

XVI-XVIII. YÜZYILLARDA RUMELİ VE ORTA AVRUPA TOPRAKLARI ARASINDAKİ TİCARET FAALİYETLERİYLE İLGİLİ BAZI TESPİTLER

Numan ELİBOL

Osmangazi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Eskişehir

ÖZET

XV-XVI. yüzyıllarda Güneydoğu Avrupa topraklarının Osmanlı hakimiyetine girmesi ve Osmanlılar ile Avusturya arasında baş gösteren savaşlar, Osmanlı hakimiyetindeki Rumeli toprakları ile Avusturya hakimiyeti altındaki Orta Avrupa toprakları arasındaki ticaret faaliyetlerini olumsuz etkilemiş ve iki bölge arasında doğrudan yapılan ticaret faaliyetlerinin XVI-XVIII. yüzyıllarda yeterince gelişmemesine yol açmıştır. Buna rağmen, iki bölge arasındaki ticaret ortadan kalkmamış; yakın çevrede yer alan ve daha güvenli görülen diğer güzergâhların kullanılmasıyla canlılığını muhafaza etmiştir. Bu güzergâhlar daha ziyade Polonya toprakları üzerinde yoğunlaşmıştır. Avusturya hakimiyetindeki Orta Avrupa toprakları ile Rumeli arasında doğrudan yapılan ticaret faaliyetlerinin yeterince gelişmemesinde, en az askerî faktörler kadar tabii ve ekonomik faktörler de önemli rol oynamış; bu süre içerisinde Avusturya, daha kuzeyde kalan Alman eyaletleriyle Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaret faaliyetlerinde zaman zaman bir transit bölgesi hüviyetine bürünmüştür.

ANAHTAR KELİMELER

Ticaret, Tuna, Rumeli, Avusturya, Orta Avrupa.

EVALUATIONS ON THE TRADE BETWEEN RUMELIA AND CENTRAL EUROPE IN XVI-XVIII. CENTURIES

ABSTRACT

The extension of the Ottoman power to the whole of South-Eastern Europe in XV-XVI. centuries and the concomitant wars fought between the Ottomans and the Austrians had a negative effect on the exchange between the Central European territories of Austria and that of Ottoman Europe throughout the XVI-XVIII. centuries and hindered the development of trade between the two region in full scale. Nonetheless, the exchange between the two regions has not ceased to exist but rather remained active, mainly owing to the use of safer routes in the neighbourhood which had been concentrated in Polish lands. The natural and

economic factors, together with military factors, played an important role in holding back the exchange between the two regions, in the course of which Austria was reduced to a transit region in the commercial activities between the German principalities in the north and Ottoman Europe.

KEY WORDS

Trade, Danube, Ottoman Europe, Austria, Central Europe.

1. GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli topraklarında hakimiyetini sağlamlaştırıp Orta Avrupa içlerine sokulması XVI. yüzyılın ortalarını bulan bir gelişmedir. Belgrad'ın fethini (1521) takip eden yıllarda Macaristan'ın büyük bölümünün Osmanlılar tarafından ele geçirilmesi ve Avusturya topraklarına yönelik akınların artması, bu bölgede sükûnetin sağlanabilmesi için yeterli olmamıştır. Mohaç savaşında (1526) Macar kralı II. Louis'in öldürülüp yerine Osmanlı yanlısı Erdel prensi John Zapolya'nın getirilmesi, bu dönemde Orta Avrupa'da hakimiyet kurmuş olan Habsburgların Macaristan'a yönelik müdahale ve akınlarına daha da hız kazandırmıştır. 1541 yılında Macaristan'ın büyük bölümünün doğrudan Osmanlı merkezî yönetimine bağlanması, Osmanlı İmparatorluğu'nun Güneydoğu Avrupa topraklarındaki hakimiyetini iyice perçinlemiş; ancak Habsburg ve Osmanlı İmparatorluğu arasında zaman zaman başgösteren sınır anlaşmazlıklarını ve savaşları tamamen ortadan kaldıramamıştır. XVII. yüzyıl sonlarına kadar fazla değişmeyen bu siyasî tablo, kaçınılmaz olarak, iki bölge arasındaki ticaret faaliyetlerinin seyrinde de etkili olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nun XVI. yüzyılda Güneydoğu Avrupa topraklarının tamamını ele geçirmesinin ve Avusturya ile sınır komşusu olmasının iki bölge arasında, yani Orta Avrupa ile Rumeli toprakları arasındaki ticaret faaliyetlerini nasıl etkilediği tam olarak ortaya konulamamakla birlikte, son dönemlerdeki araştırmalar bu hususta bir fikir sahibi olmamıza imkân sağlamıştır.

2. TİCARET YOLLARI VE TUNA NEHRİ

Osmanlı hakimiyetinin ilk dönemlerinde önemli bir kısmı Avusturya hakimiyetinde bulunan Orta Avrupa toprakları ve Osmanlı kontrolündeki Güneydoğu Avrupa toprakları arasındaki ticaret faaliyetleri ile ilgili muhtelif görüşler ileri sürülmüştür. Ağırlıklı olarak Avusturya eksenli olan ve iki bölge arasındaki ticarete Avusturya'nın insiyatifini ön plana çıkaran bu görüşler, genel olarak Osmanlı hakimiyetindeki Balkan topraklarıyla Orta Avrupa arasındaki ticaret yollarının verimli kullanılmadığı ve buna bağlı olarak karşılıklı ticaretin sınırlı kaldığı noktasında yoğunlaşmıştır¹. Bu ticaret yollarının merkezinde de Tuna nehri yer almıştır.

¹ Osmanlı hakimiyeti boyunca Rumeli ve Orta Avrupa toprakları arasındaki ticaret faaliyetleriyle ilgili olarak erken dönemde yapılmış genel değerlendirmeler için bk. Arno Mehlan, "Die Türken und der Balkanhandel während der Türkenzeit", Schmollers Jahrbuch, LVIII, 5, Berlin, 1939, s. 61-89; Arno Mehlan, "Die Handelsstrassen des Balkans während der Türkenzeit", Südostdeutsche Forschungen, München, 1939, s. 243-297.

Tuna nehrinin Osmanlı İmparatorluğu ve Orta Avrupa arasındaki ticarete verimli kullanılmamasına ve Avusturya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında doğrudan kurulan ticarî ilişkilerin zayıf kalmasına gösterilen gerekçeler arasında, XVI. yüzyıldan itibaren sınır komşusu olan iki devlet arasında sık sık baş gösteren savaşlar önemli yer tutmuştur. Savaşların iki bölge arasındaki ticaret üzerindeki olumsuz etkilerine örnek olarak, XVI. yüzyılda Avusturya yönetimi tarafından iki bölge arasında demir ve demir mamüllerinin ticaretine yasak getirilmesi gösterilmiştir (Hoffmann, 1961, 36).

Avusturya ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki savaşların ve askerî ve siyasî kaygıların iki bölge arasındaki ticareti olumsuz etkilemesine rağmen, Tuna nehrinin erken dönemlerden itibaren verimli biçimde kullanılmaması ve Tuna merkezli ticaretin yeterince gelişmemesinde, nehrin içinden geçtiği bölgelerin fizikî durumu ve seyr ü sefain şartları da etkili olmuştur. Alfred Hoffmann'a göre (1961, 32), iki bölge arasındaki en önemli ticaret yolu durumundaki Tuna nehrinin orta ve aşağı havzaları, hem Osmanlı hakimiyetine girmezden evvel, hem de Osmanlı hakimiyetine girdikten sonra ticarî amaçlara yönelik verimli kullanılmamıştır. Çünkü Tuna nehrinin içinden geçtiği bu bölgelerde, Erdel'e varıncaya kadar rastlanılan Macar şehirleri hariç, yoğun ticaret faaliyetlerine sahne olan büyük yerleşim birimleri yoktur. Dolayısıyla Estergon (Gran) ve Budin'den sonra Tuna nehri yoluyla yapılan ticaret fiilî olarak sona ermekte ve nehrin akış istikametinde daha ileri noktalara yapılacak ticarî yolculuklar ancak kara yolu üzerinden gerçekleştirilebilmektedir.

Büyük bölümü XV-XVI. yüzyıllarda Osmanlı hakimiyetine giren Tuna nehrinin iç kesimlerindeki seyr-ü sefain şartlarının fazla bilinmemesi ve Avusturya tarafından gelen küçük ve hafif gemilerin Zemun'dan sonra akıntısı güçlenen nehir yolculuğuna dayanmaması, Avusturya tüccarlarının Tuna güzergâhını kullanmaktan uzak durmalarının nedenleri arasında önemli yer tutmuştur. Hele akıntının ters istikametinde gemilerin yüzdürülebilmesi için oldukça zahmetli ve masraflı bir yöntem olan yedek kullanmak ve at koşulmak zorunda kalınması, çoğu zaman gemilerin dönüş sırasında yakacak odun niyetine satılmasını daha cazip hale getirmiştir. Üstelik nehrin Macaristan'a yakın kısımlarında kumluk bölgeler, dar yerlerde de su değirmenleri mevcuttur. Bütün bunlara Osmanlı topraklarına girdikten sonra tüccarların gümrük noktalarında gümrük memurları tarafından fazlaca taciz edilmeleri ve İstanbul'a kadar yol tezkeresi taşımak zorunda kalmaları, Avusturya tüccarlarının Tuna nehri güzergâhını kullanmakta isteksiz davranmalarına yol açmıştır (Halm, 1960, 93).

Rumeli ve Orta Avrupa arasındaki ticarete Tuna nehrinin kullanımını olumsuz etkileyen faktörler sadece askerî ve fizikî şartlarla sınırlı kalmamıştır. Orta ve Aşağı Tuna havzasının Osmanlı hakimiyetine girdiği yıllarda Osmanlı-Avrupa ticaretinde meydana gelen değişiklikler de, Tuna merkezli ticaret faaliyetlerini ve bu güzergâh üzerinde yer alan en önemli ticaret merkezi durumundaki Viyana ve yakın çevresinin konumunu olumsuz etkilemiş ve Avusturya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında doğrudan yapılan ticaret faaliyetlerinin zayıf kalmasında önemli rol oynamıştır. Örneğin, XVII. yüzyıla kadar Osmanlı toprakları ile Avusturya arasında ticarete sahne olan en önemli ticaret maddelerinden birisi durumundaki Macar büyük baş hayvanlarının kara yoluyla güdülererek Avusturya tarafına geçiriliyor

olması ve Alman topraklarında alıcı bulan tekstil ürünleri, baharat ve ılıman iklim meyvelerinin Akdeniz yoluyla Venedik tarafından ithal edilerek kuzeyde Breslau'ya kadar aktarılması, Tuna nehrinin kullanılmasına duyulan ihtiyacı kısmen ortadan kaldırmıştır. Zîrâ Avusturya'nın kuzeyinde yer alan Şilezya sınırları içerisindeki Breslau, Osmanlı-Avrupa ticaretinde Viyana'ya benzer bir aracı şehir rolünü üstlenmiş ve Venedik aracılığıyla Breslau'ya kadar getirilen ticaret maddelerinin, burada Polonya menşeli ticaret maddeleri ve Lemberg yoluyla ithal edilen Ukrayna, Boğdan ve Eflak menşeli ziraî ürünlerle mübadele edilmesine hizmet etmiştir (Hassinger, 1942: 4, 23).

Osmanlı İmparatorluğu'nun en batısında yer alan Erdel ile Şilezya ve diğer Doğu Alman eyaletleri arasındaki ticaret, Erdel ile Avusturya ve Yukarı Almanya arasındaki ticarete oranla daha canlı kalmıştır. Osmanlı hakimiyeti altındaki Braşov (Kronstadt), Sibiu (Hermannstadt), Kolosvar (Klausenburg/Cluj) ve Bistritz şehirleri ile kuzey Macaristan, çok sayıda ticaret yoluyla Polonya sınırları içerisinde yer alan Koşice, Novi Sacz, Şilezya ve Krakova'ya bağlanmış; bu ticaret yolları sayesinde Erdel, Slovakya ve Yukarı Macaristan ile daha kuzeyde yer alan Şilezya ve Polonya toprakları arasında sıkı bir ticaret köprüsü kurulmuştur (Kellenbenz, 1971, 46-47). Pickl bu konuda bir adım daha ileri giderek, XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı hakimiyeti altındaki Avrupa toprakları ile Avrupa'nın geri kalan kısmı arasındaki ticaret faaliyetlerinde Avusturya'nın ağırlıklı olarak bir transit bölgesi olduğunu ileri sürmüştür (Pickl, 1982, 54). Zîrâ Avusturya ile Osmanlı toprakları arasında ticarete sahne olan maddeleri ilk aşamada Avusturya'yı transit olarak geçen İtalyan, Batı Avrupa ve Yukarı Alman topraklarının mallarıydı. Avusturya'nın Osmanlı hakimiyeti altındaki topraklarda alıcı bulan yegâne ticaret maddesi durumundaki demir ve çelik de, daha XVI. yüzyılın ilk yarısında ihracına yasak getirilmesi nedeniyle, Osmanlı topraklarına dolaylı olarak kuzeyden Şilezya-Krakova-Erdel yoluyla sokulmaktaydı (Pickl, 1982, 55).

3. EKONOMİK FAKTÖRLER VE TİCARET

Rumeli'deki Osmanlı hakimiyeti boyunca Tuna nehrinin ticaret faaliyetlerinde verimli kullanılmaması ve Orta Avrupa topraklarıyla sürdürülen ticarî ilişkilerin zayıf olmasını konu alan görüşler arasında Babinger'e ait olanlar belki de en çarpıcı olanıdır. Zîrâ Babinger'in bu ilişkilerin zayıf kalması ile ilgili ileri sürdüğü gerekçeler arasında, nehrin akıntısının düzenli olmayışı ve diğer tabii engellerin yanısıra, Osmanlıların ticaret usulleri ve Müslüman olmayanlara karşı tavırları da yer almıştır. Babinger'e göre Tuna güzergâhı boyunca kara ve nehir yoluyla gerçekleştirilen ticaret faaliyetlerinin gelişmemesinin ardındaki esas neden de budur. Ortaçağlar'dan beri Ulm, Augsburg ve Regensburg gibi şehirlerin Aşağı Tuna ve Bizans topraklarıyla kurdukları canlı ticaret bağlantıları, Osmanlıların bu bölgeleri işgalinden sonra 500 yıllık bir karanlığa gömülmüş ve dünya ticareti için keşfedilmemiş bir alan (*terra incognita*) olarak kalmıştır. XVIII. yüzyıla gelindiğinde bile, Osmanlı hakimiyetindeki Rumeli toprakları ile Avrupa toprakları arasındaki ticaret bağlantısı, zaman zaman Leipzig panayırlarında boy gösteren Yaş ve Bükreş'li Ermeni, Rum ve Yahudi tüccarlar veya Braşovlu Erdel tüccarları tarafından gerçekleştirilebilmiştir. Bu durum, ziraî ürünlerin ihracına getirilen kısıtlamaların kalktığı ve İstanbul ile Viyana arasında vapur seferlerinin başlatıldığı 1830'lu yıllara kadar devam etmiştir. Bu âna kadar Osmanlı hakimiyeti altındaki

Rumeli topraklarında ticarî konumlarını kısmen muhafaza edebilen bölgeler, eskiden Venedik ve Dubrovniklilerin faaliyet gösterdikleri güzergâhlar olmuştur (Babinger, 1961, 23-25).

Babinger'in Tuna nehrinin XIX. yüzyıl ortalarına kadar düzenli olarak kullanılmadığı ve Orta Avrupa ve Rumeli toprakları arasındaki ticaret faaliyetlerinin, Osmanlıların bu bölgeyi ellerine geçirmelerinin ardından bütünü yok olduğu yolundaki görüşlerinin ve bu görüşlere getirdiği gerekçelerin artık büyük ölçüde değiştiğini biliyoruz. Zira XVI. yüzyılda Güneydoğu Avrupa topraklarında kurulan Osmanlı hakimiyeti ve XVI-XVII. yüzyıllarda Orta ve Güneydoğu Avrupa topraklarının sahipleri durumundaki Habsburg ve Osmanlılar arasındaki savaşların, iki bölge arasındaki ticareti tamamen ortadan kaldırmadığı; iki bölge arasında mübadeleye sahne olan malların ticaret hacminin büyük ölçüde aynı kaldığı; buna karşılık ticaret yollarında bir takım değişiklikler meydana geldiği ve tüccarlar tarafından daha güvenli yolların kullanılmaya çalışıldığı, değişik araştırmalar tarafından ortaya konmuştur². Örneğin Othmar Pickl XVI. yüzyılda Macaristan ve İtalya arasındaki ticaret faaliyetleri ve Osmanlı-Habsburg mücadelelerinin bu ticaret faaliyetlerine etkisini konu alan bir çalışmada (1971, 71-129), XVI. yüzyılda Macaristan ile İtalya arasındaki ticaret hacminin büyük ölçüde aynı kaldığını; savaşların bu ticaret faaliyetleri üzerinde kısa süreli etkiler bıraktığını; ticaret faaliyetlerinde meydana gelen köklü ve uzun süreli değişikliklerin ise savaşlardan ziyade fiskalist uygulamalar ve izlenen ticaret politikalarından kaynaklandığını ortaya koymuştur. Pickl'e göre Osmanlı hakimiyetinin XVI. yüzyıl başlarında Slavonya ve Hırvatistan'a yayılmasıyla birlikte Macaristan'dan Zagreb (Agram)-Senj (Zengg) veya Bakar yoluyla İtalya'ya çıkan ticaret yolu daha batıya kaymış ve "Laibach Yolu" olarak adlandırılan Gorizia (Görz)-Ljubljana(Laibach)-Ptuj(Petta) güzergâhı üzerinden işlemeye başlamıştı. 1527 yılında Macaristan'dan İtalya'ya çıkan bütün ticaret yollarını fiilî olarak denetimi altına almış olan Avusturya da, bu transit ticaretin vergilendirilmesinden büyük kazançlar elde etmeye başlamıştı; ancak büyük baş hayvanlarla birlikte Macaristan'dan İtalya'ya ihraç edilen en önemli ticaret maddesi durumundaki derilerden alınan vergilerin sürekli yükseltilmesi, artık Avusturya'nın hakimiyet alanı içerisindeki ticaret yolunun terk edilmesine ve 1555'ten başlayarak bu ticaret maddelerinin İtalya'ya, Osmanlı hakimiyeti altındaki Bosna-Dubrovnik (Ragusa) veya Makarska yoluyla sevk edilmeye başlanmasına yol açmıştı (Pickl, 1971, 124-126).

XV-XVI. yüzyıllarda Osmanlı hakimiyeti altına giren Güneydoğu Avrupa toprakları ile Avrupa'nın geri kalan kısmı arasındaki ticaret faaliyetlerinin süreklilik göstermesi, uluslararası ticaret yollarında meydana gelen değişikliklere paralel olarak, Orta ve Güneydoğu Avrupa topraklarının Yeniçağa girerken yeniden şekillenmeye başlayan Avrupa ekonomik hayatı içerisinde üstlendiği yeni rol ile de yakından ilgilidir. Çünkü sınaî üretimi daha zayıf olan Orta ve Güneydoğu Avrupa toprakları, daha Osmanlı hakimiyeti altına girmezden evvel sanayii daha gelişmiş

² Genel bir değerlendirme için bk.: Othmar Pickl, "Die Verkehrswege nach dem Südosten vom Ausgang des Mittelalters bis ins 18. Jhr.", *Südostdeutsches Archiv* (München), 15-16, 1972/1973, s. 107, 109 vd. Ayrıca bk.: Lajos Ruzsás, "Die Entwicklung der Marktflecken Transdanubians unter der Türkenherrschaft im XVI. Jahrhundert", *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege*, Yay. haz. Othmar Pickl, *Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Band 1, Graz 1971, s. 221-234.

olan Batı Avrupa topraklarının mübadele eksenine girmiş haldeydi. Nitekim Osmanlı hakimiyetine XVI. yüzyılda giren ve imparatorluğun en batısında yer alan Macaristan toprakları, daha bir önceki yüzyılda yeni oluşmaya başlayan ekonomik yapı içerisindeki yerini almış ve Güney Alman topraklarından ithal ettiği metal aletler, mensucat ürünleri vb. mamul maddeler karşısında külliyetli miktarda kasaplık büyük baş hayvan, şarap, öküz derisi ve işlenmemiş bakır ihraç etmekteydi. Dışarıdan sınaî ürünlerinin fazla miktarda ithal edilmesi, Macaristan'da sınaî üretim ve el zenaatlarının gelişmesini engellemiş ve Macaristan'ın kendi mahsulü olan ticaret maddeleri daha XV. yüzyılda Güney Almanya, İtalya, ve Orta ve Batı Avrupa ürünleri ile rekabet edemez hale gelmişti (Pickl, 1972/73, 108; Szakály, 1971: 236-237, 240-241).

XVI. yüzyılda Osmanlı hakimiyetinin Macaristan'a yayılması ve XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlılarla Habsburglar arasında Macaristan topraklarında yapılan savaşlar, Macaristan'ın küçük çaplı ticaret faaliyetlerine sahne olan yerleşim birimlerinin (Marktflecke) gelişimini olumsuz etkilemiş; bu yerleşim birimleri içerisinde Tuna nehrinin batısında yer alan ve bağcılıkla uğraşanlar büyük ölçüde eski canlılıklarını kaybederlerken, hayvancılıkla uğraşanlar zaman zaman eski canlılıklarını yakalamışlar ve gelişme eğilimine girmişlerdir. Hayvancılığın yaygın olduğu yerleşim birimlerinde yaşanan bu süreçte belirleyici olan faktörler ise, askerî ve siyasî şartlardan çok, etkileri bölgede Osmanlı hakimiyetinin kurulmasından önce hissedilmeye başlanan uluslararası pazar olmuştur (Szakály, 1971: 241, 251-52, 271-72). Nitekim XVI. yüzyılın ikinci yarısında Main nehrinin güneyinden Ren nehrine kadar olan Güney Alman toprakları, Frankfurt, Strasburg, Tirol ve Venedik'in et ihtiyacının büyük bölümü, Macar sığırlarından karşılanmaktaydı (Pickl, 1972/73, 108; Pickl, 1982, 35). 1560'lı yıllarda Macaristan topraklarından batıya nakledilen kasaplık büyük baş hayvanların (öküz) sayısı yıllık ortalama 100.000-110.000 civarındaydı ve bu miktarın yarıya yakını Macaristan'ın Osmanlı hakimiyeti altındaki bölümünden temin edilmekteydi³. 1570-1590 arasında bu miktar 150.000-200.000'e ulaşmıştı (Pickler, 1971, 140); ancak bu artışın nedeni olarak, Osmanlı-Habsburg savaşları sırasında tarıma elverişli toprakların kısmen tahrip olması ve hayvancılığın önem kazanmasından çok, Macaristan dışındaki Osmanlı topraklarından, özellikle de Eflak ve Boğdan'dan yapılan ithalatın fazlalaşması görülmüştü (Fügedi, 1982, 76; Prickler, 1971, 140-141). Öyleki Prickler (1971, 140), 1570'lerden sonra Macaristan'dan Avrupa içlerine artan miktarlarda yapılan kasaplık hayvan ihracatını, gerçek manada bir ihracattan çok bir transit ticareti olarak değerlendirmenin daha doğru olacağı kanaatine varmıştır.

Benzer durum Macaristan'ın artık Osmanlı kontrolü altındaki Doğu ticareti için de geçerlidir. Pach'ın spesifik olarak Macaristan'a ithal edilen baharat maddeleri ile ilgili çalışması (1987, 385-391), önceleri baharat ihtiyacını İstanbul ve Karadeniz'deki Ceneviz kolonileri (Kefe, Kili) üzerinden sağlayan Macaristan'ın, bu bölgeler Osmanlı hakimiyetine girdikten sonra da Eflak ve Erdel yoluyla baharat ithal etmeye devam ettiğini göstermiştir. Bu ithalat ancak XVII. yüzyılda ve Uzak Doğu baharat ticaretini ele geçiren İngiliz ve Hollandalılar'ın Atlantik yoluyla

³Bu rakamı biraz yüksek bulan Fügedi, Macaristan'ın Osmanlı kontrolündeki kara ve nehir gümrüklerinin (Waizen (Vac), Dunaföldvár ve Ráckeye) kayıtlarını esas alarak bu dönemde Osmanlı hakimiyeti altındaki Macar topraklarından temin edilen sığırların (öküz) sayısının yıllık ortalama 45.000 civarında olabileceğini tahmin etmiştir (Fügedi, 1982, 75).

getirdikleri baharatın Orta Avrupa içlerine yüklü miktarda aktarmaları neticesinde değişmiştir.

4. TİCARET YOLLARINDAKİ DEĞİŞİKLİKLER

XVI. yüzyılda Osmanlılar'ın Orta Avrupa içlerine ilerlemelerine paralel olarak eskiden beri takip edilen ticaret yollarında meydana gelen değişikliklerden en kârlı çıkan, çevre bölgeler olmuştur. 1593-1606 yılları arasındaki savaşlarda Papá ve Raab (Györ)'ün fethedilmesi ve 1596'da Doğu Slovakya'nın büyük bir bölümünün Osmanlı hakimiyetine girmesinden sonra, Slovakya'nın Plattensee ile Tuna nehri arasında kalan ve savaşlara sahne olan ticaret yolları Tuna nehrinin kuzeyine kaymış; Erdel'e yönelik ticaret de büyük ölçüde Krakova ve Koşice'ye (Kaschau) çıkan ticaret yolları üzerinden yapılmaya başlanmıştır. Kuzeyde yer alan bu ticaret yollarının en önemlisi, Slovakya'nın ve Karpatların kuzeyinde Bresludan başlayıp Krakova-Lemberg (Lwow)-Czernowitz-Suceava-Tighina (Taygan/Bender) ve Moncastro (Mauro Castro/Akkerman) üzerinden Karadeniz'e çıkan ve yüksek ortaçağlardan XV. yüzyıla kadar Orta Avrupa şehirlerini Cenevizliler'in Karadenizdeki kolonileri ile birbirine bağlayan yoldu. Bu güzergah, Polonya ticaretinin XVI. yüzyılda Boğdan üzerinden İstanbul'a yönelmesi nedeniyle Osmanlıların Karadeniz havzasını ve Boğdan'ı ele geçirmelerinden sonra da canlılığını muhafaza etmişti (Pickl, 1972/73: 101, 110).

Malecki'ye göre (1971, 149-151) XVI. yüzyılda Osmanlı hakimiyetinin Macaristan'a kadar genişlemesi ve Avusturya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında sürdürülen savaşlar, Polonya'nın güney ve güney doğu bölgeleriyle ticaretini engellemek bir yana, bilakis gelişmesine katkı sağlamıştı. Bu dönemde Lemberg (Lwow), Karadeniz'in Osmanlı hakimiyetine girmesi nedeniyle eskiden beri Karadeniz havzasındaki Ceneviz kolonileriyle olan ticaret bağlantılarını kaybetmişti; ancak artık Osmanlı hakimiyetine girmiş olan Doğu ve Güney topraklarıyla ticaret faaliyetlerini devam ettirmişti. Lemberg (Lwow) ve Kamenez (Kamieniec)-Podolski'nin Yahudi ve Ermeni tüccarları, başta İmparatorluğun dört bir köşesinden ve Avrupa topraklarından gelip İstanbul'a yerleşmiş olan Yahudiler olmak üzere, İstanbul'daki tüccarlarla ticaret bağlantıları kurmuşlar ve baharat, ılıman iklim meyveleri, bazı sınaî ürünler, ipek, şarap vb. ticaret maddelerini ithal edebilmek için Boğdan üzerinden İstanbul'a gelmeye başlamışlardı.

Daha batıda yer alan ve Polonya'nın Şilezya, Moravya, Bohemya ve Avusturya ile ticaret bağlantılarını sağlayan Krakova ise, XVI. yüzyıl boyunca, Macaristan'ın Osmanlı hakimiyeti altındaki bölümü ile Habsburg toprakları altında bir aracılık rolü üstlenmişti. Moravya'nın keten ve diğer dokumaları Krakova üzerinden Macaristan ve Erdel'e aktarılmakta; Lemberg (Lwow) yoluyla Osmanlı topraklarından ithal edilen tiftik ve "kamlot" adıyla anılan diğer yünlü dokumalar da, yine Krakova üzerinden Bohemya, Moravya, Avusturya ve Macaristan topraklarına nakledilmekteydi (Malecki, 1971, 149-151). Krakova'ya Lemberg(Lwow)-Jaroslav veya Kamenez(Kamieniec)-Lublin hattıyla Boğdan'dan gelen yolları daha çok İtalyan, Rum ve Yahudi tüccarlar kullanmaktaydı (Kellenbenz, 1971, 45). Ancak Lemberg ve Krakova üzerinden Habsburg ve Osmanlı toprakları arasında kurulan bu canlı ticaret köprüsü XVII. yüzyılda düşüşe geçmişti (Malecki, 1971, 151).

Avusturya topraklarına bir transit bölge özelliği kazandıran ve Avusturya'nın hakimiyet alanı dışındaki diğer Alman eyaletlerine yönelen ticaret faaliyetleri, XVIII. yüzyıl boyunca da canlılığını muhafaza etmiştir. Hele Şilezya'nın XVIII. yüzyıl ortalarında Avusturya'nın elinden çıktığı ve XVIII. yüzyıl boyunca Avusturya'nın hakimiyet alanı dışında yer alan Frankfurt, Leipzig vb. Alman şehirlerindeki panayırların Osmanlı tüccarları tarafından sıkça ziyaret edildiği⁴ ve bu panayırlardaki mübadele işlemlerinin Rumeli topraklarının ihtiyaçlarının karşılanmasında son derece önemli bir rol üstlendikleri düşünülecek olursa⁵, Avusturya hakimiyeti altındaki topraklardan transit geçen ve Avusturya'nın kuzey ve batısındaki diğer Alman eyaletlerine yönelen ticaret faaliyetlerinin de, Osmanlı İmparatorluğu ve Alman toprakları arasındaki ticarete önemli bir yer tuttuğu anlaşılacaktır.

Fransız konsoloslarının XVIII. yüzyıla ait raporlarına bakılacak olursa, bu dönemde büyük ölçüde Alman hakimiyeti altında bulunan Polonya topraklarıyla Osmanlı toprakları arasında doğrudan yapılmakta olan bir ticareten bahsedilememesine rağmen, Osmanlı topraklarıyla Avusturya'nın kuzey batısında kalan diğer Alman eyaletleri arasında Polonya üzerinden gerçekleştirilen canlı bir ticaret köprüsü kurulmuştu. Eflak ve Boğdan sınırları içerisinde yerleşmiş olan Rumlar, Osmanlı topraklarından temin etmiş oldukları kumaşlar, pamuklu bezler, balmumu ve diğer ticaret eşyasını Leipzig, Frankfurt ve diğer Alman topraklarındaki panayırlara Polonya üzerinden nakletmekte; dönüş sırasında da, Leipzig'ten satın aldıkları ve bu yüzden "libisca" adıyla anılan Lyon'un yüksek kaliteli kumaşlarını ve Liège'de dokunan Vervier yünlerini aynı yolla İstanbul'a kadar ithal etmekteydi (Michoff, 1950, 43). Daha XVII. yüzyılda gözle görülür bir canlanma içerisine girmiş olan ve XVIII. yüzyıl boyunca Avusturya hakimiyeti dışındaki Alman toprakları içerisinde Osmanlı tebası tüccarlar tarafından en fazla ziyaret edilen yerlerin başında gelen Leipzig panayırları, Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli toprakları arasındaki ticaret faaliyetlerinde XVIII. yüzyıl boyunca ve XIX. yüzyıl başlarında daha da önem kazanarak Rumeli topraklarında ihtiyaç duyulan ticaret maddelerinin tedarik edilmesinde önemli bir rol üstlenmişti (Die Leipziger Messe, 1938, 71-73).

XVIII. yüzyıla gelinceye kadar Leipzig'in panayır ticareti Güneydoğu Avrupa'nın en uç noktalarına Galiçya ve Erdel tüccarları aracılığıyla yayılmıştı.

⁴ Bk. Numan Elibol, XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2003, s. 101-103.

⁵ Leipzig panayırlarının ön plana çıkması dünya ticaret merkezinin Atlantik'e kayıp, Atlantik kıyısındaki liman kentlerinin dünya ticaret merkezleri haline gelmesiyle başlamıştır. Bu gelişmelere paralel olarak Leipzig panayırları, o zamana kadar İtalya'nın kuzeyindeki ticaret şehirleri ve Hansa şehirlerinin Güney Avrupa'nın ihtiyaçlarını karşılamada üstlendiği rolü üstlenmeye başlamıştır. Avrupa'da merkezi bir coğrafi konumda bulunması, Leipzig'in nakliyat şartları bakımından tercih edilen bir ticaret bölgesi olmasına yardımcı olmuş ve şehri Avrupa'nın beynelmilel ticaretinde bir merkez haline getirmiştir. Artık İngiltere, Fransa ve Hollanda gibi sömürge ticaretinde söz sahibi olan ülkelerin Uzak Doğu ve Amerika'dan getirdikleri ticaret maddeleri Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa kesiminde kalan topraklarına kısmen Leipzig üzerinden sevkedilmeye başlanmıştır. Aynı şekilde Leipzig, güneydoğu Avrupa topraklarında temin edilip, Fransa, Flander ve Hollanda liman şehirlerine aktarılacak ticaret maddeleri için de bir aracı rolünü üstlenmiştir. XVI. ve XVII. Yüzyıllarda, henüz Alman topraklarında ağırlıklı olarak tarıma dayalı bir ekonomik yapı hüküm sürerken, Saksonya ve Thüringen'de sınai üretimin hissedilir biçimde gelişme göstermesi, bu bölgenin sınai mamullerinin Osmanlı topraklarında alıcı bulmaya başlamasına yol açmıştır ("Die Leipziger Messe und Südosteuropa", 1938, 71-73).

XVIII. yüzyıl başlarından itibaren ise, Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli topraklarından (Eflak, Boğdan, Bulgaristan, Yunanistan) ve daha iç kesimlerinden gelen diğer tüccarlar, hiç bir aracı kullanmadan bizzat Leipzig'e gelerek burada alışveriş yapmaya başlamışlardı. Leipzig ile Osmanlı İmparatorluğu arasında tüccarların katettiği iki farklı güzergahtan ilki, kuzeyden "Südeten" sıradağları-Karpatlar-Şilezya-Galiçya üzerinden Balkanlara inmekteydi. Bu güzergâh üzerinde yer alan Krakova, daha geç tarihlerde de Lemberg ve Brody, Leipzig ile Osmanlı toprakları arasında kurulan ticaret köprüsünde önemli roller üstlenmişti. Lemberg ve Brody'den ayrılan ticaret yolları Besarabya veya Çernowitz, Yaş, Boğdan, Eflak ve Bulgaristan üzerinden İstanbul'a çıkmaktaydı. Leipzig'den Güneydoğu Avrupa topraklarına çıkan diğer bir ticaret yolu, sırasıyla *Erzgebirge* dağları geçitlerinden Bohemya'ya; Prag ve Nikolsburg üzerinden Moravya'ya; ve nihayet Pressburg ve Macaristan ovasını katederek Belgrad'ın batısı ve Erdel'in kuzeyine inmekteydi. Bu yolun ucunda yer alan ve "Siebenbürger Sachsen" olarak da anılan Belgrad'ın batı ve Erdel'in kuzey kesimlerinde, daha XII. yüzyılda Mosel ve Ren bölgelerinden buraya getirilerek yerleştirilmiş olan Alman göçmenleri, Leipzig ile bu bölge arasında çok erken dönemlerde bir ticaret köprüsü kurulmasında önemli bir rol oynamışlardı. Bu ticaret köprüsünün oluşmasında özellikle Sibiu (Hermannstadt), Braşov (Kronstadt) ve Kolosvar (Klausenburg/Cluj) şehirlerinin büyük katkıları vardı. Zîrâ Habsburg imparatoru Kayzer Maximillian tarafından Leipzig'e verilen imtiyazların benzerleri, Macar kralları tarafından adı geçen şehirlerin sakinlerine de verilmişti. Erdel'in güneydoğusunda kalan bölgelerin ihtiyaç duyduğu ticaret maddeleri ise, Leipzig panayırlarını bizzat ziyaret eden Rum, Ermeni ve Eflak-Boğdan'lı tüccarlar tarafından tedarik edilmekteydi. Sibiu (Hermannstadt) ve Braşov (Kronstadt) ise, bu şehirlerin haiz olduğu ticarî imtiyazlardan faydalanmasını iyi bilen Rum tüccarlarının yoğun ticaret faaliyetlerine sahne olmaktadır. Leipzig ile Osmanlı toprakları arasında kurulan ticaret köprülerinin üçüncüsü ise Tuna nehri yoluyla sağlanmaktaydı. Bu güzergâh üzerinde bulunan Viyana, önemli bir aktarma noktası işlevini görmekteydi. Ancak Avusturya yönetimi altındaki topraklarda tatbik edilen merkantil kurallar nedeniyle, Leipzig ile Güneydoğu Avrupa toprakları arasında Tuna üzerinden ve Viyana aracılığıyla yapılan ticaret faaliyetleri, diğer iki güzergâha oranla, 19. yüzyılın ortalarına kadar geri planda kalmıştı (Die Leipziger Messe, 1938, 73-74).

4. SONUÇ

Yukarıda aktarılanlardan da anlaşılacağı gibi, Orta Avrupa ile Güneydoğu Avrupa toprakları arasındaki ticaret faaliyetleri, Osmanlı İmparatorluğu'nun bu bölgede hakimiyet kurmasından sonra ortadan kalkmamıştır. Bununla birlikte, birbirleriyle sürekli mücadele halinde olan Avusturya ve Osmanlı İmparatorluğu arasında doğrudan yapılan ticaret faaliyetleri yeterince gelişemediği de, gözlerden kaçmayan bir husustur. İki bölge arasındaki ticaretin yeterince gelişmemesinde, birbirlerinin hasmı olan bu iki devlet arasındaki çekişmelerin yanısıra, ekonomik faktörler de önemli rol oynamıştır. Avusturya ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaret faaliyetlerinin siyasî ve ekonomik şartlara bağlı olarak yeterince gelişmemesi, eskiden beri takip edilmekte olan ticaret yollarının terkedilerek dolaylı yolların kullanılmasına neden olmuştur. Tuna nehri ve Tuna nehri boyunca

uzanan kara yolları yerine daha kuzeyden işleyen ve genellikle ekonomik olarak daha güçlü kuzey eyaletlerine çıkan güzergâhların kullanılmaya başlanması da, Orta Avrupa ve Rumeli toprakları arasında zaman zaman Avusturya'nın bir transit bölgesi görünümüne bürünmesine yol açmıştır.

Bu durum hiç şüphesiz, Avusturya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında doğrudan yapılan bir ticaret olmadığı anlamına gelmez ve iki bölge arasında doğrudan yapılan ticaret faaliyetlerinin ileri dönemlerdeki seyriyle ilgili genelleme yapmak için yeterli değildir. Böyle bir genellemeyi yapabilmek, aynı dönemde Avusturya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında dolaysız olarak gerçekleştirilen ticaret faaliyetlerine daha yakından bakmayı gerektirmektedir. Bu da, konuyla ilgili yeni çalışmaların yapılmasına bağlıdır.

KAYNAKÇA

Babinger, F., (1961). "Die Donau als Schicksalsstrom der Osmanenreiches". *Südosteuropa Jahrbuch.*, München Band 5, 15-25.

Elibol, N., (2003). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Fügedi, E. (1982). "An der Wende eines Wirtschaftssystems Einige Fragen des Ungarischen Aussenhandels im 15. Und 16. Jhr.", *Österreichischs Handel mit Südosteuropa und die Wirtschaftliche Bedeutung der Bulgarischen Länder bis Ende des 18. Jahrhunderts*, Mitteilungen des Bulgarischen Forschungsinstitutes in Österreich, Jahrgang IV, 69-80.

Halm, H., (1960). "Die Entdeckung der Donau als Welthandelsstrasse", *Der Donauraum*, 5. Jahrgang, 92-101.

Hassinger, H. (1942). "Die Erste Wiener Orientalische Handelskompagnie 1667-1687", *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 35, Stuttgart, 1-53.

Hoffmann, A., (1961). "Die Donau und Österreich", *Europa*, Jahrbuch 5, 28-42.

Kellenbenz, H., (1971). "Südosteuropa im Rahmen der europäischen Gesamtwirtschaft", *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege*, Yay. haz. Othmar Pickl, Graz, 27-58.
"Leipziger Vierteljahrschrift für Südosteuropa". (1938). *Die Leipziger Messe und Südosteuropa*, Leipzig, 71-88.

Malecki, J. M., (1971). "Die Wandlungen im Karakauer und Polnischen Handel zur Zeit der Türkenkriege des XVI. und XVII. Jahrhunderts", *Die*

wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege, Yay. haz. Othmar Pickl, Graz, 145-151.

Mehlan, A., (1939a). “Die Türken und der Balkanhandel während der Türkenzeit”, *Schmollers Jahrbuch*, LVIII, 5, Berlin, 61-89.

Mehlan, A., (1939b). “Die Handelsstrassen des Balkans während der Türkenzeit”, *Südostdeutsche Forschungen*, München, 243-297.

Michoff, Nicholas V., (1950.). *Contribution à L’Histoire du Commerce de La Turquie et de La Bulgarie III: Rapport consulaires française document officielles et autres document*, Svichtov.

Pach, Zgismond Pál. (1987). “Levantine Trade Routes to Hungary XV-XVII Centuries”, *Acta Historica Academiae Scientiarum Hungaricae*, 33/1, 382-403.

Pickl, O., (1982). “Österreichs Stellung im West-Ost Handel vom 16. bis zur Mitte des 18. Jh. mit besondererr Berücksichtigung des Handels mit Südosten”, *Österreichischs Handel mit Südosteuropa und die Wirtschaftliche Bedeutung der Bulgarischen Länder bis Ende des 18. Jahrhunderts*, Mitteilungen des Bulgarischen Forschungsinstitutes in Österreich, Jahrgang IV, 35-51.

Pickl, O., (1972/1973). “Die Verkehrswege nach dem Südosten vom Ausgang des Mittelalters bis ins 18. Jhr.”, *Südostdeutsches Archiv* (München), 15-16, 101-114.

Pickl, O., (1971). “Die Auswirkungen der Türkenkriege auf den Handel zwischen Ungarn und Italien im XVI. Jahrhundert”, *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege*, Yay. haz. Othmar Pickl, Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Band 1, Graz, 71-129.

Pickl, O., (1963). “Umfang und Organisation des innereuropäischen Handels mit Schlachtvieh im 16. Jahrhundert”, *Festschrift H. Wiesflecker*, Graz.

Prickler, H., (1971). “Das Volumen des westlichen ungarischen Aussenhandels vom 16. Jahrhundert bis 1700”, *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege*, Yay. haz. Othmar Pickl, Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Band 1, Graz, 131-144.

Ruzsàs, L., (1971). “Die Entwicklung der Marktstellen Transdanubians unter der Türkenherrschaft im XVI. Jahrhundert”, *Die wirtschaftlichen*

Auswirkungen der Türkenkriege, Yay. haz. Othmar Pickl, Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Band 1, Graz, 221-234.

Szakály, F., (1971). "Kontinuitätsfrage der Wirtschaftsstruktur in den ungarischen Marktflecken unter der Türkenherrschaft", *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege*, Yay. haz. Othmar Pickl, Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Band 1, Graz, 235-272.