

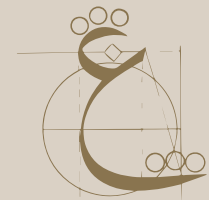


kadim

SAYI / ISSUE 5 • NİSAN / APRIL 2023



05



kadim

*“Kadim oldur ki
evvelin kimesne bilmeye”*

Kadim is that no one knows what came before.

kadim



Osmanlı araştırmalarına münhasır, altı ayda bir (Nisan ve Ekim) neşredilen, açık erişimli, çift kör hakem sistemli akademik dergi

A double-blind peer-reviewed open-access academic journal that is published semiannually (April and October) in the field of Ottoman Studies

SAYI | ISSUE 5 • NİSAN | APRIL 2023

İMTİYAZ SAHİBİ | PROPRIETOR

Burhan ÇAĞLAR

SORUMLU YAZI İŐLERİ MÜDÜRÜ | MANAGING EDITOR

Ömer Faruk CAN

İRTİBAT | CONTACT

Kadim • Sakarya Üniversitesi

Esentepe Kampüsü, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, A Blok, Ofis: 121,
Serdivan/Sakarya (Türkiye) 54050

Telefon | Phone • 00 90 264 295 60 15

İnternet Adresi | Webpage • dergipark.org.tr/kadim • kadim.sakarya.edu.tr

E-posta | E-mail • kadim@sakarya.edu.tr

TASARIM | DESIGN Hasan Hüseyin CAN

BASKI | PRINTED BY

MetinCopyPlus • Arti Dijital & Baskı Merkezi

Türkocağı Cad. 3/A Cağaloğlu - Fatih / İstanbul

BASIM TARİHİ | PRINT DATE • NİSAN | APRIL 2023

ISSN 2757-9395 • E-ISSN 2757-9476

ÜCRETSİZ | FREE OF CHARGE

Kadim'deki makaleler, [Creative Commons Atıf-Gayriticari 4.0 Uluslararası \(CC BY-NC 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) ile lisanslanmıştır. Bilimsel araştırmaları kamuya ücretsiz sunmanın bilginin küresel paylaşımını artıracakğı ilkesini benimseyen dergi, tüm içeriğine anında Libre açık erişim sağlamaktadır. Makalelerdeki fikir ve görüşlerin sorumluluğı sadece yazarlarına ait olup Kadim'in görüşlerini yansıtmazlar.

Articles published in Kadim are licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International \(CC BY-NC 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/). Kadim's commitment to immediate and Libre Open Access to its content reflects its conviction in advancing global knowledge exchange. The opinions presented in the articles are the sole responsibility of their respective authors and do not represent the views or opinions of Kadim.

“Kadim oldur ki
evvelin kimesne bilmeye”

DergiPark



EDİTÖR
EDITOR-IN-CHIEF

Arif BİLGİN | Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi

YAYIN KURULU
EDITORIAL BOARD

Necmettin ALKAN | Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi
Serpil ATAMAZ | Doç. Dr., California State University, Sacramento
Fatih BOZKURT | Doç. Dr., Sakarya Üniversitesi
Ömerül Faruk BÖLÜKBAŞI | Doç. Dr., Marmara Üniversitesi
Büşra ÇAKMAKTAŞ | Dr. Öğr. Üyesi, Sakarya Üniversitesi
M. Talha ÇİÇEK | Doç. Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi
Filiz DIĞIROĞLU | Doç. Dr., Marmara Üniversitesi
Ella FRATANTUONO | Dr. Öğr. Üyesi., University of North Carolina at Charlotte
Selim KARAHASANOĞLU | Prof. Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi
Miraç TOSUN | Dr. Öğr. Üyesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi
Kenan YILDIZ | Doç. Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi

YAZIM VE DİL EDİTÖRLERİ
WRITING AND LANGUAGE
EDITORS

Ömer Faruk CAN | Dr. Öğr. Üyesi, Sakarya Üniversitesi
Burhan ÇAĞLAR | Sakarya Üniversitesi
Burak ÇİTİR | Dr., Sakarya Üniversitesi
Mehmet KERİM | Sakarya Üniversitesi
Bünyamin PUNAR | Sakarya Üniversitesi

TÜRKÇE DİL EDİTÖRLERİ
TURKISH LANGUAGE
EDITORS

Sedat KOCABEY | Dr., Sakarya Üniversitesi
Büşranur KOCAER | İbn Haldun Üniversitesi
Muhammed Emir TULUM | Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi

İNGİLİZCE DİL EDİTÖRLERİ
ENGLISH LANGUAGE
EDITORS

Didar Ayşe AKBULUT | Marmara Üniversitesi
İrem GÜNDÜZ-POLAT | Sakarya Üniversitesi
Hâcer KILIÇASLAN | Sakarya Üniversitesi

MİZANPAJ VE
SOSYAL MEDYA EDİTÖRÜ
LAYOUT AND
SOCIAL MEDIA EDITOR

Büşranur BEKMAN | Sakarya Üniversitesi

YAYIN SEKRETERİ
SECRETARIAT

Yusuf İslam YILMAZ | Sivas Cumhuriyet Üniversitesi

18. Yüzyıl Osmanlı Üretim ve Tüketim Dünyasında Bir Liman Kenti: İskenderiye*

ALEXANDRIA: A PORT IN THE OTTOMAN WORLD OF PRODUCTION AND CONSUMPTION DURING THE EIGHTEENTH CENTURY



MÜCAHİDE NİHAL ENGEL**

ÖZ ABSTRACT

Bu çalışma 18. yüzyılda İskenderiye limanının Doğu Akdeniz'de bir tedarik merkezi olması mahiyetine ışık tutmayı amaçlamaktadır. Makalede arşiv kaynaklarına dayanarak merkezden Mısır valiliğine, kadılığına ve diğer yerel yöneticilere gönderilen kayıtlar incelenmekte ve bunların değerlendirmesi yapılmaktadır. Buna göre devletin ticareti zaman zaman kontrol altında tutmaya çalıştığı, öncelikli olarak pirinç ve kahve gibi gıda mallarının ihracına yasak koyduğu ve ülke içinde kalmasını sağlamaya çalıştığı görülmekte ve özellikle İstanbul piyasası olmak üzere imparatorluk içindeki fiyat artışını engellemeye yönelik tedbirler aldığı anlaşılmaktadır. Devletin bu politikaları Osmanlı toplumunda tüketim malları ticaretinin yönünü de kontrol altında tutmaya çalışmasının açık göstergesi olmalıdır. Osmanlı piyasasında kalan bu malların alıcısı olan tüketiciler de mercek altına alınmıştır. Yazışmalarda göze çarpan diğer bir nokta ise söz konusu malların lojistiğinde başvurulan Avrupalı gemiler ve bunların mal taşımalarıyla alakalı düzenlemelerdir. Buna göre Osmanlı yönetimi Mısır mallarının İstanbul'a nakliyesi için İskenderiye limanında bulunan Avrupa bandıralı gemilerin kullanımının azaltılarak miri kalyonların kullanımını teşvik etmiş; ancak yerli gemi sayısının yetersiz kalması sebebiyle bu prensibini sık sık esnetmek zorunda kalmıştır

This article examines the trade of food supplies in Alexandria, a bustling Mediterranean hub for the grain and spices in the 18th century Eastern Mediterranean. Through a close study of archival sources including imperial edicts addressed to the Egyptian governor, kadi and local administrators, the article reveals the state's attempts to control this trade, primarily by banning the export of commodities such as rice and coffee. The state's policies demonstrate that it aimed to control the direction of the movement of consumer goods in order to ensure their availability in the local markets and to prevent price increases, especially in Istanbul. The profile of consumers of these products are also evaluated. Moreover, the Ottoman administration encouraged the use of state (miri) galleons and tried to restrict European-flagged (müste'men) ships in the transportation of Egyptian goods from Alexandria to Istanbul. However, it had to give concessions and had to employ foreign ships throughout the century due to shortages in the number of domestic vessels.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı İskenderiyesi, 18. Yüzyıl, Tüketim Tarihi, Maddi Kültür, Osmanlı Limanlarında Avrupa Gemileri.

Keywords: Ottoman Alexandria, 18th Century, Consumption History, Material Culture, European Ships in the Ottoman Ports.



MAKALE BİLGİSİ | ARTICLE INFORMATION

Makale Türü: Araştırma Makalesi | Article Type: Research Article
Geliş Tarihi: 20 Ağustos 2022 | Date Received: 20 August 2022
Kabul Tarihi: 13 Ocak 2023 | Date Accepted: 13 January 2023



ATIF | CITATION

Engel, Mücahade Nihal. "18. Yüzyıl Osmanlı Üretim ve Tüketim Dünyasında Bir Liman Kenti: İskenderiye". *Kadim* 5 (Nisan 2023), 113-141. doi.org/10.54462/kadim.1164659

* Bu makale, yazarın yüksek lisans tez çalışmasının ikinci bölümünden kurgulanıp (bk. Mücahade Güneş, *XVIII. Yüzyılda İskenderiye Limanı* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2009), 43-72) yeni bulgu ve değerlendirmeler çerçevesinde sunulmuş hâlidir.

** Dr. Öğr. Üyesi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, mnengel@ybu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-8099-840x.

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğunun önemli bir üretim ve tedarik merkezi olan Mısır, *üm-mü'd-dünya* (dünyanın anası) lakabına yaraşır bir şekilde hem imparatorluk şehirlerine hem de Avrupa'ya kayda değer miktarlarda gıda ürünleri sağlıyordu. Kendi topraklarında üretilen pirinç, mercimek, nohut ve şeker kamışı gibi ürünlere ilaveten Yemen'den gelen kahve ile Güney Doğu Asya'nın baharatları da hem Osmanlı dünyasına hem de Avrupa'ya yüzyıllar boyunca Mısır limanları üzerinden ulaştırılmıştı. Bu limanlardan en aktif olanı hem Osmanlı havzasına hem de Avrupa limanlarına mal gönderen İskenderiye limanıydı.¹ Bu liman Mısır'ın Akdeniz üzerinde bulunan en batıdaki limanıydı ve 18. yüzyıl boyunca da ticarî açıdan oldukça hareketli bir yer olmuştu.² Bu yüzyılda İskenderiye limanında en fazla aktif olan ülke tüccarları sırasıyla Fransız, Dubrovnikli (Ragusa) ve Venedikli tüccarlardı. Onları sırasıyla İngiliz, Napolili ve Rus tüccarlar izliyordu.³

Dünya ekonomisinde 17. yüzyıla kadar Doğu Akdeniz özellikle baharat, şeker ve pamuk hatta ipek gibi ürünleri sağlama noktasında tekeli elinde bulunduruyordu. Ancak Avrupa yayılcılığı ve sömürgeciliğiyle birlikte bu ticaretin bir kısmı Atlantik'e kaymıştı. Doğu Akdeniz ticareti 16. yüzyıldan itibaren Avrupa yayılcılığından etkilense de hiçbir zaman tamamıyla yok olmamış, ancak değişimlere uğrayarak devam etmişti. İpek ve şeker gibi lüks tüketim ürünlerinde tekeli kaybetmiş olsa da Akdeniz ürünleri, özellikle ağaç ürünleri ve tahıl bu limanlarda oldukça aktif bir şekilde ticareti yapılan mallar arasındaydı.⁴ Bölge ticareti eski çekiciliğini kaybettiği dönemlerde dahi Hollandalı ve İngiliz tüccarlar için cazibe merkezi olma özelliğini korumuştur. Venedikliler ve daha sonra özellikle Fransızların tahıla olan ihtiyaç ve ilgisi daha 16. yüzyıldan itibaren Doğu Akdeniz ticaretinin şartlarını belirleyen etkenler arasındaydı. Tabak, 17. ve 18. yüzyıllarda Akdeniz'deki ekonomi akışına İskenderiye-İzmir-İstanbul ekseninin hâkim olduğunu belirtir.⁵ Bu tespit Panzac'ın Fransız arşivlerine dayanarak verdiği bilgilerle uyumludur ve ayrıca ilerleyen sayfalarda görüleceği üzere Osmanlı arşiv belgeleriyle de teyit edilmektedir.⁶ 18. yüzyıl boyunca İskenderiye'nin ticaretine ilişkin net ve kesin veriler henüz literatüre geçmemiş olsa da yüzyıl sonlarında gerek Osmanlı limanlarıyla gerekse de Avrupa limanlarıyla gerçekleşen ticarete belli bir oranda ithal ürün alınırken bundan daha fazla oranlarda ihracat yapıldığı bilinmektedir.⁷ İstanbul-İzmir-İskenderiye ekseninde gerçekleşen İskenderiye ticaretinin ana alıcısı İstanbul ve Batı Anadolu halkıydı.

- 1 Daniel Panzac, "18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Bölgesel ve Milletlerarası Deniz Ticareti", *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 5/2 (Aralık 2000), 368.
- 2 İdris Bostan, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Deniz Üssü ve Limanı: 18. Yüzyılda Mısır İskenderiyesi", *Osmanlı Deniz Ticareti* (İstanbul: Küre Yayınları, 2019).
- 3 Panzac, "Bölgesel ve Milletlerarası Deniz Ticareti", 381; Daniel Panzac, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Ticareti", *Tarih İncelemeleri Dergisi* 4/1 (Haziran 1989):179-192. Panzac'ın 1782 yılına dair verdiği İskenderiye limanına varan ve buradan ayrılan gemi rakamlarına baktığımızda limana giren toplam 527 gemiden 373'ü Osmanlı bandıralı, 67'si Venedik, 41'i Dubrovnik ve 37'si Fransa bandıralıydı.
- 4 Faruk Tabak, "Doğu Akdeniz'de Ekonomik ve Ekolojik Değişim, 1550-1850", *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*, ed. Meltem Toksöz-Biray Kolluoğlu (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2015), 31-35. Tabak, Akdeniz ticaretini değiştirip dönüştüren en önemli ikinci etkenin ekolojik değişimle beraber gelen erozyon ve sıtma olduğunu belirtir.
- 5 Tabak, "Doğu Akdeniz'de Ekonomik ve Ekolojik Değişim", 38.
- 6 Panzac, "Deniz Ticareti", 179-185.
- 7 Panzac, "Deniz Ticareti", 180.

Bu çalışmada İskenderiye’de 18. yüzyıl boyunca gerçekleşen ticarî hareketlilik ele alınacaktır. Bu bağlamda belirtilmelidir ki tarih yazıcılığı, tüm yüzyılı tek bir çalışmada ele almanın metodolojik sorunlara takılarak konuyu genel-geçer ve sığ kabullere hapsedme gibi riskleri olması hasebiyle, bu şekilde geniş bir zamanı ele almaya tedbirli yaklaşabilmektedir. Ancak uzun bir zaman periyodunu ele alan her çalışmanın bu tarz bir probleme sahip olacağı düşüncesi de gerçeğe uygun değildir. Bir kısmı bu makalenin referans kaynaklarında da görüleceği üzere tarihçilik şimdiye kadar bir veya birkaç yüzyılı ele alan ve aynı zamanda açıklayıcı, akademik tutarlılığı ve kalitesi yüksek eserler üretmiştir. Baştan belirtilmelidir ki konuyu geniş bir yüzyıl sınırları içerisinde ele almak her zaman onu basmakalıp ve genel-geçer tabirlere boğmak anlamına gelmeyeceği gibi, uzun bir zaman diliminde yürütülen bir araştırma sayesinde örüntüleri tespit etmek daha kolay olabilmektedir.

18. yüzyıl özelinde değerlendirildiğinde siyasî ve idarî eğilimlerin, ticaretin akışında da belirleyici olduğu görülmektedir. Bilindiği gibi Osmanlı tarih yazıcılığı 18. yüzyılı açıklarken ağırlıklı olarak yükselen ayanlar ve adem-i merkeziyetçi yönetim anlayışı ile aslında politik olarak tek bir yönelim etrafında birleşmiş durumdadır. Bu bağlamda bahsi geçen yüzyılda görülen politik temayüller ekonomi alanında da belirleyici olmuştur denebilir. Alandaki geniş literatür genel itibarıyla 18. yüzyıl adem-i merkeziyetçi yönetim tarzının devletin pragmatik yaklaşımıyla uyumlu olduğu ve sorunları yerelde çözmek gibi bir işlevi olduğu sonucuna varmaktadır. Bununla beraber bu politik anlayışın geniş Osmanlı topraklarında farklı ekonomik sonuçlar meydana getirme ihtimali bulursa da şimdiye kadar yapılan çalışmalar bölgesel gelişmeler ve ekonomik kalkınmayı göstermektedir.⁸ 18. yüzyıl boyunca yerel güçlerin politika ve ekonomide aktif olarak yer alması özellikle Doğu Akdeniz’de Akka gibi bazı merkezlerin de ticarî açıdan gelişip ön plana çıkmasına neden olmuştur.

Bu dönemin ana politikası yönetim ihtiyaçlarını lokale dayanarak ve yerel unsurları işin içine katarak gidermek şeklindeydi. Osmanlı Musulu’nda İran cephesini yerel unsurlar üzerinden ekonomik olarak destekleyen devlet, aynı şekilde 1768-74 Osmanlı-Rus savaşında da ayanların destek olduğu bir savaş ekonomisi oluşturarak işin yükünü bölgesel unsurlarla paylaşmıştı.⁹ İmparatorluğun geniş topraklarında farklı eyaletlerde farklı şekillerde karşımıza çıksa da 18. yüzyıl paradigması aslında tek bir örüntü etrafında dönmektedir. Mevcut literatür Mısır’daki durumun da bu örüntüyle paralellik arz ettiğini göstermektedir. Mısır özelinde gerek yerel idare-merkez arasındaki problemler gerekse de merkezin burayı daha fazla elde tutmak için çabaları ve uygulamaya çalıştığı reformlar, genel itibarıyla devletin ayanlara karşı ekonomi üzerindeki payını muhafaza etme ve mümkünse daha fazlasını elde etme çabaları çerçevesinde değerlendirilebilir. Bu bağlamda yüzyıl boyunca olaylar ve

8 18. yüzyılda imparatorluk yönetim anlayışının eyaletlerde oluşturduğu dinamiklerle alakalı çok sayıda derin analiz yapan çalışma bulunmaktadır. Mesela bk. Dina Rizk Khoury, “The Ottoman Centre Versus Provincial Power-holders: an Analysis of the Historiography” *The Cambridge History of Turkey*, ed. Suraiya Faroqhi (Cambridge: Cambridge University Press, 2008) vol. 3; Donald Quataert, *The Ottoman Empire 1700-1922* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005); Ariel Salzmann, “An Ancient Regime Revisited: Privatization and Political Economy in the Eighteenth-Century Ottoman Empire, *Politics&Society* 21/4 (1993), 393-423; Bruce Masters, “Power and Society in Aleppo in the Eighteenth and Nineteenth Centuries”, *Revue du Monde Musulman et de la Medirettanee* 62, 4 (1991), 151-158; Dina Rizk Khoury, *State and provincial society in the Ottoman Empire, Mosul 1540-1834* (Cambridge University Press, 1997); Karl Barbir, *Ottoman Rule in Damascus 1708-1758* (New Jersey: Princeton University Press, 1980); F. F. Anscombe, *State, Faith, and Nation in Ottoman and Post-Ottoman Lands* (Cambridge University Press, 2014).

9 Khoury, *State and Provincial Society*; Hamit Karasu, *1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşında Ayanların Rolü* (Ankara: Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2021).

şahıslar değişse de politik arenadaki ayan paradigmasıyla paralel bir ekonomik yaklaşım söz konusudur. Sonuç olarak bu siyasi yaklaşımların ekonominin işleyişine, arz-talep dengesine ve nihayetinde üretime kayda değer bir oranda etkide bulunması muhtemeldir ve yüzyıl sonuna kadar bu yönelimlerin değiştiğine dair literatürde veya birincil kaynaklarda herhangi bir gösterge henüz görülmektedir. Bu noktada yüzyıl boyunca, ticaretin seyrini etkileyen yönelimlerin, en azından 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşına kadar, kalıcı bir şekilde değiştiğini gösteren bir veri bulunmaması konuyu geniş çerçevede ele almaya imkân tanımıştır.

İskenderiye'nin ticarî etkinliği şüphesiz genel itibarıyla Mısır hinterlandıyla bağlantılıdır. Nil deltasının sağladığı tarımsal verimlilik sayesinde tüm Mısır'la beraber İskenderiye'de de başta pirinç olmak üzere pek çok gıda maddesinin tarımı yapılmıyordu. Bu tarımı mümkün kılan esasen Nil nehriydi. Tarımın ve halkın ihtiyacı olan su, çok önceden beri kurulmuş olan kanal sistemi sayesinde karşılanıyordu.¹⁰ Mısır'da üretilen gıda maddelerine ek olarak ticarî malların bir kısmı da Kızıldeniz ticareti üzerinden Kahire'ye ulaşıyor ve buradan İskenderiye limanına getiriliyordu. Mısır'daki tarımsal faaliyetler önceden olduğu gibi 18. yüzyılda da sadece Mısır halkını beslemekle kalmamış, imparatorluk içinde başta Haremeyn ve İstanbul olmak üzere başka bölgelere de büyük destek vermişti. Buralara ek olarak başta Fransa olmak üzere başka Avrupa ülkeleri de Mısır'da yetişen tahıldan faydalanmıştı.¹¹ İskenderiye bu noktada Mısır ürünlerinin Osmanlı coğrafyasına ve Avrupa'ya dağıtıldığı bir merkezdir. Doğu Akdeniz'de bir tedarik merkezi olarak İskenderiye'yi ele alırken üretim ve ticaret konularına ilaveten kaynaklar bizi lojistik ve Avrupalılara satışı "*memnu metâ* (yasak mallar)" konularına da yönlendirmektedir. Bu çalışmada İskenderiye merkezli Doğu Akdeniz ticareti, belirtilen bu üç konu çerçevesinde açıklanacaktır. Önce İskenderiye-Batı Anadolu-İstanbul rotasında ilerleyen malların mahiyeti ve bunların tüketicileri üzerinde durulacak, daha sonra ara ara Avrupalı tüccarlara satışı yasaklanan çeşitli mallara ilişkin bir değerlendirme yapılacak ve son olarak da bu ticarî rota üzerindeki taşımada önemli bir işlev görmeye başlayan Avrupa bandıralı gemilerin kullanılmasına devletin yasaklama getirme çabaları incelenecektir.

1. İskenderiye Limanından İhraç Edilen Tüketim Maddeleri ve Bunların Tüketicileri

Bu meyanda akla ilk gelen sorular: "İskenderiye ve civarında üretilen gıda ve tüketim malları ile Mısır'ın başka yerlerinden veya Asya'dan getirilerek İskenderiye'den Avrupa ve Doğu Akdeniz'e dağılan ürünler nelerdi?" ve "İskenderiye'de gerçekleşen üretim ve ticaret ağının aktörleri kimlerdi?" şeklindedir. Şimdiye kadar yapılan araştırmalar Mısır'daki bölgesel ticaret hacimleri hakkında bilgi vermekte veya en azından geniş ölçekli büyük iş yapan tüccarlar hakkında bilgi sağlamaktadır.¹² Buna göre, Mısır'da en fazla üretilen gıda

10 Mısır'ın sulama sistemlerinin geliştirilmesi için Amr b. El-As ve sonraki dönemlerde yapılan sulama projeleri hakkında akt. Murat Gök, *İslam Tarihi ve Medeniyetinde İskenderiye Şehri* (Ankara: Gece Kitaplığı, 2018), 204-205; Mısır'ın Doğu Akdeniz kenarındaki tarım alanlarını muhafaza etmek için bu kanal sistemleri ve sedlerin tamirat ve bakımı ile alakalı bk. Mücahade Nihal Engel, "Looking at the Centre-Province Relationship via "Sedd" Maintenance Processes: Local Administration and the State Centre in Eighteenth-Century Ottoman Egypt", *Türkiyat Mecmuası* 32/2 (2022), 643-670.

11 Peter Gran, *Islamic Roots of Capitalism Egypt 1760-1840* (London&Austin: University of Texas Press 1979), 9.

12 Mesela bk. Panzac, "Bölgesel ve Milletlerarası Deniz Ticareti"; Andre Raymond, *Artisans et Commerçants, au Caire au XVIIIe siècle* (Şam: Institut Francais de Damas, 1973-1974); Nelly Hanna, *Osmanlı Kahiresinde Tüccar Olmak*, çev. Deniz Öktem (İstanbul: Küre Yayınları, 2006).

maddeleri tahıl ve şeker ile bazı baharatlardır.¹³ Bu maddelerin üretim ve ihracıyla alakalı mahkeme kayıtlarına dayanarak yaptığı araştırmada Hanna, Mısırlılara ve devlet yönetimine oldukça yüksek gelir getirdiği bilinen bu ticaretin ayrıntılarını ortaya koymuştur.¹⁴ Bunlara ek olarak dışarıdan gelen baharat ve kahve de Osmanlı ve Avrupa limanlarına Mısır'dan dağılıyordu. Aşağı Mısır olarak adlandırılan ve Nil nehrinin üç kola ayrılarak Akdeniz'e döküldüğü bölge verimli bir alan oluşturarak İskenderiye, Dimyat ve Reşid havalisinde pirinç üretimine yüksek oranda katkıda bulunuyordu. Arşiv belgelerinin ifade ettiği bilgilere dayanacak olursak bu bölgedeki mültezimler her sene pirinç tarımından birkaç bin kese gelir elde ediyordu.¹⁵ İskenderiye ve civarı Osmanlı Doğu Akdenizi'nde pirinç üretim ve ihracatı için çok önemli bir merkez olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu merkezde köylülerin tarımsal üretimini satın alarak iç ve uluslararası piyasaya sunan da yine mültezimlerdi. "Ayan" veya "eşraf" terminolojisiyle Osmanlı tarih yazıcılığına geçmiş bu yerel elit, üretimden nakliyyeye tüm satış aşamalarında aktif rol alıyordu. Bu sayede yerel üretim mekanizmaları üzerinde de hâkimiyet oluşturmuşlar ve üretim ve satış süreçlerini kendi menfaatleri doğrultusunda yönetmekten geri durmamışlardı.¹⁶

İskenderiye'yi bir üretim ve ihracat merkezi olarak incelemenin yanı sıra bu ürünlerin ulaştığı tüketici portföyü ve ürünlerin lojistik şartlarına değinmek Osmanlı İskenderiyesi'nin yerini tüketim tarihi çerçevesinde anlamamız açısından önemlidir. Son zamanlarda materyal kültürü ve tüketim tarihi açısından zenginleşen literatür, Osmanlı üretim ve tüketim dünyasına ışık tutmuş ve sosyal tarihi değişik açılardan çok yönlü olarak açıklama girişiminde bulunmuştur.¹⁷ Bu bağlamda bu tür araştırmalar arşiv belgelerine ve kadı sicillerine dayanarak Osmanlı tüketicisini daha yakından tanıtmakta ve hatta derinlemesine araştırmalarla geçen yüzyılda oluşmuş bazı kalıp yargıları dahi kırmaktadır.¹⁸

Tüketim tarihi araştırmalarının odak noktası, belki de günümüz tüketim pratiklerinde de olduğu gibi, bir toplumun üyelerinin sahip olduğu malların nitelik ve miktarının o toplumun yapısına ve akışkanlığına dair bilgi sahibi olma etrafında toplanmıştır. Tüketim tarihine dair yapılan bazı araştırmalar, Avrupa'da 1700'ler itibariyle toplumsal statü atlama amacıyla bazı kesimlerin daha fazla mal sahibi olma eğiliminde olduklarını gösterirken başka araştırmalar, kolonyal Amerika'da daha fazla mal sahibi olarak statü edinmeye çalışan orta sınıfa bir set oluşturabilmek için elitlerin hem daha tutumlu bir tavır içerisine girerek hem de

13 16. yüzyıl itibariyle Mısır önemli bir şeker kamışı üretim merkezi olmakla beraber imparatorluk içinde bu ihtiyacı karşılayacak Antakya, Kıbrıs, Tarsus, Adana, Lazkiye ve Sayda gibi başka merkezlerin bulunmasından dolayı olsa gerek Divan'ın pirinç ve kahve tedariki için yaptığı yasak ve organizasyonu şekerde çok fazla görmeyiz. Şeker kamışı üretim merkezleri için bk. Marianna Yerasimos, *Evlüya Çelebi Seyahatnamesi'nde Yemek Kültürü – Yorumlar ve Sistematik Dizin* (İstanbul: YKY Yayınları, 2019), 238. Yine Mısırdan tedarik edilen şekerin cinsleri ve üretim oranları için bk. Arif Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı* (İstanbul: Kitabevi, 2004), 205.

14 Hanna, *Osmanlı Kahiresinde Tüccar Olmak*, 99-127.

15 Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Bab-1 Asafî Divan-1 Hümayun Sicilleri Mühimme-i Mısır Defterleri (A.DVNS.MSR. MHM.d), nr. 8, s. 292.

16 Seven Ağır, "The Evolution of Grain Policy: The Ottoman Experience", *The Journal of Interdisciplinary History* 43/4 (Spring 2013), 571-598.

17 Mesela bk. Donald Quatert, *Tüketim Araştırmaları ve Osmanlı İmparatorluğu Tarihi 1550-1922* (İstanbul: Alfa Yayınları, 2020); Suraiya Faroqhi-Elif Akçetin (ed.), *Living the Good Life Consumption in the Qing and Ottoman Empires of the Eighteenth Century* (Leiden/Boston: Brill, 2017); Suraiya Faroqhi, *Stories of Ottoman Men and Women* (İstanbul: Eren Yayınları, 2002).

18 Mesela Lale Devri lüks harcama alışkanlıkları hipotezine karşı Selim Karahasanoğlu, "Challenging the Paradigm of the Tulip Age: The Consumer Behavior of Nevşehirli Damad İbrahim Paşa and His Household", *Living the Good Life*, ed. Elif Akçetin-Surayya Faroqhi (Leiden, Boston: Brill, 2017).

ince zevke sahip olmayı ön plana çıkararak toplumsal statünün oyun alanını değiştirdiklerini ve yönettiklerini ortaya koyar.¹⁹

Odağı Osmanlı toplumuna çevirdiğimizde de tüketim tarihi araştırmaları vesilesiyle Osmanlı devlet erkani ve halkının yaşantısına, farklı sosyo-ekonomik sınıfların yaşam pratiklerine, hatta yönetim pratiklerine dair yararlı bilgilerin ortaya çıktığını görmekteyiz. Osmanlı tüketicisinin sahip olduğu yönelimlerin hangi kaygılarla şekillendiği ya da ekonomik üretimi ne şekilde etkilediği de bu tür araştırmaların sonuçlarıyla daha doğru okunabilir.²⁰

Tüketim konusu şüphesiz ekonomik imkânlar çerçevesinde şekillenen bir olgu olduğu için siyasetle de yakından ilintilidir. 18. yüzyılın politik ve askeri ortamı ekonominin canlanmasına uygun bir ortam oluşturmuştu. Özellikle 1710'lardan sonra Mısır'da iç kargaşanın sona ermesiyle ve uzun vadede 1730'lardan sonra Osmanlı İmparatorluğunun daha problemsiz ve savaşız bir ortama girmesiyle 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşına kadarki süreçte üretim ve tüketim daha da artmış ve müreffeh bir ortam oluşmuştu.²¹ Osmanlı topraklarının ötesinde Avrupa'da da 18. yüzyıl ortaları varsıl yıllara tesadüf etmektedir. Sömürgecilik faaliyetleriyle altın ve gümüşün Avrupa'ya akması, burada alım gücünü artırmış ve yeni zenginler ortaya çıkarmıştı. Ekonomik güçle birlikte bu yeni ortaya çıkan sınıf siyasi güç de elde ederek geleneksel elitlerin tahtını sallamıştı. Daha da önemlisi daha fazla zengin insanın ziyadesiyle abartılı ve geniş harcamaları ekonomi hacmini de artırmıştı.²²

Faroqhi ve Akçetin'in işaret ettiği gibi kâğıttan elmasa, elmastan kumaşa belli materyaller ve nesnelere çevresinde oluşturulmuş sosyal ilişkileri araştırmak da Osmanlı tarihi açısından bize birçok sorunun cevabını verebilir.²³ Buna ek olarak belirli bir zaman aralığı içinde tüketilen maddeler, bunların kalitesi ve miktarından tüketim alışkanlıklarındaki değişikliklere kadar çeşitli konular 18. yüzyıl Osmanlı toplumuna ışık tutacak mevzular arasındadır.²⁴ Bu bağlamda 18. yüzyıl ortalarında nispeten üretim ve tüketimin arttığı bir dönemde İskenderiye'yi ticaret ve üretim merkezi olarak inceleyebileceğimiz gibi, buradan diğer şehirlere ulaşan malları tüketim tarihi açısından da ele alabiliriz. Bu bize hem Osmanlı pazarının müşterilerini anlama noktasında yardımcı olacak hem de devletin bu çerçevede pratiklerini oluşturan bağlamların anlaşılmasını sağlayacaktır. İskenderiye limanından ticareti yapılan malların satıldığı kitleler, bu malların olağan zamanlarda kimlere satılıp ulaştırıldığı bilgisi ile savaş zamanı veya üretimin daha az olduğu olağanüstü dönemlerde devletin ticareti yönlendiren uygulamaları gerek İskenderiye ve Doğu Akdeniz ticaretinin tarihine gerekse de Osmanlı tüketim tarihine dair ipuçları verecektir.

19 Faroqhi-Akçetin, *Living the Good Life* (Leiden, Boston: Brill, 2017).

20 Quatert, *Tüketim Araştırmaları*, 8-18.

21 18. yüzyıl tarihçileri genellikle 1700 ortalarını tüketimin arttığı bir dönem olarak niteler. Mesela piyasadaki talep karşısında kumaş üretiminin artmasıyla alakalı bk. Suraiya Faroqhi, "Women, Wealth and Textiles in 1730s Bursa", *Living the Good Life*, ed. Elif Akçetin-Surayya Faroqhi (Leiden, Boston: Brill, 2017), 218.

22 John F. Richards, "Early Modern India and World History", *Journal of World History* 8/2, (1997), 197-209, 199; Nicholas B. Dirks, *The Scandal of Empire: India and the Creation of Imperial Britain* (Cambridge: The Belknap Press of Harvard University Press, 2008), 37-85.

23 Faroqhi-Akçetin, *Living the Good Life*, 7.

24 Karahasanoğlu, "Challenging the Paradigm of the Tulip Age", 134.

İskenderiye limanında ihraç edilen başlıca mallar kahve, pirinç, baharatlar ve çeşitli kumaş türlerinden oluşmaktadır.²⁵ Tüketicilerin tercihlerinin onların sosyal, kültürel ve politik kimliklerini ifade etmek için bir araç olduğu fikrinden hareketle sorabileceğimiz sorular “İskenderiye’de üretilen veya yolu buradan geçerek imparatorluğun çeşitli yerlerine giden ticarî metâların tüketicileri kimlerdi?”, “İskenderiye’nin ürünleri hangi şehirlerin hangi sosyal sınıflarına ulaşıyordu?”, yani “Bu ürünler avamın mı sofrasına gidiyordu yoksa elit tabakanın mı?” olabilir.

Şüphesiz imparatorluk başkenti halkı en büyük tüketici grubunu oluşturuyordu.²⁶ Bununla beraber daha küçük ölçekli de olsa diğer şehir halkları da İskenderiye’nin ihraç ettiği malların alıcılarıydı. Osmanlı arşivinin sunduğu belgeler bize İskenderiye’den yola çıkan ticarî gıda maddesi yüklü gemilerin Ege adaları ve Batı Anadolu kıyısındaki şehirlerin limanlarına uğrayarak İstanbul’a ulaştıkları bilgisini sunmaktadır.²⁷ İstanbul piyasasında kahve ve pirincin azaldığı sıralarda bu bölgelere kahve ve pirinç satışının yasaklanıp var olan tüm malın İstanbul’a yönlendirilmesini isteyen belgeler göz önünde bulundurulduğunda, Mısır’dan Ege adaları ve Batı Anadolu’ya hatırı sayılır miktarlarda pirinç ve kahve satıldığı anlaşılabilir.²⁸ Yine de şurası şüphe götürmez bir gerçek ki İstanbul imparatorluğun başlıca tüketim merkeziydi ve imparatorluk yönetimi hem varlık hem de darlık zamanlarında İstanbul piyasasının bazı talep edilen ürünlerini erişilebilir fiyatlarla payitaht halkının kullanımına sunmayı kendisine görev edinmişti.²⁹ İlerleyen sayfalarda görüleceği üzere uluslararası piyasada fiyatların yükseldiği bir dönemde sosyal ve ekonomik sebeplerden ötürü kırsal kesimden göç almaya devam eden İstanbul’un halkını beslemek için sürdürülebilir politikalar üretmeye çalışan devlet yönetimi, İskenderiye limanından satışı yapılan malların yönünü ara sıra İstanbul’a çevirmeye mecbur bırakıyordu. İç piyasada ihtiyaç duyulan gıda maddelerini erişilebilir fiyatlarla mevcut tutmaya çalışan devlet, bunu sağlayabilmek için narh ve zorunlu satın alım politikalarını yüzyılın son 10 yılına kadar sadık kalmıştı. Ancak değişen askeri ve ekonomik şartlar 1790’lardan itibaren devlet yönetiminin politika değiştirdiğini göstermektedir.³⁰

18. yüzyılın ikinci yarısına ait yazışmalar Osmanlı yönetiminin ağızından bize şu bilgiyi veriyor: Olağan zamanlarda İstanbul’un tahıl ihtiyacı Tuna, Akdeniz ve Karadeniz sahillerinden karşılanırken çeşitli nedenlerden dolayı bu bölgeler yetersiz kaldığı zaman devlet yönetimi Mısır ve Suriye’ye yöneliyordu.³¹ Ağır, Aynural’ın İstanbul tahıl piyasasını takip

25 Roma döneminden itibaren şehirde mevcut olan kumaş üretimi Orta Çağ’da şehrin Müslümanlarca fethinden sonra da devam etmişti. Yün, ipek ve pamuklu kumaşların üretildiği ve ihraç edildiğine dair bk. Gök, *İskenderiye Şehri*, 203. Hz. Ömer zamanında Kabe’nin örtüsünün İskenderiye’de dokunduğu, ketenin en yaygın üretilen kumaş olduğu aktarılmaktadır.

26 Quater, *Tüketim Araştırmaları*, 20; Halil Utkan, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi 17 Numaralı Zehair-i Rikab Defteri’ne (1788-1791) Göre İstanbul’un İlaşesinin Têmîni* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1995), 38.

27 Güneş, *İskenderiye Limanı*, 43-63.

28 Güneş, *İskenderiye Limanı*, 47. Bilgin, gemilerin Batı Anadolu sahillerinde mal sata sata İstanbul’a ilerlemelerini İstanbul muhşesibinin belirlediği fiyatları az bulmaları ve vergi ödemek istemelerine bağlamaktadır. Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı*, 249.

29 Mehmet Genç, “Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Klasik İlkeleri ve Temel Değerleri”, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi* (İstanbul: Ötüken Yayınları, 2000), 68.

30 Ağır, “The Evolution of Grain Policy”, 580.

31 BOA, Cevdet İktisad (C.İKTS), 1293 (İskenderiye ve Reşid kadılarına, serdarlarına, Riyale-i Hümayun payesiyle İskenderiye’ye memur Hasan Kaptan’ın vekili Ali Çavuş ve gümrük eminlerine Nisan 1795’te gönderilmiş hüküm: “... *Bi-hikmetillahi teala geçen sene Asitane-i Aliyyemin kileri mesabesinde olan nehr-i Tuna ve Bahr-ı Sefid ve Siyah sevahilinde dergar olan killet ve galaya mebni Asitane-i Aliyyemin öteden beri bu mahallerden miri ve tüccar marifetleriyle beher sene celbi mutad olan zehayiri*

etmeyi mümkün kılan kapan defterlerinden yola çıkarak yaptığı araştırmaya dayanarak, 1755-1762 yılları arasında İstanbul tahıl ihtiyacının %85'inin İstanbul'un kuzeybatısında Karadeniz kıyılarından karşılandığını, geri kalan %15'in ise güney Akdeniz'den geldiğini belirtmektedir.³² İstanbul'a tahıl sevkiyatı uzun bir süre bu şekilde devam etmişti, ancak 1774 sonrası Karadeniz kıyılarının elden çıkmasıyla durum değişmiş ve İstanbul pazarı Doğu Akdeniz havzasının tahılına yönelmek zorunda kalmıştı. 1790'lardan sonra Akdeniz tahılının Avrupa'ya ihracı noktasında piyasada koyduğu zorunlu satın alma ve fiyat zorunlulukları gibi kurallar işe yaramayınca devlet yönetimi, bu politikalarını değiştirme yönüne giderek daha serbest bir piyasa için harekete geçecekti.³³

Bu bilgilerden hareketle 1770'lere kadar pirinç dahil Mısır'da üretilen hububatın normal zamanlarda ağırlıklı olarak İstanbul'a değil de başka yerlere ihraç edildiği sonucuna kolaylıkla varılabilir. Her ne kadar arşiv belgelerinden bu hububatın ne kadarının hangi şehirlere yapıldığını kapsamlı ve kesin bir şekilde öğrenmemiz zor olsa da başka kaynaklarda bu ihracatın büyük bir kısmının Fransa'ya yapıldığına, hatta 18. yüzyıl sonundaki Fransız işgalinin global düzeyde pek çok politik sebebinin yanı sıra Mısır'dan pirinç ithaliyle alakalı yönünün de olduğuna dair yorumlar bulunmaktadır.³⁴ Yine devlet yönetiminin çeşitli nedenlerden dolayı İstanbul dışındaki yerlere ihracatı yasakladığı zamanlarda İskenderiye halkının Avrupalı gemilere illegal bir şekilde pirinç satmaya devam etmesi de bu iddiayı desteklemekte ve hatta çok kârlı bir ticaretin gerçekleştiğini Osmanlı arşiv kaynakları teyit etmektedir. 18. yüzyılda Mısır limanlarından Avrupa'ya gerçekleşen bu ticaretin ayrıntılarına vâkıf olmak, o dönemin Doğu Akdenizi'ndeki ulusal ve uluslararası iletişim ve etkileşimler ağını da daha iyi anlamamızı sağlayacaktır. Bu bağlamda Panzac, 1783 yılında İskenderiye limanında gerçekleşen ticaretin toplam değerini 60.913 *livres tournois* olarak belirler ve bunun %77'sinin Osmanlı limanlarıyla, %23'ünün ise Avrupa limanlarıyla gerçekleştiğini öne sürer.³⁵ Yani 18. yüzyılın ikinci yarısında İskenderiye ticareti ağırlıklı olarak iç piyasanın ihtiyaçlarına cevap vermiş olsa da gözle görülür oranda uluslararası ticarete de ev sahipliği yapmıştı.³⁶

Diğer odak noktamız bu malları hangi sosyal tabakaların aldıydı. Bu konuyla alakalı devletin kendi yazışmaları ve aldığı tedbirler bize bazı bilgiler vermektedir. Daha önce de bahsettiğimiz gibi arşiv belgelerine yansıyan içerik bize açıkça gösteriyor ki devlet yönetimi öncelik olarak imparatorluk başkenti halkını görmüş ve buradaki piyasa fiyatlarının çok

tertibatına halel ve noksan-ı turyan? eylediği nümeyan ve hamden lillahi teala canib-i Mısır ve havali-i berari-i Şam ve sair sevahil-i Arabistan'da geçen sene feyz ü bereket bi-hadd olduğundan...”, BOA, Cevdet Belediye (C.BLD), 6314 (Mısır valisi vezir Ebu Bekir Paşa'ya, Mısır beylerine, İskenderiye, Reşid ve Dimyat kadılarına, yedi ocak zâbit ve ihtiyaçlarına, serdarlarına ve gümrükçülerine Nisan 1762'de gönderilmiş hüküm); Utkan 18. yüzyılda Celali isyanı sebebiyle İstanbul'da olan göçler ile şehrin nüfusunun artması ve yüzyıl sonlarında Rusya ile yapılan savaşlar sonucu Tuna havalisinde Osmanlı idaresinden çıkan topraklardan daha fazla tahıl elde edilememesi üzerinde durur. Bk. Utkan, *17 Numaralı Zehair-i Rikab Defteri*.

32 Ağır, “The Evolution of Grain Policy”, 580-582. 18. yüzyılın son çeyreğinden itibaren gerçekleşen Osmanlı-Rus savaşlarından sonra, 1790'lar itibarıyla İstanbul'un tahıl ihtiyacı için devlet yönünü Akdeniz'e çevirdiğinde ve 1795'e gelindiğinde Akdeniz'den gelen tahılın oranı %15'ten %70'lere çıkmıştı.

33 Ağır, “The Evolution of Grain Policy”, 583.

34 Pirinç fiyatlarıyla oynayarak Fransa'yı zor durumda bıraktığı için işgal esnasında Fransızların direkt memlük beyleri hedef almasıyla alakalı yorumu için bk. Gran, *Islamic Roots of Capitalism*, 9. Ayrıca Reimer da memlük beylerinin tüccarlara yaptıkları baskılar ile Fransız ve Venedikli tüccarlar arasındaki rekabet ve kavgalardan dolayı Fransız işgali öncesinde İskenderiye'den Avrupa'ya yapılan ticaretin düştüğünü belirtir: Michael Reimer, “Cevâ nibü İctimaiyyetin ve İktisâdiyyetin ve Siyâsiyyetin min Tarih'il-İskenderiyye fi'l-Karni's-Sâmin 'Aşar', *Mecelletü Külliyyeti'l-Âdab* (Kahire, 1993), 273.

35 18. yüzyılda 3 *livres tournois* 1 Osmanlı kuruluşuna denk gelmektedir. Bk. Panzac, *Deniz Ticareti*, 180.

36 Panzac, “Bölgesel ve Milletlerarası Deniz Ticareti”, 388.

yükselmeye engel olarak kontrol altında tutmayı en büyük görevi saymıştı.³⁷ İlerleyen sayfalarda bununla alakalı devlet politikaları ve yaptırımlar ayrıntılı olarak aktarılacaktır. Buna göre, İstanbul halkı Osmanlı ekonomisindeki tedarik zincirinin cevap vermesi gereken en önemli sosyal gruptu diyebiliriz.³⁸ Bunun akabinde akla gelen bir diğer husus da şudur: Peki imparatorluk yönetimi İstanbul'un kendi içinde elit ve avam olarak çeşitli tabakalara ayrılan sosyal grupları arasında da bir tercihe gidiyor muydu? Yoksa zengin fakir ayırt etmeksizin tüm başkent halkı imparatorluk yönetimi için aynı seviyede önemli miydi? Bu konuyla alakalı 1718 yılına ait bir ferman kaydı soruya retorik bile olsa cevap vermektedir: İstanbul'a yeterli miktarda kahve ulaşmadığı için fiyatların artması sebebiyle şehrin fakir kesiminin kahve alamadığı yönünde bir endişe dile getirilmiş ve bu konuya çözüm olması için kahve taşıyan gemilerin diğer şehirlere kahve indirmesinin yasaklanmış olması kayda değerdir.³⁹ Bununla beraber 1718'deki bu kahve azlığı diplomatik alana da yansımış, kahvenin az bulunur olduğu ve dolayısıyla çok değerli olduğu bu dönemde İngiltere'ye Venedik ile Osmanlı arasında aracılık yaptığı için hediye edilmesi planlanan 2000 *ferde* kahve miktarı 1000 *ferdeye* düşürülmüştü.⁴⁰ Bu dönem Osmanlı piyasasında kahve az olduğu için imparatorluk sarayı da bu ihtiyacı için Mısır'daki yerel yönetim üzerinden masrafı eyaletin yıllık vergisinden karşılayarak kahve satın aldırılmıştı. Buna göre Mısır irsaliye hazinesinden 500 kese akçe ayrılarak İskenderiye'den kahve alınmış, kalyonlara yüklenirken görevliler nezaret etmiş ve bu kahve İstanbul'daki görevlilere teslim edilmiştir.⁴¹ Bu konuda görevlendirilmiş olan Kapıcıbaşı Mehmed, Mısır'dan alınan kahvenin ücretini ve İstanbul'a gelinceye kadar oluşan masrafları yazdığı kayıtları da saraya ulaştırmıştır.⁴²

18. yüzyıl ortalarının müreffeh ortamında tüketim alışkanlıklarının ne şekilde değiştiğini saptamak da akla gelen başka bir sorudur. Ne var ki, Osmanlı imparatorluğunun bu varyetli ortamında lüks tüketimin hangi boyutlara geldiğini saptamak cazip olsa da bu çalışmanın sınırlarını aşmaktadır. Bunun için ayrıca 18. yüzyıl Osmanlı toplumu açısından 'temel ihtiyaç' maddeleri nerede biter ve 'lüks' tüketim nerede başlar bunu da belirlemek gerek. Osmanlı halkı da diğer toplumlar gibi belirli eşyaları ve yiyecek maddelerini statü göstergesi olarak görmüşler ve bunlarla gerek kendi toplumsal sınıflarına gerekse alt ve üst sosyal sınıflara karşı kimliklerini inşa etmiş ve konumlarını pekiştirmişlerdi.⁴³ Hangi yiyecek ve eşyaları tüketmek statü göstergesi olarak görülmüştü, hangileri orta ve alt tabakaların nadiren aldığı mallardı ve hangileri her tabakadan insanın erişebildiği günlük tüketime hasredilmişti soruları akla gelebilir. Muhtemelen bu soruların cevabı, geniş topraklar üzerinde yaşayan Osmanlı toplumunda eyaletten eyalete ve sosyal gruptan sosyal gruba göre değişmekteydi. Bununla beraber bazı araştırmalar Osmanlı toplumunda elit kesimin günlük temel gıda maddeleri arasında buğday, un, ekmek, pirinç, yağ, zeytin yağı, koyun ve kuzu eti,

37 Konuyla alakalı ayrıntılı bilgi için bk. Şevket Pamuk, *A Monetary History of the Ottoman Empire* (Cambridge: Cambridge University Press, 2000), 12; Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi Cilt 1 1300-1600*. çev. Halil Berktaş (İstanbul: Eren Yayıncılık, 2000), 83-90.

38 İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, 227-236.

39 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 1, s. 264 (Ocak 1719'da Mısır valisine gönderilen hüküm).

40 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 1, s. 250 (Mısır valisine Eylül 1718'de gönderilmiş hüküm).

41 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 3, s. 37 (Mısır valisine Eylül 1719'da gönderilmiş hüküm).

42 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 3, s. 37 (Dergah-ı mualla kapıcıbaşılarından Mehmed'e Eylül 1719'da gönderilmiş hüküm).

43 Faroqhi-Akçetin, *Living the Good Life*, 7.

bal, şeker, kahve, nohut, mercimek, soğan, süt ve yumurtayı zikretmektedir.⁴⁴ Elit kesimin günlük tüketimi olarak saydığımız bu yiyecek maddelerinin ne kadarının ve hangilerinin orta ve alt kesimin günlük tüketimine has olduğuna dair ancak tahminlerde bulunabiliriz. Sosyo-ekonomik olarak toplumun orta ve alt kesimlerinde bulunan insanlar muhtemelen bu yiyeceklerin sadece bir kısmına erişebiliyordu. Ancak sıradan halk yine de belirli aralıklarla özellikle et, pirinç pilavı ve zerdeye İstanbul’da imparatorluk sarayının, eyaletlerde ise valinin ve/veya eyalet yönetimindeki elitlerin sık sık çeşitli vesilelerle düzenledikleri ziyafet sofralarında ulaşma imkânına sahipti.⁴⁵

İskenderiye’den İstanbul’a nakledilen ticarî metâ ve bu malları taşıyan gemi kaptanları her zaman olmasa da bazı durumlarda gümrükte kayıt altına alınmıştır. Bunlardan -sadece kesitler halinde bilgi parçaları olarak kalacak olsa da- bazı belgeler bize ayrıntılı olarak hangi tüccar veya kaptanın hangi ürünleri İstanbul gümrüğünden geçirdiğini göstermektedir. İskenderiye’den İstanbul’a satılmak üzere 1765’te gemilerle getirilen yiyecek malzemeleri karabiber, tarçın, *edviye* (çeşitli baharatlardan yapılmış ilaçlar olsa gerek), zencefil, Gazze pirinci, Gazze mercimeği, Gazze nohudu, Gazze sinamekisi, nişadır, arpa, kına, hıyarşenbe ve üç farklı şeker çeşidinden oluşmaktaydı.⁴⁶ Yine 1802 yılında İskenderiye’den İstanbul’a asfur (aşpir), kına, rişte-i Mısır (Mısır ipliği), günlük (sakızı), derdehav, zank, arpa, tehi sümbül, hasır, lif, kirpas, üstüğü, Hindistan cevizi, keçi postu, hurma, bakla, mercimek, leblebi, sandalusi, çivit, boncuk, güherçile, tönbeği, luban (kendir), deri ve tırhıl getirilmişti.⁴⁷ İskenderiye’den Avrupa’ya ihraç edilen mallar arasında ise dört çeşit pamuk, buğday, deri, arpa, mercimek, sinameki, tarçın, keten, şeker, nohut ve kahve bulunmaktaydı.⁴⁸

Görüldüğü gibi İskenderiye dünya limanlarına mercimek ve pirinç gibi temel gıda maddelerinden daha lüks ve nadir sayılan kahve ve çeşitli baharatlara kadar geniş bir yelpazede ürün sağlamaklardı. Bu gıda ürünleri hem gündelik besin ihtiyacını karşılayarak Osmanlı tebaasının ve Avrupalıların karınlarını doyururken bir kısmı da helva ve reçel gibi tatlı yapımında kullanılarak sofraları şenlendirmişti. Ayrıca İstanbul’daki saray mutfağının da pirinç, mercimek, nohut, kahve ve şeker ihtiyaçları İskenderiye’den gönderiliyordu. Bilgin, 17. yüzyılda saray mutfağının pirinç tedarikinin bazı zamanlarda 1283 tonu geçtiğini ve pirinç tüketiminin sefer zamanlarında bile 800 tonun altına düşmediğini belirtir.⁴⁹ Yine 18. yüzyıl ortalarında ocaklık olarak her sene Kiler-i Amire’ye 3000 *erdebb* pirinç, 500 *erdebb* mercimek, 42.680 *okka* şeker gönderilirdi.⁵⁰ Bu temel gıda maddelerine ek olarak İstanbul’dan gelen helvacıbaşı nezaretinde yapılan şerbet ve reçeller de saraya gönderiliyordu.⁵¹

44 Karahasanoğlu, “Challenging the Paradigm of the Tulip Age”, 143.

45 Arif Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı*; Yerasimos, *Evlilya Çelebi Seyahatnamesinde Yemek Kültürü*, 146.

46 Yedi Müslüman kaptanın gemisiyle gelen bu malların miktarları da belgede kayıtlıdır: BOA, C.BLD, 4453.

47 BOA, C.İKTS, 1902 (Kasım 1802 tarihli defter).

48 Serap Yılmaz, “Osmanlı İmparatorluğunun Doğu ile Ekonomik ilişkileri: XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-Hint Ticareti ile İlgili Bir Araştırma Fransız Arşivlerinden I”, *Bellefen* 56 (1992), 215.

49 Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı*, 202.

50 BOA, Bab-1 Defteri Başmuhasebe Mısır Hazinesi (D.BŞM.MSR), 9/54; BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 7, s. 224 (Mısır valisi Sabık sadrazam vezir Mustafa Paşa’ya, Mısır kadısına ve Mısır defterdarına, ümerâ-yı Mısır’a, Mısır rûznâmcisine ve yedi ocak zâbitanı ve ihtiyârlarına Aralık 1758’de gönderilmiş hüküm).

51 İskenderiye’den ocaklık olarak Kiler-i Amire’ye gönderilen gıda maddeleri için bk. Güneş, *İskenderiye Limanı*, III. bölüm; reçel ve şerbetlerle ilgili bk. Yerasimos, *Evlilya Çelebi Seyahatnamesinde Yemek Kültürü*, 241.

Mısır'ın Doğu Akdeniz'den Osmanlı eyaletlerine gönderdiği baharatlar özellikle kayda değerdir. Bu baharatlar yiyeceklere tat vermek ve kurutarak saklama konusundaki faydası kadar ilaç olarak kullanılmaları açısından da önemlidir. Bu baharatlar özellikle sosyal, siyasî ve ekonomik sonuçları belirleyici olan kolera gibi bulaşıcı hastalıklara karşı ilaç yapımında da kullanılıyorlardı. Niebuhr, seyahatnamesinde koleraya karşı Arapların sinamekiyi raventle (ışgın) karıştırarak bir tür ilaç elde ettiklerini anlatır.⁵² Başka baharatlar daha farklı hastalıklar için de tıbbi amaçlı macun tarzı ilaçların yapımında kullanılabilmekteydi. Bunlardan sinameki ile aynı familyadan olan ve Mısır'da yetiştirilen hıyarşenbe özellikle dikkate şayandır. Çiçek ve meyvelerinden reçel yapılabildiği gibi meyvesindeki özden tıbbi amaçla kullanılan macunlar da yapılabiliyordu.⁵³

İskenderiye limanı her ne kadar Osmanlı limanlarına kahve ve pirinç başta olmak üzere çeşitli mallar ihraç etse de imparatorluğun ve Avrupa'nın çeşitli yerlerinden de İskenderiye'ye envai çeşit mallar ulaşmaktaydı. Osmanlı limanlarından gelenler arasında keçi boynuzu, kuru üzüm, yaban boynuzu, meyan kökü, ceviz, zeytin yağı, sade yağ, peynir, fındık, duhan (tütün), keçi darısı, değirmen taşı, kuru zerdali, gırbal (elek), at kılı, yapağı (koyun yünü), arap kilimi, hare, yüzük, atlas, ihram, kuşak, çuka, hatayi, telli, kükürt ve acem sarığı bulunuyordu.⁵⁴ İç limanlardan gelen bu maddelere ek olarak İskenderiye'nin Avrupa'dan ithal ettiği mallar da ilginçtir. Arşiv belgeleri bize İskenderiye limanına demirlemiş bazı Avrupa gemilerinin nisan 1773 tarihinde indirdiği mallar hakkında bilgi vermektedir. Bu mallar kırmızı böceği, kâğıt, kalay, erik, badem, sarı teneke, beyaz teneke, boncuk, londrine, frenk ve sade çuka çeşitleri, işlenmiş mercan çeşitleri, iğne ve bıçak çeşitleri idi. Yine Marsilya'dan 1773 yılında İstanbul'a mal indiren bir Fransız gemisinin indirdiği mallar da şu şekildedir: 40 varil 300 torba Frenk kahvesi, 30 denk çuka, 70 fiçî şeker, 30 varil kalay, 2 varil çivit, 2 varil kırmızı, 2 varil badem, sekiz sandık çerçeve kâğıdı ve on çuval karabiber. Aynı tarihte üç farklı Fransız ve İngiliz gemisi de İskenderiye'den İstanbul'a pirinç, kahve, keten ve kına getirmişlerdi.⁵⁵

2. Doğu Akdeniz'de İki Favori Ürün: Kahve ve Pirinç

Devlet yönetimi ile Mısır valiliği arasındaki yazışmalara baktığımızda İskenderiye limanından ihraç edilen mallar arasında en çok itibar edilip ihtiyaç duyulanı açık ara önde kahve ve pirinçti diyebiliriz. 16. yüzyıl gibi erken dönemler için bulgura nazaran pirinç hala lüks bir tüketim maddesi olsa da 18. yüzyılda İskenderiye'den satılan Mısır pirinci Avrupa limanlarıyla birlikte İstanbul ve Batı Anadolu'da oldukça rağbet görmekteydi.⁵⁶ Pirincin Osmanlı saray mutfağında itibar görmesi ve tüketiminin 15. yüzyıldan itibaren İran etkisiyle arttığını bilgisini veren Yerasimos, pirincin yüzyıllar boyunca elit kesimin sofrasında varlığını koruduğunu belirtir. Halkın ve kırsal kesimin sofrasında ise bulgur ile yarışmayan pirincin buralarda tercih edilmemesinin sebebini ise pirincin pahalı bir yiyecek olmasına değil de kültüre bağlar.⁵⁷ Günlük hayatta ve materyal kültürde davranışları belirleyen ana unsuru

52 John Pinkerton, A General Collection of the Best and Most Interesting Voyages and Travels (Londra: Longman, 1814), 10/196.

53 Yerasimos, *Evlîya Çelebi Seyahatnamesinde*, 242.

54 Bostan, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Deniz Üssü", 150.

55 Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, Defter (TSM.A.d), 4238/8; TSM.A.d, 4238/6; TSM.A.d, 2418/78.

56 Klasik dönemde Osmanlı topraklarından Avrupa'ya yapılan hububat ticaretinin genel bir anlatımı için bk. İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, 231-236.

57 Evliya Çelebi seyahatnamesinde de sözü edilen on sekiz pirinç çeşidinden altısı Mısır'da üretilen türlerdir: Yerasimos, *Evlîya Çelebi Seyahatnamesinde*, 137.

politik ve ekonomik etkenlerden ziyade yaşam tarzı ve folklor etkisine bağlayan Yerasimos pirincin erişilebilir fiyatların çok da üzerinde olmamasına rağmen sıradan halkın sofrasında bulgur kadar bulunmadığını belirtir. Bu noktada tabii ki bulgurun pirince nazaran daha kolay erişilebilir bir gıda maddesi olması da sıradan halkın tercihlerini belirlemiş olsa gerek.⁵⁸ Pilavların yanı sıra zerde, pirinç çorbası, sütlü aş, herise, lapa ve boza gibi yiyeceklerde kullanılsa da günümüze ulaşan anlatım ve belgelerdeki çok çeşitli pilav tarifleri, pirincin Osmanlı kent mutfağında en fazla pilavda tercih edildiğini gösterir.⁵⁹ Pilav, yahni ve zerde İstanbul, Kahire, Şam ve Trabzon gibi büyük merkezlerin imarethanelerinde de cuma günleri, Ramazan iftarları ve bayram gibi özel gün ve gecelerde Osmanlı halkına ikram edilirdi. Bunun haricinde askerlere verilen ziyafetlerin de ana yemeği idi.⁶⁰ Mısır'da özellikle Dimyat pirinci İskenderiye'den mîrî kalyonlarla Osmanlı saray mutfağına gönderilmekteydi. Mısır'dan yapılan pirinç ihracatı ayrıca devlete vergi olarak da dönmekteydi.⁶¹

Kahve de yine Osmanlı toplumunda her sosyal tabaka tarafından tüketilen bir içecektir. Elit kesimin kendi özel mekânlarında hem tükettiği hem ikram ettiği bu içecek avam tabakanın da kahvehaneler üzerinden rahatlıkla erişebildiği bir içecektir.⁶² Yemen'de üretilerek Osmanlı limanlarından dünya pazarına sürülen kahve Fransa'nın Amerika kolonilerinde alternatiflerini üretmesine kadar rakipsizdi. Mısır ekonomisinin de en önemli ticarî metânını oluşturmaktaydı.⁶³ 18. yüzyılda her ne kadar Fransız üretimi kahve Akdeniz limanlarına gelmiş olsa da iç ticarete Yemen kahvesi ağırlıklı olarak en fazla talep edilen ürün olarak varlığını korumuştur. Yemen'in Kızıldeniz üzerindeki limanlarından Mısır'ın Tur ve Süveyş iskelelerine getirilen kahve, develerle Kahire'ye getirilerek büyük tüccarların sahip olduğu *vikale* denen ambarlarda depolanır ve Mısır'da ve imparatorluğun diğer şehirlerinde satılacağı günü beklerdi. Raymond, Mısır ihracatının üçte birinin sadece kahveden müteşekkil olduğunu belirtmektedir.⁶⁴ Ortalama bir *vikale*, bulunduğu konuma ve büyüklüğüne göre değişmekle beraber, bir milyon paralık ticarî madde içerebilmekteydi ve 18. yüzyılda Kahire'de 56 ticarî merkezin bu şekilde transit ticarete ve tekstile ayrıldığı söylenmektedir.⁶⁵ Kahve ticareti Mısırlı ticaret ehli için büyük kâr getiriyordu. Hanna'nın çalışması önemli bir Mısırlı tüccarın kahve ve şeker ticareti üzerinden sahip olabileceği zenginlikleri göstermesi açısından önemlidir.⁶⁶

1767'de Mısır'da bulunan Charles Thompson bir çuval kahvenin fiyatını 300 veya 400 pound olarak verir.⁶⁷ Kahvenin sadece İskenderiye ve İstanbul arasındaki yolculuğu bile çok

58 Yerasimos, *Evlıya Çelebi Seyahatnamesinde*, 139.

59 Yerasimos, *Evlıya Çelebi Seyahatnamesinde*, 141, 144.

60 Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı*, 208.

61 Evliya Çelebi Mısır pirincinden devletin vergi olarak kazandığı rakamı on yedinci yüzyıl için on bir bin kese olarak verir. Evliya Çelebi, I, 274-275 akt. Yerasimos, *Evlıya Çelebi Seyahatnamesinde*, 138.

62 Kahveyi materyal kültür içinde değerlendiren bir çalışma için bk. Ersu Pekin, *Bir Taşım Keyif: Türk Kahvesinin 500 Yıllık Öyküsü* (İstanbul: Türk Kahvesi Kültürü ve Araştırma Derneği; T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2015); kahve ve kahvehanelerin sağladığı politik ortamlar için bk. Ahmet Yaşar, *Osmanlı Kahvehaneleri: Mekan, Sosyalleşme, İktidar* (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2018).

63 Peter Gran, "Egypt and Italy, 1760-1850 Toward a Comparative History", *Society and Economy in Egypt and the Eastern Mediterranean 1600-1900*, ed. Nelly Hanna ve Raouf Abbas (Kahire: The American University in Cairo Press, 2005), 13.

64 Andre Raymond, *Cairo*, çev. Willard Wood (Cambridge: Harvard University Press, 2000), 23.

65 Raymond, *Artisans et Commerçants*, 258-59.

66 Bk. Hanna, *Osmanlı Kahiresinde Tüccar Olmak*.

67 Charles Thompson, *Travels Through Turkey in Asia the Holy Land, Arabia, Egypt and Other Parts* (London: J. Newberry, 1767), 197.

kârlı olacak ki, işi Kahire'den İstanbul'a yıllık vergiyi (*irsâliye-i hazineyi*) getirmek olan askerî alay komutanları bile bu esnada yanlarında 30-40 *ferde* kahveyi İstanbul'a götürürlerdi. Bu askerî bölük ağaları 1739 yılında İstanbul kahve mukataasına ödenmesi gereken yetmiş bin akçelik vergiden muaf tutulmuşlardı.⁶⁸

Süveyş'ten Kahire'ye getirilen kahve yol üzerinde saldırı tehdidiyle karşı karşıya kalıyordu. Böyle zamanlarda kahve taşıyan kafilelerin *emirülhac* korumasında Kahire'ye ulaştırılması söz konusu olurdu.⁶⁹ *Emirülhac*'ın bu koruma hizmeti karşılığında kendisine koruma sağladığı her *ferde* başına bir altınlık bir ücret tahsis edilmişti.⁷⁰ Kara yolunun güvensizliğinden dolayı yolun bir kısmının Nil nehrinden devam ettirilmesi de söz konusuydu. Bunun için Tur iskelesindeki büyük kayıkların ya da Süveyş iskelesinde bulunan âtil kalmış kalyonların sandallarıyla Nil nehrine indirilip buradan da Said limanına getirilmesi de gündeme gelmiş ve büyük olasılıkla bu rota da güvenli bir yolculuk için kullanılmıştı.⁷¹

Avrupalı tüccarlar Cidde limanından satın aldıkları kahveyi Ümit Burnu'nu dolaşarak memleketlerine götürebildikleri gibi Doğu Akdeniz limanlarını da aktif olarak kullanıyorlardı.⁷² Bununla beraber İskenderiye limanı Osmanlı iç pazarı açısından vazgeçilmez bir dağıtım noktasıydı. Hem kahve ve baharat hem de başta pirinç olmak üzere çeşitli tahıllar İskenderiye'den büyük miktarlarda satılarak diğer limanlara gönderiliyor ve iç limanlar ile Avrupa piyasalarına satılıyordu. Mesela Dimyat civarında üretilmiş olan pirinç İskenderiye'ye *cerim* ve *maaş* adı verilen küçük gemilerle getiriliyordu.⁷³ İskenderiye'ye varınca buradaki gemilerle uzak limanlara götürülecek pirinç ve kahvenin bozulmadan ve nem almadan deniz yolculuğu yapabilmesi için gemilere yükleme yapılmadan önce gemilerin temizlenmesi gerekiyordu. Özellikle kahve çekirdekleri zenbillere konulup çullarla sarılıyordu.⁷⁴

İskenderiye'den yola çıkan bu değerli ticarî metâların lojistiği genelde tüccar kalyonlarıyla yapılıyordu. Bu tüccar kalyonlarına Akdeniz'de herhangi bir korsan saldırısı riskine karşı donanma gemileri koruma amacıyla eşlik ediyordu.⁷⁵ Tüccar gemilerinin güvenliğini

68 BOA, D.BŞM.MSR, 4/64 (Ekim 1739'da gönderilmiş arz); BOA, D.BŞM.MSR, 4/21 (Azeban ağası Mustafa, Müstahfizan ağası İsmail, Çerakise ağası -, Tüfenkçıyan ağası Hasan, Gönüllüyan ağası Yusuf, Hüseyin Çavuş, Hasan Müteferrika ve Hazine-i Mısır emiri Mustafa tarafından Haziran 1733'te verilmiş arz).

69 Hac kafilesinin başındaki komutan olan *emirülhac* 18. yüzyılda Mısır eyalet yönetimi içinde etkili bir pozisyon oluşturmak-taydı. Memlük beylerden biri tarafından deruhde edilen pozisyonla alakalı daha fazla bilgi için bk. Mücadele Nihal Engel, *Ottoman Egypt in the mid eighteenth century- Local Interest Groups and Their Connection with and Rebellions against the Sublime Porte and Resistance to State Authority* (Birmingham: University of Birmingham, AAI, Ph.D. Dissertation, 2017), I. bölüm.

70 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. s. 176. Mısır valisi Hamza Paşa'ya Eylül 1765'te gönderilmiş bu hükümdede ücretin bir altın olduğu ancak bunun bazı görevliler tarafından 8 kuruşa çıkarılmak istendiği geçmektedir. Hüküm kesinlikle bir altından fazla ücret verilmemesini emretmektedir.

71 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. s. 376.

72 Yılmaz, "Doğu ile Ekonomik İlişkiler", 215.

73 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. s. 278 (Mısır valisi Rakım el-Hac Mehmed Paşa'ya, ümerâ-yı Misriyye'ye, Dimyat kadısına, donanma-yı hümayun kalyonlarından Mısır cânibi muhafazasına memur kalyonlar kapudanlarına, Mısır'ın yedi ocak zâbitan ve ihtiyârlarına, Dimyat iskelesinde havale ağası ve gümrükçülerine Temmuz 1767'de gönderilmiş hüküm).

74 İdris Bostan, "Acheminement du café Yéménite de l'Égypte vers İstanbul et quelques ports de la mer Egee au xviii^e siècle", *Le Commerce du Café avant l'ère des plantations coloniales* (Kahire: Institut Français d'Archéologie Orientale, 2001) 153-159.

75 16. ve 17. yüzyıllarda Mısır malları taşıyan gemilere korsan saldırısı sonucu oluşan zararlar alakalı bazı örnekler için bk. Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı*, 247. Buna göre 1576'da korsan eline düşen üç gemi, şeker, baharat, şerbet ve çeşitli marmelatlardan oluşan ve ikamesi mümkün olmayan mallar içermektedir. 1630'da korsan eline düşen ve hububat taşıyan üç gemiden biri yanar. Merkez bu yangın sebebiyle oluşan zayıyatı yaklaşık 44 ton pirinç ve 4.5 ton nohut olarak belirler. Bu zayıyatın belirlenmesi Mısır'da gemilere yüklenen malların defter halinde çıkarılan ayrıntılı listelerinin bir nüshasının da grup olarak geldikleri diğer gemilerle merkeze gönderilmesini mümkün kılıyordu. Listenin yanında reislerden alınan ve her bir reisin gemisine yüklenen

sağlamak için uygulanan bundan daha genel olan uygulama ise bu gemilerin konvoy halinde yola çıkması kuralıydı.⁷⁶ Osmanlı arşiv kaynaklarında *mîrî* kalyon olarak bahsedilen bu askerî gemilerin kahve ve pirinç gibi ticarî maddeleri taşımaları yasak olduğu halde bu kârlı ticaretten istifade etmek isteyen kaptanlar bu yasağı deliyorlardı.⁷⁷ Kendi hesaplarına veya filodaki başka tüccarlar için bu malları yüklüyorlar, indirecekleri limana geldikleri vakit de gümrük vergisine tabi olan bu mallar için konulan vergiyi *mîrî* kalyon kaptanı oldukları için ödemekten muaf oldukları gerekçesini öne sürüyorlardı. Bir ferman kaydı İstanbul-İskenderiye arasında bu şekilde vergi ödmeden yapılan ticaret hacminin İskenderiye gümrük mukataasını sadece birkaç sene içinde bile 50 *mısrî* keselik zarara uğrattığını iddia eder.⁷⁸ Ancak bu ferman gereği, gerekli tedbirler alınarak *mîrî* kalyon kaptanlarının da gümrük vergisi ödemesi sağlanmıştı.

Bu kârlı ticaret mallarının çeşitli korsan saldırılarından korunarak İstanbul'a ulaşması için donanma kalyonları bulunmadığı zamanlarda tüccar gemilerinin bir arada konvoy halinde yolculuk etmeleri merkez tarafından isteniyordu.⁷⁹ Ancak bu kural da İstanbul piyasasında ihtiyaç olduğu zaman esnetilebiliyordu. 1734'te İskenderiye'den İstanbul'a kahve, pirinç ve keten taşıyan sekiz kalyonun başta yola toplu halde çıkmaları emredilmişti. Ancak İstanbul'da acil ihtiyaç olduğu için devlet yönetimi bu kararı değiştirerek kalyonların birbiri lerini beklemeksizin yüklerini aldıkça İstanbul'a doğru yola çıkmaları istemiştir.⁸⁰

3. Devletin İaşeci Yaklaşımı: Kahve ve Pirincin İstanbul'a Gönderilmesi

Mısır topraklarından hem diğer Osmanlı limanlarına hem de Avrupa'ya pazarlanan hububat ve kahvenin arzı bazen çeşitli sebeplerden dolayı talebi karşılamıyor ve piyasada bir kıtlık oluşturarak fiyatların artmasına neden oluyordu.⁸¹ Osmanlı imparatorluğunun provizyonalist (iaşeci) yaklaşımı ilk olarak reyanın ürünlere erişimini sağlama ve ülke içinde fiyatların artmasını engelleme olduğu için böyle zamanlarda çözümünü kahve ve pirinç gibi malların yabancılara satılmasını engellemekte görüyordu.⁸² İmparatorluk sarayından Mısır'a gönderilen hatt-ı hümayunlar hububat ve kahvenin Avrupalılara satılmasını yasaklıyor,

malların dökümünü veren temessükler de yer almaktaydı. Bu yöntemle İstanbul hem kaçakçılıkları önleme hem de yolda meydana gelebilecek hadiselerde kayıpları belirleme imkânı buluyordu. Mısır'da mal yükleyip İstanbul'a doğru yola çıkan gemilerden bazen haber alınmıyor; bunlar ya batıyor ya da kaçırılıyordu. Bu durum saray mutfağını da etkilediği için üzerinde hassasiyetle duruluyordu. Mesela 1604'te hakkında bilgi edinilemeyen beş gemide yaklaşık 226 ton pirinç bulunmaktaydı, ki bu total tüketime çeyreğine tekabül ediyordu.

76 Bostan, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Deniz Üssü", 151-2.

77 Yasak ile alakalı bk. BOA, D.BŞM.MSR, 6/52 (Eylül 1759'da gönderilmiş belge).

78 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 1, s. 108 (Mısır valisine ve İskenderiye kadısına Ekim 1712'de gönderilmiş hüküm).

79 Gemilerin konvoy halinde yola çıkmaları ile alakalı bk. Bostan, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Deniz Üssü", 152; Robert Mantran, XVI. ve XVII. Yüzyıllarda İstanbul'da Gündelik Hayat: Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi (İstanbul: Eren Yayıncılık, 1991), 149; korsan saldırılarıyla alakalı Arif Bilgin Mısır'da alışveriş yapan Avrupalı gemilerin İstanbul'a gitmek için yola çıkan gemi bilgilerini korsanlara vererek bunların baskın almasına sebep olduklarını belirtir ve bu zararın önüne geçmek için İstanbul'a giden gemiler yola çıkmadan bu Avrupalı gemilerin de yola çıkmasına engel olunduğunu belirtir. Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı*, 248.

80 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 5, s. 30 (Mısır valisi, İskenderiye kadısı ve dizdarına Mart 1734'te gönderilmiş hüküm); BOA, C.BLD, 240 (Nisan 1734'te gönderilen aynı mealdeki hüküm).

81 1756'da Mısır'dan İstanbul'a kahve çok az miktarda gelmiş ve *vukayyesi* 64 paradan satılmıştı; BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 8, s. 185 (Mısır valisi Hamza Paşa'ya Ocak 1766'da gönderilmiş hüküm).

82 Feyzan Yayalar, 18. Yüzyılda Güney Marmara İskeleleri ve İstanbul'un İaşesindeki Önemi (Zonguldak: Bülent Ecevit Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2018), 4; Güneş, *İskenderiye Limanı*, 49.

hatta İstanbul'a nakil için dahi *müste'men* ve *harbî* gemilere mal yüklenmesini istemiyordu.⁸³ Halbuki 18. yüzyılda Osmanlı iç taşımacılığında Avrupalı gemilerin kullanımı hayli yaygındı. Panzac'ın araştırması 18. yüzyılın ikinci yarısında İskenderiye-İstanbul arasındaki ticaretin yarısının Avrupalı gemiler üzerinden gerçekleştiğini gösterir. Fransız arşivlerindeki 1785 yılı kayıtlarına göre limana toplam 613 gemi varmıştır. Bunların 309'u Osmanlı bandıralı iken geriye kalan 304'ü Fransız (113), Alman (6), Venedik (66), Dubrovnik (103) ve Rus (16) gemileridir.⁸⁴ Bu dönemde Mısır'ın kendi limanları arasında dahi Avrupalı gemilerin yük taşıdığına şahit olmaktayız: Mesela Zenci adlı bir Fransız kaptanı Mart 1773'te İskenderiye'den Bulak'a 770 *zenbil* Mısır pirinci taşıdı.⁸⁵

Mısır limanlarından Avrupa'ya gerçekleştirilen kahve ticaretinin hacmi azımsanmayacak kadar büyüktü. Yine böyle yasaklı bir sürecin arkasından 1708 yılında Avrupa limanlarına 770 ton kahve ulaştığı bilgisine sahibiz.⁸⁶ Yemen'den Mısır'a kahvenin az geldiği böyle zamanlarda devlet yönetiminin önceliği İstanbul piyasasının talebine cevap vermek olduğu için taşraya kahve ve hububat dağıtımı yapılmadan tüm malın İstanbul'a sevk edilmesini sağlamak üzere merkezden fermanlar gönderiliyordu.⁸⁷ Bu emirler eyalet yönetiminin her birimini kapsayacak şekilde Mısır valisini, kadısını, defterdarı ve Mısır ümerâsını muhatap alıyordu. Kahve ticaretinden elde edilen kârlar çok yüksek meblağlara ulaştığı için olsa gerek devlet yönetiminin bu emirleri çoğu kez çiğneniyordu. Bu noktada gümrük memurları ve Müslüman tüccarlar da Avrupalı tüccarların kahve satın almasını sağlıyorlardı. Devlet bu durumu "*mirî mala ihanel*" olarak adlandırıyor ve sorumluların tespit edilip yargılanarak suçun sübütü halinde başkalarına da ibret olması için cezalandırılmaları emrini Mısır valisine iletliyordu. Durumun kontrolünü sağlamak amacıyla çeşitli yöntemler oluşturan imparatorluk yönetimi 1766 yılında kontrolü sağlamak amacıyla sahih gümrük defterlerinin üç ayda bir İstanbul'a gönderilmesini istemişti.⁸⁸

Merkez, böyle piyasada az bulunduğu zamanlarda İstanbul'un pirinç ihtiyacının sağlanabilmesi için Avrupa'ya ve Arabistan'a gereğinden fazla pirinç sattırılmamasını istiyor ve İskenderiye, Dimyat ve Reşid iskelelerinden pirinç yüklenen gemilere gümrük emini tarafından verilen ve yükün cins ve miktarının yazılı olduğu belgelerin gemilerle birlikte sıkı bir şekilde denetlenmesi önlemi üzerinde duruyordu.⁸⁹ Rumeli ve Anadolu limanlarına da kahve

83 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 8, s. 216 (Mısır valisi, kadısı, Reşid, Dimyat ve İskenderiye kadıları ile yedi ocak zâbiti, ihtiyâr ve serdarları ile gümrükçülere Kasım 1766'da gönderilmiş hüküm)

84 Panzac, "Bölgesel ve Milletlerarası Deniz Ticareti", 379; Panzac, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Ticareti", 180.

85 TSMA.d, 4238/6.

86 Bostan, "Acheminement du Cafe", 156.

87 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 1, s. 250 (Mısır valisine gönderilen Eylül 1718'de gönderilmiş hüküm); BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 8, h. 262 (Mısır valisine, İskenderiye, Reşid ve Dimyat kadılarına ve gümrükçülere Eylül 1764'te gönderilen emirde kış mevsiminde İstanbul halkının hububat ve kahve yönünden kıtlık çekmemesi için gemilerin Anadolu ve Rumeli iskelelerine uğramadan İstanbul'a gelmeleri emrediliyor). İstanbul piyasasındaki arz ve fiyat dengesini korumak için bu uygulama sadece kahve ve pirinç için geçerli değil, tüm gıda malzemelerinin arzı için uygulanan genel bir politikaydı ve devlet bunu sağlayabilmek için taşra yöneticilerine değişik önerilerle geliyordu. Mesela Kefe'den gelen yağların başka limanlara indirilmesini engellemek için yağ konulan desti ve tulumların gemiden kolayca çıkarılmalarını engelleyecek büyüklükte olmasını istemişlerdi: Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı*, 204.

88 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 8, s. 215 (Mısır valisi Hamza Paşa'ya Eylül 1766'da gönderilmiş hüküm).

89 BOAA.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 8, h. 503, 265 (Mısır valisi Rakım el-Hac Mehmed Paşa'ya, ümerâ-yı Misriyye'ye, Dimyat kadısına, donanma-yı hümayun kalyonlarından Mısır cânibi muhafazasına memur kalyonlar kapudanlarına, Mısır'ın yedi ocak zâbitan ve ihtiyârlarına ve Dimyat iskelesinde havale ağası ve gümrükçüsüne Temmuz 1767'de gönderilmiş hüküm).

indirilmemesi İstanbul'da kahve sıkıntısı yaşanmaması için verilen emirlerdendi.⁹⁰ Buna ilaveten yine alınan önlemler arasında Mısır iskelerinde bazen sadece İzmir ve Selanik'ten gelen gemilere “*kadar-ı kifâyet*” kahve satılması yoluna gidilmiş, bunların da yol üzerindeki başka limanlara uğramadan doğrudan kendi şehirlerine gitmeleri istenmişti. Buna göre Tekfurdağı, Gelibolu, Boğaz, Kazdağı, Bozcaada, Midilli, Rodos, İstanköy, Kuşadası ve Sakız limanlarına kahve satılmaması emredilmişti.⁹¹ Üstelik bu limanlarda pirinç ve kahve fazlalığı olduğu takdirde İstanbul'a getirilmesi isteniyordu. Mesela 1758 yılında İzmir'deki Yeni Han ile Mısırlı Han'da fazla kahve ve pirinç bulunduğu öğrenilmiş ve bunların İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir.⁹²

Ancak anlaşılan o ki kahvenin ve pirincin Avrupa'ya satılması daha fazla kâr getirdiği için Mısırlı ticaret ehli yasaklara rağmen Avrupalılara mal satmaktan vazgeçmiyordu. Devletin kontrolünden kaçmak için de yeni yollar icat ediyorlardı. Mısır limanlarında Avrupalı gemilere satılması/yüklenmesi yasak olan kahve ve hububat, açık denizde Avrupalı gemilere aktarılıyordu. Bu tarz devletin yasakladığı alışverişi genellikle Mağribli tüccarlar Tunus ve Cezayir'e mal götürmek bahanesi altında yapıyordu.⁹³ Devlet merkezi bu duruma sebep olan veya göz yuman gümrükçü, zabıt ve tüccarları engellemek üzere Mısır valisine ve eyalet yönetimi görevlilerine “*basîret ü intibah üzere*” olmalarını emrediyordu.

Hem imparatorluk içinde, özellikle İstanbul'da, fiyat artışına hem de gümrük gelirlerinin azalmasına sebep olan bu uygulamaya son vermek için devletin izlediği yol şu olmuştu: Müslüman tüccar gemilerine yüklenen kahve miktarının yazıldığı mühürlü bir belge ile vergi evrakı Mısır iskele gümrüklerinde (İskenderiye, Reşid veya Dimyat) gemi kaptanına verilecek ve kahve gemi mürettebatına zimmetlenecekti. Geminin vardığı limanda iskele emenleri tarafından evraklar ve indirilen mallar kontrol edilerek açık denizde başka bir gemiye kahve transferi yapıp yapılmadığı anlaşılacaktı. Şayet bu şekilde bir satış olduğu anlaşılırsa kaptandan hem mal tazmin edilecek hem de kendisi cezalandırılacaktı.⁹⁴ Gemi kaptanlarıyla alakalı bu tedbir kanununun yıllar sonra Leryuslu Mihâl Reis gemisine yüklediği pirinç ve diğer ürünleri İstanbul yerine Rodos ve Bozcaada iskelelerine indirdiğinde uygulandığını görüyoruz. 1765 yılında gerçekleşen bu olayda Mihâl Reis kefalet ödettirilerek cezalandırılmıştı. Aynı hareketi tekrarladığı takdirde gemisine el konulacağı, kendisinin de kürek cezasına çarptırılacağı şeklinde de uyarı verilmişti.⁹⁵

Devlet merkezinin bu önlem alma çabaları ne kadar işe yaramıştır tam olarak tespit etmemiz mümkün olmamakla birlikte 18. yüzyıl boyunca bu emirlerin ara ara yinlendiğini

90 BOA, Cevdet Dahiliye (C.DH), 16823 (Derya kaptanı olan el-Hac Abdülkerim Paşa'ya; Rodos, Makri, İstanköy, Bodrum, Kuşadası, Sakız, Midilli, Kazdağı ve Bozcaada kadılları ile nâiblerine Haziran 1760'ta gönderilmiş hüküm)

91 BOA, C.İKTS, 1646 (Bu gemilerin Tekfur dağı ve Mudanya çevresindeki limanlara uğramalarına engel olmak için Boğaz hisarları nâibleri ve dizdarlarına da Haziran 1732'de ferman gönderilmiştir); BOA, Cevdet Maliye (C.ML), 27464 (Ege limanlarına uğramaması ile ilgili Kapudan-ı Derya vezir Süleyman Paşa'ya ve mirilvâlık payesiyle Bahr-ı Sefid firkateleri başbuğu olan Emeksiz Mehmed'e Aralık 1758'de gönderilmiş hüküm); BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 5, s. 163 (Mısır valisi vezir Süleyman Paşa'ya Şubat 1739'da gönderilmiş hüküm).

92 BOA, C.İKTS, 2021 (İzmir voyvodasına ve kadısına Nisan 1758'de gönderilmiş hüküm).

93 Bostan, “Acheminement du café”, 156; Panzac 18. yüzyılda İskenderiye ve Mağrib arasında ticaret yapan 31 gemiden 29'unun Avrupa bandıralı olduğunu bildirir. Bk. Panzac, “Bölgesel ve Milletlerarası Ticaret”, 379.

94 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 3, s. 42 (Mısır valisine, mollasına, Mısır defterdarına ve diğer görevlilere Eylül 1720'de gönderilmiş hüküm).

95 BOA, Cevdet Bahriye (C.BH), 9056 (Mayıs 1765'te gönderilmiş taktir).

gösteren ferman kayıtları, bize İskenderiye halkının bu kârlı ticareti emirlere aykırı olsa da sürdürdüğü ve yabancılara kahve ve hububat satmaya devam ettikleri izlenimini vermektedir.⁹⁶ Yüzyılın başlarında İstanbul'dan Mısır valisine gönderilen bir ferman kaydı valiyi kendi çıkarları yüzünden tembellik etmekle itham ediyordu. Buna göre vali kendi yönetimi altında bulunan Mısır iskelelerinde olması gerektiği gibi otorite sağlayamıyor ve bu illegal satışları görmezden geliyordu. Şayet yönetim tarzı bu şekilde devam eder ve bu sorunlara çözüm bulmazsa kendisinin, Mısır defterdarının ve ümerâsının da cezalandırılacağı fermandaki etkili tehditti.⁹⁷ Bu fermanın gönderildiği 1720'li yıllarda İstanbul'daki kahve ihtiyacı şiddetlenmiş ve fiyatlar hayli artmıştı. O kadar ki, fiyatların artması sonucu İstanbul'un fakir kahve tiryakileri kahve satın alamaz olmuşlardı.⁹⁸ İmparatorluk yönetimi Dîvân-ı Hümâyün'dan gelen bu fermanlarda kahve azlığı problemini vurgulamak için sorunun ulaştığı boyutları bu şekilde Mısırlı idarecilere bildiriyorlardı.

Bu noktada devletin koyduğu ihraç yasağını delmeye en meyilli merci gümrük memurluğu gibi görünmektedir. Dîvân-ı Hümâyün'dan Mısır valisine gönderilen ferman kayıtları görevdeki memurların İstanbul'dan gelen emirlere rağmen Avrupalılara kahve ve pirinç satışına göz yumduklarını vurguluyorlardı. 1758 tarihli bir ferman kaydı bu konuda açıkça Yahudi gümrük mültezimlerini hedef alıyor ve bunların İstanbul'a gönderilmesi gereken pirinci kayıklara yükleterek İstanköy ve Rodos adalarına gönderdiklerini belirtiyordu. Bu konuda önlem alması için o dönemde Mısır valisi olan Mustafa Paşa, İskenderiye, Dimyat ve Reşid kadıları, vali tarafından tayin olunan ağa ve Kahire'deki yedi askeri birliğin vekillerine ferman gönderilmişti.⁹⁹ Ferman kayıtları Mısır valisine gerekli önlemi alma yolunda emirler gönderirken koyulan kuralların uygulanması için muhtemelen daha etkili olabilmek adına, merkeze iletilen raporlara istinaden devlet açısından bir sorun olan yabancılara yasaklı malları satma mevzusunu Mısır valisinin liman şehirlerine atadığı "aç gözlü" kadı ve gümrükçülere bağlayarak bunlarla alakalı önlem almasını salık veriyordu.

Yüzyılın ilk yarısında İskenderiye'de Avrupalılara pirinç veya kahve sattığı gerekçesiyle takibata uğrayan iki ferdi olay Mühimme-i Mısır defterlerine yansımıştır. Bunlardan ilki 1720'de önceden Yahudi'yken Müslüman olan gümrük memuru İsmail Ağa ile ilgilidir. İddiaya göre İsmail Ağa evinin deniz tarafına duvar açmış ve Avrupalı gemilere kahve satmıştı.¹⁰⁰ Bu ihbarı alan devlet yetkilileri İsmail'i tutuklayıp hapsetmişse de kısa bir süre sonra bu ihbarın asılsız olması ve İsmail'in iftiraya uğraması gerekçesiyle kendisi hakkında verilen hüküm geçersiz sayılarak tekrar evine dönmesi sağlanmıştır.¹⁰¹ 1730 yılında ise yine bir gümrük memuru olan Arslan isimli Yahudi reâyânın Avrupalılara hububat sattığı Dîvân'a bildirilmiş, gelen emir gereğinin yapılması için Arslan'ın İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir.¹⁰²

96 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 1, s. 88 (Mısır valisi, kadısı, defterdarı ve beylerine Mart 1712'de gönderilmiş hüküm); BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 1, s. 263 (Mısır valisine, kadısına, defterdarına, Mısır beyleri ile yedi ocak zâbitlerine Ocak 1719'da gönderilmiş hüküm); BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 10, s. 12 (Mısır valisine, kadısına, şeyhülbeled İbrahim Bey ve ümerâ-i sâireye Haziran 1785'te gönderilmiş hüküm).

97 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 1, s. 263.

98 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 1, s. 264.

99 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 7, s. 212 (Mısır valisi sadr-ı sabık vezir Mustafa Paşa'ya ve İskenderiye ve Reşid kadılarına ve vali tarafından tayin olunan ağalara ve yedi ocak vekillerine Ağustos 1758'de gönderilmiş hüküm).

100 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 3, s. 49 (Mısır valisine ve İskenderiye kadısına Ocak 1721'de gönderilmiş hüküm).

101 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 3, s. 96 (Mısır valisine ve İskenderiye kadısına Aralık 1721'de gönderilen hüküm).

102 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 4, s. 151 (Mısır valisi Abdullah Paşa'ya Eylül 1730'da gönderilen hüküm).

Her ne kadar imparatorluk yönetimi İstanbul'un pirinç, kahve ve diğer Mısır ürünleri ihtiyacını diğer şehirlerden önde tutarak önlem almaya çalışsa da Mısırlı tüccarlar tarafından Avrupa'ya yapılan kârlı ticareti devam ettirmek için kaçakçılık da oldukça sık başvurulan bir metot olabiliyor veya alınan özel izinler yoluyla da devletin yasakları geçersiz hale getirilebiliyordu.¹⁰³ İskenderiye limanının yanı sıra Dimyat ve Reşid de Avrupalılara pirinç ve diğer tahılların satıldığı limanlardandı ve yasak zamanlarında buralarda da yasağı delme girişimleri oluyordu. Devletin İstanbul'da ihtiyaç varken Avrupa'ya pirinç satılmasını engellemeye yönelik tedbirlerine balta vuran en önemli konunun Doğu Akdeniz limanlarıyla İstanbul arasındaki ticarî metâ nakliyesinin Avrupa bandıralı gemilerle gerçekleştirilmesi olduğunu bir ferman kaydından anlıyoruz. 18. yüzyıl ortalarına tarihlenen bu ferman kaydı Dimyat'tan İstanbul'a pirincin *müste'men* yani ahidnâme gereği kendilerine kapitülasyon verilen Avrupalı gemilerle gönderildiğini ve senede 15-20 geminin İstanbul'a getirdikleri pirincin *kilesini* 30 paraya sattıklarını belirtiyor. Ancak Avrupalılarla yapılan ticarete pirinç daha yüksek fiyatlara satılabiliyordu. Sözü geçen bu ferman kaydı bölgedeki resmî çalışanları itham ederek Dimyat ve Reşid civarındaki kadı ve gümrükçülerin çiftçiden *kilesi* 45 paraya aldıkları pirinçleri Avrupalı tüccarlara çok fazla kâr ederek istedikleri fiyata sattıklarını belirtmektedir. Ferman kaydında iddia edildiğine göre bu şekilde Dimyat iskelesinden senede 50-60 gemi Avrupa'ya pirinç taşıyordu ve iç piyasada pirincin azalmasının tek sebebi bu da değildi. 300'ü aşkın *müste'men* gemisinin Mısır limanlarından Sayda, Beyrut ve İskenderun limanlarına götürdükleri pirinçler buralarda depolarda saklanıyor ve Selanik'ten tütün yüküyle buralara gelen *müste'men* ve Arnavut gemilere yüklenerak Avrupa'ya satılıyordu. Bu şekilde Dimyat ve civarının pirinçleri devletin emirlerine rağmen Avrupa'ya taşınırken İstanbul halkına sadece İskenderiye'de kalan az bir miktar pirinç, üstelik tüccar tarafından uzun süre depolarda bekletilip fiyatı arttıktan sonra satıldığı iddia ediliyordu.¹⁰⁴ İstanbul'un dışındaki limanlara yapılan bu pirinç ihracı şüphesiz Osmanlı tüccarını da zengin ediyordu ve gümrük geliri olarak devlet hazinesine de geri dönüşü oluyordu. Ancak yine de devlet yönetimi İstanbul'un iâşesini bunlardan daha ön planda tutuyor ve politikalarını buna uygun olarak oluşturuyordu. 17. yüzyıl itibarıyla kırsaldan göç alarak kalabalıklaşan başkent in iâşesi politik açıdan ele alınacak bir keyfiyeti haizdi. Devlet yönetimi ve politikanın merkezi olan İstanbul'da çeşitli esnaf ve zanaatkarla birlikte yeniçeri askeri de yaşamaktaydı. İstanbul halkının yükselen fiyatlar sonucu ayaklanmasıyla payitahtın siyasi açıdan kaynayan bir kazana dönmesi ihtimali devlet yönetiminin göze almadığı bir durumdu. Bu bağlamda İskenderiye limanından akan ticaret Osmanlı tüketicisinin ihtiyaçlarını uygun fiyatlar üzerinden gidermeye odaklanmış, devletin ekonomik politikaları bunu sağlamak üzere şekillendirilmişti.

İstanbul'a az miktarda pirinç ulaştırken Avrupa'ya ihracatın devam etmesi 18. yüzyıl boyunca devletin gerçekten üzerinde durduğu bir konu olmuştu. Mısır eyalet yönetiminin tüm birimlerine hitaben giden ferman kayıtları bu mevzuyu "*ehl-i İslam'a ihanet ve kefareye i'ânet*" olarak tanımlıyor ve bu durumun hem dünya hem de ahirette en ağır cezaları gerektirdiğini belirtiyordu.¹⁰⁵ Emirlerle uyulmasını sağlamak için ve hangi mercilerdeki şahısların

103 Zeki Arıkan, "Osmanlı İmparatorluğunda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)", *Prof. Dr. Bekir Küttükoğluna Armağan* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, 1991), 300.

104 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 8, s. 216 (Mısır valisi, kadısı, Reşid, Dimyat ve İskenderiye kadıları ile yedi ocak zâbiti, ihtiyâr ve serdarları ile gümrükçülere Kasım 1766'da gönderilmiş hüküm).

105 BOA, C.İKTS, 2119 (Mısır iskelelerinden eşya alınmamasına dair emrin Siroz mahkemesine ulaştırıldığına dair kadı ilâmı); BOA, C.BLD, 4823 (Mısır tarafından Kaptan Paşa'ya Nisan 1798'de gönderilen ilâmın hülâsası).

görevlerini yerine getirmediğini belirlemek amacıyla 1783 yılındaki bir soruşturmaya eski reisülküttap Süleyman Feyzi'nin gönderilmesi devletin kararlılığının en önemli göstergesi olsa gerek. Bu arada belirtilmelidir ki 1783 yılı, Amerikan bağımsızlık savaşının sona ermesiyle Avrupa gemilerinin daha rahat bir şekilde hareket ettiği ve Osmanlı limanlarına daha fazla Fransız, Dubrovnik ve Rus gemisinin geldiği bir yıl olması hasebiyle önemlidir.¹⁰⁶ Ayrıca bürokrasinin tepesinden bir şahsın, eski reisülküttabın Mısır'a gönderilmesi hayli önemli ve kayda değerdir. Süleyman Feyzi'nin soruşturması Doğu Akdeniz'deki gemi dağılımıyla alakalı bilgiler verirken aslında sorunun da neden uzun vadede çözülemediğini açıklar nite-liktedir. Buna göre imparatorluk yönetiminin emrettiği gibi İskenderiye ve Dimyat limanlarına gelen Osmanlı Devleti'ne ait kalyon kaptanları yabancı tüccarlara zahire satılmasına engel oluyorlardı. Ancak bu kalyonların Mısır limanlarında bulunmadıkları zamanlarda *müste'men* gemilerin kahve ve tahıl almasına mâni olacak başka bir kontrol mekanizmasının bulunmaması ana problemi oluşturuyordu. Hatta daha Süleyman Feyzi oradayken 12 adet *müste'men* gemisi zahire yükleyip Avrupa'ya doğru yola çıkmıştı.¹⁰⁷ Kısacası İstanbul'a pirinç ile kahvenin az ulaşmasının bir sebebi de Mısır limanlarında Müslüman tüccar gemi sayısının yeterli olmamasıydı denebilir. Buna ek olarak bir de Müslüman gemi sahiplerinin de ticarî menfaatleri ve devletin istediği yönde hareket edip etmemeleri mevzusu da göz önünde bulundurulmalıdır.

4. Doğu Akdeniz'de Lojistik: *Müste'men* mi *Miri* mi?

Kahve ve hububatın az olduğu senelerde devlet yönetimi İskenderiye iskelesinde Mısır emtiası yüklemek için bekleyen gemiler arasında şöyle bir sıralama yapılmasını istemişti: İstanbul-İskenderiye arasında gidip gelen Müslüman tüccar kalyonları tamamen yükünü alıp limandan ayrıldıktan sonra üç direkli gemiler yük alıp limandan İstanbul'a doğru yola çıkmalı. Bu iki grup gemiden sonra kefare limanına¹⁰⁸ gelen *müste'men* gemileri doğruca İstanbul'a gitmek şartıyla konsoloslarından senet alınmak suretiyle yük alabilirlerdi.¹⁰⁹ Bu tür izinlerin verildiği gemilerin taşıdığı yüke ait bilgilere de yer yer ulaşılmaktadır. Mesela 1760'ta Avusturyalı bir ticaret gemisi Mısır kadısı ve bazı yolcuları İskenderiye'ye götürecekti. Bu gemi dönüşte İstanbul'a şeker, kahve, pirinç ve keten getirebilmek için devletten özel izin istemişti. Kefil göstermesi ve bu malları yol üzerinde diğer Osmanlı limanlarına indirmemesi şartıyla kendisine izin verilmişti.¹¹⁰ 1791'de Fırtına el-Hac Ahmed adında bir kaptan iki Venedik gemisi kiralamış ve bunun için de İskenderiye ve Reşid'den İstanbul'a 10.000 *kile* buğday getirmek üzere vali, kadı ve şeyhülbeleden izin almıştı.¹¹¹ Yine 1795'te Rıdvanzade Abdi Bey adında bir tüccar kiralandığı Danimarkalı bir kaptanın gemisiyle İstanbul'a 25.000 *erdebb* buğday getirmiştir.¹¹² Devletin sıralamasına göre İstanbul'a mal götürecekt *müste'men*

106 Panzac, "Deniz Ticaret", 179-180.

107 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 9, s. 351 (Mısır valisi sadr-ı esbak vezir Silahdar Mehmed Paşa'ya ve kadısına ve şeyhülbeled ve sair ümerâya ve İskenderiye ve Reşid ve Dimyat kadılarına ve zâbitan ve iskele eminlerine Ekim 1783'te gönderilen hüküm).

108 İskenderiye'nin Müste'men ve Beylik adındaki iki limanıyla alakalı ayrıntılı bilgi için bk. Güneş, *İskenderiye Limanı*, 5-6.

109 BOA, C.İKTS, 1599 (Yabancı gemilerin konsoloslarından senet almalarına dair emir).

110 BOA, C.İKTS, 929 (Temmuz 1760).

111 BOA, C.İKTS, 656 (Şubat 1791 tarihli takrir). 1 *kile* yaklaşık 26 kg'a karşılık gelmekteydi. Ünal Taşkın, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri* (Elazığ: Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2005), 12.

112 BOA, C.İKTS, 1293 (İskenderiye ve Reşid kadılarına, serdarlarına, Riyâle-i Hümayun payesiyle İskenderiye'ye memur Hasan Kaptan'ın vekili Ali Çavuşa ve gümrük eminlerine Nisan 1795'te gönderilmiş hüküm). Bir ölçü birimi olarak *erdebb* Osmanlı

gemiler de limandan ayrıldıktan sonra İzmir, Sakız ve Selanik limanlarına nakledilecek kahve ve tahıl yine kalan *müste'men* gemilerine yüklenmeliydi.¹¹³ İskenderiye limanından yük alma sıralamasında Mısır valisine “ehl-i İslam ve reâyâya” öncelik tanınmasını emreden ferman kayıtları 18. yüzyıl Osmanlı ticaret ve alım-satım işlerine dair devlet politikalarının altındaki felsefeyi de bizlere göstermektedir. Divân'dan gönderilen bu emirlerin amacı aslında kahve ve pirinç gibi yüksek talep gören malların iç piyasada kalarak memleketin insanına satılmasını sağlamak olduğu kadar, bu limanlarda Avrupalı tüccar ve gemi sahipleriyle birlikte ticaret yapan reâyâyı korumak da olduğu görülmektedir. Böylelikle az vergi ödeyerek Osmanlı limanlarında ticaret yapan yabancı tüccarlara -özellikle Fransız tüccarlara- karşı devlet kendi tüccarının maddi çıkarlarını korumak istemiştir.

İskenderiye limanından gemilere yüklenen malzemeler sadece sivil toplumun tüketeceği yiyecek maddeleri değildi. Aynı zamanda savaş veya şehir muhafazası için gerekli ekipman ve insan kaynağı da buradan geçiyordu. Asker, at, cephane, askeri hareketler veya başka türlü seferler için gerekli peksimet gibi temel tüketim malzemelerinin İskenderiye üzerinden imparatorluğun güney topraklarına gönderildiğini görüyoruz.¹¹⁴ Bu bağlamda bu Akdeniz limanının merkezi taşıraya bağlayan ve iki bölge arasındaki ilişkiyi sıkılaştıran bir görev gördüğünü söyleyebiliriz. Bu tür organizasyonlar halkta aynı imparatorluğun parçası olma hissiyatını artırarak ortak kimlik oluşturma konusunda da etkili olmuş olmalıdır. Bu bağlamda İskenderiye limanından akan ticaret Osmanlı tüketicisinin ihtiyaçlarını uygun fiyatlar üzerinden gidermeye odaklanmış, devletin ekonomik politikaları bunu sağlamak üzere şekillendirilmişti.

Bununla bağlantılı olarak devletin zaman zaman kıtlık olan bölgelere Mısır'dan aldırıp gönderdiği tahıl ürünleriyle destek olduğunu da Mühimme-i Mısır defterlerinden takip edebilmekteyiz. Mesela 1747'de Limni, Sakız, Kıbrıs, Midilli, İstanköy, Rodos ve Bozcaada gibi Akdeniz adalarında tarımsal üretim az olmuştu ve halk sıkıntı içerisindeydi. Batı Anadolu'daki gemiler bile peksimet ve zahire tedariki konusunda zorluk çekiyorlardı. Bu dönem Kahire için de bilakis oldukça bereketli bir seneydi. Hububat hem bol hem de ucuzdu. Bu konuda devlet “reâyâsına yardım için” harekete geçmiş ve Mısır valisine gönderdiği hükümde, Haremeyn'e gönderilen hububatı azaltmayacak şekilde, masrafları câize-i Hümayun akçesinden veya kalemiye-i sadrazamî'den karşılanarak 100.000 kile buğday aldırmasını istemiştir.¹¹⁵ İskenderiye iskelesinde toplanan hububat, limandaki gemilere yüklenip adalara götürülmüş, nakliye ücreti de merkezden ödenmiştir. Aynı şekilde İstanbul için de -ücreti aynı kaynaktan karşılanmak suretiyle- aynı yılın mayıs ayında kilesi 41 paradan 100.000 kile buğday satın alınarak İskenderiye iskelesinden İstanbul'a gönderilmiştir.¹¹⁶

hakimiyeti boyunca mekâna ve zamana göre değişiklik göstermekle beraber 18. yüzyıl Kahire'sinde yaklaşık olarak bir *erdebb* 70 kg'a karşılık gelmekteydi. Taşkın, *Ölçü ve Tartı Birimleri*, 41-44.

113 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 7, s. 43 (Mısır valisi Mehmed Emin Paşa'ya, Mısır kadısına, Mısır ümerâsına, Müstahfizan kethüdası İbrahim'e ve Azeban kethüdası Rıdvan'a, İskenderiye kadısı ve yedi ocak zâbitlerine Temmuz 1753'te gönderilmiş hüküm); BOA, C.BLD, 312 (Mısır valisi vezir Kamil Ahmed Paşa'ya, İskenderiye ve Dimyat kadılarına, Mısır tarafından Dimyat ve İskenderiye'ye memur olan zâbit ve gümrükçülere Kasım 1760'ta gönderilmiş hüküm).

114 Güneş, *İskenderiye Limanı*, III. Bölüm.

115 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 6, s. 154 (Mısır valisi vezir Ragıb Mehmed Paşa'ya gönderilen Haziran 1747'de gönderilmiş hüküm); ancak bir sonraki hükümde miktarın 150.000 *keyle* çıkarıldığını görmekteyiz.

116 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 6, s. 162 (Mısır valisi vezir Ragıb Mehmed Paşa'ya Mayıs 1747'de gönderilmiş hüküm).

18. yüzyılın ikinci yarısında sömürgeci ve yayılcı Avrupa ticaretinin etki ve sonuçlarının global ekonomide kendisini iyiden iyiye hissettirdiği bu dönemde Osmanlı yönetimi hâlâ ticarî politikalarını Avrupa'dan gelen talep doğrultusunda şekillendirme ihtiyacı hissetmiş yordu. Ancak şunun da altını çizmek gerekir ki arşiv belgelerinden aldığımız bilgiler Doğu Akdeniz'deki Avrupa gemilerinin varlığı ve işlevinin buradaki Osmanlı iç ticaretinde bir yere kadar da olsa belirleyici olmaya başlamış olduğunu göstermektedir. Özellikle İstanbul-İskenderiye arasındaki iletişim ve taşımacılık düzenlemelerinde *müste'men* gemilerinin kullanılmasına ilişkin kuralların artık değiştirilmeye başlanması göze çarpmaktadır. Her ne kadar düzenli bir şekilde olmasa ve istisnalar kalsa da 18. yüzyıl Doğu Akdenizi'nde Avrupalı gemilerin iç taşımacılık için büyük oranda kullanılması ve savaş gibi olağanüstü durumlarda kesinlikle kullanılmaması yönündeki kuralın ihtiyaç halinde esnetilmek durumunda kalmış olması göze çarpmaktadır. Bu bağlamda İskenderiye'de Osmanlı kahve ve pirincinin illegal şekilde Avrupa'ya satılmaya devam edilmesi ve Osmanlı gemilerinin yetersiz kalması sebebiyle kapitülasyon sahibi gemilerin iç ulaşımda oldukça yoğun kullanılması durumu, daha 18. yüzyılda henüz sömürgecilik ve sanayi devriminin getirdiği olanaklarla oluşturulan global bir ekonominin yeni yeni kendini göstermeye başladığı bir düzlemde, Avrupa ekonomik organlarının İstanbul-İskenderiye arasındaki lojistik bağlamında yerel toplumlara ne şekilde etkilendiğine güzel bir örnek olabilir.¹¹⁷ Bununla alakalı arşiv belgelerinde rastlanan örnekler 18. yüzyılın tamamını teşmil etmekte ve bize her ne kadar devletin eski kuralı istikrarlı bir şekilde sürdürmek istediğini gösterse de mecburen esnetmek zorunda kaldığı durumları da gün yüzüne çıkarmaktadır.

İskenderiye limanında ehl-i İslam ve reâyâ gemisi boş olarak bulunduğu halde *müste'men* gemilerine mal yükletilmesini engellemek için İskenderiye liman reisine gönderilen emirlerin sık sık tekrarlandığını görmekteyiz.¹¹⁸ Ne var ki bu uygulamalara devletin istediği ölçüde riayet edilmediği anlaşılmaktadır. Bir sebepten yolu İskenderiye iskelesinden geçen devlet adamları veya "devlet malının zarara uğramasını istemeyen güvenilir kimseler" bu kadar sık uyarılara rağmen yine de yabancı tüccarların gemilerine kahve ve hububatın yüklendiğini görüyor ve durumu İstanbul'a haber veriyorlardı.¹¹⁹

Avrupalılara kahve ve pirinç satışını engellemek için yapılan kontrollerde bazı yabancı gemilerde yasaklara rağmen kahve bulunduğu oluyordu. Ancak bunlara herhangi bir yaptırım uygulanıp uygulanmadığını kesin olarak bilemiyoruz.¹²⁰ Devlet yönetimi her ne kadar *müste'men* gemilerin kullanımını azaltmaya ve Müslüman reâyânın gemilerinin kullanımını teşvik etmeye yönelik önlemler alsada da ihtiyacın yoğun olduğu dönemlerde yasakları yine kendisi esnetiyordu. İstanbul'un 1752'de gönderdiği bir ferman Kahire ve İskenderiye'de depolarda bulunan pirinç ve kahvenin acil olarak İskenderiye iskelesindeki kalyonlara -Müslüman ve *müste'men* ayırt etmeksizin- yüklenmesini ve her gemi kaptanına taşıdıkları ürün miktarını belirten mühürlü bir tezkere verilerek İstanbul'a gönderilmesini

117 Sömürgecilikle beraber Avrupa'ya ve dolayısıyla Osmanlı topraklarına akan gümüş ve nispeten güvenli ve uygun maliyetli deniz ticaretinin hem global ekonomi hem de bölgesel üretim ve tüketime etkisine dair bir değerlendirme için bk. Faroqhi-Akçetin, *Living the Good Life*, 5.

118 TSMA. d, 7017/22.

119 Şubat 1715 tarihli Mısır valisine, kadısına, defterdarına ve ümerâ-yı Mısır'a ve yedi ocak zabıtlarına gönderilen hüküm: BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr.1, s. 170.

120 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 1, s. 264.

istemmişti.¹²¹ Yine 1756'da iki kalyon İstanbul'a pirinç ve kahve getirmiş, ancak miktar yeterli gelmeyince İskenderiye limanındaki küçük ve hızlı hareket edebilen *müste'men* gemilerle İstanbul'a tekrar zahire getirilmiştir.¹²² Güvenlik amaçlı mal taşıyan gemilerin birbirlerini bekleyerek filo halinde gelmeleri ve Müslüman tüccarlara şans vermek ve kârlarını artırmak amaçlı *müste'men* gemilere mal taşıtmama politikalarının İstanbul piyasasının kahve ve pirinç ihtiyacını gidermek açısından uzun vadede çok istikrar yaratmadığını söyleyebiliriz. Bu iki duruma ek olarak Batı Anadolu limanlarına mal satın satmama durumu da İstanbul piyasasının kahve ve pirinç fiyatlarını muhtemelen etkiliyordu. 1760'lara tarihlenen bir yazışma, İskenderiye'den hareket eden gemilerin direkt İstanbul'a gelmesi hasebiyle son zamanlarda İstanbul'da kahve, pirinç ve şeker gibi Mısır emtiasının bol ve uygun fiyatlı bua lunduğunu ifade ederek bu refah döneminin devamı için, İskenderiye'de bulunan Müslüman tüccar, Arnavut veya *müste'men* gemilerinden yük taşımak isteyenlerin yüklerini almaları, akabinde limanda bekleyerek vakit kaybetmeden direkt İstanbul'a gelmeleri yönünde talepte bulunmaktadır.¹²³

İstanbul piyasasının kahve ve pirinç talebini karşılamak ve fiyatları erişilebilir seviyede tutabilmek için Osmanlı ya da Avrupa bandıralı gemi kullanımı gibi geniş çaplı sorunlara cevap vermede yetersiz kalsa da devlet yönetimi lojistik kurallarını İstanbul'un ihtiyaçlarını giderecek şekilde manipüle ederek ihtiyaca cevap vermeye çalışmış, İstanbul dışına giden malların takibatını yaparak engellemeye çalışmaya devam etmişti. 1771 yılında İzmirli bir tüccar İskenderiye'deki ortakları aracılığıyla bir Venedik bandıralı gemiyle İzmir'e pirinç ve kahve gibi Mısır emtiası olarak nitelenen malları getirtmişti. Ancak devletin aldığı önlemler sayesinde bunların İzmir'de satılması engellenmiş ve İstanbul'a getirilmeleri sağlanmıştı.¹²⁴ Benzer şekilde ilerleyen yıllarda Bursa ve İzmir'te de kahve ve pirinç miktarı tespit edilerek İstanbul'a iletilmişti.¹²⁵ Resmi yazışmalara yansıyan bu tarz tek tük müdahaleler Osmanlı tüccarının diğer limanlara mal taşımaya devam ettiğinin de göstergesi olsa gerek. Nitekim 1794 yılında İstanbul'a kahve getirmekle memur olan gemiler Bandırma, Edincik ve Erdek taraflarında mal indirip buralarda satmışlardı. İstanbul'da piyasada kahve azlığına sebep olup fiyat artıran bu olay ayrıca gümrük vergisi verilmeden gerçekleştiği için devleti ekstra bir ziyana sokmuştu. Bu yüzden bu tarz bir olayın tekrar yaşanmaması için Dîvân-ı Hümayun bu bölgedeki kadılara, nâiblere, gümrükçülere ve askeri zabıtlere *müekked* emirler göndermişti.¹²⁶

Tekrar ifade etmek gerekir ki başka limanlara kahve ve pirinç indirmeden direkt İstanbul'a gönderilmesi emri genel bir uygulama değil sadece İstanbul piyasasında bu malların az bulunduğu zamanlarda piyasayı dengelemek için başvurulan bir uygulamaydı. İhtiyaç hissedildiği anda emirler Mısır'a gönderilir ve anında uygulamaya geçilmesi istenirdi. Mesela 1798 yılında Çeşme'ye kahve götürmek üzere yük alan geminin rotasına İstanbul'a çevirerek taşıdığı 40 *ferde* kahveyi buraya ulaştırması istenmişti.¹²⁷ Aynı yıl 27 gemi İskenderiye'den

121 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 7, s. 24 (Mısır valisine Ekim 1733'te gönderilmiş hüküm).

122 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 7, s. 121 (Mısır valisi sadr-ı esbak vezir Ali Paşa'ya Mart 1756'da gönderilmiş hüküm).

123 BOA, D.BŞM.MSR, 7/12 (Ağustos 1761 tarihli hüküm).

124 BOA, C.İKTS, 124 (İzmir voyvodası Kara Osmanzade el-Hac İzmir gümrükçüsüne Nisan 1771'de gönderilmiş hüküm).

125 Bursada müdahale edilen olay için bk. Mart 1791 tarihli BOA, C.İKTS, 69; İzmir'te tespit edilip İstanbul'a gönderilen mallarla alakalı bk. Mart 1791 tarihli İznikmid'e gidip gelen Mahmud'un getirdiği ilâmin hûlasası: BOA, C.BLD, 5639.

126 BOA, C.BLD, 7565 (Mayıs 1794 tarihli takrir).

127 BOA, C.İKTS, 1325 (1798 tarihli belge).

kahve ve benzeri mallar yükleyip yola çıkmış ve İstanbul'a gitmek yerine İzmir, Sakız ve Kuşadası taraflarına gitmişlerdi. Derhal İzmir'deki yöneticilere gönderilen emirle İzmir limanlarına ulaşan gemilerin mal indirmesine izin vermeyip İstanbul'a gönderilmeleri istenmişti.¹²⁸ Belgelere birkaç ay sonra yansıyan benzer bir hadise yine 300 *ferde* kahve ve bir miktar pirinçle İskenderiye'den yola çıkan 30 geminin Ege ve Akdeniz limanlarına uğrayacakken engel olunması ve İstanbul'a gönderilmesiyle alakalıdır.¹²⁹ Bu son iki olayın aynı gemilerden bahsetmesi ve iki farklı yazışmada geçmesi de muhtemeldir.

İmparatorluk yönetimi için Mısır'dan gelen kahve ve tahıl konusu o kadar önemliydi ki 18. yüzyıl sonunda Mısır'dan hangi gemilerin ne miktarlarda kahve ve hububat getirdiği Osmanlı sultanına şahsen bildiriliyor ve hatt-ı hümayunların konusunu oluşturabiliyordu. Aralık 1781'de Mısır tüccarlarından Botaç Hacı İbrahim kaptan, Ser Kassâbân-ı Hassa Hacı İsmail Ağa, Hasan kaptan ve Hataboğlu Hacı Davud'un kalyonları İstanbul yakınında Ayastefanos'ta gümrük kol kayıkları tarafından kontrol edilmişlerdi. Dört kalyonun toplamda 18.950 *zenbil* Mısır pirinci, 999 *ferde* kahve ve diğer Mısır malları ile yüklü olduğu Sultan I. Abdülhamid'e bildirilmiştir.¹³⁰ Yine 1798 Haziran'ında sultana bilgi veren yazışma Mısır'dan erzak dolu bir kalyonun İskenderiye limanından yola çıkarak İstanbul'a ulaştığını, iki kalyonun daha yüklenip İstanbul'a doğru yola çıkacağı haberini iletmıştır.¹³¹

Kahvenin Yemen'den Osmanlı pazarına az ulaştığı veya pirinç üretiminin çeşitli nedenlerle az olduğu zamanlarda Mısır'daki tüccarlar daha fazla kâr elde edebilmek amacıyla karaborsacılığa yönelebiliyordu. Elindeki malı bekleterek sonradan daha pahalıya satma yolunu seçen tüccarlara imparatorluk yönetimi Mısır valisi vasıtasıyla müdahale etmeye çalışıyordu. Bu müdahale sürecinde ilk adım *ibtikar* yapan (karaborsacı) tüccarların tespit edilerek ellerindeki malları uygun fiyata satmalarının sağlanması oluyordu.¹³² Bunun kontrolünü sağlamak amacıyla Mısır valisi ve kadısının İskenderiye, Reşid ve Dimyat iskelelerine güvenilir bir kişi gönderilip buralardan İstanbul'a giden kahvenin fiyatı ve nakliye ücreti araştırılıyordu.¹³³ Ama kimi zaman da daha sert tedbirler de gerekebiliyor ve cezalandırma yoluna da gidilebiliyordu. 1768 yılında İskenderiye'de aralarında Fransız konsolosluğunun tercümanının da bulunduğu yedi varlıklı tüccarın satın aldıkları çeltikli pirinci mahzenlerde bekleterek fiyatın artmasını bekledikleri ve daha sonra da bu pirinçleri İstanbul'a ve Avrupa'ya giden gemilere yüksek fiyattan sattıkları anlaşılmıştı. Bu şahısların *Tuhfetü'l-Müluk ve Dar-ı Hakk* isimli kalyonlarla İstanbul'a gönderilmeleri yolunda Kaptan-ı Derya dahil gerekli mercilere fermanlar gönderilmişti.¹³⁴

128 BOA, C.IKTS, 1644; BOA, C.BLD, 3938 (Ekim 1798 tarihli İzmir Monlası, kapıcıbaşı olup İzmir'de memuriyetle ikamet üzere olan Kara Osmanzade Hüseyin ve İzmir voyvodasına ve İzmir gümrükçüsüne ve mübâşire gönderilen hüküm).

129 BOA, C.BLD, 1156 (Rodos sancağı mutasarrıfı Hasan Bey'e Nisan 1799'da gönderilmiş hüküm).

130 BOA, Hatt-ı Hümayun (HH), 19/920 (I. Abdülhamide ait Aralık 1781 tarihli hat).

131 BOA, HH, 115/4638 (Haziran 1798 tarihli hat).

132 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 8, s. 174 (Mısır valisi Hamza Paşa'ya gönderilmiş Ağustos 1765 tarihli hüküm); BOA, C.BLD, 1206 (Mısır valisi vezir Hamza Paşa'ya Ağustos 1765'te gönderilmiş hüküm).

133 BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 8, s. 116 (Mısır valisi el-Hac Ahmed Paşa'ya ve Mısır kadısına Haziran 1764'te gönderilmiş hüküm).

134 Mezkûr tüccarların isimleri de belgede bildirilmiştir: İskenderiyeli tercüman, Giritli Kara Musa, Giritli Hacı Murabıt, Mağribi Hacı İsa, ortağı Mağribi Hacı Abdurrahman, Tireli Acem Hacı Selim ve Selanikli Ayrancı Mehmed'dir: BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 8, s. 294 (Mısır valisine, İskenderiye ve Reşid kadılarına ve vezir müşarına ileyh tarafından İskenderiye ve Reşid'de mukim olan adamları ve gümrükçülerine Mart 1768'de gönderilmiş iki hüküm); BOA, A.DVNS.MSR.MHM.d, nr. 8, s. 294 (Derya kapudanı vezir Mehmed Paşa'ya gönderilen hüküm).

SONUÇ

18. yüzyıl boyunca payitahtın kahve, pirinç ve benzeri tahıl ihtiyacı için İskenderiye, Doğu Akdeniz'deki en büyük tedarik limanı olmuştu. Bunlara ek olarak sayısız Mısır emtiası da hem İstanbul'a hem de diğer Osmanlı limanlarına İskenderiye'den taşınıyordu. İskenderiye merkezli ticaretin ana alıcısı İstanbul halkı olmakla beraber; Avrupa, özellikle Fransa ve Batı Anadolu halkı da İskenderiye'den yola çıkan hububat, kahve, baharat ve şeker gibi gıda maddelerini ve ayrıca hasır ve keten gibi Mısır'da kaliteli üretilen ürünleri talep etmekteydiler. Osmanlı İmparatorluğu'nun 18. yüzyılda benimsediği işeci yaklaşımı iç piyasada erişilebilir fiyatlarla yeterli miktarda ürünün Osmanlı halkına arz edilmesini gerektiriyordu. İç ticaretin yanı sıra İskenderiye aynı zamanda Avrupa limanlarına da yüksek miktarlarda kahve, pirinç ve baharat göndermekteydi. Avrupa ile olan ticaret beklenene üzere oldukça kâr getiren bir ticarî organizasyondur ve savaş veya piyasada arzın az olması gibi çeşitli sebeplerle devlet tarafından yasak konulduğu dönemlerde de bu yasakların bir şekilde delinmeye çalışıldığı devlet yazışmalarına yansımıştır. Henüz yayımlacı ve sömürgeci Avrupa ekonomisinin yaptırımlarına göre hareket etmeyen imparatorluk yönetimi, İskenderiye ticaretinin ürünlerini Osmanlı reâyâsının emrine vererek Mısır eyalet yönetimini bunu sağlayacak şekilde yönlendirmeye gayret etmişti.

İskenderiye ticaretinde öne çıkan diğer bir husus da taşımacılık için ulusal veya uluslararası bandıralı gemi kullanımına ilişkindir. Devletin genel politikası Avrupa bandıralı gemilerin taşımacılıkta birinci tercih olmaması, her zaman için ilk tercihin Osmanlı gemilerinden yana kullanılmasıydı. Ancak Osmanlı ülkesinde İskenderiye-İstanbul arasındaki ticarete artık neredeyse yarı yarıya Avrupalı gemi kullanıldığı arşiv kaynaklarının sağladığı bilgiler arasındadır. Ancak çalışmamızdaki ayrıntılı ferman kayıt ifadeleri 18. yüzyıl boyunca devletin bu noktada hassasiyetle ağırlığı iç kaynaklara vermek için çabasını aşikâr kılmaktadır.

Araştırma & Yayın Etiği: Bu makale, en az iki kör hakem tarafından incelenmiş ve *iThenticate* taramasıyla intihal ve benzerlik raporu oluşturulmuştur. Makale, araştırma ve yayın etiğine uygundur.

Etik Beyanı & Çıkar Çatışması: Bu makalenin yazarı çıkar çatışması bildiriminde bulunmamış, makalenin hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik kaidelere uyulduğunu ve yararlanılan tüm çalışmalara atıf yapıldığını beyan etmiştir. Libre Açık Erişim'li bu makale, [CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) lisansına sahiptir.

Research & Publication Ethics: The article underwent a double-blind peer-review process involving two or more reviewers, and an *iThenticate* scan was conducted to detect potential plagiarism and similarity issues. The article was found to comply with established research and publication ethics standards.

Ethical Declaration & Conflict of Interest: The author of the article has disclosed no conflicts of interest and has affirmed that the manuscript was prepared in adherence to ethical and scientific principles and that all relevant sources were accurately cited. This is a Libre Open Access article under the [CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) license.

EXTENDED ABSTRACT

In this study, the Eastern Mediterranean trade centred in Alexandria is explained within the framework of the following three topics: First, the nature of the goods roaming on the Alexandria-Western Anatolia-İstanbul route and their consumers were explained; then, an evaluation was made about the various goods that were banned from being sold to European traders from time to time; and finally, the efforts of state's banning the use of European-flagged ships, which started to play an important role in transportation on this commercial route, were investigated.

Coffee from Yemen and spices from South East Asia, in addition to products such as rice, lentils, chickpeas, and sugarcane produced in Egypt, were transported to both Ottoman territories and Europe through the port of Alexandria throughout the 18th century. The flow of economic activities in the Mediterranean was on the Alexandria-Izmir-İstanbul axis, and the main buyers of Alexandria trade were the people of İstanbul and Western Anatolia. In addition, other European countries, especially France, benefited from the grain grown in Egypt. The sources show that Alexandria was a centre where Egyptian products -a wide range of products from basic foodstuffs such as lentils and rice to more luxurious and rarer, coffee, and various spices- were distributed to the Ottoman domain and Europe. İstanbul was the main consumption centre of the empire and the imperial administration took it upon itself to offer some of the demanded products of the İstanbul market to the use of the people of the capital at accessible prices, both in times of wealth and in times of shortage. Food materials brought from Alexandria to Istanbul by ships in 1765 consisted of black pepper, cinnamon, medicines made of various spices, ginger, rice, lentils, chickpeas, cassia, starch, barley, henna, and three different types of sugar. Again in 1802, from Alexandria to Istanbul, safflower, henna, Egyptian thread, *günlük* gum, *derdehav*, *zamk*, barley, hyacinth, wicker, fibre, oakum, coconut, goatskin, dates, broad beans, lentils, chickpeas, sandalwood, indigo, beads, saltpetre, hemp, and leather were brought. Among the goods exported from Alexandria to Europe were four types of cotton, wheat, leather, barley, lentils, cassia, cinnamon, flax, sugar, chickpeas, and coffee. The goods unloaded in April 1773 by some European ships anchored in the port of Alexandria were cochineal, paper, tin, plum, almond, yellow tin, white tin, bead, londrine, French and plain *çuka* varieties, refined coral varieties, needles, and knives.

The main sources of the article are the *Mühimme-ı Mısır defter* series and the classification of *Cevdet* in the Ottoman Archives. The edicts sent from the centre to the Egyptian administrators are also examined and evaluated. In line with these sources, it is seen that the state tried to keep trade under control from time to time, primarily banned the export of food such as rice and coffee and tried to keep them within the country; and it is understood that it has taken measures to prevent the price increase in the empire, especially in the İstanbul market. These policies of the state should be a clear indication that it was trying to control the direction of consumer goods trade in Ottoman market. However, it seems that since the sale of coffee and rice to Europe brought more profit, the Egyptian traders did not give up selling goods to Europeans despite the prohibitions. They were inventing new ways to escape from the government control. Coffee and grain, which were forbidden to be sold/loaded to European ships in Egyptian ports, were transferred to European ships in the open sea.

Another remarkable point in the correspondence is the European ships used in the logistics of the Egyptian goods and the regulations regarding their transportation of goods. The Ottoman administration encouraged the use of *mîrî* galleons by reducing the use of European-flagged ships in the port of Alexandria for the transport of Egyptian goods to Istanbul. One of the most important reasons for this incentive was to keep food and consumer goods in the Ottoman domestic market. Government officials at various levels were assigned to pursue the matter. However, the correspondence between the central and provincial states shows that the state administration had to stretch this principle frequently due to the insufficient number of Ottoman ships.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Kaynakları:

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA).

Cevdet Bahriye (C. BH).

Cevdet Belediye (C. BLD).

Cevdet Dahiliye (C. DH).

Cevdet İktisat (C. İKTS).

Cevdet Maliye (C. ML).

Hattı Hümayun (HH).

Mühimme-i Mısır Defterleri (A. DVNS. MSR. MHM. d), nr. 1, nr. 3, nr. 5, nr. 7, nr. 8, nr. 9.

Başmuhasebe Mısır Hazinesi (D.BŞM.MSR).

Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Defterler (TSMA.d).

423/6; d.2418/78; d. 423/8; d.7017/22.

2. Tez, Makale ve Kitaplar

Ağır, Seven. "The Evolution of Grain Policy: The Ottoman Experience". *The Journal of Interdisciplinary History* 43/4 (Spring 3013), 571-598.

Anscombe, F. F. *State, Faith, and Nation in Ottoman and Post-Ottoman Lands*. Cambridge University Press, 2014.

Arıkan, Zeki. "Osmanlı İmparatorluğunda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)". *Prof. Dr. Bekir Kütükoğluna Armağan*. 279-306. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, 1991.

Barbir, Karl. *Ottoman Rule in Damascus 1708-1758*. New Jersey: Princeton University Press, 1980.

Bilgin, Arif. *Osmanlı Saray Mutfağı*. İstanbul: Kitabevi, 2004.

Bostan, İdris. "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Deniz Üssü ve Limanı: 18. Yüzyılda Mısır İskenderiyesi". *Osmanlı Deniz Ticareti*. İstanbul: Küre Yayınları, 2019.

Bostan, İdris. "Acheminement du café Yéménite de l'Égypte vers İstanbul et quelques ports de la mer Egee au xviiié siecle". *Le Commerce du Café avant l'ere des plantations coloniales*. ed. Michel Tuchscherer. 153-160. Kahire: Institut Français d'Archéologie Orientale, 2001.

Dirks, Nicholas B. *The Scandal of Empire: India and the Creation of Imperial Britain*. Cambridge, MA: The Belknap Press of Harvard University Press, 2008.

Engel, Mücahide Nihal. *Ottoman Egypt in the mid-Eighteenth Century- Local Interest Groups and Their Connection with and Rebellions against the Sublime Porte and Resistance to State Authority*. Birmingham: University of Birmingham, Ph.D. Dissertation, 2017.

- Faroqhi, Suraiya-Akçetin, Elif (ed.). *Living the Good Life Consumption in the Qing and Ottoman Empires of the Eighteenth Century*. Leiden/Boston: Brill, 2017.
- Faroqhi, Suraiya. "Women, Wealth and Textiles in 1730s Bursa". *Living the Good Life Consumption in the Qing and Ottoman Empires of the Eighteenth Century*. ed. Elif Akçetin-Suraiya Faroqhi. 213-236. Leiden, Boston: Brill, 2017.
- Faroqhi, Suraiya. *Stories of Ottoman Men and Women*. İstanbul: Eren Yayınları, 2002.
- Genç, Mehmet. "Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Klasik İlkeleri ve Temel Değerleri". *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*. İstanbul: Ötüken Yayınları, 2000.
- Gran, Peter. *Islamic Roots of Capitalism: Egypt 1760-1840*. Austin: University of Texas Press, 1979.
- Gran, Peter. "Egypt and Italy, 1760-1850 Toward a Comparative History". *Society and Economy in Egypt and the Eastern Mediteranean 1600-1900*. ed. Nelly Hanna-Raouf Abbas. Kahire: The American University in Cairo Press, 2005.
- Gök, Murat. *İslam Tarihi ve Medeniyetinde İskenderiye Şehri*. Ankara: Gece Kitaplığı, 2018.
- Güneş, Mücahide. *XVIII. Yüzyılda İskenderiye Limanı*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2009.
- Hanna, Nelly. *Osmanlı Kabiresinde Tüccar Olmak*. çev. Deniz Öktem. İstanbul: Küre Yayınları, 2006.
- İnalçık, Halil. *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi Cilt 1 1300-1600*. çev. Halil Berktaş. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2000.
- Karahasanoglu, Selim. "Challenging the Paradigm of the Tulip Age: The Consumer Behavior of Nevşehirli Damad İbrahim Paşa and His Household". *Living the Good Life Consumption in the Qing and Ottoman Empires of the Eighteenth Century*. ed. Suraiya Faroqhi-Elif Akçetin. 134-160. Leiden/Boston: Brill, 2017.
- Karasu, Hamit. *1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Ayanların Rolü*. Ankara: Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2021.
- Khoury, Dina Rizk. "The Ottoman Centre versus provincial power-holders: an analysis of the historiography". *The Cambridge History of Turkey*. ed. Suraiya Faroqhi. 3/135-156. Cambridge University Press, 2008.
- Khoury, Dina Rizk. *State and Provincial Society in the Ottoman Empire, Mosul 1540-1834*. Cambridge University Press, 1997.
- Mantran, Robert. *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda İstanbul'da Gündelik Hayat: Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi*. İstanbul: Eren Yayıncılık, 1991.
- Masters, Bruce. "Power and Society in Aleppo in the eighteenth and nineteenth centuries". *Revue du Monde Musulman et de la Medirettanee* 62/4 (1991), 151-158.
- Pamuk, Şevket. *A Monetary History of the Ottoman Empire*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- Panzac, Daniel. "18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Bölgesel ve Milletlerarası Deniz Ticareti". *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 5/2 (Aralık 2000), 367-391.

- Panzac, Daniel. "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Ticareti". *Tarih İncelemeleri Dergisi* 4/1 (Haziran 1989), 179-192.
- Pekin, Ersu. *Bir Taşıım Keyif: Türk Kahvesinin 500 Yıllık Öyküsü*. İstanbul: Türk Kahvesi Kültürü ve Araştırma Derneği; T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2015.
- Pinkerton, John. *A General Collection of the Best and Most Interesting Voyages and Travels vol 10*. Londra: Longman, 1814.
- Quatert, Donald. *Tüketim Araştırmaları ve Osmanlı İmparatorluğu Taribi 1550-1922*. İstanbul: Alfa Yayınları, 2020.
- Quataert, Donald. *The Ottoman Empire 1700-1922*. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- Raymond, Andre. *Artisans et Commerçants, au Caire au XVIIIe siècle*. Damascus: Institut Francais de Damas, 1973-1974.
- Raymond, Andre. *Cairo*. çev. Willard Wood. Cambridge: Harvard University Press, 2000.
- Reimer, Michael. "Cevâ nibü İctima iyyetin ve İktisâ diyyetin ve Siyâ siyyetin min Tarihi'l-İskenderiyye fi'l-Karni's-Sâmin 'Aşar". *Mecelletü Külliyyeti'l-Adab*. Kahire, 1993.
- Richards, John F. "Early Modern India and World History". *Journal of World History* 8/2 (1997), 197-209.
- Salzmann, Ariel. "An Ancient Regime Revisited: Privatization and Political Economy in the Eighteenth-Century Ottoman Empire". *Politics&Society* 21/4 (1993), 393-423.
- Tabak, Faruk. "Doğu Akdeniz'de Ekonomik ve Ekolojik Değişim, 1550-1850". *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*. ed. Meltem Toksöz-Biray Kolluoğlu. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.
- Taşkın, Ünal. *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*. Elazığ: Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2005.
- Thompson, Charles. *Travels Through Turkey in Asia the Holy Land, Arabia, Egypt and Other Parts*. London: The Bible and Sun, 1767.
- Utkan, Halil. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi 17 Numaralı Zehair-i Rikab Defteri'ne (1788-1791) Göre İstanbul'un İlaşesinin Te'mini*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1995.
- Yaşar, Ahmet. *Osmanlı Kahvehaneleri: Mekan, Sosyalleşme, İktidar*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2018.
- Yayalar, Feyzan. *18. Yüzyılda Güney Marmara İskeleleri ve İstanbul'un İlaşesindeki Önemi*. Zonguldak: Bülent Ecevit Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2018.
- Yerasimos, Marianna. *Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Yemek Kültürü – Yorumlar ve Sistematik Dizin*. İstanbul: YKY Yayınları, 2019.
- Yılmaz, Serap. "Osmanlı İmparatorluğunun Doğu ile Ekonomik ilişkileri: XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-Hint Ticareti ile İlgili Bir Araştırma Fransız Arşivlerinden I." *Belleten* 56/217 (1992), 31-70.