

## 18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul'un İaşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)\*

Fadimana Fidan\*\*

### Özet

18. Yüzyılın son çeyreğine kadar “Türk Gölü” olma özelliği ile tanınan Karadeniz uzun bir koridor şeklinde üzerinde birçok önemli limanı barındırmaktadır. Bugün Bulgaristan ve Romanya sınırları içerisinde kalan Balçık, Kavarna, Bergos, Mankalya, Köstence, Karaharman ve Varna bilinen iskelelerden bir kaçıdır. Karadeniz'in batı sahilinde bulunan bu iskeleler İstanbul halkının iaşe gereksiniminde büyük bir paydaya sahipti. İskelelerin hem İstanbul'a yakın hem de önemli miktarda zahire üretimi yapan kazaların iskelelerine bağlanmış olması dikkatin hep üstlerinde olmasını sağlamış, bu şekilde iskeleler birer pazar haline gelmişti. Çalışmada Karadeniz'in Rumeli iskeleleri devlet, tüccar ve halk üçlemesi ekseninde anlatılmaya çalışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Karadeniz, iskele, İstanbul, iaşe, Rumeli.

### The Role That Black Sea Wharfs Played in the Food Supply for Istanbul in the 18th Century

#### (The Wharfs on the Rumelian Shore)

The Black Sea, which had been known as a “Turkish Lake” until the last quarter of the 18th century, holds many ports on a long corridor. Balchik, Kavarna, Burgas, Mangalia, Constanta, Caraharman and Varna, which are now located within the Bulgarian and Romanian borders, are a few of them. These wharfs that are situated on the western shore of the Black Sea were vital for the food supply of the public of Istanbul. The fact that they were close to Istanbul and that towns which produced important amounts of cereals were connected to them ensured their continuous popularity and they each became a market. This study provides information on the Rumelian wharfs based on the triad of State, merchants and public.

**Keywords:** Black Sea, wharf, Istanbul, food supply, Rumelia

\* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

\*\* Yrd. Doç. Dr. Kafkas Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, fadimana.fidan.celik@gmail.com.

## Giriş

Orhun Abidelerinde “*Aç fakir milleti hep toplattım. Fakir milleti zengin kıldım*”, “*ben kendim Kağan oturduğumda gitmiş olan millet öle yite, yaya olarak çıplak olarak dönüp geldi. Milleti besleyeyim diye...*” yer alan bu cümlelerden hükümdarın görevinin halkın refahını sağlamak olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı Padişahları da Türk ve İslâm devlet anlayışının sentezini kurarak iktisat politikasını halkının refahına yönelik şekillendirdi<sup>1</sup>. Devletin iktisat politikasının temelini İstanbul eksenli olmak üzere kuruluşundan yıkılışına kadar iaşecilik ilkesi oluşturuyordu<sup>2</sup>. Çünkü İstanbul, dünyanın en büyük şehri olmasının yanı sıra hanedanın burada yaşaması, siyasî, ticarî ve dinî merkez olma özelliği ile de bütün devletlerin dikkatle izlediği bir metropoldü<sup>3</sup>.

Büyük nüfus kitlesini içinde barındıran ve dünyanın dikkatle izlediği bu metropolün iaşe temini meselesi<sup>4</sup> ortaçağın kısıtlı ulaşım imkânları ve türlü eşkıyalık olayları nedeniyle dolaylı olarak geniş bir görevli silsilesinin uğraşı oldu. İaşenin temin edilmemesi ya da iaşenin azlığı durumunda halk ve asker ayaklanabilmekteydi. Bu yüzden başkentin zarurî yiyecek maddelerini temin etmek, kıtlık gibi kötü günler için hazırlık yapmak, yiyecek maddelerinin fiyatlarını belirli bir seviyede tutmak idarecilerin en önemli göreviydi<sup>5</sup>. Bu yüzden devlet zahire ticaretinde sıkı bir müdahale siyaseti gütmekteydi. İstanbul'un iaşesinin önemi arşiv vesikalarında “*Asitane-i Saadeti'mde İbadullahın ekvat-ı ruzmerreleri tedariki lazım ve mühim olmakdan naşi...*”, “*zehair hususu Devlet-i Aliyye'min akdem lazım-ı ihtimamından olup...*”, “*bu husus ehemmi-i mühimmam-ı saltanat-ı seniyyem olmak hasebiyle...*” gibi cümlelerle dile getirilmekteydi<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Ergin, M. (2013:39, 51). *Orhun Abideleri*. İstanbul: Boğaziçi Yayınları.

<sup>2</sup> Genç, M. (2000:64). *Devlet ve Ekonomi*. Ankara: Ötüken Yayınları; Murphey, R. (1988). “Provisioning İstanbul: The State and Subsistence in the early Modern Middle East”. *Food and Foodways*, S. 2, s. 217.

<sup>3</sup> Mantran, R. (1990: 6-12). *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*. C.I. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan (Çev.). Ankara: TTK. Yayınları.

<sup>4</sup> Emecen, F. (1989). “XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İaşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat”. *Tarih Boyunca İstanbul Semineri*. 29 Mayıs-1 Haziran, Edebiyat Fakültesi Basımevi, s. 197.

<sup>5</sup> Güçer, L. (1954). “XVIII. Yüzyılın Ortalarında İstanbul'un İaşesi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, *İÜİFM*, C. XVIII, S. 1-4, s. 397.

<sup>6</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Bâb-ı Asafî Divân-ı Hümâyûn Sicilleri Tevziât, Zehair, Esnaf ve İhtisâb Defterleri (A. (DVNS.TZEİ.d.), 8, 9, 10, 11, 12. Bu defterlerden 8, 9, 10. Numaralı defterlerin sayfa ve hüküm numaraları varken, 11 ve 12. Defterlerin hüküm numarası bulunmamaktadır. Bu yüzden 11 ve 12. Defterlerden yararlanırken defterin sayfa numarası verilecektir.

İaşe maddeleri içinde en önemli kısmı hububat oluşturmaktaydı. Bu yüzden Osmanlı Devleti ticarî faaliyetinde buğday ve benzeri zahirenin temini en önemli husus idi. Karadeniz’de hububatın temin edildiği asıl bölge Tuna havzası, Rumeli ve Anadolu sahillerinin hinterlandı idi<sup>7</sup>. Özellikle Rumeli’nin iklimi ziraata elverişliydi ve burada hububat bol miktarda üretilmekteydi. İstanbul ile olan ticaretinde hububat ağırlık kazanmaktaydı<sup>8</sup>.

Karadeniz’in Rumeli kıyısının zahire açısından önemli noktalarda yer aldığını bilen devlet İstanbul’un fethedilmesinden sonra şehrin güvenliğinin sağlanmasının yanı sıra iaşe merkezlerini ele geçirme politikası izledi. Fatih Sultan Mehmed’in Amasra ve Sinop’u alması, Trabzon Rum İmparatorluğunu ortadan kaldırması, II. Bayezid’in Kili ve Akkerman fetihleri, Kanuni Sultan Süleyman’ın Boğdan seferi Kırım’dan İstanbul’a kadar bütün Karadeniz sahillerinin Osmanlı hâkimiyetine alınmasını sağladı<sup>9</sup>.

İstanbul’un beslenmesinde ilk sıralarda yer alan Karadeniz ve havzasının ele geçirilme ve elde tutma zorunluluğu 18. Yüzyılda İstanbul’a iaşe temindeki katkısı göz önünde tutulduğunda daha iyi anlaşılmaktadır. Bu yüzden Osmanlı Devleti Karadeniz’in diğer devletlere kapalı yapısını Küçük Kaynarca Antlaşması’na kadar sürdürebilmişti. Bu antlaşmaya kadar bölgenin ziraî zenginlikleri sadece İstanbul’a akmaktaydı. Ancak bu antlaşmadan sonra Rusya’nın Karadeniz’de ticaret yapma hakkına kavuşması Osmanlı Devleti’nin güvenlik ve İstanbul’un iaşesiyle ilgili sıkıntılı bir döneme de girmesine neden oldu<sup>10</sup>.

### İstanbul’a İaşe Sağlayan Karadeniz İskeleleri

Rusya’nın bölgede aktif siyaset izlemesine kadar Karadeniz’in Rumeli iskeleleri Osmanlı Devleti’nin iaşe anlamında en fazla kullandığı limanlardan olmuştu. Bu limanlar *Alçaklar*<sup>11</sup> tabiri ile anılmaktaydı. Karadeniz’in alçaklar iskelelerinden

<sup>7</sup> Bostan, İ. (1991). “İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz’de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846”. *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 6, s. 24.

<sup>8</sup> İnciciyan P. L. (1974). “Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası”. Hrand D. Andresyan (Çev.). *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 2-3, Edebiyat Fakültesi Yayınevi, s. 14.

<sup>9</sup> TDVİA. (2001). “Karadeniz”. *TDVİA*, C. 24, s. 387-388.

<sup>10</sup> Bilici, F. (2001). “Karadeniz”. *TDVİA*, C. 24, s. 388.

<sup>11</sup> Coğrafi bir terim olan bu tabir ile Kili’nin güneyinde kalan Ahyolu, Balçık, Kavarna, Karaharman, Köstence, Varna, Bergos ve Mankalya iskeleleri kastedilmektedir. Bkz. BOA. A. (DVNS.TZEİ.d.), 8, 9, 10, 11, 12.

kuzeyden güneye Karaharman<sup>12</sup>, Köstence<sup>13</sup>, Mankalya<sup>14</sup> Kavarna<sup>15</sup>, Balçık<sup>16</sup>, Varna<sup>17</sup>, Bergos<sup>18</sup> Ahyolu<sup>19</sup> ön plana çıkanlardı<sup>20</sup>.

Karadeniz kıyılarının Osmanlı idaresi altına alınmasıyla bölge limanları İstanbul'a hizmet eden ticarî merkezler durumuna geldi. 18. Yüzyılda canlı ticarî yapılarıyla dikkati çeken Karadeniz iskelelerinden Köstence, Mankalya, Kavarna, Balçık, Varna ve Ahyolu'da gemi inşa tezgâhları bulunmaktaydı<sup>21</sup>. Adı geçen iskelelerin her biri gemilerin girmesine müsait yapılarıyla güvenli birer ticarî merkez konumundaydılar<sup>22</sup>. Bu iskeleler içinde kendine has kile birimi olan ve İstanbul ile faal ticaretleri bulunan Köstence, Varna ve Bergos ön plana çıkmaktaydı<sup>23</sup>. Bergos'da panayır kurulmakta ve uzak bölgelerden kazaya çok fazla mal gelmekteydi<sup>24</sup>. İstanbul'un iaşesi mevzubahis olduğunda Alçaklar iskeleleri bir kurala tabi idiler ve üstelerine düşen görevi ne şartla olursa olsun yerine getirmek zorundaydılar. İncelenen

<sup>12</sup> Karaharman, Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü dört ağzından biri olan Portiça'nın 18 mil uzağında ufak bir şehirdir. Gemilerin sığınabildiği limanı bulunmaktadır. Bkz. Bijişkyan, P. M. (1969:108). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*. Hrand D. Andresyan (Tercüme ve Notlar). İstanbul: Edebiyat Fakültesi Yayınları.

<sup>13</sup> Köstence, Romanya'nın Dobruca hizasında, Bükreş'in 210 kilometre doğusunda ve Karaharman'ın 36 mil uzağında bulunmaktadır. Limanı işlek olup sığ ve dar bir yapıdadır. Bkz. Şemseddin Sami (1996: 3921). *Kamusu'l-Alâm*. C. V. Ankara: Kaşgar Neşriyat; Bijişkyan (1969:106).

<sup>14</sup> Mankalya, Köstence'nin 36 mil uzağındadır. Limanı ve kalesi vardır. İstanbul'dan 12 günde varılan Mankalya'dan Köstence'ye bir günde varılmaktadır. Bkz. Katip Çelebi (1971:48). *Cihannüma (İklîm-i Rum)*, Transkripsiyonlu Metin I. İstanbul; Bijişkyan (1969:107).

<sup>15</sup> Kavarna, Geleşre Burnu'nun 9 mil içerisinde olup çok iyi durumda olan limanı ve kalesi bulunmaktadır. Bkz. Bijişkyan (1969:107).

<sup>16</sup> Balçık, Varna'nın 30 kilometre kuzeydoğusunda, Kavarna'nın dokuz mil ötesinde yer almaktadır. Bu şehrin sağlam bir limanı bulunmakta ve gemiler buraya yanaşabilmektedir. Bkz. Şemseddin Sami (1996: 1208). C. II; Bijişkyan (1969:107).

<sup>17</sup> Varna Bulgaristan'ın kuzeydoğusunda, batıda Silistre ve Şumnu, Doğuda Karadeniz ve güneyde Romanya ile sınırdır Silistre'nin 15 kilometre kuzeydoğusunda, Prevadi Nehri'nin mansabında sancak merkezi olup ticari bir şehir ve iskele olup İstanbul'dan karayolu ile 9 günde gidilmekteydi. Bkz. Şemseddin Sami (1996: 4657). C. VI; Katip Çelebi (1971: 46).

<sup>18</sup> Bergos, Doğu Rumilinin sahilinde Karadeniz'in batısında bulunmakta olup İstanbul'a 250, kuzeybatısında olan Varna'ya 130 kilometre uzaklıktadır. Ahyolu'nun 18 mil uzağında bulunan iyi bir liman ve bir ticaret merkezidir. Bergos körfezinin kuzeyinde birkaç liman ve güvenli koylar bulunmaktadır. Bkz. Şemseddin Sami, (1996:1281). C. II; Bijişkyan, (1969:108).

<sup>19</sup> Ahyolu, Rumeli'nin Karadeniz sahilinde ve Bergos Körfezinde girerken sağ taraftaki burun üzerinde konumlanmıştır. Ahyolu Bergos'un 19 kilometre kuzeydoğusunda ve Varna'nın 112 kilometre güneybatısındadır. Ahyolu limanı küçük olup buradan İstanbul'a karayolu ile 18 günde gidilmekteydi. Bkz. Katip Çelebi (1971: 46).

<sup>20</sup> BOA. HRT.h. 138.

<sup>21</sup> TDVİA (2001:387-388).

<sup>22</sup> Bijişkyan (1969:107-108).

<sup>23</sup> Ali Cevad eserinde bölgenin en önemli iskelesinin Varna olduğunu ifade etmektedir. Bkz Ali Cevad (1313:826). *Memalik-i Osmaniye'nin Tarih ve Coğrafya Lüğati*. Dersaadet: Mahmud Bey Matbaası. s. 826; Şemseddin Sami (1996: 1281). C. II; Bijişkyan (1969:107-108).

<sup>24</sup> Şemseddin Sami. (1996: 1281); Bijişkyan (1969:107-108).

hükümlerde hep birlikte yer almaları onların ayrılmaz bir bütünün parçası olduğunun delili şeklindedir<sup>25</sup>.

İskelelerin hububat anlamında en üst düzeyde yararlanıldığı dönem olarak karşımıza çıkan 18. Yüzyılda devlet iaşe anlayışında bir takım düzenlemeye gitti. Osmanlı Devleti 18. Yüzyılın ikinci yarısından önce İstanbul'a zahire akışını sağlamak için her iskeleye gemileri rast gele gönderiyor, bu da belli bir düzensizliği beraberinde getiriyordu. Bu yüzden iskelelerin çevresindeki kazalardan gelecek hububat miktar ve türleri hesaplanmadığı için gemiler boş yere iskelede bekliyor<sup>26</sup>, gemi uğramayan iskelelerde de zahire üreticileri müşteri bekliyordu. Bu gibi sıkıntıları ortadan kaldırmak için 1748'de mübayaa sisteminde bir takım yeni düzenlemelere gidildi. Kapan defterleri incelenerek İstanbul'un bir sonraki yıl için ihtiyacı olan zahirelerinin tedarik edileceği kazalar ve bunların üretim nispetleri belirlendi. Her kaza kendisine biçilen zahire tür ve miktarını yıl içinde bağlanmış olduğu iskeleye göndermeğe mecbur tutuldu. Bu şekilde kaza-iskele ilişkisi kurularak kıza zamanda belirli miktardaki zahirenin İstanbul'a gönderilmesi garantilendi. Bu işle birinci dereceden ilgilenen kişi zahire mübaşiriydi ve bu görevli devlet tarafından belirlenen zahire miktarını kazaların üretim nispetlerine göre paylaşıyordu. Söz konusu kazalar ellerinde bulundurdukları zahire taahhüt ilamlarını zahire mübaşirine<sup>27</sup> veriyorlardı. Zahire mübaşiri bu ilamları toplayarak İstanbul'a gönderiyor, ilamlar Divân-ı Hümâyûn kalemine kaydediliyordu. Bu usule mukayese nizamı adı verilmekteydi<sup>28</sup>. Mübaşir, kadı, iskele emini yeniçeri serdarları, zabıtlar, kethüda yirleri, ayan ve iş erleri ittifak içinde çalışarak bu miktar zahireyi İstanbul'a göndermekle zorundaydılar.

<sup>25</sup> Balçık ve Varna ve Bergos ve Mankalya ve Köstence ve Karaharman vesair bahr-i siyahın Rumeli sevahiliyle Sünne boğazına varınca kuzat ve nüvvâbına ve kethüda yirleri serdarları ve sair zabitan ve iskele emine ve ayan-ı vilayete hükim ki... Bkz. BOA. A.DVNSTZEİ.d. 9, s. 4-5, H. 2.

<sup>26</sup>1745 senesine ait bir belgede Bergos'tan İsakçı'ya varıncaya kadar olan iskelelerdeki zahire göndermekle görevli kadı, iskele emini, zabitan ve ayana gemilerin boş yere iskelelerde bekletilmesinden dolayı İstanbul'da zahire azlığı çekildiği bildirilmekteydi. Gemilerin iskelelerde yüklerini almadan bekletilmesinde kimin suçu varsa hakkından gelineceği ifade edilmektedir. Bkz. BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, s. 39, H. 79.

<sup>27</sup>"Mübaşirler genellikle Dergâh-ı Âli Kapıcıbaşılardan ve Hassa Hasekilerinden seçilirdi. Mübaşirlere yardımcı olmak için yine Dergâh-ı Âli ocağından bir çavuş iskelede bulunurdu. Ayrıca her iskeleye İstanbul'a zahire gönderilmesi organizasyonunda yer alan bir Çukadar tayin edilirdi. Maliye Kalemî tarafından atanan zahire mübaşirlerinin masrafları tüccar tarafından karşılanırdı. Görevli buldukları iskelelerde çıkan bütün sorunlardan zahire mübaşiri sorumluydu. İskele-devlet, üretici- alıcı arasındaki her türlü iletişim mübaşir vasıtasıyla olurdu. Mübaşirlerin zahire fiyatlarının belirlenmesi, üretim bölgelerinden herhangi bir yere zahirenin gönderilmesini engelleyerek pak ve saf olmak kaydı ile iskelelerden kapan tüccarına satılmasını sağlamak, yüklü gemileri bir an evvel göndermek, gemilerin boş yere beklemesini önlemek, her kazanın ne miktar zahire vereceğini bildiren taahhüt ilamlarını toplayarak İstanbul'a göndermek gibi önemli görevleri bulunuyordu". Bkz. Fidan, F. (2014: 58). *18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İaşesinde Tuna İskelelerinin Rolü (1711-1768)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Kafkas Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kars.

<sup>28</sup> Güçer (1954:405); Fidan (2014:57).

Bu görevlilerin herhangi bir su istimali İstanbul halkının zarar görmesine neden olabilmekteydi<sup>29</sup>. İskelelerde toplanan zahireyi ise İstanbul'a getiren ana vasıta kapan tüccarıydı. İaşe teminde devlet görünmez el gibi davranmakta ve işi kapan tüccarının halletmesini beklemekteydi. Zahire ticaretinin %91,4'nü kapan tüccarı, %8,6'sını devlet yapmaktaydı. Bu orana bakıldığında fertlerin sermayesinin devletten fazla olduğu görülmektedir. Devlet fertlerin hububat getirmesi için destek vermesine rağmen gelen hububatın yetmediği ya da nakliyat ile ilgili aksaklık yaşandığında kendi sermayesi ile hububat ticareti yapmaktaydı<sup>30</sup>.

Bu nizamdan önce Tuna sahillerinde bulunan iskeleler ve bunlara bağlı kazalar dahi Karadeniz iskelelerine zahirelerini taşımak zorunda kalıyordu. Bu da epeyce bir zaman ve emek kaybıydı. Bu şekilde zahire almak için iskelelerde boş yere bekleyen gemiler ya da iskelelerde boş yere tüccar bekleyen satıcılar olabiliyordu. 1746 tarihli bir hükümde Varna iskelesine; Rusçuk'dan, Karaharman iskelesine; Hırsova'dan, Mankalya iskelesine Silistre'den, Balçık ve Kavarna iskelelerine; Silistre'den<sup>31</sup> zahire gönderilmekte olduğu yer almaktadır. Rusçuk, Hırsova, Silistre Tuna Nehri üzerinde yer almakta ve her birinin bir iskelesi bulunmaktaydı. Nizamdan sonra bu iskelelere de belli kazalar bağlanarak zahirenin daha güvenilir ve hızlı bir şekilde Tuna Nehri üzerinden Karadeniz'in ağzında bulunan İbrail ve İsakçı gibi iskelelerine sevk edilmesi sağlandı<sup>32</sup>.

1748 yılı itibarıyla mukayese nizamına göre iskele-kaza ilişkisi kurulmuşsa da hangi kazanın hangi iskeleye zahire göndereceği tam olarak oturtulamadığı için zahire gönderiminde aksaklıklar yaşanıyordu. Bu nizama göre 1748 senesinde Bergos iskelesine; Ruskasrı, Serçeâbâd, Hatunili, Karinâbâd, Zağra-i Cedid, Zağra-i Atık, Aydos, Mesudi, İslimiye, Nevahi Yanbolu<sup>33</sup>, Ahyolu, Kızanlık, Çırban, Uruncaâbâd<sup>34</sup> kazaları bağlanmıştı. 1749 senesinde Bergos'a Kırkkilise ve Kızılagaç kazalarına<sup>35</sup> ilaveten 1753 senesinde Akçakaranlık kazasından da Bergos'a zahire gönderdiği tespit edilmiştir. Bu kazaların hepsi zaman zaman Bergos'a zahire gönderdiyse de daha

<sup>29</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., s. 16, H. 30.

<sup>30</sup> Güçer (1954:398); Aynural, S. (1992). "18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Kapan Tüccarları". *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 80-81, s. 207.

<sup>31</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., s. 64.

<sup>32</sup> Fidan (2014: 56-72).

<sup>33</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, 187.

<sup>34</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, s. 220.

<sup>35</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 25

sonraki yıllarda iskeleye bağlanan kazaların azaldığı ve hepsinin birden Bergos'a zahire göndermedikleri tespit edilmiştir. Mukayese nizamının başlamasından 1768 senesine kadar sabit bir şekilde Aydos, Karinâbâd, Ruskasrı, Yanbolu, İslimiye, Kızıl Ağaç, Hatunili, Ahyolu ve Mesudi kazalarının başka yere zahire sevki yapmadan doğrudan doğruya Bergos iskelesine bağlı olduğu görülmektedir<sup>36</sup>.

Varna iskelesi de Bergos iskelesi gibi canlı bir zahire ticaretine sahne olmaktadır. İskeleye; Varna, Prevadi, Kozluca, Yenipazar, Şumnu, Herazgrad, Osman Pazarı, Cuma-i Atik, Umur Fakih kazaları bağlanmıştır<sup>37</sup>.

Mankalya iskelesine; Mankalya kazası, Kavarna iskelesine; Kavarna kazası, Köstence iskelesine; Köstence ve Tekfurgölü, Karaharman iskelesine; Karaharman ve Babadağı, Balçık iskelesine; Balçık ve Hacıoğlu Pazarı kazaları bağlanmıştır<sup>38</sup>.

Karadeniz'in bazı iskeleleri İstanbul halkının günlük zahire ihtiyacını karşıladığı gibi yılın belli dönemlerinde Tersâne-i Âmire ambarına da zahire sevki yapmaktaydı. Tersâne-i Âmire ambarına gönderilecek olan zahirenin kapana gidecek zahire ile karışmasını önlemek için zahireler bir iskelede toplanmaktaydı. Tuna Nehri kenarında bulunan İsakçı iskelesinde zahire stoklamak için büyük ambarlar bulunmaktaydı. Bu yüzden hem Tuna Nehri iskelelerinden hem de Karadeniz iskelelerine bağlanan kazalardan Tersâne-i Âmire ambarına gönderilmek üzere zahire sevki yapılmaktaydı. Karadeniz iskelelerinden kapan tüccarına zahire satarken Varna iskelesine zahire gönderen Yenipazar, Umur Fakih kazaları Tersâne-i Âmire'ye zahire gönderecekleri zaman Silistre iskelesine, Şumnu, Herazgrad, Eskicuma kazaları ise Rusçuk iskelesine zahire naklederlerdi. Karaharman iskelesine zahire nakleden Babadağı Tersâne ambarı söz konusu olduğunda zahiresini doğrudan İsakçı iskelesine gönderirdi. Köstence iskelesine bağlı olduğu görülen Tekfurgölü diğer adı ile Karasu kazası da Tersâne-i Âmireye göndereceği zahireyi Silistre iskelesine nakletmekteydi. Bu şekilde aynı yılda zahirelerinin bir kısmını İsakçı'ya bir kısmını ise bağlı oldukları

<sup>36</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 10, s. 370, H. 447.

<sup>37</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 166, H. 341; A. DVNS.TZEİ.d., 10, s. 370, H. 447; A. DVNS.TZEİ.d, 11, s. 396; A. DVNS.TZEİ.d., 12, s. 24-25.

<sup>38</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 166, H. 341; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 145-147; BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 10, s. 370, H. 447, BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 11, s.396; A. DVNS.TZEİ.d., 12, s. 24-25.

iskelelere gönderen kazalar çift yönlü çalışarak İstanbul'un iaşe meselesinde en önemli tedarik noktalarını oluşturmaktaydılar<sup>39</sup>.

Büyük depolama alanı olarak görülen ve büyük miktarlarda zahire satışı gerçekleşen iskelelerin kendilerine has tartı birimleri vardı. 1759 senesinde bir İsmail kilesi 3 Köstence kilesine, 1761 senesinde bir Köstence kilesi 3 İstanbul kilesine denk gelmekteydi<sup>40</sup>. Bir İstanbul kilesinin 25,656 kilogram olduğu göz önüne alınırsa Köstence kilesinin 76,968 kilogram olduğu tespit edilmektedir.

### Karadeniz İskelelerinden Gelen Zahire

18. Yüzyıl ortalarında İstanbul'a gelen hububatın %85,8'i Karadeniz, %14,2'si Akdeniz'den mübayaa edilmişti<sup>41</sup>. Yani Karadeniz iskelelerinden temin edilen zahire İstanbul halkının büyük bir bölümünün günlük iaşe ihtiyacını karşılayacak mahiyeteydi<sup>42</sup>. Devlet 1748 senesi itibariyle mukayese nizamı ile birlikte Karadeniz'in Rumeli sahilinde bulunan iskelelerden Bergos iskelesi hariç tutulmak üzere 1.850.000 kile buğday, 400.000 kile arpa istedi.

**Tablo 1:** 1748 senesinde Karadeniz iskelelerinden beklenen zahire miktarları ve çeşitleri şu şekildeydi<sup>43</sup>.

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

<sup>39</sup> Fidan (2014:72-83); BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 166, H. 341; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 145-147; A. DVNS.TZEİ.d., 10, s. 370, H. 447, A. DVNS.TZEİ.d., 11, s.396; A. DVNS.TZEİ.d., 12, s. 24-25.

<sup>40</sup> Fidan (2014:152).

<sup>41</sup> Aynural, S. (2001:64, 30-32). *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)*. Ankara. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

<sup>42</sup> Yıldız, H. (2000:108:111). *1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Marmara Üniversitesi/ Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

<sup>43</sup> BOA. A.DVNZİ.d. 8, s.165-166. 1748 senesine ait zahire miktarları aynı şekilde 1768 yılına kadar iskelelerden talep edilmiştir. Bu şekilde devletin mukayese nizamının devamlılığı için büyük çaba içinde olduğunu belirtmek yerinde olacaktır. Ayrıca bu miktar zahire sadece iskele kazasından değil yukarıda yazıldığı gibi iskelelere bağlı kazalardan gelen zahire toplamını vermektedir.



1748 senesinde Bergos iskelesine 84.500 Bergos kilesi buğdayın biriktirilmesi emredildi<sup>44</sup>. Ayrıca arpanın henüz iskelelere gönderilmediği dile getirilerek arpanın da hemen toplanması istenildi<sup>45</sup>. 1749 senesinde ise 388.000 kile buğday, 1752 senesinde 398.000 kile buğday ve 96.000 kile arpa, 1753 senesinde de 398.000 kile buğday ve 96.000 kile arpa, 1754 senesinde; 399.000 kile buğday ile 96.000 kile arpa<sup>46</sup>, 1757 senesinde 314.000 kile buğday ve 59.000 kile arpa, 1759 senesinde 366.000 kile buğday ve 75.000 kile arpa, 1768 senesinde 335.000 kile buğday ile 54.000 kile arpanın Bergos iskelesine nakledilmesi emredilmişti<sup>47</sup>.

Bu miktarların farklı oluşunun nedeni ürün rekoltesinin az olmasını akla getirebileceği gibi Bergos iskelesine bağlanan kazaların tam anlamıyla oturmamış olması, bağlanan kazaların artması ve azalmasıyla ilgili bir durumdur. Ancak Bergos iskelesi de İstanbul'a üç yüz binden fazla buğday ile yüz bin kileye varan miktarda zahire sevketmekteydi. Bu miktarlar göz önünde tutulduğunda iskelelerden İstanbul'a gönderilmesi planlanan buğday miktarı iki milyon kileden fazlaydı. Hayvan yiyeceği olarak talep edilen arpa da beş bin kileye yakındı. Nitekim bir kişinin yıllık buğday ihtiyacı 8 kileydi<sup>48</sup>. 1690 yılında İstanbul'un nüfusunun 595.000<sup>49</sup> olduğu baz alınırsa kaba bir hesaplama ile Karadeniz'den gelecek zahirenin bu yüzyıla ait iaşe ihtiyacının sağlandığı görülecektir. Başka bir hesaplama göre 1756 ve 1762 yılları arasında fırıncılara verilen hububat miktarı beş milyon kileyi bulmaktaydı<sup>50</sup>. Bu şekilde İstanbul halkının buğday ihtiyacının yarısına yakını Karadeniz iskelelerinden karşılanmaktaydı.

Hububat dışında İstanbul'a bu bölgeden bal, sadeyağ, don, çerviş yağları ve peynir gelmekteydi<sup>51</sup>. 1745 senesinde Varna, Kavarna ve Balçık'a kazalardan arabalar ile gelen don yağının bir vukiiyesinin kaç akçe olduğu Dergâh-ı muâlla

<sup>44</sup> BOA. A.DVNZİ.d. 8, s.187; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 145-146.

<sup>45</sup> BOA. A.DVNZİ.d. 8, s. 193.

<sup>46</sup> Hatunili'nden tedarik edilmesi beklenen 15.000 kile buğday ile 5.000 kile arpa Bergos'tan Tulçı kalesine gönderilecekti. Bkz. BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 145-146.

<sup>47</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, s. 193; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 25; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 166, H. 341; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 145-147; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 199; A. DVNS.TZEİ.d., 10, s. 370/447; A. DVNS.TZEİ.d., 11, s. 396; A. DVNS.TZEİ.d., 12, s. 24-25.

<sup>48</sup> Kile; buğday ve un ticaretinde 20 okka yaklaşık 25,656 kg. idi. Arpa ise 22,25 kg. üzerinden işlem görüyordu. Bkz. Hinz, W. (1990:51). *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları, Edebiyat Fakültesi Basımevi.

<sup>49</sup> Mantran (1990:48).

<sup>50</sup> Aynural, (2001: 4).

<sup>51</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, s. 39, H. 79; A. DVNS.TZEİ.d.,8, s. 41, H. 85.

Kapucubaşlarından İsakçı Anbar Emin'inden istenmişti<sup>52</sup>. Tüccar taifesinin fazla paraya satma ihtimaline karşılık bu türden zahirenin fiyatının defter edilerek İstanbul'a gönderilmesi istenmekteydi<sup>53</sup>.

1749 senesinin kış döneminde İstanbul'da sadeyağ, don yağı, peynir gibi zahire azalmıştı. Bahar mevsiminin gelmesiyle gemiler denize açılabilirdi. Bu yüzden Balçık, Kavarna, Bergos, Mankalya, Köstence, Karaharman iskelelerinde biriktirilen ve bol miktarda bulunan yağların ve peynirin derhal İstanbul'a gönderilmesi emredildi<sup>54</sup>. Bu türden zahirelere gereksinim bazı dönemler daha da artmaktaydı. 1752 senesi böyle bir yıldır. Nitekim yağların Karadeniz iskelelerinden gelmediği ve yağların buğday sefinelerine dahi olsa yüklenerek İstanbul'a gönderilmesi emredilmekteydi. Hâlbuki zahirelerin birbirine karışma olasılığı olduğundan her bir zahire tür ve cinslerine göre ayrı ayrı paketlenip sefinelere yüklenilmekteydi. Yağ ihtiyacının İstanbul'da artması kaidelerin de kısa süreliğine de olsa bozulmasına neden olmuştu<sup>55</sup>.

### **İaşe Organizasyonunda Meydana Gelen Sıkıntılar**

#### **Gemilerin Boş Yere Bekletilmesi**

Mukayese nizamı devletin zahire üstündeki kontrolünü artırmıştı. Ancak üretim yapan, ürünü götüren, satan, kısaca zahire işinde görevli reâyâ ve berâyâ ürünü satmaktan ve belirlenen zamanda iskeleğe götürmekten imtina etmekteydi. Bunun da nedeni piyasa fiyatının devlet tarafından kontrol altında tutulması ve buna bağlı olarak rayiç bedelin düşük olmasıydı<sup>56</sup>. Fiyatlar "*bâyi ve müşteri beyninde bi't-terâzi*" olarak adlandırılan nizamla alıcı ve satıcıların da rızaları alınarak iskele kadıları, mübaşirler ve mahalli memurlar marifetiyle belirleniyordu. Ancak bu fiyatlar genellikle üretici aleyhinde olmaktaydı<sup>57</sup>.

Satıcıların düşük, tüccarın yüksek bulduğu fiyatlar yüzünden gemiler günlerce iskelede boş bir şekilde beklemekteydi. 1749 senesinde birbiri ardına Bergos, Ahyolu, Kavarna, Varna, Köstence ve Karaharman iskelelerine gönderilen hükümlerde her türden zahirenin fiyatının belirlenerek derhal sefinelerin İstanbul'a gönderilmesi

<sup>52</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, s. 53, H. 114.

<sup>53</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,8, s. 41, H. 85.

<sup>54</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 4-5, H. 2.

<sup>55</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 126, H. 261.

<sup>56</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 145/299.

<sup>57</sup> Fidan (2014: 148).

emredilmekteydi<sup>58</sup>. Fiyat belirleme süreci çetin pazarlıkları da beraberinde getirmekteydi. Bayi ve müşteriler arasında günlerce haftalarca fiyat görüşmeleri devam etmekteydi. İstanbul için alınan zahirelerin ücreti piyasa şartları baz alınarak oluşturuluyorsa da üreticiyi tatmin edici değildi. Bu yüzden üretici fazla paraya satmak umudu ile zahirelerini iskelelere nakletmeyip ambarlarında saklıyorlardı<sup>59</sup>.

Devlet zahire pazarının kurulup fiyatının belirlenmesini sevinçle karşıladığı gibi, zahirenin fiyatının belirlenmemiş olması karşısında Karadeniz iskelelerine baskı yapıyordu. 1753 senesinde Bergos ve Ahyolu iskelelerinde fiyatın belirlenmemiş olması gemilerin iskelede günlerce beklemesine neden olmuştu. Bunun üzerine Mübaşire hitaben fiyatın derhal belirlenerek İstanbul'a zahire sevkinin başlanması emredilmekteydi<sup>60</sup>. Aynı senede Varna, Kavarna, Balçık, Köstence, Karaharman, Mankalya ve Tuna iskelelerine gönderilen emirde zahire fiyatları konusunda müşteri ve bayiler arasında anlaşmaya varılması gerektiği ve gemilerin bu suretle katiyen bekletilmemesi istenmekteydi<sup>61</sup>. Ancak birbiri ardına gönderilen emirlere rağmen Karadeniz'in Alçaklar iskelelerinde 1754 senesinde yine aynı sorunla uğraşmak zorunda kalan devlet zahirenin fiyatının cümle ittifakıyla çözülmesini emretti<sup>62</sup>. Her yıl yaşanan bu sorun üzerine 1757 senesinde Tuna taraflarında belirlenen zahirenin alım fiyatının örnek alınmasını ve bir an evvel İstanbul'a zahirenin ulaştırılması istendi<sup>63</sup>.

Cümle ittifakıyla çözülen fiyat problemi sonunda gemiler yüklerini alabildiler. Ancak iki farklı bölgede fiyatların aynı olmaması ve bunun halk tarafından haber alınması yeniden bir problemin doğmasına neden oldu. 1753 senesinde Karaharman ayanından Elhac İbrahim adlı bir kişi Karaharman'ın kıblesindeki bazı kazalarında zahirenin daha fazla fiyata satıldığını iddia ederek zahiresinin bir kilesine kırk para istemiş, ürününü satmaktan imtina etmişti. Bir kişinin emre karşı gelmesi diğer üreticileri de tetikleyeceğinden devlet bu kişinin yaptığı suç dolayısıyla cezasının

<sup>58</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 16, H. 30.

<sup>59</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 84, H. 166.

<sup>60</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 157, H. 325.

<sup>61</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.158-159, H. 326; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 22, H. 35.

<sup>62</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 178, H.368.

<sup>63</sup> Tuna'da İsmail ve İbrail iskelelerinde buğday 4, arpa, 1,5'a satılmaktaydı. Bunun örnek alınabileceği bildirilmekteydi. Bkz. BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 24, H. 38; A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 30, H. 47.

ortadan kaldırılmak olduğunu ifade etmişse de şimdilik tembihle yetinilmesi gerektiğini bildirmişti<sup>64</sup>.

Zahire fiyatlarının belirlenmesini ve gemilerin yüklerini alarak İstanbul'a gitmesini aksatan başka bir olay da halkın zahirelerini ambarlara doldurarak fiyatının artmasını beklemesiydi<sup>65</sup>. 1749 senesinde Bergos iskelesine zahire gönderen kaza ahalileri aşar mahsullerini ambarlara koyarak fiyatın artmasını beklemişlerdi. Sefinelere bu şekilde Bergos'ta beklemesi huzursuzluğa yol açmıştı. Bunun üzerine Karadeniz iskeleleri Mübaşiri Ali birer birer bu kazaları dolaşarak reyanın öşürlerini almış ve zahirenin iskeleye sevk edilmesi için çalışmıştı<sup>66</sup>. Ayrıca Mültezim, zuema ve tımar sahipleri reyadan öşürlerini alarak mahzenlere doldurarak ya da öşür mahsullerini reâyâ zimmetinde bırakarak, reyadan zorla zahirelerini ucuza alarak ve sefinelere zahire yüklenileceği zaman başka yerlere giderek zahireyi iki kat pahalıya satmak istemekteydiler. Bu davranışları fiyatların belirlenme süresini uzatmakta, İstanbul'da zahire sıkıntısının çekilmesine neden olmaktadır. Bu yüzden bu kesimlerin öşürlerini harman yerinden doğruca iskeleye nakletmeleri istenmekteydi. Aksi takdirde kalebend olmakla tehdit edilmekteydiler. Bu cezaya rağmen bu durum Karadeniz iskelelerinde fazlaca yaşanan sorunlardan biriydi<sup>67</sup>.

Gemilerin beklemesi nedenleri arasında mevsimsel sıkıntılar da vardı; kış vaktinin gelmesi gibi. Nitekim gemiler Ruz-ı Hızır'dan (21 Mayıs) Ruz-ı Kasım'a (25 Kasım) dek süren dönemde seyrüsefer yapabilmekteydi. Bu yüzden bu iki dönem arasında peyder pey yüklerini alarak İstanbul'a ulaşmaları gerekmekteydi. Bu iki dönem arasında zahirenin İstanbul'a ulaşmaması kıtlığa neden olmaktadır<sup>68</sup>. İskele kazalarında sakin bazı kişiler "*Mevsim-i derya güzerean etti*" diyerek zahireleri gemilere yüklemekten imtina ediyorlardı<sup>69</sup>. Zahire almadan iskelelerde bekleyen gemiler İstanbul'da zahire darlığının çekilmesine neden olmaktadır. Üstelik kış mevsiminin de yaklaşması tehlikenin büyümesine neden olmaktadır. Bu noktada gemilerin iskelelerde boş yere bekletilmesine tahammül yoktu. Devlet Karadeniz

<sup>64</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.164-165, H. 339.

<sup>65</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.183, H. 380.

<sup>66</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 38, H. 70.

<sup>67</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 39, H. 71-72; A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 53, H. 103; A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.183, H. 380; A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 158-159, H. 326; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 4; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s.12, H.14.

<sup>68</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 4-5, H. 2.

<sup>69</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 51-52, H. 99-102.

iskelelerinde zahire işiyle meşgul olan iskele emini, zabitan ve ayanlar gemilerin boş bir şekilde iskeleye bağlanmasından mesul tutmaktaydı.

Kış mevsimi geldiğinde gemiler tersanelere çekilir ve kazalar yıl içerisinde gönderemedikleri zahirelerini ambarlarında saklardı. Bu zahireler havalar müsait oldukça gemilere yüklenir ve İstanbul'a nakledilirdi<sup>70</sup>. 22 Kasım 1752 senesinde Bergos iskelesine bağlı olan kazalardan bazıları zahirelerini kış vakti nedeniyle İstanbul'a göndermemişlerdi<sup>71</sup>. Tüccar taifesi aldığı zahirenin kaliteli olmasını istemekteydi. Bu yüzden kış döneminde İstanbul'a getiremedikleri zahireyi bahar dönemlerinde almak istememekteydiler. Yeni mahsulü almak niyetinde olduklarından iskelede beklemekteydiler. Ancak devletin eski ve yeni her türlü zahireye ihtiyacı vardı ve tüccarın böyle bir seçeneğinin olmadığı dile getirilmekteydi<sup>72</sup>.

İskelelere bağlanan kaza sakinleri iskeleye zahire götürmemek için çeşitli bahaneler ileri sürmekteydiler. Mankalya kazası sakinleri “iskelede gemi yoktur” diyerek zahireleri iskeleye götürmek istememişlerdi. Yüklü miktarda zahire biriktirilen Mankalya'dan zahirenin sevkinde yaşanan bir aksaklık İstanbul'u çok etkilemekteydi. Nitekim 1748 nizamıyla bu iskele 350.000 kile buğday ile 50.000 kile arpayı sevk edeceğini taahhüt etmişti<sup>73</sup>.

Gemilerin boş bir şekilde iskelede beklemesinde kaza ahalilerinin zahireleri gönderecek arabalar bulamaması da vardı. 1754 senesinde Alçaklar iskelelerine zahire getirecek arabaların eksik olduğundan yakınılmaktaydı. Bu yüzden zahirelerini mahzenlere koyan kişilerin mahzenlerini açarak zahireyi derhal iskeleye ulaştırmaları istenirken mahzenin sahibi bulunmazsa marifet-i şer ile kilitleri kırılarak zahirelerin iskeleye nakledilmesi istenilmekteydi<sup>74</sup>.

Karadeniz'in Rumeli iskelelerinde yaşanan sıkıntılar 18. Yüzyılın ortasında iyice hissedilmekteydi. Kaza ahalilerinin 1753 senesinde zahirelerini göndermemek için başvurdukları başka bir bahane ise “*biz askeriz, biz voynuk reayasındanız, kazalarımız mirî malikânedir, evkâf kazasıyız*” şeklindeydi. Bu yüzden kaza ayanlarına gönderilen hükümlerle defterle sabit olan mukayese zahirelerin gönderilmesi

<sup>70</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 151, H 308; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 214, H. 455.

<sup>71</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 157, H. 325; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 158-159, H. 326.

<sup>72</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 20, H. 30.

<sup>73</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 125.

<sup>74</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.179, H. 320.

emredilmekteydi<sup>75</sup>. 1756 senesinde Balçık ve Kavarna iskelesine bağlı kaza ahalileri “ *kazamıza ait bütün mukayese zahirelerini verdik*” diyerek mukayese defterinde kaydedilmiş olan miktara karşı çıkmaktaydılar<sup>76</sup>. 1758 tarihinde Eskiçuma, Herazgrad, Osman Pazarı ahalileri toplanarak Herazgrad mahkemesine gitmiş zahirelerinin olmadığını dile getirerek mukayese zahireni göndermek istememişlerdi. Ancak bu nizamın herkes tarafından kabul edilmesi ve hiçbir şekilde sekteye uğratılmaması gerekmektedir. İstanbul'un kaderi buralardan gelecek zahireye bağlıydı. Bu yüzden söz konusu istekleri kabul görmemişti<sup>77</sup>.

Mübaşirlerin bizzat iskeleleri dolaşması gemilere zahire yüklenilmesinde ve kaçakçılık olaylarına ket vurulmasında caydırıcı bir özelliğe sahipti. Mübaşirler özellikle İstanbul'da kıtık çıktığı zamanlarda iskeleleri tek tek gezmekteydiler. Bergos iskelesinde zahire mübaşiri olarak atanan mübaşir İstanbul'daki kıtık bittiğinde geri İstanbul'a çağırılmıştı. Gelmeden önce iskelede biriktirilen zahirenin bekleyen sefinelere yüklenmesini tembih etmişti<sup>78</sup>.

### **Kaçakçılık**

Ürettiği üründen kâr etmek isteyen üretici tercihini; Anadolu tarafından gelen tüccarın ürününe daha fazla para verdiğinden bu yönde kullanmak istiyordu<sup>79</sup>. Anadolu taraflarından Trabzon, Sinop gibi iskelelerden gelen tüccar hububat ve çeşitli zahireyi Alçaklar iskelelerinden alarak Sinop, Samsun, Trabzon, İnebolu, Ünye ve Bartın<sup>80</sup> iskelelerine götürmekte buradan Anadolu'nun iç kesimlerinden gelen tüccara satmaktaydı<sup>81</sup>. Kaçakçılığın önüne geçmek isteyen devlet Anadolu taraflarından gelecek herhangi bir sefineye bir habbe dahi zahirenin satılmamasını emrediyordu<sup>82</sup>. Zahireler yerli yerinden doğruca iskeleye nakledilmeliydi<sup>83</sup>. Bu suçun işlenmesi halinde tüccar hapsedilmekte, gemisi Tersâne-i Âmireye bağlanmaktaydı<sup>84</sup>. Tüccarın

<sup>75</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.186, H. 387.

<sup>76</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 7/6.

<sup>77</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 189, s. 357.

<sup>78</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 64, H. 122; A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 100, H. 207.

<sup>79</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 71, H. 137.

<sup>80</sup> Bilge, S. M. (2013). “XVIII. Yüzyılda Osmanlı (Anadolu) Limanlarından Kafkasya'ya Yönelik Deniz Taşımacılığı ve Deniz Ticareti”. *Kafkasya Üniversiteler Birliği Uluslararası Ağrı Sosyal Bilimler Kongresi*, 25-27 Eylül, s. 3.

<sup>81</sup> BOA. A.(DVNS.TZEİ.d., 10, H., 146, s 83, H. 147, s. 83.; A.(DVNS.TZEİ.d., 11, 295.

<sup>82</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 95, s. 189, s. 147, H. 301; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 4.

<sup>83</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 113, H. 236.

<sup>84</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 159, H. 327.

hapsedildiği yer Tuna kenarında bulunan Tulçı kalesiydi. Burada tüccar kalebend olarak cezasını çekmekteydi<sup>85</sup>. Karadeniz iskeleleri İstanbul için çalışan iskelelerdi ve kaçakçılığın önüne geçilmediği takdirde İstanbul'da kıtlık çıkması büyük olasılık dâhilindeydi.

Karadeniz iskelelerinden zahire alan kapan-ı dakik tüccarının da kaçakçılık yapma olasılığı vardı. Bu yüzden gemilerine yükledikleri zahirenin miktarını, tüccarın isminin yazılı olduğu mühürlü tezkireyi kapan-ı dakik naibine vermeleri gerekiyordu. Kapan naibinden aldıkları tezkireleri de sicil-i mahfuza mahallinde kaydettiriliyorlardı<sup>86</sup>. Tezkirede buğdayın hangi sınıftan, kıymetinin ve miktarının ne kadar olduğu yer almaktaydı. Bu şekilde tüccarın gemilerindeki zahirenin cinsi ve miktarı açıkça bilinerek kaçakçılık yapmalarının önüne geçilmeye çalışılmaktaydı<sup>87</sup>.

Halk, askerî kesim kaçakçılığın türlü yollarını bulmuştu. Bu yolda aracı olan kesim muhtekir denilen kişilerdi. 1749 senesinde zuema, sipahi, mültezim ve voyvodalar Karadeniz'in Rumeli kıyısındaki kazalardan aldıkları öşürlerini muhtekir taifesine daha fazla paraya satmışlardı<sup>88</sup>. Muhtekiler de bu zahireyi Anadolu taraflarından gelen tüccara daha fazla paraya satmaktaydı. Devlet buna devam edenlerin kalebend olacaklarını bildirmişse de devlet görevlilerinin dahi kaçakçılığa ve muhtekirliğe başlaması Karadeniz iskelelerinden İstanbul'a gelecek zahirenin azalması anlamına geliyordu<sup>89</sup>.

1754 senesindeki hükümde Bergos, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Karaharman iskelelerinde muhtekir taifesinin zahireleri zahire pazarından satın alarak başka yerlere fazla satmak umuduyla mahzenlerine doldurduğu yer almaktadır. Bu kişilerin pazarlarda buğdayı fazla paraya sattıkları İstanbul tarafından haber alınmış ve bunun önlenmesi emredilmişti. İhtikârlık devlet tarafından men edilmesine rağmen karlı bir iş olması insanları muhtekirliğe itmekteydi. Zahire pazarlarında ürünü fazla paraya satın alan muhtekiler bu zahireleri mahzenlerine bekletmekteydi. Devlet bu durum karşısında muhtekirlerin isim ve resimleriyle defter yapılarak kendisine bildirilmesi hususunda özenle durmuş ve bu kişilerin haklarından gelinmesi için emir

<sup>85</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 81, H. 158; BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s.145, H. 299.

<sup>86</sup> BOA. A.DVNZİ.d. 8, s. 143/314.

<sup>87</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.162, H. 324; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 15, H. 19.

<sup>88</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 28, H. 53.

<sup>89</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 28, H. 53.

vermişti. Halkın arabalar ile getirmiş olduğu zahirenin narh-ı cari ile kapan sefinelerine satılması istenmişti<sup>90</sup>.

1755 senesinde Varna kadısına gönderilen hükümde Trabzon ve havalisinden gelen tüccar gemilerine zahire satılmaması istemekteydi. Bu senede buradan Varna'ya gelen üç-dört adet zahire sefinesine muhtekirler fazla paraya zahire satmışlardı. Bir Varna kilesi buğday 50 paraya satılırken muhtekirler bunu 60 paraya, kızılca buğdayı 40 paradan 50 paraya çıkartarak Anadolu tüccarına satmışlardı<sup>91</sup>.

1757 senesinde Trabzon Valisi'nden kaçakçılık olaylarına karşı daha temkinli olması istenmişti. Trabzon ve havalisine zahire kaçakçılığı yapan reisler bulunursa habs edilmesi isteniyordu<sup>92</sup>. Aynı senede Karaharman iskelesinden Hüseyin Reis adındaki bir tüccar 8.000 kile buğdayı şaykasına yükleyerek Anadolu taraflarına gitmişti. Bu reisin derhal yakalanarak habs edilmesi, şaykasındaki zahirenin İstanbul'a gönderilmesi ve gemisinin rabt edilmesi Trabzon valisine emredilmişti<sup>93</sup>. Bu gemiler hamulelerini Anadolu'nun Karadeniz sahilindeki iskelelere götürürdü. Bu reisler ürünleri sattıktan sonra tekrar Rumeli kıyısındaki iskelelere gelmekteydiler. Bunun bilincinde olan devlet zahire kaçırın kişilerin tespit edilerek takip edilmesi ve sonunda yakalanmasını istemekteydi. Bunlardan biri olan Giresunlu Kel Hüseyin'in zahire kaçakçılığı yaptığı haber alınmış ve nerede görülürse hemen habs edilmesi emredilmişti<sup>94</sup>.

Bütün bu emr-i şeriflere rağmen halk ve askeri kesim Anadolu'ya zahire kaçırmanın bir yolunu buluyorlardı. Bu yollardan birisi de buğdayın peksimet yapılarak Anadolu tüccarına satılmasıydı. 1757 senesinde Balçık kazası sakinlerinden Mustafa ve Ahmed adındaki şahıslar Padişah'a arzuhal göndererek kaza ahalilerinden bazılarının on iki adet peksimet fırını açtıkları ve mukayese zahirelerini bu fırınlarda peksimet yaparak Anadolu tüccarına sattıkları ihbarında bulunmuşlardı. Balçık kadısının dahi bu işe göz yumduğu mektupta yer almış ve kadının bu şahıslardan 200 kuruş alarak fırınların çalışmasına ruhsat verdiği ifade edilmişti. Bunun üzerine harekete geçen devlet bu fırınlardan bir adedi haricindeki diğerlerinin mühürlenmesi

<sup>90</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 195, H. 407.

<sup>91</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.215, H. 456.

<sup>92</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 7, H. 8.

<sup>93</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 89, H. 160.

<sup>94</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, 95, H. 172.



emrini vermişti<sup>95</sup>. 1756 senesinde Balçık Kadısı Derviş Mustafa payitahta bir kıta arzuhal göndererek bu fırından sadece bir buçuk kantar peksimet üretildiğini ve bunun gemilere yetmeyeceğini bildirerek üç adet daha fırının çalıştırılmasına müsaade edilmesini istedi. Aynı zamanda bu fırınlardan üretilecek peksimetin Anadolu taraflarına kaçırılmayacağını teminatını verdiyse de devlet bir fırının mührünün açılmasını münasip gördü<sup>96</sup>.

### **Zahirenin İçine Farklı Maddeler Karıştırmak**

Devlet mukayese zahiresinin eksiksiz ve hızlı bir şekilde İstanbul'a gönderilmesi taraftarıydı. Halkın bir sene içinde çeşitli nedenlerden dolayı gönderemediği ya da eksik gönderdiği zahireyi bir sonraki sene istiyordu. Bu yüzden halk ürünün rekoltesi düşük olduğunda zahirenin içine saman, toprak, çavdar gibi maddeler ekleyerek istenilen miktardaki zahireyi denkleştirmeye çalışıyordu<sup>97</sup>.

İskelelere gönderilen emirlerde bu konu üzerinde dikkatle durulduğu anlaşılmaktadır. 1756 senesinde Balçık ve Kavarna iskelelerine bu konuda emirler gönderilerek zahirenin pak ve saf olması istenilmişti<sup>98</sup>. 1757 senesinde Karadeniz iskelelerinden biri olan Mankalya iskelesine gelen 3 geminin taşıdığı hububat kontrol edilmiş, kontrol sırasında 9 kile buğdayın 4 kilesinin arpa ve topraktan oluştuğu görülmüştü. Mankalya iskelesindeki bu hadise üzerine devlet ilgili yerlere ferman göndermişti<sup>99</sup>.

1757 senesinde de Köstence iskelesinden gönderilen buğdayın yarısının arpa olduğu tespit edilmişti. İstanbul halkına iyi ekmek çıkarmakla mükellef olan devlet Karadeniz'in zahire anlamında en üst düzeyde verim aldığı Köstence iskelesinde buna müsaade edemezdi. Bu yüzden ürünlerin pak ve saf olmalarına azami gayret edilmesi emredilmekteydi<sup>100</sup>. 1760 senesinde Bergos, Varna, Kavarna, Balçık, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinde zahirelerin içine farklı maddeler atılması üzerine devlet bu iskelelerden numune alınmasını ve bu numune paketlerinin mühürlenerek kapana getirilmesini istemişti. Ancak getirilen numunelerin

<sup>95</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 22, H. 34.

<sup>96</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 41, H. 65.

<sup>97</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 19, H. 29; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,11, s. 61.

<sup>98</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 6, H. 5.

<sup>99</sup> Fidan (2014: 87).

<sup>100</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 29, H. 45.

mühürlerinin bir kısmının bozulmuş olduğu dikkati çekmekteydi. Numunelerin dahi içinde istenilen hububattan başka birçok farklı maddenin olduğu tespit edilmişti. Bu durum hem tüccarın hem de reâyâ sorumsuzluğu görülmüştü. Bunun üzerine devlet numunelerin mübaşirin mührüyle mühürlenmesini, eğer iskelede mübaşir yoksa kadı ve naiplerin mühürlerinin kullanılması gerektiğini ifade ederek zahirenin karışık olmaması için önlem almaya çalışmıştı<sup>101</sup>.

## Sonuç

İstanbul ile iskeleler arasında yapılan ticaret hububat üzerinde şekillenmişti. Buğday ve arpa hububat ticaretinde büyük paydaya sahipti. Bunun yanı sıra İstanbul halkının günlük gereksinimlerinden olan yağ türleri de sevk edilen ürünler arasındaydı. Köstence, Varna, Bergos, Kavarna, Balçık, Karaharman iskeleleri ise bu ihtiyacın büyük ölçüde karşılandığı merkezler olup İstanbul'un ihtiyacının yarısına yakını Alçaklar iskelelerinden karşılanmaktaydı. Bu bağlamda Rumeli'nin Karadeniz kıyısında bulunan iskeleler İstanbul iaşesinin ana tedarik noktalarını oluşturuyordu.

İskeleler sadece limanlarını değil aynı zamanda geniş bir coğrafyayı da İstanbul'a bağlamaktaydı. Bu bağlantı üç saç ayağı üzerinde kurulmuştu; biri tüccar, diğeri mübaşir ve bir diğeri de üretici oluşturuyordu. Birinin işi savsaklaması devletin büyük bir sorunla karşı karşıya kalmasına neden olmaktaydı. Bu grupların anlaşmazlık yaşadığı ana nokta piyasa fiyatının düşük olmasıydı. Osmanlı Devleti İstanbul halkının iaşesi söz konusu olduğunda fiyatı düşük tutmaktaydı. Devletin kaliteli ve hızlı bir şekilde hububatın İstanbul'a gelmesini sağlaması zorunluydu. Nitekim İstanbul, Marmara'da hububat üreten bir kaç yeri ayrı tutmak gerekirse tüketici bir şehirdi. İstanbul nüfusu göz önüne alındığında buradan mukayese nizamı ile belirlenen miktardaki zahirenin başkente gelmemesi durumunda İstanbul'da kıtlık çıkması büyük olasılık dâhilindeydi. Bu yüzden Karadeniz iskelelerine birbiri ardına gönderilen hükümlerde bir nesne, bir habbe, bir zerre dahi zahirenin Anadolu ve başka yerlere satılmasının katıyen yasak olduğu ifade edilmekteydi. Ancak ekonomik kaygılar hem devlet görevlilerinin hem de reayanın kaçakçılık yapmasına neden olmaktaydı. Sınırlı ölçüde zahire fiyatlarına yapılan zamlar ise yeterli seviyede bulunmamakta ve yasal ticaretten daha karlı olarak görülen kaçakçılığın zemini

<sup>101</sup> BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,11, s. 64.

oluşmaktaydı. Bütün bunlara rağmen iskelelerin miktarı milyon kileyi bulan zahireyi İstanbul'a sevk ediyor olmaları büyük bir iş gücünü de beraberinde getirmekteydi. İskeleler işçi, üretici, tüccar gibi grupların hep iç içe olduğu pazarlar haline gelmişti. Bu pazarlardan alınan büyük miktarları bulan zahirenin İstanbul'a sevk edilmesi Osmanlı Devleti'nin iâşe organizasyonunu mükemmel bir şekilde uyguladığının bir göstergesidir.

### KAYNAKÇA

- ALİ CEVAD (1313). *Memalik-i Osmaniye'nin Tarih ve Coğrafya Lügati*. Dersaadet: Mahmud Bey Matbaası.
- AYNURAL, S. (1992). "18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Kapan Tüccarları". *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 80-81, s. 207-214.
- AYNURAL, S. (2001:64, 30-32). *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)*. Ankara. Tarih Vakfı Yurt.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Bâb-ı Asafî Divân-ı Hümâyûn Sicilleri Tevziât, Zehair, Esnaf ve İhtisâb Defterleri (A. (DVNS.TZEİ.d.), 8, 9, 10, 11, 12.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA). HRT.h. 138.
- BIJIŞKYAN, P. M. (1969:108). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*. Hrand D. Andresyan (Tercüme ve Notlar). İstanbul: Edebiyat Fakültesi.
- BİLGE, S. M. (2013). "XVIII. Yüzyılda Osmanlı (Anadolu) Limanlarından Kafkasya'ya Yönelik Deniz Taşımacılığı ve Deniz Ticareti". *Kafkasya Üniversiteler Birliği Uluslararası Ağrı Sosyal Bilimler Kongresi*, 25-27 Eylül.
- BİLİCİ, F. (2001). "Karadeniz". *TDVİA*, C. 24, s. 388-390.
- BOSTAN, İ. (1991). "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846". *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 6, s. 21-35.
- EMECEN, F. (1989). "XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İâşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat". *Tarih Boyunca İstanbul Semineri*. 29 Mayıs-1 Haziran, Edebiyat Fakültesi, s. 197-230.
- ERGİN, M. (2013). *Orhun Abideleri*. İstanbul: Boğaziçi..
- FİDAN, F. (2014: 58). *18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İâşesinde Tuna İskelelerinin Rolü (1711-1768)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Kafkas Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kars.
- GENÇ, M. (2000:64). *Devlet ve Ekonomi*. Ankara: Ötüken.

- GÜÇER, L. (1954). “XVIII. Yüzyılın Ortalarında İstanbul'un İaşesi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, *İÜİFM.*, C. XVIII, S. 1-4, s. 397-416.
- HINZ, W. (1990:51). *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları, Edebiyat Fakültesi.
- İNCİCİYAN P. L. (1974). “Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası”. Hrand D. Andresyan (Çev.). *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 2-3, Edebiyat Fakültesi, s. 11-88.
- KATİP ÇELEBİ (1971:48). *Cihannüma (İklım-i Rum)*, Transkripsiyonlu Metin I. İstanbul.
- MANTRAN, R. (1990). *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*. C.I. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan (Çev.). Ankara: TTK.
- MURPHEY, R. (1988). “Provisioning İstanbul: The State and Subsistence in the early Modern Middle East”. *Food and Foodways*, S. 2, s. 217-263.
- ŞEMSEDDİN SAMİ (1996: 3921). *Kamusu'l-Alâm*. C.II, V. Ankara: Kaşgar.
- TDVİA. (2001). “Karadeniz”. *TDVİA*, C. 24, s. 386-388.
- YILDIZ, H. (2000:108:111). *1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Marmara Üniversitesi/ Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.