümlerine göre bölgeden çekilmek zorunda kalmışlardır. 1864'te Tuna vilayeti kurulunca Dobruca bölgesi buraya bağlanmıştır. 93 Harbi sonrasında imzalanan Berlin Antlaşmasıyla (1878) Dobruca'nın kuzeyi Romanya'ya, güneyi ise Bulgaristan'a bırakılmıştır: Kemal H. Karpat, "Dobruca", *DİA*, İst., 1994, IX. 482-486.

¹⁷⁴ Sezen, 2006, 434.

¹⁷⁵ Faroqhi, 1994, 97; Faroqhi, 1981, 140, 144; Öngör, 1961, 832; İnalçık, 1994, IV. 117; İnalçık, 2003, 151; Fakat Rodoscuk'un bu durumu Rumeli'deki toprak kayıpları ve iskelesi olduğu Edirne'nin eski canlılığını kaybetmesiyle XVIII. yy.da son bulmuştur. XIX. yy.da 1828 ve 1878 senelerinde kısa süre işgal altında kalan şehir eski müreffeh halini yitirmiştir: Besim Darkot, "Tekirdağ", *İslam Ansiklopedisi*, 1979, XII-1, 133-135.

şekilde durum buğdayı ve 1873-1880 yılları arasında da ekmeklik buğday sevkedilmiştir.

d. Karadeniz: Karadeniz üzerinden hem Rusya, hem Balkanlar hem de Anadolu'dan tahıl getirilmektedir.

aa. Balçık: Tuna vilayeti Varna sancağına bağlı bir kaza olan ve Varna'nın 30 km kuzeyinde, Karadeniz sahilinde bulunan Balçık, Murad II. (1421-1451) zamanında fethedilmiştir.¹⁷⁶ 1857-1874 yılları arasında Balçık'tan İstanbul'a istikrarlı şekilde durum buğdayı sevkedilmiştir. Balçık menşeli ekmeklik buğday durum buğdayına göre daha istikrarlı olarak İstanbul piyasasında bulunmaktaydı. Balçık'dan 1878 yılında Bulgaristan prensliğine bağlanmasından sonra da ekmeklik buğday sevkiyatı sürmüştür.

bb. Varna (Odessus): Bir transit ticaret merkezi olarak Dobruca bölgesinin ürünlerinin çıkış yaptığı en önemli limanlardan birisi olan Varna, Murad II. (1421-1451) zamanında fethedilmiştir. XVII. yy.dan itibaren Silistre'nin bir sancağıydı.¹⁷⁷ Varna'dan İstanbul'a 1859-1865 ve 1868 yıllarında düzenli olarak durum buğdayı, 1859-1873 yılları arasında da ekmeklik buğday sevkiyatı yapılmaktaydı.

cc. Besarabya: Büyük bir kısmı Beyazıd II. zamanında fethedilen Besarabya (bugünkü Moldova) bölgesi, Osmanlı idârî taksimatında

.....
¹⁷⁶ Sezen, 2006, 61; Svetlana Ivonova, "Warna", *The Encyclopedia of Islam: New Edition*, ed. P.J. Bearman, Leiden: E. J. Brill, 2002, XI. 148-150; 1878 yılında Varna ile birlikte Bulgaristan Prenslğine bağlanmıştır: Ali İhsan Gencer, "Berlin Antlaşması", *DİA*, İst., 1992, V. 516-517.

¹⁷⁷ Karadeniz'in batı sahilinde, Silistre'nin 115 km güneydoğusunda bulunur. Aynı adla bir iskelesi vardır. Ticârî hayat canlıdır. XIX. yy. sonrası nüfusu 28.174 kişidir. Tavukları ve yumurtası meşhurdur. Çok miktarda yumurta ihraç edilir: *Kamûsü'l-a'lâm*, "Varna", s.4657; XIX. yy. ortalarına kadar bu statüsünü sürdüren Varna, 1864 yılında Tuna vilayetine bağlanmıştır. 1878'de ise Bulgaristan Prenslğinin bir sancağı olmuştur: Sezen, 2006, 524; 1878; Gencer, 1992, 516-517; Küçük Kaynarca Antlaşması sonrası Karadeniz ticaretinin Avrupalı devletlere açılması sonrası Varna'da ticaret yapan yabancı tüccar sayısı artmıştır. 1841 yılı itibarıyla düzenli buharlı gemi seferleri yapılmakta ve 14 Avrupa devletinin konsolosluğu daimi olarak Varna'da bulunmaktadır. 1861-1867 arasında Rusçuk ile demiryolu bağlantısı kurulmuştur: Ivonova, 2002, 148-150.

eyalet statüsündedir.¹⁷⁸ Dniester ile Prut nehirleri arasında kalan ve Karadeniz kıyılarından Polonya sınırına kadar uzanan, bölgedir. İstanbul'un iâşesinde önemli bir yeri olan Besarabya ve Moldovya buğdayı Akkerman üzerinden çıkış yapmaktadır.¹⁷⁹ 1845-1873 yılları arasında Besarabya'dan İstanbul'a istikrarlı şekilde durum buğdayı sevk edilmiştir. Besarabya menşeli mısır 1848-1859 yılları arasında İstanbul piyasasına girmişti.

dd. Burgaz (Ahyolu Burgazı, Burgos): Burgaz, Murad I. (1359-1389) zamanında fethedilmiştir. Önemi hem bir deniz üssü olması, hem canlı bir ticareti olması hem de gemi üretimi yapılmasından gelmektedir. Burgaz iskelesi Osmanlı Devleti'nin Avrupadaki Karadeniz kıyısında bulunan limanlarının en büyüğüdür. Burgaz, İstanbul'a 250, Varna'ya 130 km uzaklıktadır. Burgaz, Bulgar mahsulü fazlasının çıkış yaptığı en önemli iskelelerden birisidir.¹⁸⁰ Burgaz menşeli ekmeklik buğday durum buğdayında olduğu gibi 1856 yılı dolaylarında İstanbul piyasasında görülmeye başlamış 1874 yılına kadar İstanbul'a sevkiyatı devam etmiştir.

.....

¹⁷⁸ Kemal Karpat, "Bucak", *DİA*, İst., 1992, VI. 341-343; Sezen, 2006, 15.

¹⁷⁹ İnalçık, 1994, IV. 117: Bol miktarda zahîre ve üzüm üretilen Besarabya 28 Mayıs 1812'de Bükreş Antlaşmasıyla Eflak-Boğdan'ın geri verilmesi karşılığında Rusya idaresine geçmiştir: Yalçınkaya, M. Alaaddin, "III. Selim ve II. Mahmud Dönemleri Osmanlı Dış Politikası", Hasan Celal Güzel ve diğerleri (ed.), *Türkler içinde (629-659)*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 643-644.

¹⁸⁰ Burgaz, 1878 yılında Rumeli-i Şarki vilayetine bağlı bir sancaktı. Şarki Rume- li eyaletinin kuzeybatısında Bulgaristan, güneybatısında Selanik vilayetinin Siroz sancağı, güneyinde Drama sancağı ve Edirne vilayeti, doğusunda ise Karadeniz bulunur. Merkezi Filibe şehridir. Bundan başka başlıca şehirler: Tatarpazarcığı, Eskizağra, Hasköy, İslimiye ve Burgaz'dır. Şarki Rumeli'nin tarımsal üretime çok elverişli bir iklimi vardır. Bu durum vilayette çok çeşitli sayıda ve bol miktarda ürün elde edilmesine imkan tanımaktadır. Hububat olarak, buğday ve mısır üretimi yüksek miktardadır. Balkan eteklerinde çok miktarda bağ vardır. Bunlardan külliyetli miktarda şarap imal edilir. Filibe civarında pirinç ve patates üretimi yaygındır: *Kamûsü'l-a'lâm*, "Şarkî Rumeli", s.2851-2852; "Bergos", s.1281-1282; Sezen, 2006, 77; H. A. Reed, "Burgas", *The Encyclopedia of Islam: New Edition*, Leiden: E. J. Brill, 1960, I. 1325-1326; İnalçık ve Quataert, 2000, 228.

ee. Köstence (Constanta, Tekfurgölü): Güneydoğu Romanya'da Karadeniz kıyısında bir ticaret limanı olan Köstence, ilk kez Çelebi Mehmed I. (1413-1421) döneminde 1419 yılında Osmanlı idaresine girmiştir. Hemen akabinde Silistre sancağının Tekfurgölü kazasına bağlanmıştır.¹⁸¹ Köstence, Mangalya ile birlikte Dobruca bölgesi buğdayının çıkış yaptığı en önemli iskelelerden birisidir.¹⁸² Köstence'den İstanbul'a 1866-1868 yıllarında durum buğdayı, 1874-1880 yılları arasında da ekmeçlik buğday sevkedilmiştir.

ff. Ordu (Bayramlı, Eskipazar): Ordu, Bâyezid I. (1389-1402) döneminde 1398 yılında Osmanlı idaresi altına girdi. Ordu, İstanbul'un iâşesinde birincil önceliğe sahip olmamakla birlikte Rume- li'deki üretimin yetersiz olması yada başkentte bir darlığın olduğu durumlarda Sivas, Tokat ve Amasya gibi mahallerin ürünü Samsun limanı üzerinden İstanbul'a sevk edilmektedir.¹⁸³ Ordu'dan İstanbul'a

.....
181 Osmanlı idârî taksimatında Köstence, 1846 yılında Silistre eyaleti, Varna sancağına bağlı bir kazadır. 1864 yılında ise Tuna vilayetine bağlı Tulca sancağının bir kazasıdır: Sezen, 2006, 333.

182 İnalçık, 1994, IV. 117; İnalçık, 2003, 151; Köstence, Dobruca bölgesinde, Bükreş'in 210 km doğusunda, Karadeniz sahilinde konumlanan bir kasaba ve iskeledir. Limanı dar ve sığ olmasına rağmen ticareti işlektir: *Kamûsü'l-a'lâm*, "Köstence", s. 3921; XVIII. yy.ın sonlarında Ruslar tarafından defalarca kez kuşatılan şehir 93 Harbinde işgal edilmiş ve nihai olarak, 1878'de imzalanan Ayastefanos ve Berlin Antlaşmalarıyla bütün Dobruca ve Köstence Romanya'ya bırakılmıştır. XIX. yy.ın ikinci yarısında Dobruca bölgesinin artan önemi sebebiyle Osmanlılar Köstence'ye özel bir ilgi göstermişlerdir. Tuna üzerinde başka bir şehir olan Cernavoda ile Köstence'yi bağlamak için 1857 yılında bir demiryolu inşasına başlanmış ve 1860 yılında tamamlanmıştır. Demiryoluna ilave olarak liman tahkim edilip genişletilmiş ve yeni yerleşim yerleri açılmıştır: Bogdan Murgescu, "Köstence", *DİA*, İst., 2002, XXVI, 276-277.

183 1455 tarihli tahrir defterlerinde Ordu vilayeti 24 idârî birimden müteşekkildir: Bahaeddin Yediyıldız, "Ordu", *DİA*, İst., 2007, XXXIII. 367-370; 1847 yılına gelindiğinde ise Trabzon eyaletine bağlı bir sancaktır. 1868 yılında da Trabzon vilayetinin bir kazası olmuştur: Sezen, 2006, 398; XIX. yy.ın ikinci yarısında canlı olan ticârî hayat Sivasa doğru yapılan şose yol ile daha gelişti. Kasaba'ya 1 saat kadar mesafede korunaklı bir limanı vardır. Gerektiği zamanlarda Karadeniz'de yol alan gemiler için iyi bir sığınaktır. Arazisi çok verimlidir. Hububat, kendir, pirinç, zeytin, fındık ve ceviz en çok üretilen

1873-1878 yılları arasında düzenli olarak mısır sevkedilmişti. Bu süre zarfında Ordu mısırının fiyatı İstanbul piyasasıyla uyumludur.

gg. Samsun: Samsun, Osmanlı idaresine Bâyezid I. (1389-1402) döneminde 1398 yılında girmiştir. Ankara savaşından sonra bir süre Osmanlı coğrafyasının dışında kalan Samsun, Canik Seferinden (1417-1418) sonra 1420 yılında tamamen ele geçirilmiştir.¹⁸⁴ Samsun, Karadeniz'deki Osmanlı limanlarından en işlek olanıdır. Anadolu, Kızılırmak ve Yeşilirmak havzalarında üretilen ürünün büyük bir kısmı bu liman üzerinden ihraç olunur. Samsun ve Çarşamba gibi Amasra, Bartın iskeleleri aynı amaca yönelik de işliyorlardı. İstanbul'un iâşesinde öncelikli bir bölge olmayan Trabzon iskelesi ise bilhassa başkentte darlık durumu söz konusu olduğu durumlarda Anadolu içlerindeki bölgelerin (Sivas, Tokat ve Amasya) ürünlerinin ihraç edildiği bir iskeledir.¹⁸⁵ Samsun'dan İstanbul'a 1854-1858 ve 1866-1877 yılları arasında kısa fasıllar dışında istikrarlı bir şekilde durum buğdayı sevkedilmiştir. Kırım Savaşına tekabül eden 1856 yılında Samsun durumunun fiyatı İstanbul piyasasının çok üstünde olduğu gözlemlenmektedir. Samsun'dan İstanbul'a 1856-1857 yıllarında ekmeçlik buğday sevkedilmiştir.

hh. Poti: Poti Gürcistan'ın batısında, Batum'un kuzeyinde Karadeniz kıyısında ve Rion(Faş) nehri ağzında bir liman şehridir. Poti'nin de içinde bulunduğu Abhazya bölgesi XVI. yy.da Osmanlı idaresine girmiş, 1829 yılında ise Rusya'ya bağlanmıştır.¹⁸⁶ Poti'den İstanbul'a 1873-1880 arasında 1877-1878 yıllarında kısa bir fasıla dışında istikrarlı bir şekilde mısır sevkedilmiştir.

.....

mahsullerdir. Kazanın ihtiyacından artan hububat ihraç edilir. XIX. yy.da Ordu'yu Anadolu'nun iç kısımlarına bağlayan şose yolun yapılması Sivas bölgesinde üretilen ürünlerin Ordu üzerinden ihracını mümkün hale getirdiği görülmektedir: *Kamûsül-a'lâm*, "Ordu", s. 826; Mantran, 1990, I.182.

¹⁸⁴ Mehmet Öz, "Samsun", *DİA*, İst., 2009, XXXVI. 83-88; Samsun, Osmanlı idârî taksimatında 1846 yılında Trabzon eyaletine bağlı Canik sancağının merkezidir. 1871 yılına gelindiğinde doğrudan Canik sancağı merkezi olmuştur: Sezen, 2006, 442.

¹⁸⁵ *Kamûsül-a'lâm*, "Samsun", s.2931-2932; Mantran, 1990, I, 182; Faroqhi, 1994, 95; Güçer, 1952, 87-88.

¹⁸⁶ Öngör, 1961, 694; Sezen, 2006, 422.

e. Akdeniz: Akdeniz üzerinden gelen buğdaylar sadece 1845-55 ve 1875-80 yıllarında kayda değer bir oran yakalayabilmektedir. İstanbul piyasalarında % 25 ve % 33 oranlarında görülen Akdeniz menşeli buğdaylar, 1855-65 ve 1865-75 dönemlerinde % 5,5 ve %10 oranlarında bulunmaktadır. Kırım Savaşı yıllarına tekabül eden 1855-65 döneminde Marmara, Mısır ve Levant bölgeleri dikkat çekmektedir.

aa. Levant: Levant tabiri X. yy.dan itibaren Doğu Akdenizde kıyısı olan ülkeler için kullanılmıştır. Bugün de Doğu Akdeniz kıyısındaki ülkelere verilen genel bir tabirdir.¹⁸⁷ Levant bölgesinden İstanbul'a 1862 yılında Nisan-Mayıs aylarında 4 haftalık bir süre için mısır sevkiyatı olmuştur.

bb. Volos (Bolos): Teselya ovasının ihraç limanı olan Volos, Yunanistan'ın başlıca sanayi ve ticaret merkezlerindedir.¹⁸⁸ Volos, Osmanlı idaresine ilk olarak 1397 yılında girmiştir. Tam hakimiyet 1423 yılında sağlanmışır. Bölgede fethi müteakip "Tırhala" eyalet ve sancağı kurulmuştur.¹⁸⁹ XIX. yy.da kısa fasılalarla da olsa işgaller yaşayan ve 1881 yılında Berlin Konferansı sonrası Osmanlı idaresinden çıkan Volos'dan İstanbul'a 1857 yılı Nisan-Temmuz aylarında durum buğdayı sevkedilmiştir.

cc. Mısır: Mısır VIII.yy.a kadar İstanbul'un tahıl merkeziydi. Mısır'ın Osmanlı hakimiyetine girmesi Selim I. döneminde 1517 yılında gerçekleşmiştir. Hububat, Mısır'ın İstanbul'a ve diğer Osmanlı vilayetlerine en başta gelen ihraç ürünü olup Said ve Delta'dan buğday, Fereskur'dan ise pirinç Dimyat'a gelir daha sonra ihraç edilirdi.¹⁹⁰

.....
187 Öngör, 1961, 502; Kavramın ilk ortaya çıktığı zamanlarda Ege Adaları ile Türkiye'nin Ege ve Akdeniz kıyıları için kullanıldığı anlaşılmaktadır. Haçlı seferleri zamanında Suriye, Filistin, Kıbrıs ve Mısır'ı; XIII. Yy.da da Kırım'a kadar uzanan Karadeniz kıyılarını kapsadığı olmuştur. Ümit Burnu'nun keşfinden sonra Uzakdoğu ülkeleri için Uzak Levant tabiri kullanılmıştır. Birinci Dünya Savaşının ardından ise yalnızca Fransız mandasındaki Suriye ve Lübnan ülkeleri için kullanılmıştır: Şerafettin Turan, "Levant", *DİA*, İst., 2003, XXVII, 145-147.

188 A. Savvides "Kuluz", *The Encyclopedia of Islam: New Edition*, Leiden: E. J. Brill, 2004, XII. 544; İnalçık ve Quataert, 2000, 228-229; Sezen, 2006, 501.

189 Sezen, 2006, 501.

190 Fethin hemen akabinde Beylerbeyilik haline getirilen Mısır'ın başına ilk beylerbeyi olarak Memlük asıllı Hayır Bey getirilmiştir. Padişahın Hayır

Mısır'ın tahıl ürünlerinin tahsis edildiği öncelikli bölge Mekke ve Medine şehirleridir.¹⁹¹ Ancak, İstanbul'da ihtiyaç duyulması halinde un ve buğday başta olmak üzere pirinç, şeker ve baharat gibi besin maddeleri Dimyat ve İskenderiye limanları üzerinden başkente sevk edilmektedir.¹⁹² Mısır bölgesinden İstanbul'a XIX. yüzyılda buğday sevkiyatı yapılmamaktadır. Mısır menşeli ekmeçlik buğday sadece 1856 yılında şubat-mayıs aylarında İstanbul piyasasında görülmüştür.

dd. Suriye (Şam): Suriye, Osmanlı hakimiyetine Mercidabık zaferi ile girmiştir (1516). Fetih sonrasında idârî yapısında çok önemli değişiklik yapılmamış olan Suriye, Filistin, Mısır ve Hicaz bölgeleri Arap vilayeti adıyla teşkilatlandırılmıştır.¹⁹³ Suriye bölgesinden İs-

.....

Bey'den ilk isteği Harameyn'in erzakını düzenli olarak göndermesi ve Mısır'ın limanlarını dış tehditlerden koruması şeklinde olmuştur.

Mısır eyaleti Baharat yolu üzerinde bulunduğundan iktisadî önemi büyüktür. Bununla birlikte ziraat Mısır'ın en temel iktisadî kaynağı olup küçük sanayi ile iç ve dış ticareti tarıma dayanmaktadır. Mısır'ın başlıca zirâî ürünleri buğday, pirinç, mercimek, nohut gibi başlıca tahıl ve baklagillerdir. Mısır'ın Akdeniz, Kızıldeniz ve Nil üzerindeki limanları ticârî bakımdan büyük öneme sahiptir. Seyyid Muhammed es-Seyyid, "*Mısır-Osmanlı Dönemi*", *DİA*, İst., 2004, XXIX. 563-569. Bizans döneminde de bir zenginlik kaynağı olan Mısır, ülkenin tahıl ambarıydı. O dönemde Mısır valisinin en önemli görevlerinden birisi de tahıl ürünlerinin gemilerle İstanbul'a (Konstantinopolis) taşınmasını sağlamaktı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Casim Avcı, "*Mısır-Bizans Dönemi*", *DİA*, İst., 2004, XXIX. 557-559.

191 Güçer, 1952, 88.

192 İnalçık, 1994, IV.117; İnalçık, 2003, 151.

193 Suriye, Araplar tarafından Bilâd-ı Şam olarak bilinir. Bölge, eski zamanlarda "Nefs-i Suriye", "Fenike" ve "Filistin" adlarıyla üç kısım olarak ele alınırdı. Fenike, Beyrut vilayetiyle Lübnan Dağlarından; Filistin, Kudüs sancağından; Nefs-i Suriye ise Suriye ve Halep vilayetlerinden ibaretti. Suriye vilayetinin batı tarafı dağlıktır. Vilayetin iki büyük nehri vardır. Bunlar: Asi ve Ürdün (Şeria) nehirleridir. Bilhassa Asi vadisinin toprağı çok verimlidir. Buğday, arpa, darı, mısır, bakla, mercimek gibi hububat ürünleri yanında pamuk ve zeytin üretimi de yaygındır: *Kamûsül-a'lâm*, "Suriye", s.2681-2684; "Şam", s.2827; 1520'lerde Şam vilayeti Adana ve Halep dahil olmak üzere Gazze'ye kadar uzanan bölgeyi içeren 15 sancaktan müteşekkildir. Tanzimat ile yapılan idârî değişiklikler neticesinde kuzeyde Halep, merkezde Şam ve güneyde Kudüs'ten başlayarak eski Trablusşam eyaletini de içine alan Sayda vilayetleri

tanbul'a istikrarlı şekilde ekmeklik buğday sevkiyatı yapılmamaktadır. Yalnızca 1856 yılı şubat-haziran ayları süresince ekmeklik buğday sevk edilmişti. Yine Suriye bölgesinden İstanbul'a 1858-1859 yıllarında aralıklarla arpa sevkiyatı yapılmıştı.

B. XX. Yüzyılda Osmanlı İstanbulunun İâşesi ve İâşe Nezâreti

XVII. yy.dan Birinci Dünya Savaşı yıllarına kadar Eminönü mahallelerinden Rüstempaşa mahallesinin gıda ürünleri üzerine uzmanlaşmış bir esnaf yapısına dolayısıyla İstanbul'un iâşesinde hayati bir role sahip olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü Rüstempaşa mahallesi Hobyar, Hocapaşa, Sarıdemir gibi Limana bakan ve kıyılarında birçok iskelenin bulunduğu mahallelerin devamıydı ve İstanbul'un iâşe ihtiyacını karşılayan giriş noktasıydı. Çarşıkapı'dan Eminönü'ne inen yamacı teşkil eden Hanlar bölgesinde kıyı mahalleleri iskelelerden beslenen ithalata dayanmaktayken Haliç ve iskelelerden uzaklaşıldıkça yamaçlarda üretim faaliyetleri ortaya çıkmaktadır. İskeleler kanalı ile şehre gelen her türlü hammadde Hanlar bölgesinde tabi tutulmaktaydı. Bundan dolayı Rüstempaşa mahallesi gibi kıyı mahallelerinde her zaman ithalata dayanan ticarî yapı ön plandaydı.

Devlet Yenileşme Döneminde yönetim biçimini Avrupa devletlerinin yönetim biçimlerini örnek alarak yeniden yapılandırmıştır. Mahmud II. Döneminden itibaren Divân-ı Hümayûnun yerini nezâretler almaya başlamış 1826 yılında Evkâf, 1838 yılında Mâliye, 1846 yılında Ziraat Vekâletleri kurulmuştur. Bu tarihten itibaren ekonomide bu kurumsal yapılanma değişik adlar altında (Ticaret ve Ziraat Nezâreti, Ticaret Nezâreti, Ticaret ve Nafia Nezâreti, Orman ve Maadin Nezâreti Orman Nezâreti, Maadin ve Ziraat Nezâreti)

.....

oluşturulmuştur. 1864 yılında uygulanan vilayet nizamnamesi sonucu Trablusşam, Sayda ve Şam vilayetleri Suriye vilayeti adı altında birleştirilmiştir. Böylece ilk defa olarak Şam merkezli vilayetin resmi adı Suriye olarak belirlenmiştir. 1872 yılında Kudüs'ün müstakil mutasarrıflık statüsüne geçmesi ve 1888 yılında Lazkiye, Trablusşam, Akka ve Nablus sancaklarından oluşan Beyrut vilayetinin kurulmasıyla Suriye vilayeti kısmen küçülmüş ve bu durum 1918 yılına kadar devam etmiştir: Tufan Buzpınar, "Suriye-Osmanlı Dönemi", *DİA*, İst., 2009, XXXVII. 202-205.

varlığını sürdürmüştür.¹⁹⁴ Yine Devlet Tanzimat dönemine girerken, 1838 yılında Hariciye Nezâretine bağlı olarak ziraat ve ticaret alanları ile ilgili Meclis-i Ziraat ve Ticaret, bir yıl sonra da Nezâret-i Ticareti kurmuştu. Ancak bu Nezâret ilk dönemlerde sadece ticârî davalarla ilgilenen bir kurumdu.¹⁹⁵ Bunun yanında 1911 yılından itibaren Trablusgarp Savaşı ve hemen sonrasındaki Balkan Savaşları Devlet maliyesini çökertmişti. Birinci Dünya Savaşı yıllarında millî iktisat politikası izlenmiş, yerli yeni zenginlerin vurgunculuklarına göz yumulmuştu. Birinci Dünya Savaşı ile “modern topyekûn savaşlar” dönemine girildi. XX. yüzyılın “modern savaşları” milyonluk orduların birbirleriyle çarpışması, ülke ekonomilerinin topyekûn seferber edilmesi ve yarattığı büyük yıkımlarla birlikte tarihin tanık olduğu yeni bir olgudur.¹⁹⁶

Savaşın başlamasıyla birlikte Osmanlı Hükümeti % 80’i ziraatle uğraşan genç nüfusun önemli bir kısmını silah altına aldı.¹⁹⁷ Bu da tarımsal üretimi çok azaltırken yurtdışından gelen tahıl ithalatı da savaş nedeniyle özellikle İtilaf Devletleri’nin Çanakkale Boğazı’nı kapatması ile sekteye uğradı. Mesela savaştan önce İstanbul’da ithal edilen un miktarı 25 bin ton iken savaşın başlamasıyla 8 bin tona düşmüştür. Bu arz daralması fiyatlara yansiyarak unun çuval fiyatı 90 kuruştan 140 kuruşa sonra 300 kuruşa çıkmıştır.¹⁹⁸

Ülke içinde üretilen sınaî ve zirâî ürünlerin ordular için seferber edilmesi, halk için bir süreliğine katlanılabilir bir durumdu. Ancak

.....

194 Cem Doğru, “Birinci Dünya Savaşı Döneminde Ekonomide Bir Kurumsallaşma Çabası: İâşe Nezâreti”, Sosyal Bilimler Metinleri 04 /2009, Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tekirdağ: <http://sosyalbe.nku.edu.tr/>, s.8

195 Doğru, Cem, “Milli Mücadele Döneminde Ekonomiye Verilen Önem: İktisat Vekâletinin Kurulması (1920-1922)”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt:9 Sayı:3 Yıl:1, 2007, 271.

196 Bu konuda geniş bilgi için bkz. Kerem Coskuner, *II. Dünya Savaşı’nda Türkiye Ekonomisi: İhtikâr ve İhtikârla Mücadele*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İst., 2005.

197 Osman Köse, “Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Canik’in İâşe Durumu (1914-1918)”, *Belleten*, Cilt: LXIII, Sayı: 238, TTK Yay. Ank., 1999, s.778.

198 Zafer Toprak, *İttihad-Terakki ve Cihan Harbi: Savaş Ekonomisi ve Türkiye’de Devletçilik*, Homer Kitabevi, İst., 2003, 127.

savaşın beklenenden uzun sürmesi halk ve orduların direncini kırmıştır. Bu durum İmparatorluklar Çağı'nın da sonunu getirdi. Devletler Savaş içerisinde vatandaşlarının iâşe sorununu çözmeye çalıştılar. Ülke içinde mal stokları yapılarak uzun ve tahripkâr bir savaşa karşı hazırlandı.¹⁹⁹

Aynı dönemde İngiltere silahlı kuvvetler için erkek nüfusun % 12,5'ini, Almanya % 15,4'ünü, Fransa nerdeyse % 17'sini seferber etmiştir. Yıllarca süren böyle bir kitlesel seferberlik, yüksek üretkenlik düzeyine sahip modern bir sanayileşmiş ekonomi olmadan ve ekonomi, nüfusun savaşmayan kesimlerine teslim edilmedikçe gerçekleştirilmesi çok zordur. Ilıman bölgelerdeki tarım ekonomileri, mevsimlik işgücü, tarım üretiminin yapıldığı yıl içinde herkesin katılımını gerektiren hasat dönemleri gibi zamanlar dışında, kendi işgücünün bu kadar büyük bölümünü doğal olarak seferber edemezler. Sanayi toplumlarında bile böylesine büyük bir insan gücü seferberliği işgücü üzerinde muazzam gerilimler yaratabilir. Modern kitle savaşlarının hem örgütlü emek güçlerini takviye etmesinin hem de kadınların ev dışı istihdamında bir devrim yaratmasının nedeni bu olmuştur. Bu durum Birinci Dünya Savaşı'nda geçici olarak, İkincisinde ise sürekli olarak görülmüştür.²⁰⁰ Savaşla birlikte işgücünün önemli bir bölümü üretim alanından çekilerek savaşa katılmışlardır. Bu durum o insanları ülke ekonomisi içinde talepleri öncelikli olarak karşılanması gereken tüketiciler konumuna sokmuştur. Böylece savaş dönemi ülke ekonomilerinde genel olarak mal ihtiyacı ve talebi olağanüstü şekilde artmıştır.

.....

¹⁹⁹ İkinci Dünya Savaşı başladığında gelişmiş ekonomiler ne yapılması gerektiğini çok önceden planlamışlardı. Ancak bu planlamalar umulduğu şekilde gerçekleşmedi. Gerek gıda stokları açısından ve gerek askeri malzeme açısından II. Dünya Savaşı diğerinden çok daha tahripkâr oldu. Avrupa ülkelerinden İsveç, İsviçre, Portekiz, Türkiye ve İspanya fiilen savaşa katılmadı. Ancak savaşın yarattığı ekonomik bunalımların tümüne maruz kaldılar. Bu ülkeler çeşitli önlemlerle ekonomilerini savaş koşullarına göre düzenlemeye çalıştılar. Türkiye 1940 yılında yürürlüğe koyduğu ihtikâr ve karaborsacılığa karşı tedbirler içeren Milli Korunma Kanunu ile savaş ekonomisine geçti: Feridun Ergin, *Harp Zamanında Devletin Ekonomiye Müdahalesi*, Cumhuriyet Matbaası, İst. 1943, s.48.

²⁰⁰ Eric Hobsbawm, *Age of Extremes: The Short Twentieth Century 1914-1991*, Michael Joseph, London, 1994, s.44-45.

Savaş dönemleri bireysel faydanın yerini toplumsal faydanın aldığı dönemlerdir. İhtiyaç dışında tüketimden kaçınılması istenmiş, tasarruf ise her zaman desteklenmiştir. Hükümetlerin ısrarla karşı olduğu bir şey de lüks tüketim olmuştur. Türkiye’de ve Avrupa ülkelerinin çoğunda, ekmeğe kepek ve çeşitli hububat unları karıştırılmıştır. Ekmek tek tip üzerinden çıkarılırken, taze yenilmesi yasaklanmıştır. Bu uygulama birçok ihtiyaç maddelerinin yerine ikame malların konulmasıyla gittikçe genişletilmiştir.²⁰¹

Birinci Dünya Savaşı deneyimini ağır bir şekilde yaşamış ülkeler, iki savaş arası dönemde mümkün olduğu kadar fazla hammadde stokları yapmışlardır.²⁰² Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele yıllarında başta İstanbul olmak üzere ülkenin tamamını kapsayan büyük bir iâşe sorunu yaşandı. Bu konuda Başbakanlık Arşivinde Dahiliye Vekâletine ait belgeler olduğu gibi dönemin Alemdar, Âti, İkdam, Tanin, Tasvir-i Efkar ve Vakit Gazetelerine yansıyan çok sayıda haber vardır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında İstanbul’un hububat tüketimi büyük ölçüde Avrupa ve Amerika kaynaklı unlardan sağlıyordu. Savaşın Batı’dan İstanbul’a ulaşan ticaret yollarını tıkaması mevcut ulaşım şebekesi imkanlarının kullanılarak Anadolu’dan İstanbul’a hububat sevki savaşı yıllarının en karlı faaliyeti haline getirdi. Büyük bir hububat alanı olan Orta Anadoludan İstanbul’a hububat nakletmek Newyork’tan buğday ithal etmekten daha pahalıydı.²⁰³

Savaş yıllarında Anadolu’dan İstanbul’a hububat sevki savaş yıllarının en kârlı faaliyetlerinden biri oldu. Asker sevkiyatı sebebiyle demiryollarının tıkanmasından dolayı buğday nakli için vagon tahsis edebilen tüccar İstanbul’a getirdiği gıda maddelerini spekülâtif kârlarla pazarlama imkanı buldu.²⁰⁴ Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele yıllarında Anadolu’da 5 ana karayolu vardı.²⁰⁵ Demiryolları

•••••

²⁰¹ Feridun Ergin, *Harp Zamanında Devletin Ekonomiye Müdahalesi*, Cumhuriyet Matbaası, İst. 1943, ss. 72-74.

²⁰² Ömer Celâl Sarc, *Harp ve Ekonomi* (Profesör Cemal Bilsel’e Armağandan Ayır Basım), Kenan Basımevi, İst. 1939, s.365-366.

²⁰³ Korkut Boratav, *Türkiye’de İktisat Tarihi: 1908-2005*, II. bs. İmge Kitabevi, Ankara, 2007, s.28.

²⁰⁴ Boratav, 2007, 28-29

²⁰⁵ Bayram Sakallı, *Millî Mücadelenin Sosyal Tarihi*, İz Yayıncılık, İst. 1997, s.21-22.

daha elverişliydi. Ancak seferberlikten sonra devlet peyderpey bütün demiryolu işletmelerine el koymuş ve şirketlerin yabancı personeli memleketi terk etmişti. Bu sebeple teknik bakımdan büyük sıkıntı çekilmişti. Bunu yanında yakıt ve yedek parça tedarikinde yaşanan sıkıntılar da ulaşımı aksattığından katarlar en acil ihtiyaçlar için kullanılıyordu. Ayrıca bu dönemde askerî nakliyata öncelik tanındığından ticarî nakliyat aksıyordu. Anadolu demiryollarının Millî mücadele yıllarında daha çok askerî amaçlarla kullanılması nedeniyle Anadolu'dan İstanbul'a gıda ve emtia sevkiyatı çok aksadı. Anadolu'dan zahîre getirilmesi için vagonlar yetersiz kaldı. Savaş sırasında ve sonrasında vagon sıkıntısı çekildi. İstanbul'a çeşitli illerden zahîre gönderilmek istense de vagon sıkıntısı yüzünden gönderilemiyordu. İstanbul'un günlük ihtiyacı 40-50 vagon iken Anadolu Şimendifer Kumpanyası yeterli vagon göndermeyerek fiyat yükselmesine sebep oluyor ve birçok yolsuzluk yapıyordu.²⁰⁶

Savaş döneminde ülke Anadolu'dan gıda maddeleri temininde zorluklar yaşandı. Bu sebeple Osmanlı Devleti hububat ihtiyacının önemli bölümünü Avrupa ve Amerika'dan sağlıyordu. Savaş dolayısıyla Anadolu'da hububatın bol olduğu yerlerden İstanbul'a hububat getirilmek istense de ulaşımda yaşanan büyük sıkıntılar sebebiyle İstanbul'un ihtiyacı bile karşılanamamıştır.²⁰⁷ Seferberlik ilanı üzerine Anadolu demiryollarında bir ayı aşkın bir süre asker sevk edildiğinden bu hatlarda buğday ve un taşımacılığı yapılamamıştı ayrıca tüccarın elinde bulunan un stoklarının bir kısmı ordu tarafından el konması İstanbul'un ekmeklik un ihtiyacının karşılanabilmesini büyük ölçüde aksatmıştı.

Savaş yıllarında darlığı gidermek için başvurulmuş karne, narh gibi usuller karaborsacılık ve çoğu Türk-müslüman yeni zenginler oluşturmuştur. Bu yeni spekülasyon zenginleri savaş yılları İstanbul'unun eğlence hayatına yeni bir boyut eklemişler, ahlakî çöküntü başlamış, İstanbul'da ilk kez kumar, alkol ve fuhuş geniş boyutlara

.....

²⁰⁶ Mesela bu dönemde Konya'da zahîre bulunmasına rağmen vagon yetersizliği yüzünden gönderilemedi: Büşra Karataşer, "1914-1923 Arası İstanbul'un İâşesi ve İhtikar Sorunu", Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İst. 2013, s.42, 45, 46.

²⁰⁷ Boratav, 2007, 28-29

ulaşmıştı. Bunun yanında İstanbul yoksulluk ve sefalet yuvası olmuştu. Ayrıca spekülâtif ticaret, istifçilik, vagon ticareti ve karaborsa yoluyla savaş zenginleri ortaya çıkmıştır. Bu açıdan, 1930 larda da tekrarlanan millî iktisadî vurgunculuklarına göz yumarak Müslüman-Türk burjuvazisi oluşturma teşebbüsü olarak görebiliriz.²⁰⁸ Bu arada diğer tüketim maddelerinin arzında da bir daralma görülmüş, ordunun talebini karşılamak için tekalif-i harbiye komisyonları savaşın ilk aylarında buğday yanı sıra tüccarın elindeki koyun, patates, fasulye, nohut, soğan, sadeyağ gibi maddelerin de % 25 ine tekalif-i harbiye adı altında el konulmuştu.²⁰⁹ Tüccar artık malını piyasaya çıkaramaz olmuştu. Birçok mal kısa sürede piyasadan çekilmiş, üretici malına el konacağı korkusuyla ekimini sınırlamıştı. Seferberliğin ilk sevkiyatının son bulması üzerine durum bir ölçüde düzelmiş, Anadolu hattında tüccara günde 30 vagon ayrılarak İstanbul'un Anadolu'yla bağlantısı tekrar kurulmuştu. Öte yandan gerek Anadolu'dan gerekse dış ülkelerden getirilecek mala ordu tarafından el konulduğu takdirde Şehremanetince tanzim edileceği bildirilerek tüccarın kaygısı giderilmek istenmişti.

Sonuçta ortaya çıkan ve giderek şiddetlenen ekmek sıkıntısını gidermek amacıyla oluşturulan "Havayic-i Zaruriyye Komisyonu" başarısız olunca İstanbul'un iâşesi meselesi için bu kez "Hey'et-i Mahsusa-i Ticariyye" kurulmuştur. Bu teşkilat, Ekim 1914 tarihinden itibaren bir yıl boyunca İstanbul'un iâşe sorununu çözmeye çalışmıştır. Un dışında şeker, gaz, bulgur, zeytin gibi temel tüketim maddeleri de piyasada yeterince bulundurulmaya çalışılmıştır. Ayrıca arpa, zeytinyağı, sabun, fasulye, pirinç, mercimek gibi ürünlerin ticaretine girişilmiştir. Ekim 1915'de görevi Osmanlı Anonim Şirketi devralmıştır. Şubat 1916 tarihinde ise görev Şehremaneti'de verilmiştir. Hey'et-i Mahsusa-i Ticariyye önemli çalışmalar yapmasına ve kar elde etmesine karşın iâşenin dağıtımında yaşanan sıkıntılar ve şirketin bazı kişileri zengin ettiği iddiaları nedeniyle görev Şehremaneti ve belediyelere devredilmiştir. 1 Mayıs 1916 tarihli geçici bir kanunla tavan fiyat koyma ve satış koyma yetkileri verilirken, bunlara uymayanları hapis ve para

.....

208 Toprak, 1982, 349-350.

209 Zafer Toprak, *Türkiye'de Millî iktisat (1908-1918)*, Yurt Yayınevi, Ankara, 1982, s.268.

cezası getirmiştir. Düzenleme valilere ve İstanbul Şehremini'ne gerekli gördükleri taktirde değirmenlere ve fırınlara el koyma yetkisi de vermiştir. Ancak bu düzenlemede beklenen sonucu vermemiştir.²¹⁰ Yine 23 Temmuz 1916 tarihli yeni bir geçici kanunla ülke iâşe bölgelerine ayrıldı. 2 kişiden oluşan bir Merkez İâşe Heyeti kurulmuş ve bu heyet her türlü yiyecek maddesinin alımı ve satımı ile ilgili yetkili kılınmıştır. Düzenleme ile klasik Osmanlı dönemine benzer şekilde bir bölgeden diğerine yiyecek maddesi gönderilmesi yasaklanmıştır.²¹¹

18 Eylül 1916 tarihinde Zirâî Mükellefiyet adı altında bir kanun yürürlüğe konuldu. Bu kanuna göre çiftçi olup askerî hizmet dışında kalan erkek ve kadınlar ziraat işinde çalışmakla yükümlü kılınmışlardı. Çiftçi olmayıp askerî hizmet dışında kalanlar da yükümlülüğe tâbi kılındı. Alınan bu tedbirlere rağmen zirâî üretimde beklenen artış sağlanamamıştır.²¹² Bu dönemde gerileme sadece ziraat alanında değil sanayide de yaşandı. Bu durum halkın sanayi ürünlerini ithalat yoluyla karşılamaya sevk ediyordu. Birinci Dünya Savaşı sırasında İstanbul'un denizden ablukaya alınması ile batıdan İstanbul'a ulaşan bağlantı yolları tıkanı ve bu durum İstanbul ithalatını olumsuz ölçüde etkiledi. İstanbul halkının geçim sıkıntısı daha da arttı.²¹³

Birinci Dünya Savaşı sırasında şiddetlenen iâşe sıkıntısını çözme konusunda Ticaret ve Ziraat Nezâreti yetersiz kalınca Savaş sonunda 30 Temmuz 1918 tarihinde İâşe Nezâreti kuruldu ve kararnameyi 17 Ağustos 1918 tarihinde *Takvim-i Vekayi*'de yayınladı.²¹⁴ Bu kararnameye göre yalnız halkın değil ordunun da beslenmesi bu nezârete yani sivil yönetime verilmişti.²¹⁵ İâşe Nezâreti'nin yaşanan geçim sıkıntısını çözememesi, yolsuzlukların suistimallerin bir türlü önünün alınamaması sebebiyle 20 Ocak 1919 tarihli kararname ile lağvedildi.²¹⁶ İâşe Nezâreti cumhuriyetin ilk yıllarında kurulan İktisat

.....

²¹⁰ Toprak, 2003,138.

²¹¹ Toprak, 2003,139.

²¹² Eldem, 1999, 35-36.

²¹³ Boratav, 2007, 28.

²¹⁴ Doğru, 2009:<http://sosyalbe.nku.edu.tr/>

²¹⁵ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılap Tarihi*, III/4, TTK Yay. Ank., 1983, s.543

²¹⁶ Aydın, 2010, 19.

Vekâletinin temelini oluşturmuştur. Nezâretin kurulduğu dönemde savaşın sonuna gelinmiş, tarımsal üretim yarı yarıya azalmış, tahıl ürünlerinin ve diğer maddelerin ithal edilme imkanı ortadan kalkmıştı. Demiryolu vagonları gibi ulaşım araçlarının ordunun elinde olmasından dolayı besin maddesi sevkiyatı iyice zorlaşmıştı. Bütün bu olumsuzluklara yolsuzluklar da eklenince zorunlu ihtiyaç maddelerine olan talep karşılanamadı. Lağv edilen İâşe Nezâreti'nin yerine Ticaret ve Ziraat Nezâreti'ne bağlı yalnızca iâşe işleriyle uğraşacak bir İâşe Müdüriyet-i Umumiyesi kuruldu. Bu müdüriyet hem askerin hem de sivillerin iâşesini karşılayacaktı. Ticaret ve Ziraat Nezâreti'ne bağlı olarak görev yapan İâşe Müdüriyet-i Umumiyesi 12 Şubat 1919 tarihli kararname ile Nezâret'ten ayrılarak Şehremaneti'ne bağlandı.²¹⁷

Hem parasal genişleme hem de İstanbul'un iâşesinde karşılaşılan zorluklar sebebiyle fiyatlar savaşın son yıllarında büyük artışlar gösterdi. Düyun-ı Umumiyye İdaresinin İstanbul için hazırladığı tüketici fiyatları indeksinde fiyatlar genel seviyesinin Haziran 1914'ten 1918 yılının sonlarına kadar 18 kat arttığı görülmektedir.²¹⁸ Sonuçta İttihat ve Terakki'nin iâşe politikası içersinde karneden narha kadar uygulamış olduğu tüm yöntemler başarılı olamamıştır.²¹⁹

30 Ekim 1918 de imzalanan Mondros Mütarekesi'nden sonra, ablukanın kalkması ve ticaret yollarının açılması neticesinde piyasalarda nisbî bir ferahlık meydana gelmiştir. Buna paralel olarak da eşya ve özellikle gıda maddelerinin fiyatlarında düşüş yaşanmıştır. Ancak bu süreç geçicidir ve kısa bir süre sonra fiyatlar tekrar yükselmeye başlamıştır. Bu durum Duyûn-ı Umumiye İdaresi tarafından hazırlanan İstanbul Tüketici Fiyatları İndeksinde de açıkça takip edilebilmektedir. Burada itilaf devletlerinin zahîre ve gıda maddelerinin taşınmasında birinci derece önemli olan demiryollarının denetimleri altında bulundurmasını İstanbul'un iâşesini olumsuz hale getirdiğini belirtebiliriz.²²⁰

•••••

²¹⁷ Karataşer, 2013, 120.

²¹⁸ Toprak, 1982, 331-333.

²¹⁹ Toprak, 1978, 211.

²²⁰ Mehmet Aydın, *Mütareke Döneminde İstanbul'un İâşe Sorunu 1918-1922*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Samsun, 2010a, s.38; Arzu Terzi, *Mütareke Dönemi İstanbul'unda Rekabet Piyasası*

Mütareke yıllarında ülke kısa zamanda üç gümrük sahasına ayrıldı. Bir bölgeden başka bir bölgeye mal sevkiyatı vergiye tabi tutuldu. Bu durum ise İstanbul'u olumsuz yönde etkiledi. Kendi ihtiyaçlarını karşılayamayan İstanbul işgal sonrası ihracatın tamamen durma sebebine gelmesiyle iâşe sıkıntısı daha da artmış bulundu.²²¹ Yunanlılar işgal bölgelerinden İstanbul ve yakın yerlere mahsul naklini yasaklamaları İstanbul'da ikamet eden fakat bu bölgede mahsulü olanları da etkiledi. Çünkü bu bölgelerde ekili alanları olanlar mahsullerini İstanbul'a getiremiyorlar ve geçimlerini sağlayamıyorlardı. Bu durum ayrıca bu bölgelerde emanet kalan ve müzayedeye çıkarılan âşâr malının satışını da etkiliyor ve hazine zarara uğratılıyordu.²²² Osmanlı Hükümeti, bu problemleri çözmek amacıyla İtilaf Devletleri Olağanüstü Komiserleri aracılığıyla teşebbüslerde bulundu. Ancak Yunanlılar Bu iznin ancak işgal bölgelerindeki İtilaf Devletleri askerlerinin ihtiyaçları karşılanmasına öncelik tanınmasını şart koşular.²²³

İâşe teminindeki bir diğer sorun ise Kuva-yı Milliye hareketinin mıntıklarındaki ambarlarındaki zahîreye iâşe amacıyla el koymasıydı. Bu durum İstanbul'u gıda sıkıntısı içine sokmuştu.²²⁴ Millî mücadelenin başlarında da millî kuvvetlere mensup çetelerin köprüleri tahrip etmesi sonucu Anadolu'dan İstanbul'a yapılan erzak sevkiyatı tamamen kesilmişti.²²⁵ Yine bu hareketin orduya zahîre sevki gerekçesiyle nakliye araçlarının dörtte birine el koyması hasadın kaldırılıp nakledilmesini engelleyerek bunalımı şiddetlendiriyordu.²²⁶

Denizyolu ulaşımında da problemler yaşandı. Savaştan önce ticaret filosu 114 bin tonilato buharlı gemi ile 202 bin tonilato

.....

(*Amerikan-Fransız Satış Barakalarının Açılması*), Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları, Sayı, 6, (2004); Tefvik Çavdar, *Milli Mücadele Başlarken Sayılarla "... Vaziyet ve Manzara-i Umumiye"*, İstanbul 1971, s. 117-118.

²²¹ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, TTK. Ankara, 1999, s.137-138.

²²² Aydın, 2010a, 39

²²³ Aydın, 2010a, 41

²²⁴ Aydın, 2010a, 42

²²⁵ Hüsameddin Ertürk, *İki Devrin Perde Arkası*, Yay. Samih Nafiz Tansu, 3. bs. Ararat Yayınevi, İst. 1969, s.387

²²⁶ Karataşer, 2013, 45.

yelkenliden oluşuyordu. Mütarekede bu miktarlar sırasıyla 83 bin ve 150 bin tonilatoya düştü.²²⁷ İstanbul'da sıkıntının günden güne artması sebebiyle Antalya, İçel livaları ile İstanbul arasında ticarî nakliyatta kullanılmak üzere gemi tahsis edildi.²²⁸

İstanbul halkının bir diğer sıkıntısı da kömür yokluğundan kaynaklanan sıkıntılardı. İstanbul'da su, elektrik, tramvay ve arabalı vapur hizmetleri için günde ortalama 1200 ton kömür gerekiyordu. Kömür yokluğu yüzünden trenler ve diğer nakliye vasıtaları düzgün bir şekilde çalışmıyor ve zahîre nakledilemiyordu.²²⁹ Mütarekeden önce Ereğli kömürleri hariç, Almanya'dan İstanbul'a günde ortalama 300 ton kok kömürü geliyor ve bunun önemli bir bölümü sanayi ve savaş gemilerinde kullanılıyordu. Ancak Mütarekeden sonra Almanya'dan ve Zonguldak'tan gelen kömür azaldı. Kömür yokluğu sebebiyle Boğaziçi ve diğer hatlardaki vapur seferleri sınırlandı ve tramvay hizmetleri durdu. Uzun elektrik kesintileri yaşandı.²³⁰ Yine Şirket-i Hayriye kömür darlığı yüzünden önemli sıkıntılar yaşadı. Savaş döneminde seferlerini iptal etme noktasına geldi.²³¹

Bu dönem yaşanan en önemli sıkıntılardan biri de İstanbulda yoğunlaşan kaçakçılıktı. İstanbul dışına arpa, buğday ve un çıkarılıyordu. Savaşın uzun sürmesi zaten üretimi olumsuz bir biçimde etkilemişti. Temel ihtiyaçların karşılanamaması sebebiyle gıda maddelerinin ihracı yasaklandı. Kaçakçılar kıt olan malları yüksek kârlarla dışarıya satarak bunalımı daha da şiddetlendiriyorlardı. Rumeli'ye ve Rusya'ya yapılmakta olan zahîre kaçakçılığı da önlenemedi.²³² Özellikle Anadolu hattındaki istasyonlarda ekmeklik ve yemlik hububatın kaçak olarak İstanbul'a vagonlarla getirildiği tespit edilmişti.

.....

²²⁷ Eldem, 1999, 161.

²²⁸ Karataşer, 2013, 43.

²²⁹ Karataşer, 2013, 48.

²³⁰ Orhan Duru, *Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiyenin Kurtuluş Yılları*, Türkiye İş Bankası, Ankara, 2001, s.16.

²³¹ Levent Kaya Ocakaçan, "Birinci Dünya Savaşında Şirket-i Hayriye", Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2009, s.5.

²³² Mehmet Temel, "Mütareke Döneminde İstanbul'un İaşe Sorunu", *Toplumsal Tarih*, Tarih Vakfı Yurt Yay., 1998, S.52, s.40; Karataşer, 2013, 54-57.

Kaçakçılığın önünü almak ve ordunun ihtiyacını karşılamak için çözüm zahîre sevkiyatının serbest bırakılması ve istasyonlara gelen mallara dokunulmaması gerektiği belirtilmiştir.²³³

C. Et İâşesi

Savaş öncesi dönemde İstanbul'da et sıkıntısı olmamakla birlikte savaş yıllarında fiyatlar çok yükseldi. 1913 yılında et miktarı 18.1 bin tonu (nüfus başına 18 kiloyu) buluyordu. İstanbul'un kasaplık hayvan ihtiyacının % 111i şehir içinden, %42si Trakya ve Rumeli'den, %27si Bulgaristan'dan, %20si de Anadolu'dan karşılanıyordu. Birinci Dünya Savaşından önce, Bulgaristan'ın canlı hayvan ihracatının % 90'ından fazlası İstanbul'a yönelikti. Bulgaristan'ın İstanbul piyasasına canlı hayvan sevkiyatı 1906-1910 yıllarında ortalama 24.9 milyon kuruş iken 1911de 26.7, 1913te 7.3 1914te 1.9 ve 1915 te 0.9 milyon kuruşa düşmüştü. Savaşın sonlarına gelindiğinde ise ihracat tamamen durmuş diğer bölgelerden yapılan canlı hayvan sevkiyatı yarıya düşmüştü. İstanbulda et tüketimi savaş öncesi miktarının üçte birine kadar düşmüş ve fiyatlar 20 kat artmıştı.²³⁴ Yine İstanbulda koyun ve tavuk etlerinin çok sağlıksız bir şekilde pazarlandığı biliniyor.²³⁵ Savaş dolayısıyla Balkan ülkelerinden gelen ihracatın kısmen yasaklanması sebebiyle hayvan sayısı azalmış, vergiler artmış memleketimizde koyun yetiştirme zorunluluğu ortaya çıkmıştı. Savaş sebebiyle koyun miktarı azalmakta olduğundan damızlığa elverişli dişi koyunların 3 sene süreyle kesilmemeleri istendi. Şehremanetinin sağlıklı koyun yetiştirmede önyak olması istendi.

İstanbul ve civarı ihtiyacını temin için sütçülük yapanlar tarafından her sene Odesa, Kırım ve Sivastopol'den Kırım inekleri getiriyor şehrin et ihtiyacı bu şekilde temin ediliyordu. Halkın ve hükümetin ihtiyacı olan hayvanların çoğaltılması ve neslinin ıslahı için kırım ineklerinin yavrularının 3-4 sene süreyle kesilmemesi gerektiği Dahiliye Nezâreti tarafından Şehremanetine bildirilmişti. Ancak

.....

²³³ Karataşer, 2013, 55

²³⁴ Eldem, 1999, 8-9

²³⁵ Cemil Topuzlu, *İstibdat, Meşrutiyet, Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım*, Güven Yay. İst.1951, s.107-8.

belirli ağırlıktaki hayvan kesimine müsaade ediliyordu. Buna göre, net 6 okkadan²³⁶ az ağırlıkta olan kuzuların kesimi yasaklandı. Kuzu kesimi sadece Tophane ve Tavukpazarı mezbahalarında yapılabilecekti.²³⁷ Etin sağlık şartlarına uygun bir şekilde pazarlanması da çok önemliydi. İlk mezbaha açma girişimleri Abdülhamid II. döneminde (1876-1909) başlamış ancak bir sonuca ulaşamamıştı. II. Meşrutiyetin ilanından sonra Şehremini Tevfik Bey zamanında mezbaha açma konusu tekrar gündeme gelmişti. Ancak Birinci Dünya Savaşı mezbaha fikrini neredeyse unutturdu. Mütarekeden sonra Şehremini Dr. Cemil Paşa tarafından mezbaha meselesi tekrar gündeme getirildi. Kabul edilen projeye göre bu mezbaha Sütlüce-Karaağaçta 3500 metre² arazi üzerine inşa edildi. Umumi mezbahanın açılmasına özel mezbaha sahiplerinin karşı çıkmasına rağmen Kasım 1919 da temeli atılan Sütlüce Mezbahası 12 Temmuz 1923 tamamlanarak hizmete girdi.²³⁸

Sonuç

İstanbul ticaret amacıyla kurulmuş bir kentti. Bu olgu inişler çıkışlarla günümüze kadar devam etti. Esnaf birlikleri klasik dönem sonrası ortaya çıkan bazı gelişmeler karşısında uyum ve dönüşüm göstermiştir. İstanbul'un iâşesi her dönemde önemle üzerinde durulan konulardan biri olmuştur. Bizans döneminden Osmanlı Devletine kadar İstanbul'un iâşesinin temini için çeşitli tedbirler alınmıştır. Şehir üretimini sağlamaya muktedir olmadığından yaşanan küçük sıkıntılar bile şehrin iâşesini olumsuz şekilde etkilemiştir. Hava şartları, mevsimler değişiklikler İstanbul'un iâşesini tarih boyunca olumsuz şekilde etkilemiş ve darlıkla mücadele etmek zorunda kalınmıştır. Osmanlı Devletinin iâşecilik ilkesi halkın refahını düşünen talep yönlü bir ekonomi olduğundan İstanbul'un iâşe temini alınan sıkı tedbirler sayesinde sorunlar yaşansa da büyük bunalımlara dönüşmeden müdahale edilmiştir.

.....

²³⁶ 1 okka = 400 dirhem = 1285 gr.

²³⁷ Karataşer, 2013, 101, 102, 148, 149.

²³⁸ Mehmet Aydın, "Mütareke Döneminde İstanbul Basınında Karaağaç Mezbahasına Yönelik Tartışmalar", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2010b, III, 101-105.

Narh sistemi fiyat ve kalite denetimini sürdürmüştür. Günümüzde maliye politikasının en önemli amacı fiyat istikrarını sağlamaktır. Osmanlı Devleti de fiyat kontrolü (narh sistemi) yoluyla bir yandan fiyat istikrarını sağlamaya çalışırken diğer yandan devletin iktisadî ilkelerinden iâşecilik (provizyonizm) politikası ile sosyal düzenin korunmasına, ihtiyaçların karşılanmasında kullanılan mal ve hizmetlerin bol, kaliteli ve ucuz olarak temin edilmesine ve ayrıca üretimin devamlılığına gereken özeni göstermekteydi. Fatih zamanında Gedik Ahmed Paşa'nın fethettiği Kefe (1475), Bayezid II. (1481-1512) in fethettiği Akkerman, Avrupa ve Asya tüccarlarının buldukları ve fetihden önce İtalyanların denetimlerinde bulunan büyük pazarlardı. Azak, Kefe, Akkerman gibi Kuzey Karadeniz limanlarının XV. yüzyıl sonunda Osmanlı hakimiyeti altına girmesinden sonra Karadeniz'in önemi arttı. Cenevizlilerin Karadeniz'den atılmasından sonra, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar kabotaj hakkı Osmanlı Devleti'ne ait olduğundan Karadeniz yabancılara kapalı kaldı. Bu antlaşmada kararlaştırılan, ticaret gemilerinin Boğazlardan Karadeniz'e serbest geçişi, gerçekte XIX. yy.ın ilk yarısındaki ek antlaşmalarla hükme bağlandı. Osmanlı Devleti'nin ekonomik gelişmesi Karadeniz havzası hakimiyeti ile doğru orantılıydı. Karadeniz'in iç deniz haline gelmesi, İstanbul'un fethinin önemli iktisadî sonuçlarındanındır. Bu sayede Karadeniz İstanbul'un hayat kaynağı oldu.

XVI. yy.ın başlarından beri yabancılara kapalı olan Karadeniz ve çevresindeki ticaret, XIX. yüzyılda bile Osmanlı Devleti'nin iâşe sistemi çerçevesinde İstanbul merkezli bir trafik içerisinde yürütülmekteydi. Devlet, tüm ticarî trafiği İstanbul'a yönlendirdiği için Karadeniz'de ticaret yapan tüccarlar daha çok İstanbul'a uğrayarak memleketleri için gerekli olan her türlü ihtiyaç maddelerini temin etmekteydiler. Çoğunlukla Müslüman tüccarlar tarafından yürütülen Karadeniz ticaretinde, eski devirlerde olduğu gibi kuzey Karadeniz kıyıları daha çok zahîre ve köle gibi mallar açısından önem taşıırken güney Karadeniz kıyıları Anadolu'da üretilen çeşitli kumaşların İstanbul, Rumeli, Tuna kıyıları, Kırım ile çevresine nakledilmesine aracı olmaktaydı.

İstanbul'un iâşesini sağlamak Osmanlı devletinin en önemli konularındanındı. Bunun için özellikle hububat ticaretine kayıtlar

konmuştur. “1789 yılında Paris’te ve 1917 yılında Petrograd’da tarihin akışını değiştiren açlık isyanları, Osmanlı başkentine neredeyse tamamen yabancıydı” Başkent zaman zaman yiyecek sıkıntısı da yaşamış, fakat yiyecek ikmalî güvence altına alan devletçi rejim sayesinde gerçek bir darlık yaşamamıştır. Önce Tersane ambarları sonra Zahîre Nezâreti bu rejimin başlıca araçları olmuştur. Birinci Dünya Savaşı Osmanlı Devletinin ekonomik anlamda sıkıntılarını gidermeden girdiği bir savaştı. Savaşın etkisiyle malî durum daha sıkıntılı bir hal almaya başlamıştı. Savaşın başlamasıyla birlikte ortaya çıkan en önemli problem halkın iâşesini temin etmektir.

1914-1923 yılları arası iâşe sorunu buhrana dönüşmüş alınan tüm tedbirlere rağmen sorun çözülememiştir. İâşe sorununun çözümünde başarısız olunmasında ilk neden Osmanlı Devletinin arka arkaya gelen savaşlar sebebiyle ekonomik gücünü kaybetmiş olmasıdır. Savaş yıllarında artan nüfus sebebiyle şehrin var olan iâşe sorunu daha da artmış bulunuyordu. Ülkenin ekonomik durumunu iyileştirecek olan üretim artışı genç nüfusun askere alınması sebebiyle sekteye uğruyordu. İâşe temininin buhrana dönüşmesine sebep olan bir diğer etkende ulaşımda yaşanan sıkıntılar deniz ulaşımının savaş sebebiyle sekteye uğramasıydı. İşgaller yüzünden Anadolu’dan zahîre temin etmek zorlaşmış ve ithal etmekten daha pahalı olmuştu. İşgal kuvvetleri ve Kuva-yı Milliye çeteleri tarafından gıda maddelerinin seviyatının engellenmesi Anadolu’daki zahîrenin İstanbul’a gelmesini zorlaştırmıştır. Hükümet tarafından iâşe sorununu çözmek amacıyla çeşitli kurumlar oluşturulmuşsa da başarılı olamamışlardır. Temel gıda maddelerinin dağıtımını yapmak üzere Millî şirketler kurulmuş ancak bu şirketler iktidara yakın kişiler tarafından gıda maddeleri dağıtımını yapmaktan ziyade rant elde etmek amacıyla kullanılmıştır. İhtikarı yapanlar arasında devlet görevlileri olması idarenin iâşe sorununu çözememesinin sebebini açıklamaktadır. Denetimde yaşanan sorunlar ve denetim görevlilerinin görevlerini yapmamaları iâşe ve ihtikar sorununun çözülememesinin sebeplerindendir. İâşe Nezâreti de başarılı olamadığından kısa sürede lağvedilmiştir.