

## KUZEY MARMARA'DA BİR LİMAN KENTİNDE TİCARET: XVI. YÜZYILDA TEKİRDAĞ-RODOŞÇUK LİMANI

Hacer ATEŞ\*

Öz: Bizans'ın son dönemlerinde küçük bir şehir olan Tekirdağ Osmanlı hâkimiyetine geçtikten sonra bilhassa İstanbul'un fethiyle birlikte yeni başkentin ihtiyaçlarının karşılanması ve şehre göçürülen nüfus kitlelerinin iâşesinin temini hususunda önemli bir rol oynamaya başlamıştır. Bu doğrultuda özellikle Tekirdağ-Rodosçuk limanının devlet tarafından hububat transferi için açıkça teşvik edilmesiyle birlikte hububatın yanı sıra Rumeli'den gelen et, meyve ve sebze gibi temel ihtiyaç maddelerinin düzenli olarak sağlanması işini de Rodosçuk limanı üstlenmiştir. İstanbul iâşesi temininin yanı sıra Avrupalı tüccarların da Rumeli'den getirdikleri malları Akdeniz üzerinden Avrupa'ya naklettikleri bir yer olan Tekirdağ kısa zamanda uluslararası bir ticaret merkezi haline gelmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Tekirdağ, Rodosçuk, Ticaret, Liman, Akdeniz.

TRADE IN A PORT CITY IN NORTHERN MARMARA: THE TEKİRDAĞ-RODOSTO PORT IN THE 16<sup>TH</sup>  
CENTURY

**ABSTRACT:** Tekirdağ, which was a small city in the late Byzantine era, started to play a crucial role under Ottoman rule in providing needs for the new capital and masses which were transported to the new capital with the conquest of Istanbul. In this sense with the incentives from state for crop transportation Rodosçuk Port undertook the regular provision of basic needs such as meat, fruit and vegetable coming from Rumelia as well as crops. Tekirdağ, which was a place where goods of European merchants brought from Rumelia were transported to Europe via Mediterranean and provision for Istanbul was supplied, turned into an international trade center in a short time.

**Keywords:** Tekirdag, Rodosto, Mercantile, Seaport, Mediterranean.

**Giriş:** Antik dönemlerden itibaren Marmara bölgesinin önemli ticaret merkezlerinden biri olan Tekirdağ mevcut limanı sayesinde bu özelliğini tarihin tüm zamanlarında korumuştur. Bizans idaresinde de imparatorluğun batı bölgesindeki ürünlerin başkent İstanbul'a sevk edilmesinde önemli bir görevi üstlenmiştir. IV. Haçlı Seferi neticesinde şehir Venedik idaresine bırakılmış ve ardından Venedikliler Tekirdağ'a büyük bir liman ve han

---

\* Yrd. Doç Dr., Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü,  
hacerates74@gmail.com

yaparak doğu Akdeniz'deki ticaret kolonilerine bir yenisini daha eklemiştirlerdir<sup>1</sup>.

Osmanlıların bölgeyi fethetmeleriyle birlikte Tekirdağ aynı özelliğini korumaya devam etmiş hatta İstanbul'un fethi ile birlikte sarayın ve İstanbul'daki askerî sınıfın iâşesinin temini, Tekirdağ-Rodosçuk iskelesinin önemini daha da arttırmıştır. Rodosçuk, Rumeli'den gelen başta hububat olmak üzere bazı temel ihtiyaç maddelerinin düzenli olarak başkente taşınması işini üstlenmiştir. İstanbul'un istek ve beklentileri doğrultusunda organize edilen bu liman şehri, canlı bir ticarete sahne olmuş ve kısa zamanda uluslararası bir ticaret merkezi haline gelmiştir.

Şehrin çoğu ticarî geliri Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'daki câmi ve imaretinin masraflarını karşılamak üzere Fatih evkafına dâhil edilmiştir. Yine takip eden yıllar içerisinde üst düzey devlet görevlileri ve ulemeden kimseler Tekirdağ'da çeşitli ticari yapılar inşa ederek bu ticari hareketliliğe dâhil olup hem başkent İstanbul'daki hem de ülkenin birçok yerinde bulunan vakıflarına finansman sağlamışlardır. Fatih devri ulemasından Mevlânâ Kırımı, Rodosçuk'ta bir kervansaray ve yine aynı dönemlerde Mevlânâ Yegânzâde Ahmet Çelebi de iskele tarafında bir han inşa ettirmiştir. Tekirdağ-Rodosçuk iskelesindeki en önemli yapı ise XV.yy'da Çandarlızâde İbrahim Paşa tarafından inşa ettirilen iki katlı handır.

XVI.yy'ın ikinci yarısında ise Rüstem Paşa şehirdeki ticari aktiviteyi değerlendirerek gelirlerine yenilerini katmak amacıyla bazı girişimlerde bulunmuştur. Bu doğrultuda şehirde *Taş İskele* ismiyle anılan ikinci iskele Rüstem Paşa tarafından inşa olunarak şehirde yeni bir ticari merkez oluşturulmuştur<sup>2</sup>. Taş iskelenin hemen yakınlarında ise Rumeli'den gelen malların depolanabileceği çok sayıda mahzen de inşa edilmiştir.

Kısa sürede gelişen ve yoğunluğu hızla artan bu ticari hareketlilik Tekirdağ merkezli iki önemli ticaret ağının gelişmesine yol açmıştır. Bunlardan birincisi İstanbul iâşesi temininde gelişen iç ticaret ağı ikincisi ise

<sup>1</sup> 1204'de İstanbul'un Latinler tarafından işgali neticesinde kurulan Latin imparatorluğu bünyesinde Tekirdağ, Venediklilerin denetimine bırakılmıştır. Ancak Venedikliler 1204'ten önce de Tekirdağ taraflarına gelmiş ve şehir Bizans idaresinde olmasına rağmen daha 1150'lerde şehrin dışında bir Frank Mahallesi kurmuşlardır. Bu mahallede bir fondaco (han), bunun yanında Meryem Ana'ya adanmış hastane ile bahçesini kapsayan bir kilise de bulunmaktaydı. W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticareti*, çev. Enver Ziya Karal, Ankara 1975, s. 265-266.

<sup>2</sup> İskelenin yeri, özellikleri ve şehirdeki fonksiyonu için bkz; Hacer Ateş, "Kuzey Marmara Sahilleri ve Art Alanında Şehirleşmenin Tarihi Süreci: XVI.-XVII. Yüzyıllarda Tekirdağ ve Yöresi", *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul 2009, (Basılmamış Doktora Tezi), s. 90.

doğu Akdeniz ticaretinde hâkim olan Latin tüccarların oluşturduğu uluslararası ticaret ağıdır. Her iki ticaret güzergâhı imparatorluğun hatırı sayılır bölgelerini içine alan bir coğrafyayı kapsamaktadır.

**İstanbul İaşesi Temininde Gelişen İç Ticaret Ağı:** İstanbul iaşesi temininde gelişen iç ticaret ağı kendi içinde de yeni kollar yaratmıştır. Bunlardan ilki Gelibolu, Hayrabolu, Malkara, Çorlu ve Edirne'ye kadar uzanan kazâ ve şehirlerin oluşturduğu geniş coğrafyayı içine almaktadır. Tekirdağ kırsalında ve civarındaki kazalarda yetiştirilen ürünlerin özellikle buğdayın “*akreb bâzâra* götürülüp satılması kanunen zorunlu olduğundan Hayrabolu, Keşan, Malkara İpsala, Uzunköprü, Vize, Kırkkilise<sup>3</sup> gibi yakın kazâlarda hâsıl olan ürünlerin matbâh-ı âmire görevlilerince satın alınmak üzere Tekirdağ-Rodosçuk limanına getirilmesi zorunlu kılınmaktaydı<sup>4</sup>. Bu organizasyonun devamlılığını sağlamak üzere sayısız belge ve dokümanda karşımıza çıkan “*kadimden verilegeldiği*”<sup>5</sup> ya da “*kadimden olageldiği üzere*” tâbiri bu işleyişin geleneksel yapısını göstermek açısından da ayrı bir önem taşımaktadır<sup>6</sup>. Saray adına kilâr-ı âmire ya da matbâh-ı âmire için gönderilen çavuşlar, belirlenmiş köy ya da mahallelerden narh-ı rûzî (ya da narh-ı cârî) üzerinden istenen miktarda alım yapmakta idiler.

Tekirdağ tarımsal art alanında (bağlı köyler) ve civar kazalarda yaşayan köylülerin ürünlerini Rodosçuk'ta satmak mecburiyetinde olması yakın bölgedeki halkın Rodosçuk'a gelmesini zorunlu kılan bir ticarî ağ oluşturmaktaydı. Sicil kayıtlarından anlaşıldığı üzere kırsal kesim ile kazanın merkezi olan Rodosçuk arasında oldukça sıkı bir ticari ilişki bulunmaktaydı. İncelenen tahrîr defterleri ve sicil kayıtlarından köylerde herhangi bir pazarın kurulmadığı anlaşılmakla birlikte merkezle köy ya da köylerin kendi aralarında hareketli bir ticaretin söz konusu olduğuna dair örnekler bulunmaktadır<sup>7</sup>. Kırsalla merkez arasındaki bu yakın ilişki hesaba katıldığında seyyar satıcıların, yakın köylere giderek satış yaptığını düşünmek pek de yanlış olmasa gerektir. Bu hususta ticaret örüntüsü içinde

<sup>3</sup> *Rodosçuk Şeriyye Sicili [=RSŞ]*. nr. 1550, 50 a.

<sup>4</sup> *RŞS*. nr. 1551, 65a.

<sup>5</sup> *RŞS*. nr. 1551, 85b.

<sup>6</sup> Adı geçen kazâlardan bazı kimselerin hâsıl olan terekelerini (hububat) Rodosçuk iskelesine götürüp satmayıp ambarlarında muhafaza ederek İstanbul'dan zahire cem'ine gelen gemi reislerine yüksek fiyat ile sattıklarının duyulması üzerine Rodosçuk kadısından bu olayı tahkik ederek bu şekilde hareket edenlerin uyarılması ve kadimden olageldiği üzere Rodosçuk iskelesine götürüp satmalarını sağlaması istenmiştir. *RŞS*. nr. 1551, 85 b.

<sup>7</sup> Tekirdağ kazasına bağlı Büyük Banarlı karyesinden Recep [v.] Ahmet'in, Çanakçı karyesine ipekli bohça satmak için gittiği sicil kayıtlarından anlaşılmaktadır. *RŞS*. nr. 1544, 52a.

Rodosçuklu kadınların da aktif rol aldıkları çeşitli tekstil ürünlerini ve baharat gibi ihtiyaç maddelerini köylere götürüp sattıkları anlaşılmaktadır<sup>8</sup>.

İstanbul iaşesi kapsamında bu yakın bölgelerin yanı sıra Tekirdağ-Rodosçuk ile bağlantılı olan ikinci bir güzergâhın oluştuğuna yukarıda değinilmişti. Bu güzergâh Selânik, Filibe ve Edirne gibi Rumeli şehirleri ile Trablusşam, Mısır ve Batı Anadolu şehirlerini geçerek Adalar üzerinden Rodosçuk ve İstanbul'a uzanan sahil şeridini içine alan coğrafya olarak tanımlanabilir<sup>9</sup>. Mısır ile İstanbul arasındaki deniz yolunun tamamen Osmanlıların eline geçmesi ve Akdeniz sahillerinde güvenliğin sağlanması pahalı ve daha tehlikeli olan kara taşımacılığını ikinci plâna itmiştir. Bu dönemde İzmir gibi bazı liman şehirlerinin yıldızı parlamış yeni ticarî güzergâhlar oluşmuştur<sup>10</sup>. İzmir limanı tıpkı Rodosçuk limanı gibi tarımsal art alanının ürün fazlalığının pazarlandığı bir bölge pazarı halini almış, Batı Anadolu'nun ürünlerinin depolandığı bir merkez olarak gelişme göstermiştir. XVI. yüzyılın sonlarında Latin tüccarlar İzmir'den yün, demir, soğan, tereyağı, kara üzüm, sabun, deri, zeytinyağı, zeytin, bal mumu, pamuk, kara meşe ve keten dokumaları Avrupa limanlarına taşımaktaydı<sup>11</sup>. Bunun yanı sıra Batı Anadolu'nun üzüm, incir gibi yaş ve kuru meyveleri de İzmir limanından hareketle Rodosçuk limanına getirilip depolandıktan sonra ihtiyaç doğrultusunda Rodosçuk'tan İstanbul ya da Edirne sarayına gönderilmeyi beklemekteydi.

Kıyısında Tekirdağ'ın da bulunduğu Marmara Denizi iç trafiği de bu ticaret ağının başka bir ayağını oluşturmaktaydı. Tekirdağ nasıl Rumeli'nin dünyaya açılan kapısı olarak nitelendiriliyorsa Bursa da *ipek yolunun* nihayetlendiği nokta olarak Anadolu'nun ticaret kapısını oluşturmaktaydı. Anadolu'dan gelen malların Rumeli'ye sevkinde Edirne sarayının beklentisi doğrultusunda iki şehir arasında da bir ticari ilişki kurulmuştu. Bursa müstakil olarak başkentini ihtiyaçlarını karşılamakla birlikte Tekirdağ-Rodosçuk vasıtasıyla Eski saray Edirne'nin de ihtiyaçlarının karşılanmasında takviyelerde bulunmaktaydı.

<sup>8</sup> Birbirini takip eden kayıtlarda Teslime adlı kadının Rodosçuk'ta muhtemelen toptan mal satan Kurt adlı birinden mal alıp (fülül/karabiber, makrama, keten bezi, yorgan gibi) köylerde sattığı kaydedilmektedir. RŞS. nr.1526, 12a.

<sup>9</sup> Rodosçuk iskelesinden Trablusşam iskelesine mal sevkıyatı yapıldığına dair kayıt bulunmaktadır. Ancak bu malların nelerden ibâret olduğu ise belirtilmemiştir. RŞS. nr.1544, 11a.

<sup>10</sup> Batı Anadolu'dan geçen kervan yollarının önemini yitirmesiyle, varlıkları bu kervan yoluna bağlı olan limanlar da atıl kalmıştır. Suraiya Faroqhi, *Batı ve Orta Anadolu'da Şehirleşme ve Ticaret*, (Hacettepe Üniversitesi Basılmamış Doçentlik Tezi) Ankara 1980., s. 206.

<sup>11</sup> Daniel Goffman, *İzmir ve Levanten Dünyası (1550-1650)*, çev. Ayşen Anadol- Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul 1995, s. 41.

KUZAY MARMARA'DA BİR LİMAN KENTİNDE TİCARET: XVI. YÜZYILDA TEKİRDAĞ-  
RODOŞÇUK LİMANI

Ticaretin devamlılığı ve sekteye uğramaması için ticaret yapılan yerin güvenli olması şüphesiz çok önemli idi. Ticaret güzergâhının savaş olan bölgelere yakınlığı ya da korsan saldırılarına açık bir liman olup olmaması bu hususta belirleyici bir rol oynamaktaydı. Rodosçuk, iç denizde bir iskele olduğundan herhangi bir korsan saldırısı söz konusu değildi. Ayrıca şehrin Osmanlı sefer güzergâhı içinde bir kol oluşturmaması Rodosçuk halkı için bir avantajdı<sup>12</sup>. Ancak yapılacak herhangi bir sefer hazırlığının dahi bölge ticaretini sekteye uğrattığı ve ticari faaliyetleri aksatarak şehrin ticarete bağlı gelirlerinde düşmeye sebep olduğu anlaşılmaktadır<sup>13</sup>.

Tekirdağ-Rodosçuk limanına yukarıda da bahsedildiği üzere gerek kara yolu gerekse deniz yolu ile çok sayıda şehir ve bölgeden çeşitli ürünler gelmekteydi. Balkanlar ve Edirne'den toplanan buğday, deri, yapağı, demir gibi ticari metaller Rodosçuk iskelesine genelde kara yolu ile getirilmekte ve bu malların taşınması işinde genellikle deve, at ve merkeplerden faydalanılmaktaydı. Develer, uzun yol koşullarına dayanıklı hayvanlar olması sebebiyle yük taşımada tercih edilmekte idi. Devlete ait (mirî) malzemelerin taşınması için genellikle mirî develer kullanılmaktaydı. Tekirdağ'ın kuzey batı sınırında bulunan Hayrabolu Mirî Ahır, develerin bakılıp beslendiği yerlerden biri olarak organize edilmişti<sup>14</sup>. Rumeli şehirleri ile Tekirdağ arasında yük taşıyan mirî develerin Rodosçukta konakladıkları yer ise Yegânzâde hanı idi<sup>15</sup>. Bu hanın yanı sıra diğer tüccarların da yük taşıma işinde kullandıkları develer için Rodosçuk'ta özel yerlerin olduğu anlaşılmaktadır. Tırhalalı bir tüccarın Rodosçuk'a geldiğinde 3 devesini deve emanetçisine bıraktığı ve bu develerin bakımı için günlük 25 akça ödediği

<sup>12</sup> İlber Ortaylı, Rodosçuk'un doğrudan Avrupa yolu üzerinde olmaması sebebiyle Avrupa elçilerinin özellikle Habsburg elçilik alayların kabulünde yapılan ağır masrafların yükümlüğünden halkın kurtardığına değinmektedir. İlber Ortaylı, "16. Yüzyılda Rodosto (Via Egnatia'nın Marmara'daki Uzantısı)", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, Ed. Elizabeth A. Zachariadou, İstanbul 1999. , s. 217.

<sup>13</sup> Bosna Beylerbeyi'nin 1603 yılında sefer-i hümayuna katılmak için Rumeli'ye gelişi esnasında Rodosçuk ticari art alanını oluşturan bölge halkının korkudan iskeleye gelmemesi üzerine Rodosçuk'ta bâc-ı pazar mukataasını tutan mültezimin bundan dolayı zarar ettiğini bildirmesi konunun önemi açısından anlamlı bir örnektir. RŞS. nr. 1544, 11a.

<sup>14</sup> Bununla ilgili Başbakanlık Arşivi'nde çok sayıda belge bulunmaktadır. Örneğin, Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), MAD. nr. 9878.

<sup>15</sup> İskele tarafında bulunan Yegânzâde hanındaki mahzenleri kiralaayan bir mültezim, mirî develerin mahzenlerin kapısını ve aralarında olan duvarı yıkıp harap etmesi ile bu mahzenlerin buğday koymaya elverişli olmadığı sebeple mahzenlerin 10 ay boş kaldığını belirtmektedir. RŞS. nr. 1511, 75b.

kayıtlıdır<sup>16</sup>. Ticari metalar develerin yanı sıra at, merkep, öküz ile bu hayvanlara koşulmuş arabalarla da taşınmakta idi<sup>17</sup>.

Samakov, Filibe ve ya Edirne'den Rodosçuk iskelesine mal getirecek olan tüccarlar, ticaretini yaptıkları malın cinsi ve miktarına göre arabacılarla pazarlık yaparak bu sevkiyatı gerçekleştirmekteydi. Örneğin demir ticareti ile uğraşan Hacı Rûşen adlı tüccarın Samakov kantarı ile 100 kantar demiri Rodosçuk iskelesine getirmek için Samakov arabacıları ile 1420 akçaya anlaştığı görülmektedir<sup>18</sup>. Başkentle birlikte pek çok şehrin ve vakfın pirinç ihtiyacını karşılayan Filibe'den de Rodosçuk iskelesine pirinç nakli yine at arabalarıyla yapılmaktaydı.<sup>19</sup> Mısır, İzmir ve Ege adalarından gelen ticari metalar aynı güzergâhtan Edirne ve Balkanlar'a yine aynı usûlde taşınmakta idi.

Şehir	Ticari Mallar
Edirne	Deri, kürk, kalay
Samakov	Ham demir, çelik, çivi, demirden mamul aletler
Filibe	Başta pirinç olmak üzere çeşitli tahıl ürünleri ve aba
Bursa	Kestane, buz, esir,
Eflak	Deri, kürk, mum yağı
Dimetoka	Başta buğday olmak üzere çeşitli tahıl ürünleri ve sair hammaddeler
Gelibolu/İnöz-Kavak	Tuz
Marmara Adası	Mermer ve zeytin
İzmir	Başta kuru üzüm olmak üzere çeşitli yaş ve kuru meyveler, keten, tulum peyniri, mazı, zeytin, sabun, zeytinyağı, penbe, kirpas. Ayrıca Batı Anadolu'da yetişen bazı ürünler (Örneğin Sandıklı'dan Afyon).
Mısır	Pirinç, mercimek, şeker, biber, karanfil, baharat, kahve ve keten

**Tablo 1** Rodosçuk Limanına Gelen Ticari Mallar.

**Latin Tüccarların Ticari Faaliyetleri:** Rumeli'nin farklı bölgelerinden ticari değer taşıyan çeşitli ürünler Tekirdağ-Rodosçuk limanı sayesinde ülke

<sup>16</sup> RŞS. nr.1552, 66a.

<sup>17</sup> RŞS. nr.1560, 1a.

<sup>18</sup> Hacı Ruşen'in bundan daha düşük bir fiyat önermesi ve ücreti vermemesi üzerine arabacılar kadiya gitmişler ve pazarlıklarının mezkûr fiyat üzerinden olduğunu bildirip şikâyet etmeleri üzerine diğer arabacıların fiyatlarını örnek göstererek ilk önce anlaştıkları fiyatı almayı hak kazanmışlardır. RŞS. nr. 1514,

<sup>19</sup> Filibe kazâsı Kara Reis köyünden Mustafa b. Yunus, Sultân Selim Han imâreti için 31 müdd Filibe pirincini her kilesi 8 akça üzerinden taşınması için arabacılarla anlaşmış ve üç arabaya yüklediği pirinci Rodosçuk iskelesine getirmiştir. RŞS. nr. 1526, 30a.

dışına gönderilmekte ve Tekirdağ bu hususta Rumeli'nin dünyaya açılan kapısı olma özelliğini taşımaktaydı. XVI.yy'da Akdeniz havzasında yaşanan nüfus artışıyla birlikte temel besin maddelerine olan ihtiyaç artmış, bu da Latin devletlerini daha çok buğdayı taşımaya sevk etmiştir<sup>20</sup>.

Akdeniz limanları ile İstanbul ve Tekirdağ arasında gerçekleşen bu yoğun buğday ticareti trafiğinin sürekliliği iyi bir organizasyonu zorunlu kılmaktaydı. Venedik ve Ceneviz tüccarları, geleneksel olarak bunu başarılı bir şekilde yürütmekteydiler. Özellikle Venedikliler, Bizans döneminden itibaren Rumeli buğdayının Lâtin devletlerine taşınmasında en büyük rolü üstlenmişlerdi. Bizans İmparatoru'nun 12 Ekim 1155'te Pisa ve Venedik gibi İtalyan devletlerine tanıdığı ticari hakları başka bir İtalyan devleti olan Ceneviz'e de tanınması, Ege sularında bu ticari rekabeti en üst seviyeye taşımıştı<sup>21</sup>. IV. Haçlı Seferi sonunda İstanbul'un Latinler tarafından işgali neticesinde meydana gelen yeni idari sistem içinde Venediklilerin buğday ticaretini kontrol edebilecekleri liman bölgelerini idareleri altına almış olmaları Venediklilerin bu konuda Akdeniz havzasında oynadıkları tarihsel rolü ve ısrarlarını ortaya koymak adına manidardır<sup>22</sup>.

Bu gruba en son katılan devlet ise Dubrovnik (Raguzalılar) olmuştur<sup>23</sup>. Dubrovnik ile Osmanlılar arasındaki ilişkiler Sultan II Murad (1421-1451) zamanında başlamıştır. 1433'te Bosna kralı ile arasında çıkan anlaşmazlık yüzünden Osmanlılardan yardım istemesi, Dubrovnik şehir devletinin sultanın hâkimiyetini resmen tanımaya vesile olmuş ve bu hususta yardım istemeye gelen elçi yıllık 500 duka haraç ödemeyi de vaat etmiştir<sup>24</sup>.

Akdeniz'in önemli liman kentlerinde olduğu gibi XVI.yy.'da Venedik, Ceneviz ve Dubrovnik'li tüccarların Rodosçuk'ta da uluslararası ticaretin en önemli aktörleri olarak ön plana çıktıkları görülmektedir. Sicil kayıtlarındaki verilere göre Lâtin tüccarların İstanbul (Galata) merkezli ticari faaliyetlerini Tekirdağ'da bulunan ajanları (yetkili kişileri) vasıtasıyla yürüttükleri anlaşılmaktadır<sup>25</sup>. Latin tüccarların bu uygulamayı başka Osmanlı

<sup>20</sup> Akdeniz havzasındaki şehirlerin temel besin maddelerini buğday, üzüm (şarap) ve zeytin (zeytinyağı) oluşturmaktaydı. Özellikle buğdayın yokluğu şehirlerde kıtlık ve akabinde buna bağlı hastalıkların meydana gelmesine sebebiyet vermekteydi. Venedik şehri için bkz: Fernand Braudell, *Akdeniz- Mekân ve Tarih*, çev. Necati Erkurt, İstanbul 1990. s. 27-29.

<sup>21</sup> Aldo Gallotta, "Ceneviz", *DİA*, C.VII, İstanbul 1993, s. 363

<sup>22</sup> W. Heyd, *a.g.e.*, s. 266.

<sup>23</sup> Halil İnalçık, *a.g.e.*, s. 312.

<sup>24</sup> Dubrovnik (Raguzalılar)'ın Türklerle ilk teması ise Aydınoğulları ile olmuştur. XIV.yy'ın ortalarından itibaren Dubrovnik gemileri batı Anadolu limanlarından aldıkları buğdayı İtalyan devletlerine taşımaya başlamışlardır İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 249.

<sup>25</sup> Bu hususta oldukça fazla kayıt bulunmaktadır ki bunlardan bazıları; *RŞS*. nr. 1512, 8a; *RŞS*.

şehirlerinde de gerçekleştirdikleri görülmektedir<sup>26</sup>. Bu hususta Venedikliler savaş zamanlarında dahi bütün cezaları göze alarak gerek yasal gerekse kaçak yollardan Latin devletlerine buğday taşıma işini sürdürmüştür. Bu tüccarların Rodosçuk iskelesinden yoğun olarak talep ettikleri ürünlerin başında buğday, ikinci sırada ise deri ve yapağı gelmekte idi. Daha çok iç piyasaya hitap etmesine rağmen şarap da ihraç edilen ürünler arasında bulunmaktaydı. Bunun yanı sıra bal mumu ve penbenin (pamuk) de bu *memnu metalar*<sup>27</sup> listesinde bulunmasına rağmen zaman zaman yasal olmayan yollardan ülke dışına çıkarıldığı anlaşılmaktadır<sup>28</sup>.

İhraç edilen ürünlerin serbest ya da memnu olarak sınıflandırılmasının devletin ihtiyaçları doğrultusunda belirlenen bir kural olduğunu söylemek yanlış olmasa gerektir. Zîra savaş zamanlarında ya da kıtlık gibi durumlarda çoğu stratejik [varlığı ya da yokluğu büyük kitleleri ilgilendiren ekonomik değere sahip ürünler] ürüne yasak konduğu bilinmektedir. Bu memnu ürünlerden buğday, temel besin maddelerinden biri olması sebebiyle stratejik ürünler arasında sayılabilir. Başkent'in kalabalık nüfusu ve askerî sınıfın beslenmesi için buğdayın mümkün olduğunca ülke içinde tutulması için çaba sarf edilmiş, bu hususta çok sıkı tedbirler alınmıştır.

Buğdayın özellikle savaş zamanlarında düşman devletlerine satışı kesinlikle yasaktı<sup>29</sup>. Ancak ürün fazlası olduğu durumlarda sulh halinde olunan devletlere buğday satışının yapılması ahidnâmelerce tespit edilen kurallar içinde serbestti. Rodosçuk iskelesinden buğday almaya izinli olan tüccarlar ya da gemi reisleri belirlenmiş gümrük kurallarını yerine getirmek koşuluyla gemilerini yükleyerek tezkerelerini alıp Gelibolu'dan serbestçe geçebilmekte, aksi takdirde böyle bir nakliyat söz konusu olmamaktaydı. İstanbul Gümrük bölgesi Avrupa tarafında Karadeniz kıyısındaki Varna'dan Gelibolu yarımadasındaki Kilidbahir veya Eceovası'na kadar bütün liman ve iskeleleri kapsıyordu<sup>30</sup>. Belgelerden anlaşıldığı kadarıyla İstanbul'dan

nr.1514, 15a; RŞS. nr. 1522, 48a.

<sup>26</sup> Ceneviz, Venedik ve Floransalı tüccarların Bursa, Edirne, İstanbul, Gelibolu gibi şehirlerde işlerini ajanları tarafından yürüttükleri bilinmektedir. Bkz. Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi(1300-1600)*, C.I, İstanbul 1996, s. 284-285.

<sup>27</sup> Memnu ürünler hususunda bkz. Zeki Arıkan, Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Metalar), *Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, 279-306

<sup>28</sup> Gön ve sahtiyan ve bal mumu ve yapağı ve penbe (pamuk) ve bunun gibi memnu olan metayı tahmil edip dârü'l-harbe vesâir vilâyetlere gönderildiğinin duyulması üzerine buna engel olunması ve adı geçen metaların İstanbul'a gönderilmesi için Rodosçuk ve Silivri kadılarına gönderilen hüküm, BOA. MD. XXII, 294/58.

<sup>29</sup> Buğdayın harice verilmemesi hususunda çok sayıda kayıt bulunmaktadır. Bunlardan bazıları; BOA. MD. V, 238/615; MD. XXIII, 209/441; MD. XXVI, 61/161; MD. XLVI, 312/709; MD. XLIX, 146/485.

<sup>30</sup> Halil İncalcık, *a.g.e.*, s. 245.



Gelibolu'ya kadar olan kısım aynı mukataa altında toplanmakta idi. Bu mukataa kalemi içinde Tekirdağ-Rodosçuk gümrüğü Galata, Ereğli ve Gelibolu ile birlikte İstanbul Gümrüğü'ne tabii idi<sup>31</sup>.

Gümrüklerde ticari metadan alınacak olan gümrük vergileri *ad valorem* yani hükümet temsilcisinin yahut gümrük mülteziminin takdir ettiği değer üzerinden hesaplanırdı<sup>32</sup>. Ticari sistem içinde Osmanlı tebaasındaki Müslim ve Gayr-ı Müslimlerden farklı miktarlarda gümrük alındığı görülmektedir<sup>33</sup>. Gümrüğün haricinde yabancı tüccarlardan *dellâliye ücreti* de alınmakta idi<sup>34</sup>. Venedikli ve Dubrovnikli tüccarların bu uygulamadan pek de memnun olmadıkları söylenebilir. Venedikli tüccarların itiraz etmesine rağmen "gümrük verenlerin *dellâliye de verdikleri*" şeklinde çıkan kararlardan iskele emirlerinin bu hususta esnek davranmadıkları ve anlaşma maddelerini uyguladıkları görülmektedir. Ancak Venedikli tüccarlar bu konuda ısrar edilmesi halinde Silivri ya da başka iskelelerde yükleme yapacaklarını söyleyerek idarecileri tehdit etmekten geri kalmamışlardır<sup>35</sup>. Aynı şekilde yine Dubrovnikli tüccarların da *dellâliye ücreti* vermemekte ısrar ettikleri anlaşılmaktadır<sup>36</sup>.

Dubrovnikli tüccarlar, Osmanlı limanlarından deri alıyor dönüştürüp Osmanlı topraklarına çuka getiriyorlardı<sup>37</sup>. Getirdikleri çukaları her şehirde farklı gümrük oranlarında satmakta idiler. Sicil kayıtlarındaki bilgilere göre Dubrovnikliler'den İstanbul'da ve Galata'da sattıkları maldan %5, Edirne ve Bursa'da sattıklarından %3, bunların dışındaki yerlerde satarlarsa bu sattıkları metadan da %2 akça gümrük alınıyordu. İstanbul iâşesi için mal ve ürün getiren bütün tüccarlara gümrük vergisinde indirim yapılmakta bu da

<sup>31</sup> İstanbul ve tevabii gümrük mukataaları için bkz. *D.MMK.*,46/1, 55/2; *D.MMK. İGE.* 1/52.

<sup>32</sup> Mübahat S. Kütükoğlu, "Gümrük", *DİA*, XIV, s. 263- 268; bu hususta Halep'teki Venedik konsolosunun mektubuna göre, 1596 yılında ithal edilen mallara gümrük binasında değer biçilirken yerel piyasa fiyatları üzerinden bu işlemin yapıldığı belirtilmektedir. Bkz. Halil İnalçık, *a.g.e.*, s.249.

<sup>33</sup> *RŞS.* nr. 1544, 24a.

<sup>34</sup> *Dellâliye ücreti* alıcı ile satıcı arasında aracılık yapan kimsenin bu iş mukabilinde aldığı ücrettir. Fatih Kanunnâmesinde bu %1 nisbetinde tesbit edilmiştir. Bu oran farklı yerlerde farklı miktarlarda uygulanmakta idi. Yusuf Halaçoğlu, "Dellâl", *DİA*, XIX, s. 145-146; Ayrıca bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri*, İstanbul 1983, s. 287.

<sup>35</sup> *RŞS.* nr.1530, 156a.

<sup>36</sup> *RŞS.* nr.1530, 119a.

<sup>37</sup> Dubrovnikliler Rodosçuk'un yanı sıra Karadeniz sahillerinden özellikle Bulgaristan-Varna limanı üzerinden de deri alımı yapmaktaydılar. Silistre, Prevadi, Dobruca bölgesinden toplanan deriler Dubrovnikliler tarafından satın alınıp Ankona, Venedik ve Ceneviz limanlarında satılmaktaydı. Bkz. F.W. Carter, "The Commerce of the Dubrovnik Republic, 1500-1700", *The Economic History*, 24/3, 1971 (London), 376-378.

yine Müslim-Gayrimüslim olma haline göre değişiklik göstermekteydi. Müslüman tüccara İstanbul'a mal getirip sattığında uygulanan gümrük resmi %2'den %1'e, Gayri Müslim tüccara (belgelerde Kâfir ve Yahudi olarak belirtilmiştir) ise %4'den %3'e indirilmekteydi<sup>38</sup>.

İhraç edilen buğdayların başında öncelikli olarak hâslardan elde edilen mahsûller gelmekteydi. Edirne ve Dimetoka hâsları mahsullerinden olan buğdayların çoğu Venedik ve Ceneviz tüccarları tarafından satın alınmakta idi<sup>39</sup>. Halkın elindeki buğday ise daha düşük bir fiyatla iç piyasa gereksinimini karşılamak amacıyla kullanılırken, hâsların mahsûlleri daha yüksek bir fiyatla dış piyasaya pazarlanmaktaydı. Bu çok kâr getiren buğday ticaretinden faydalanmak isteyen üst düzey devlet görevlileri sahip oldukları has topraklarını daha çok kazanç getireceğini bildikleri yerlerle takas etme yoluna gitmişlerdir.

Diyarbakır timar defterdarı olan Murad Çelebi'nin Tekirdağ, Çorlu ve Silivri kazaları dâhilindeki bazı köylerde bulunan zeametinin, Kanûnî Sultan Süleyman'nın damadı ve vezîriâzamı Rüstem Paşa hâslarına ilhak olunması bu hususta oldukça mânidardır<sup>40</sup>. Bu yoğun buğday ticareti göz önünde bulundurulduğunda Tekirdağ sahilinde ikinci bir iskelenin Rüstem Paşa tarafından yaptırılması da tesadüf değildir<sup>41</sup>. Rüstem Paşa'nın buğday ticaretinde aktif bir rol oynadığı yabancı yazarların da dikkatinden kaçmamıştır<sup>42</sup>. Tekirdağ-Rodosçuk iskelesinde, üst düzey devlet adamlarına ait malları taşıyan gemilerden gümrük alınmamaktaydı. Bu gemilerin reisleri ya da görevlilerin eline gümrükten muaf tutuldukları hususunda emr-i şerif verilmekte böylece gümrüklerden ücret ödmeden geçmeleri sağlanmaktaydı. Ancak bu muafiyetten faydalananların bunu kötüye kullanarak, aldıkları buğday ya da başka metalleri *deryâya bey' etmemeleri* yani açık denizlerde satmamaları tembih edilmekte idi<sup>43</sup>.

Latin tüccarların buğday ticaretinde bu denli ısrarları üzerine kaçakçılığının önüne geçilmesi için pek çok emir çıkarılmakla birlikte belgelerinin sayısındaki artıştan da anlaşıldığı üzere alınan tedbirlerin yetersiz kaldığı görülmektedir. Kıyı bölgelerinde yaygın olarak yürütülen kaçak buğday ticaretine ilişkin belgelerde % 20 fazla fiyat veren vurguncu

<sup>38</sup> İstanbul iâşesi için %1 akça ref olunmakta idi. R.ŞS. nr. 1544, 24a.

<sup>39</sup> R.ŞS. nr. 1512, 8a.

<sup>40</sup> R.ŞS. nr. 151, 62b.

<sup>41</sup> Tekirdağ'ın ekonomik ve ticari kalkınmasında Rüstem Paşa'nın rolü için bkz. Hacer Ateş, *a.g.t.*, s. 90.- 118.

<sup>42</sup> Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası II*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara 1994, s. 86.

<sup>43</sup> R.ŞS. nr.1512, 67a.

Avrupalı armatörlere satmak üzere büyük miktarda buğday stoklandığı görülmektedir<sup>44</sup>. Buğday kaçakçılığının önüne geçilmek üzere devlet tarafından oldukça sıkı tedbirler alınmıştı. Örneğin saray için buğday ya da başka ürün almaya gelen gemi reislerinin yükledikleri malı doğruca İstanbul'a götürmeleri hususunda kendilerinden *yarar kefil* talep edilmekteydi<sup>45</sup>. Böylece aldıkları terekeyi İstanbul'dan başka yerlere götürüp satmaları engellenmiş olacaktı. Limandaki gümrük görevlilerine İstanbul'a mal getirecek reislerin gemilerine ne miktarda hangi ürünü yüklendiğini ayrıntılı olarak bir deftere kaydetmeleri ve bu defterleri bir ya da iki ayda bir kontrol etmeleri hususunda uyarılar yazılmakta idi<sup>46</sup>. Bunun dışında buğdayın gemilere çuval ile değil dökülerek koyulması da bu tedbirler arasındaydı<sup>47</sup>. Böylece denize açıldıktan sonra terekenin başka bir gemi ya da kayığa nakledilmesi zorlaşmış olacaktı. Yine aynı dönemde İzmir limanından da kaçakçılığın önlenmesi konusunda her gemiye bir yeniçeri koyularak denetim sağlanmaya çalışıldığı ancak başarılı bir sonuç alınmadığı anlaşılmaktadır<sup>48</sup>.

Ülke dışına ihraç edilen ürünler yukarıda da bahsedildiği üzere buğdayla sınırlı değildir. Deri, kürk ve yapağı gibi hammaddelerin yanı sıra şarap ve kuru meyve gibi yiyecekler de ihraç edilen ürünler arasında idi. Rumeli'den gelen deri, kürk, yapağı gibi hammaddeler buğday ve diğer tarım ürünleri gibi Rodosçuk iskelesinden ihraç edilmekteydi. Venedikliler gibi Ceneviz ve Dubrovnikliler de Osmanlı limanları ile sıkı ticari ilişkiler içinde idiler. Sicil kayıtlarına nazaran Dubrovnik ve Ceneviz tüccarlarının Rodosçuk iskelesinden işlenmiş derinin yanı sıra daha çok ham deri, kürk ve yapağı satın aldıkları anlaşılmaktadır. Tekirdağ art alanında bölgenin en büyük pazarından biri olan Edirne, Rumeli'den hâsıl olan buğday, deri ve yapağı gibi ticari metaların toplandığı bir ara merkezdi. Dubrovnikli tüccarlar Edirne ve civârından aldıkları mallarını kara yolu vasıtasıyla Rodosçuk iskelesine getirip buradaki mahzenlerde muhafaza ederek daha sonra gemilere yükleyip ardından tekrar mal almak üzere Edirne'ye dönmekteydiler. Edirne dışından Rodosçuk'a yakın olan yerlerden de deri

<sup>44</sup> Halil İncelik, *Sosyal ve Ekonomik Tarihi I. Cilt*, çev. Halil Berktaş, İstanbul 2000, s.231; Rodosçuk limanından yapılan buğday kaçakçılığına ilişkin ayrıca bkz. Suraiya Faroqhi "İstanbul'un İlaşesi ve Tekirdağ-Rodosçuk Limanı (16-17. yüzyıllar)", *ODTÜ Gelişme Dergisi Özel Sayısı* (1979-1980), s. 145-146.

<sup>45</sup> RŞS. nr.1549, 68b.

<sup>46</sup> RŞS. nr. 1512, 65b.

<sup>47</sup> BOA. KK. nr.70, s. 451.

<sup>48</sup> Goffman, *a.g.e.*, s. 41.

getirilmekte idi. Örneğin Çorlu kazâsında toplanan deriler de arabalarla Rodosçuk iskelesine getiriliyordu<sup>49</sup>.

Edirne- Dubrovnik arasında deri ticareti yapan tüccarların ticaret merkezi İstanbul olup tıpkı Venedik tüccarları gibi onların da Rodosçuk'ta vekilleri bulunmaktaydı. Bu tüccarlar bizzat kendileri ya da vekilleri aracılığı ile deri ya da diğer malları almak üzere İstanbul'dan deniz yoluyla Rodosçuk'a oradan kara yolu ile Rumeli'ye geçiyorlardı. Aşağıdaki örnek satın alınan ürünlerin cinsi, miktarı ve ticareti yönlendirenlerin kimler olduğu ve bu ticari organizasyonun aktörlerini görmek açısından güzel bir örnektir; XVI. yüzyılın ikinci yarısında, Galata'da oturan Dubrovnikli Bernardo ve Gabriel [v.] Covan adlı kardeşler Edirne ve Dubrovnik arasında deri ticareti yapmaktadırlar. Bu tüccarlarından Bernardo, Edirne civarından aldığı 2658 adet sığır derisini Rodosçuk iskelesindeki İbrahim Paşa mahzenlerinde depolamış ve tekrar deri almak üzere Edirne'ye gitmiştir. Ancak mezkûr tüccarın Edirne'de hayatını kaybetmesi üzerine Rodosçuk iskelesinde depoladığı mallarına Beytûlmâl Emîni tarafından el konulmuştur<sup>50</sup>. Bernardo'nun Rodosçuk'taki yasal temsilcisi İstapan, derileri teslim almaya geldiğinde Beytûlmâl Emîninin muhalefetiyle karşılaşmışsa da uzun bir uğraştan sonra derileri almayı başarmıştır. Teslim aldığı malları Bernardo'nun yasal varisi olan kardeşi Gabriel'e teslim etmek üzere şirketin Galata'da bulunan yetkilisi gelerek derileri teslim alıp Rodosçuk'tan malın transferini gerçekleştirmiştir<sup>51</sup>. Örnekten de anlaşılacağı üzere Dubrovnikli tüccarların bu organizasyondaki merkezleri İstanbul olup Rodosçuk'ta bulunan temsilcileri ticari faaliyetleri kendileri adına yürütmekte ancak herhangi bir olumsuz durumda şirket yetkilileri buradan olaya müdahale etmektedirler.

Birçok hammaddenin ülke içinde kalarak iç piyasaya hizmet etmesini sağlamak için çeşitli önlemler alınmaktaydı. En belirginini derinin taşınması ve satışı esnasında konan vergilerin oranları idi. Yerli ve yabancı tüccarlara göre bu vergi miktarı değişiklik göstermekteydi. Tüccarlar Tekirdağ dışından kara yolu ile gön getirip mahzenlerde depolarsa 8 akça *araba bâcı* alınmakta

<sup>49</sup> Rodosçuk'ta toplanan derilerin bir kısmı Çorlu kazâsından gelmekte idi. Çorlu'yu besleyen art alanların ürünleri uluslararası pazara açılan kapı olan Rodosçuk limanına gönderilmekte idi. RŞS. nr. 1522, 48a.

<sup>50</sup> RŞS. nr.1514, 15a.

<sup>51</sup> Beytül-mâl Emîni olan Mihal b. Kosta tüccar Bernerdo'nun Dubrovnik Beyleri'ne borcu olduğunu, bu sebeple mallarına el konduğunu bildirmiştir. Ancak bunun üzerine tüccar kardeşlerden hayatta olan Gabriel'in vekili olan Nikola, ölen Bernerdo'nun Dubrovnik Beyleri'ne borcu olmadığını ispatlayan belgeyi getirerek müsadere edilen 2658 adet *kara sığırı* derisini Bernardo'nun yasal varisi olan kardeşi Gabriel'e intikal ettirmiştir, RŞS. nr.1514, 63b.

KUZEY MARMARA'DA BİR LİMAN KENTİNDE TİCARET: XVI. YÜZYILDA TEKİRDAĞ-  
RODOŞÇUK LİMANI

idi<sup>52</sup>. Sicil defterlerindeki benzer pek çok kayıttan anlaşıldığı üzere bu miktarın Rodosçuk iskelesine gön getiren tüm tüccarlar için genel geçer bir kural olduğu anlaşılmaktadır. Ancak gelen mal depolanmayıp hemen satıldığı takdirde *araba bâcı* alınmayıp 40 akçada bir akça *bâc* alınmakta idi<sup>53</sup>. Tüccarlar bu tür vergileri vermemek için çoğu zaman getirdikleri malları gizlice satma yoluna gitmekte idiler. Rodosçuk limanında gerek deri gerekse başka memnû metallerde olsun bu tür olaylara oldukça sık rastlanmakta idi<sup>54</sup>. Rodosçuk'a gelen ürünlerin satışı esnasında vergilendirme ve vergi miktarları aşağıdaki gibidir.

Ürün Cinsi	Satılış Tarzı				
	Arabayla Geldiğinde	Hemen Satıldığında	Depolandığında	Depolanmadan Gemiye Yüklendiğinde	Depolanıp Satıldığında
<i>Gön</i>	Araba başına 8 akça <i>bac-1</i> siyah alınır <sup>55</sup> .	<i>Bâc-1</i> araba alınmaz, 40 akçada 1 akça alınır <sup>56</sup> .	<i>Bâc-1</i> araba 8 akça <sup>57</sup>	İskeleden gemilere yüklendiğinde <i>mîrî</i> için gümrük alınır <sup>58</sup> .	-
<i>Hamr</i>	Fıçı başına 12 akça alınır <sup>59</sup> .	-	-	-	-
<i>Yapağ</i>	-	-	-	<i>Bâc</i> ve resm-i kantar alınmaz <i>mîrî</i> için gümrük alınır <sup>60</sup> .	<i>Bâc</i> alınmaz resm-i kantar alınır <sup>61</sup> .

<sup>52</sup> Rodosçuk *bâc-1 siyah* mukataasını tutan Hüseyin b. Abdullah, Otavyani b. Cerine adlı yabancı tüccardan 8 akça *bâc-1* siyah almıştır. RŞS. nr. 1515, 17a.

<sup>53</sup> Kaçak deri yükleyip giden bir tüccarın yakalanması sonrasında *bâc-1* mukataaya tutan Cafer'in deriden alınan vergiler hususunda ehl-i vukûf Müslümanların görüşleri doğrultusunda bu minval üzere *bâc* alınageldiği kaydedilmiştir. RŞS. nr. 1518, 49a.

<sup>54</sup> Musa adlı Yahudi bir tüccar araba ile kasabaya gön getirmiş ve kendisinden *bâc-1 araba* talep edildiğinde gön getirdiğini inkâr ederek böyle bir vergiyi ödemeyeceğini söylemesine rağmen kasaba sakinlerinden birçok kişi adı geçen Yahudi tüccarın Venedikliler'e 1000 kıta gön sattığına tanık olduklarını söylemişlerdir. RŞS. nr. 1518, 21a.

<sup>55</sup> RŞS. nr. 1518, 108a. ; RŞS. nr. 1515, 17a.

<sup>56</sup> RŞS. nr. 1518, 69a; RŞS. nr. 1518, 49a.

<sup>57</sup> RŞS. nr. 1518, 69a.

<sup>58</sup> RŞS. nr. 1518, 53

<sup>59</sup> RŞS. nr. 1518, 102a.

<sup>60</sup> RŞS. nr. 1518, 50a

<sup>61</sup> RŞS. nr. 1518, 50a.- 102a.

**Tablo: 2** Rodosçuk'ta Satılan Mallardan Alınan Vergi Miktarı.

**Şehirdeki ticaret mekânları; Hanlar ve Kervansaraylar :** Şehirdeki kervansaray, han ve bedesten gibi ticari yapılar, şehrin ticari potansiyelini yansıtması sebebiyle şehrin ekonomisi hakkında oldukça önemli bilgiler vermektedirler. Bu tür yapıların sayıca fazla olması, ticaretin gelişmişliği ile alakalı olup şehirdeki ticari aktiviteyi takip etmemize imkân vermektedir. Bir şehrin büyüklüğü de pazar yeri ve çarşılarının sayısı ile bedesten, han, kervansaray, dükkânlar, mahzen ve sair ticari yapılarının çokluğu ile doğru orantılıdır<sup>62</sup>.

Rodosçuk limanının yakınında Çandarlızâde İbrahim Paşa tarafından üst katında 42 mahzen, alt katında ise 15 mahzen ile 17 dükkânın bulunduğu iki katlı bir han inşa edilmiştir<sup>63</sup>. XV.yy sonlarında yapılmış olan bu yapı fonksiyon ve bünyesindeki alt birimler itibarı ile büyük bir ticari kompleksi andırmaktadır. İskeledeki ticaretin merkezi olan bu han bazı sicil kayıtlarında *İbrahim Paşa Çevre mahzenleri* olarak da zikredilmektedir<sup>64</sup>. Yine aynı zamanlarda iskele yakınlarında Mevlâna Ahmet Çelebi (Yegânzâde) tarafından 24 mahzenden oluşan bir han daha inşa ettirilmiştir<sup>65</sup>. XV.yy'da inşa edilen ilk kervansaray ise (Molla) Kırımî'nin Rodosçuk'ta yaptırdığı kervansaraydır<sup>66</sup>. Bu kervansaray iskelenin hemen yukarısındaki "Yukarı Çarşı"da bulunmaktaydı.

XVI. yüzyılda da bu tür yapıların sayısının arttığı gözlemlenmektedir. XVI. yüzyılın ilk, Rodosçuk'un ise ikinci kervansarayı Minnet b. Hacı Ali tarafından yapılmıştır. Kervansaray Yukarı Çarşı yakınlarında Eski Câmi Mahallesi'nde bulunmaktaydı<sup>67</sup>. Yine Rodosçuk sakinlerinden olduğu anlaşılan Abdüsselam Bey iskele civarında deniz kıyısında 16 bâb ve 18 bâb olmak üzere bir han inşa ettirmiştir. 1530'lardan<sup>68</sup> sonra inşa edildiği

<sup>62</sup> Şehirdeki bina kategorileri ve sayılarının arzettiği önem hususunda bkz. Suraiya Faroqhi, *Osmanlıda Kentler ve Kentliler*, çev. Neyir Kalaycıoğlu, İstanbul 2000. s. 31- 37.

<sup>63</sup> Suraiya Faroqhi, 1541 yılına ait tahrir defterine nazaran (*TD*. 210) adı geçen İbrahim Paşanın "Makbûl İbrahim Paşa" olduğunu söylemektedir. Suraiya Faroqhi, *a.g.m.* s. 140; Hâlbuki Rodosçuk kasabasına ait en eski tarihli tahrir defteri 1515 yılına ait olup bu defterde de İbrahim Paşa adı zikredilmektedir . BOA. *TD*. nr. 50 s. 236. Bu husus göz önünde bulundurulduğunda adı geçen İbrahim Paşa'nın, Makbûl İbrahim Paşa olmadığı, Çandarlızâde İbrahim Paşa (Halil oğlu) olduğu anlaşılmaktadır.

<sup>64</sup> Bu mahzenlerin geliri İstanbul'daki camiine vakfedilmişti. *RŞS.* nr. 1520, 13a.; Çandarlızâde İbrahim Paşa'nın İstanbul'daki evkafı için ayrıca bkz. Tayyip Gökbilgin, *XIV-XV. Yüzyıllarda Edirne ve Paşa Livası Vakıflar Mülkler-Mukataalar*, İstanbul, 1952. s. 425.

<sup>65</sup> BOA. *TD*. nr. 50, s. 243.

<sup>66</sup> *RŞS.* nr. 1511,7a.

<sup>67</sup> *RŞS.* nr. 1513, 19a.

<sup>68</sup> Bu hana ait bilgiler ilk kez 1535 tarihli tahrir defterinde geçmektedir, bundan önceki tahrirde mezkûr han hakkında bir kayıt bulunmamaktadır, BOA. *TD*. nr. 185.

anlaşılan bu hanın kendine ait bir de iskelesi bulunmaktaydı<sup>69</sup>. Yine iskelenin hemen yanında aynı zamanda bulunduğu mahalleye adını veren Dizdârzâde Mehmet Bey'e ait kervansaray bulunmaktaydı<sup>70</sup>. XVI. yüzyılın ortalarına doğru Kürkçü Sinan Bey<sup>71</sup> ve Çavuş Hüseyin Bey<sup>72</sup> tarafından iki yeni kervansaray daha inşa edilmiştir.

XVI. yüzyılın ikinci yarısında şehrin profilinin değişmesinde Rüstem Paşa'nın önemli bir rolü olduğu açıkça görülmektedir. Rüstem Paşa şehrin limanına alternatif bir iskele inşa ederek yeni bir ticaret merkezi oluşmasını sağlamıştır. Sicil kayıtlarında Taş İskele<sup>73</sup> olarak geçen iskele şehrin batı sahilinde Rüstem Paşa câmiinin hemen aşağısında kurulmuştur. Bu bölgede han ve kervansarayla birlikte büyük bir külliye inşa ettirmiştir.

İskelenin başında yapılmış olan Rüstem Paşa mahzenleri belli başlı ürünlerin depolandığı ve muhafaza edildiği yerler olarak ön plâna çıkmaktadır<sup>74</sup>. Örneğin buğday<sup>75</sup>, tuz<sup>76</sup> ve donanma için kullanılan demir malzemeler<sup>77</sup> ve hammadde buradaki mahzenlerde depolanmaktaydı. Rüstem Paşa mahzenleri adeta mirî depolar haline dönüşmüştür. Bu mahzenler çeşitli kayıtlarda Rüstem Paşa *Çevre Mahzeni* olarak geçmektedir<sup>78</sup>. Aynı yıllarda şehirde benzer yapılardan biri olan İbrahim Paşa Hamı için de sicil kayıtlarında *çevre mahzen*<sup>79</sup> ibaresinin kullanıldığı bilgisinden hareketle "*çevre mahzen*" teriminin "*han*" karşılığında kullanıldığı ve bu *çevre mahzenlerin* Rüstem Paşa Hamı olduğu söylenebilir. Bu sebeptendir ki modern kaynaklar Rüstem Paşa hanı hakkında her hangi bir bilgi vermemektedir. Rüstem Paşa Kervansarayı ise şehirdeki diğer yapıları olan câmi, medrese, hamam ve imâret ile birlikte inşa edilmiştir. Evliyâ Çelebi buranın şehrin en büyük kervansarayı olduğundan söz etmektedir<sup>80</sup>.

Şehirde ilk bedestenin ise Mihrimâh Sultân tarafından inşa ettirildiği anlaşılmaktadır<sup>81</sup>. Rüstem Paşa Câmii'nin yaklaşık yüz yirmi metre batısında

<sup>69</sup> R.ŞS. nr. 1524, 127b.

<sup>70</sup> R.ŞS. nr. 1514, 14b.

<sup>71</sup> R.ŞS. nr.1513, 48a.

<sup>72</sup> R.ŞS. nr. 1529, 55b.

<sup>73</sup> R.ŞS. nr.1545, 34a. Bugün dahi iskele aynı adla anılmaktadır.

<sup>74</sup> R.ŞS. nr. 1545, 34a.

<sup>75</sup> R.ŞS. nr. 1514, 58a.

<sup>76</sup> R.ŞS. nr. 1523, 13a.

<sup>77</sup> R.ŞS. nr. 1526, 44a.

<sup>78</sup> R.ŞS. nr. 1551, 20b.; R.ŞS. nr. 1529, 33a.

<sup>79</sup> R.ŞS. nr. 1529, 33a.

<sup>80</sup> Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi I, 8. Kitap*, Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı- Robert Dankoff, İstanbul 2011, s. 348.

<sup>81</sup> Sultan II. Selim'e ait bir emir suretinde bedesten için "*hemşiremin bina ettiği bedesten*" ifadesi kullanılmıştır. bkz: R.ŞS. nr. 1524, 142a.

yer alan bu bedesten, külliyedeki diğer yapılardan biraz uzakta yer almaktaydı. Bedesten altı kubbeli büyük bir yapı olup dört cephesinde büyük demir kapıları bulunmaktaydı<sup>82</sup>. Şehrin *ilk bedesteni* olan bu bedestenin içinde dükkânlar ve yine etrafında da dükkânlarla birlikte çeşitli meslek kollarına ait iş yerleri bulunmaktaydı<sup>83</sup>. Bedestene bitişik bakkal dükkânı, attar dükkânı, aşçı dükkânı, mumcu dükkânı ve sair mamûl ve sebze meyve, baharat satan dükkânların yanı sıra bedestenin etrafında fırın ve değirmenler de mevcuttu.

İstanbul'un fethinden sonra şehrin iâşesi bağlamında gelişen ticari aktivitenin yoğunlaşması yukarıda da değinildiği üzere ticari mekânların sayısında artışı da beraberinde getirmiştir. Bu ticari büyüme liman etrafından başlamak kaydıyla şehrin belli başlı bölgelerini içine alacak şekilde genişlemiştir. Ticari hareketlilik liman etrafında ve eski kale içinde olmak üzere şehirde iki ayrı kısımda çarşıların oluşmasını sağlamıştır. Büyük şehirlerin dışında pek de karşılaşılmayan bu iki kısımlı çarşı oluşumu şehirdeki ticaret hayatının üst seviyelere ulaştığının görülmesi açısından önem arz etmektedir. Yukarı Çarşı "*Sûk-ı Sultânî*"<sup>84</sup>, Aşağı Çarşı ise "*İskele Çarşısı*" olarak adlandırılmaktaydı. Evliya Çelebi iskele tarafında bulunan Aşağı Çarşı'nın büyük bir çarşı olduğundan bahsederek buranın adeta Mısır Çarşısı olduğunu ve Mısır mallarının tümünün burada bulunabileceğini kaydetmektedir<sup>85</sup>. Anlaşılabileceği üzere Rodosçuk gerek Osmanlı coğrafyasından gerekse Avrupa'dan gelen çok sayıda tüccarın uğrak yeri olup çeşitli ticari emtianın alınıp satıldığı, el değiştirdiği bir liman olmuştur. XIX. asrın ilk yarısına kadar İstanbul iâşesindeki fonksiyonunu da devam ettirmiştir<sup>86</sup>. Fakat Rumeli demir yollarının faaliyete geçmesiyle birlikte nakliyenin daha çok demiryolu vasıtasıyla yapılmaya başlaması deniz taşımacılığını ikinci plana atmış bu yüzden XIX. yüzyılın sonlarına doğru Rodosçuk iskelesine artık gemiler çok seyrek gelmeye başlamıştır. Pazartesi ve Salı günleri olmak üzere haftanın iki günü İstanbul ve Tekirdağ arasında iki vapur karşılıklı olarak yolcu, mal ve eşya getirip götürmeyi sürdürmüştür<sup>87</sup>.

**Sonuç:** Bizans'ın son dönemlerinde eski önemini kaybetmiş bir liman olan Tekirdağ-Rodosçuk limanı Osmanlı döneminde özellikle İstanbul'un

<sup>82</sup> Hikmet Çevik, *Tekirdağ Tarihi Araştırmaları*, İstanbul 1949, s. 68.

<sup>83</sup> RŞS. nr. 1520, 5a.

<sup>84</sup> RŞS. nr.1547, 54a.

<sup>85</sup> *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, s. 348.

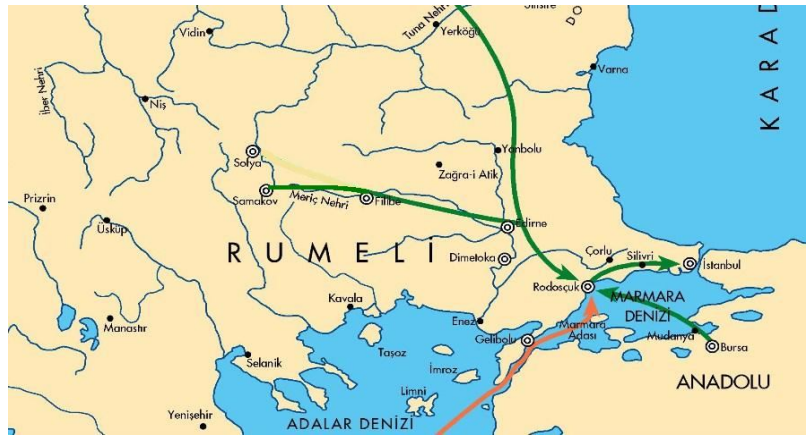
<sup>86</sup> Edirne ve Hayrabolu kazalarından hâsıl olan ürünlerin Tekirdağ limanı üzerinden İstanbul'a gönderildiğini gösteren 1846 yılına ait muhasebe kaydı için bkz. Tevfik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarih*, İstanbul 1998, s. 34-35.

<sup>87</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Edirne (1308)*, s. 141.



KUZAY MARMARA'DA BİR LİMAN KENTİNDE TİCARET: XVI. YÜZYILDA TEKİRDAĞ-  
RODOŞÇUK LİMANI

fethinden sonra kalabalık başkent beslenmesi hususunda önemli roller üstlenerek büyük bir gelişme göstermiştir. Rumeli'den getirilen malların İstanbul'a ve imparatorluğun çeşitli yerlerine sevk edilmesi esnasında oluşan bu ticari aktivite şehrin ekonomik gelirinin yükselmesini sağlamıştır. Osmanlı idaresinde Rumeli'nin dünyaya açılan kapısı olan uluslararası bir liman haline gelen Tekirdağ, Rumeli demiryolunun faaliyete geçmesiyle eski önemini yitirmiş ve bu doğrultuda Rodosçuk limanı da yerel bir liman haline getirmiştir.



Harita-1: XVI. yy.'da Tekirdağ-Rodosçuk bağlantılı ticaret yollarını gösteren harita

- Rumeli ve Anadolu yönünden  
→ Mısır, Trablus-Şam ve İzmir yönünden ulaşan ticari yollar

#### KAYNAKÇA

##### Arşiv Kaynakları

- A) Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA).  
1. **Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)**  
nr. 9878.  
2. **Mühimme Defterleri (MD)**  
nr. V, XXII, XXIII, XXVI, XLVI, XLIX, LXXIV,  
3. **Kepeci Tasnifi (KK)**  
nr. 70  
4. **Maden Mukâtaası Kalemî Def. (D.MMK.)**  
nr. 46/1; 52/2  
5. **İstanbul Gümrük Emîni (D.MMK.İGE.)**  
nr.1/52  
B) MİLLÎ KÜTÜPHANE ARŞİVİ  
1. **Rodosçuk Şer'iyeye Sicilleri (RSS)**  
nr. 1511, 1512, 1513, 1514, 1515, 1518, 1520, 1522, 1523, 1524, 1526,  
1527, 1529, 1530, 1533, 1544, 1545, 1549, 1550, 1551, 1552, 1560.

**Araştırma Eserleri**

- Arıkan, Zeki, Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Metalar), *Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, 279-306.
- Ateş, Hacer, *Kuzey Marmara Sahilleri Ve Art Alanında Şehirleşmenin Tarihi Süreci: XVI.-XVII. Yüzyıllarda Tekirdağ ve Yöresi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2009.
- Bostan, İdris, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006.
- Braudel, Fernand, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası II*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara 1994.
- \_\_\_\_\_, *Akdeniz- Mekân ve Tarih*, çev. Necati Erkurt, İstanbul 1990.
- Carter, F.W. "The Commerce of the Dubrovnic Republic, 1500-1700", *The Economic History*, 24/3, 1971 (London), s. 376-378.
- Çevik, Hikmet, *Tekirdağ Tarihi Araştırmaları*, İstanbul 1949.
- Faroqhi, Suraiya, *Batı ve Orta Anadolu'da Şehirleşme ve Ticaret* (Hacettepe Üniversitesi Basılmamış Doçentlik Tezi) Ankara 1980.
- \_\_\_\_\_, "İstanbul'un İaşesi ve Tekirdağ-Rodosçuk Limanı (16-17. yüzyıllar)", *ODTÜ Gelişme Dergisi Özel Sayısı* (1979- 1980), s. 139- 154.
- \_\_\_\_\_, *Osmanlıda Kentler ve Kentliler*, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul 2000.
- Gallotta, Aldo, "Ceneviz", *DİA*, C.VII, İstanbul 1993, s.363-365.
- Goffman, Daniel, *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, çev. Ayşen Anadol-Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul 1995.
- Gökbilgin, Tayyip, *XIV-XV. Yüzyıllarda Edirne ve Paşa Livası Vakıflar Mülkler Mukataaalar*, İstanbul 1952.
- Güran, Tefvik , *19. Yüzyıl Osmanlı Tarım*, İstanbul 1998.
- Halaçoğlu, Yusuf: "Dellâl", *DİA*, XIX, İstanbul 1994,s. 145-146.
- Heyd, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev. Enver Ziya Karal, Ankara 1975.
- İnalçık, Halil; *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi I. Cilt*, çev. Halil Berktaş, İstanbul 2000.
- Kütükoğlu, Mübahat S., "Gümrük", *DİA*, XIV, İstanbul 1999., s. 263- 268.
- \_\_\_\_\_, *Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri*, İstanbul 1983.
- Ortaylı, İlber, "16. Yüzyılda Rodosto (Via Egnatia'nın Marmara'daki Uzantısı)", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380- 1699)*, Ed. Elizabeth A. Zachariadou, İstanbul 1999, s. 215- 225.

**Sâlnâmeler**

Sâlnâme-i Vilâyet-i Edirne (1308).