

İSTANBUL'UN İAŞESİNİN TEMİNİ MESELESİ VE İSTANBUL'UN İAŞESİNE KATKI SAĞLAYAN BİR MERKEZ: TEKİRDAĞ KAZASI (XVIII. - XIX. YÜZYILLAR)

KAYA GÖKTEPE*

Giriş

Osmanlı Devleti'nde iktisadi sistem; ihtiyaçların karşılanmasını hedefleyen ve bu hedeflerin sorunsuz şekilde gerçekleştirilmesi için mal ve hizmet üretiminden tüketimine kadarki bütün süreçleri içine alan, devletin belirlediği kurullarla düzenli şekilde işleyen bir model olarak karşımıza çıkmaktadır.

Osmanlı Devleti'nin iktisadi sisteminde üretimin ilk aşamasından, mal ve hizmetlerin tüketilmesine kadar iktisadi faaliyetleri denetleyen devlet, ekonomik faaliyetlerde doğrudan doğruya yer almak yerine yön verici, kontrol edici bir konumda olmuştur. Devlet; tarım kesimini tımar sistemi ile sanayi ve ticaret kesimlerini de esnaf birlikleri ile denetim altında tutmakta idi. Üretimin miktarı, kalitesi ve fiyatlandırılması bakımından aracı kurumları yönlendiren devlet, tüketimi ise tahsislerin de yardımı ile yine bu kurumlarla kontrol etmişti.¹

Osmanlı Devleti'nde üretim faaliyetindeki kontrol, temel ihtiyaç maddelerinin bol ve ucuz olmasını sağlamaya yönelikti. Buna göre iktisadi faaliyetin amacı, insanların ihtiyaçlarının belirli bir düzen içinde karşılanmasıydı. İaşe ilkesi çerçevesinde öncelikli olarak kazanın ihtiyacı giderilir, sonra ordu ve sarayın ihtiyacı görülür, geri kalan kısmı da imparatorluğun merkezi olan İstanbul'a gönderilmek üzere tüccara teslim edilirdi. Tüccar veya devlet görevlileri tarafından ihtiyaç maddeleri teslim alındıktan sonra ordunun, sarayın ve İstanbul halkının tüketimine yönelik olan bu mallar, ilgili birimlere sevk edilirdi.²

* Dr., Adalet Bakanlığı, Bakırköy Denetimli Serbestlik Müdürlüğü, İstanbul/TÜRKİYE kayagoktepe@yahoo.com

¹ Gülfetin Çelik, "Osmanlı Devleti'nin Nüfus ve İskân Politikası", *Divân Disiplinlerarası Çalışma Dergisi*, 1999/1, Sayı 6, İstanbul, s. 54.

² Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2005, 4. Baskı, s. 46- 47.

Osmanlılar döneminde İstanbul, başkent ve nüfus miktarı itibarıyla büyük bir tüketim merkezi olduğundan şehrin öncelikli olarak mal alım hakkı vardı. Devletin her bölgesinden İstanbul halkının ihtiyaç duyduğu ham, yarı mamul ve mamul maddelerin ihtiyaç fazlası öncelikli olarak bu şehre ulaştırılırdı. İstanbul'un ihtiyaçları karşılanmadan başka bölgelere herhangi bir şey gönderilmemesi bir devlet politikası olarak görülürdü.³

Osmanlı Devleti'nde idari ve nüfus açısından ayrı bir konuma sahip olan başkent İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılanmasında, başkente yeterince mal arzı sağlayan ve ulaşım açısından elverişli yerler önem kazanmıştı. Bunlar içerisinde yer alan Tekirdağ kazası ve çevresi de bölgede üretilen ürünlerle, malların toplandığı ve en uygun şekilde İstanbul'a sevk edildiği bir merkez olarak varlık göstermişti. Tekirdağ'ın Osmanlı Klasik Dönemi'nde İstanbul'un iaşesine yönelik bu katkısı, XVI. ve XVII. yüzyıllarda özellikle Tekirdağ'ı konu alan çeşitli araştırmalarla gün yüzüne çıkarılmıştır.

Osmanlı Devleti'nde XVIII. yüzyıla gelindiğinde başkent in iaşesine daha fazla önem atfedilmiş ve yeni bir yapılanmaya ihtiyaç hissedilmiştir. XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren iâşe meselesinde kurumsal bir yapılanmanın hayata geçirilmesi ve İstanbul'un ihtiyaçları açısından hububat teminine daha fazla dikkat edilmesi, üretim ve ulaşım açısından elverişli bir konuma sahip olan Tekirdağ kazası ve iskelesine düşen rolü de arttırmıştır. İâşe temininde bu dönemde Tekirdağ'ın rolünün artması ise doğal olarak Tekirdağ gibi önemli bir tedarik merkezinin İstanbul'a yaptığı katkının ele alınmasını gerekli hale getirmiştir. Bu araştırma, XVIII. ve XIX. yüzyıllarda Tekirdağ kazası ve çevresinde gerçekleştirilen üretim, satın alma ve nakliye faaliyetleri ile buradan nakledilen malların İstanbul'da depolanma ve dağıtım süreçlerini iâşe sistemi çerçevesinde ortaya koymaya çalışmaktadır.

1. Osmanlı Devleti'nde İstanbul'un İâşe Meselesi

Tarihsel süreç içerisinde İstanbul'un iâşesi, Bizans İmparatorluğu'ndan beri önemli bir mesele olarak varlık göstermişti. Bizans döneminde siyasi ve idari bir ayrıcalığa sahip olan kentte, gıda maddeleri üretimi hiçbir dönemde nüfusunu doyurmaya yeterli olmadığından başta buğday olmak üzere gerekli yiyecek maddeleri doğrudan İstanbul'a nakledilirdi.⁴

³ Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları (Zahire Ticareti 1740-1840)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2002, s. 2.

⁴ Nevra Necipoğlu, "İâşe- Bizans Dönemi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt IV, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., Ankara 1994, s. 116.

Osmanlılar döneminde siyasi ve ekonomik önemi daha da artan İstanbul, barındırdığı merkez bürokrasisinin yanında coğrafi konumunun da sağladığı zengin hinterlandı ve nüfusu sayesinde dönemin büyük bir kenti haline gelmişti.⁵ Özellikle fetihten sonra Osmanlı sultanlarının başarılı iskân siyasetiyle nüfusu önemli boyutlara ulaşan İstanbul, XVI. yüzyılın ilk yarısında 400.000'e varan nüfusuyla Avrupa'nın en büyük kenti konumuna dönüşmüştü.⁶ XVI. yüzyılın ikinci yarısında ise çeşitli hesaplamalara göre kentin nüfusunun 600.000'leri aştığı tahmin edilmekteydi.⁷ XVI. yüzyıldan XIX. yüzyıla kadar İstanbul nüfusu hakkında mutlak sonuçlar ortaya konulmasa da kent nüfusunda bu süreçte bazı dönemler dışında genel itibarıyla bir artış yaşandığı söylenebilmekteydi.⁸ XIX. yüzyılın sonlarına gelindiğindeyse kent nüfusu daha da yükselmiş ve 1894 verilerine göre Dersaadet ve Bilad-i Selase'den ibaret İstanbul nüfusu, toplamda 1.030.234'e kadar ulaşmıştı.⁹

Osmanlı Devleti'nde tüm bu demografik faktörler ekseninde, başkentin muazzam nüfusunun ihtiyaç duyduğu maddelerin kesintisiz bir şekilde temin edilmesi gerekmektedir. Çünkü İstanbul bir tüketim, dağıtım ve dönüştürme merkeziydi.¹⁰ Kent sakinleri ise bu devasa şehri besleyecek bir zirâî üretim faaliyeti içinde olmadıkları gibi şehrin yakın hinterlandının da şehre düzenli ve hacimli bir gıda akışını sağlaması mümkün görünmüyordu. Bu nedenle de İstanbul, diğer Osmanlı şehirlerinden yaptığı ithalata ve imparatorluğun diğer bölgelerinden gelen tüketim mallarına bağımlı olması ile farklılaşıyordu.¹¹ İstanbul'un tüketim ihtiyaçlarının karşılanması bakımından çevresine bağımlı olması ise kapsamlı bir iâşe politikasını zorunlu hale getiriyordu.

Osmanlılar döneminde İstanbul'un çeşitli ihtiyaçları için esnaf teşkilatı, narh müessesesi, üretim ve ticaret denetim mekanizmaları, mal mubayaa sistemi, ihracat yasakları ve ithalat serbestisi gibi çok sayıda alanı içine alan bütünleşmiş ve sistemli

⁵ Tefik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, Eren Yayınları, İstanbul 1998, s. 15.

⁶ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003, s. 150.

⁷ Ömer Lütfi Barkan, 1571-1580 arasında İstanbul nüfusunun 700.000 civarında olduğunu belirtmektedir bkz. Ömer Lütfi Barkan, "Research on the Ottoman Fiscal Surveys", *Studies in the Economic History of the Middle East*, ed. M. A. Cook, Oxford University Press, London, 1970, s. 168.

⁸ Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2003, 6. Baskı, s. 140.

⁹ Kemal H. Karpat, *Osmanlı Nüfusu*, çev. Bahar Tırnakçı Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s. 318-319.

¹⁰ Robert Mantran, *XVII. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında İstanbul*, çev. M. Ali Kılıçbay-E. Özcan, Cilt 1, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990, s. 173-176.

¹¹ Abdullâh Mesud Küçükkalay, "Farklılıkları Bağlamında Osmanlı İstanbul'unda İthalat: İzmir İle Bir Karşılaştırma (1793-1803)", *Osmanlı Araştırmaları*, Cilt XLI, 2013, s. 325.

hale gelmiş politikalar belirlenmişti.¹² Bunun yanında İstanbul'da olağanüstü gelişmelere karşı "tahsis" ve "stok" politikaları ile zirai malların bölgeler arasında eşit dağılımı ve hava şartlarındaki değişimler karşısında da üretici ve tüketicinin zarar görmemesi sağlanmaya çalışılmıştı.¹³ Ayrıca İstanbul'un iaşesinde halkın sıkıntıya düşmemesi için mal ve hizmet arzının kesintisiz şekilde sürdürülmesi adına arz politikaları belirlenmiş ve bu da iaşe meselesinin başka bir boyutunu oluşturmuştu.¹⁴

İstanbul'da özellikle et ve zahire ihtiyacının kesintisiz karşılanması için arz politikaları çerçevesinde üretim bölgelerinden İstanbul'a düzenli olarak mal sevkiyatı yapılmaktaydı. İstanbul'un başta zahire ve et olmak üzere bütün ihtiyaç maddeleri devletin Rumeli, Karadeniz, Anadolu ve Afrika topraklarını içine alan oldukça geniş bir coğrafyasından belirli bir düzen içerisinde temin edilmekteydi. Bu da gerek başkentte gerekse de başkente tedarik sağlayan bölgelerde oluşturulan ve birbirleriyle koordinasyon halinde çalışan bir organizasyonla mümkün olmaktadır.

a. İstanbul İaşesinin Organizasyon Yapısı

Osmanlı Devleti'nde İstanbul'un iaşesine gösterilen önemden dolayı ülkenin her yerinden yiyecek maddelerini getirmek için taşımacılık, eşyanın pazarlanması, fiyatların kontrolü, ihtikârın önlenmesi gibi konularında geniş bir organizasyon ağı kurulmuştu.¹⁵

Padişah tarafından bizzat takip edilen iaşenin temini meselesinde, merkezde sadrazamdan başlamak üzere birçok kurum ve kişi, iaşe organizasyonunda görevlendirilmişti. Bunlar içerisinde merkezde en yetkili kişi olan sadrazamın diğer görevlerinin yanında ekonomik hayatla ilgili görevleri de vardı. Sadrazamın ekonomik görevlerinin başında kentin iaşesinin sorunsuz şekilde temin edilmesi ve fiyat denetimleri gelmekteydi. Halkın ihtiyaçlarının uygun fiyata karşılanıp karşılanmadığını görmek amacıyla sadrazam ve beraberindekiler, haftada iki defa çarşı ve pazarları teftiş etmekteydiler.¹⁶ Sadrazamın, görevlilerle teftişe çıkmasına "kol gezmek" veya "kola çıkmak" denirdi. İstanbul kadısı başta olmak üzere kalabalık

¹² Tefvîk Güran, "İstanbul'un İaşesi", *İstanbul: Şehir ve Medeniyet*, ed. Ş. Kamil Akar, İstanbul 2004, s. 321.

¹³ Abdulağ Mesud Küçükkalay ve Hüseyin Topuz, "Gerileme Dönemi Osmanlı İstanbul'unun İaşesi (Beslenmesi) Sorunu: Genel Değerlendirme", *Tarih ve Medeniyet Dergisi*, Yıl 5, Sayı 58, Ocak 1999, s. 24.

¹⁴ Ahmet Tabakoğlu, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesi", *Bildiriler (Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu II)*, Mayıs 2014, s. 101.

¹⁵ Halil İnalçık, "İaşe - Osmanlı Dönemi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., Cilt IV, Ankara 1994, s. 117.

¹⁶ Robert Mantran, *XVI- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, çev. M.Ali Kılıçbay, İmge Yayınları, Ankara 1995, s. 16.

bir maiyetle çarşı ve pazarları gezerek esnafı, fiyatları kontrol etmesi sadrazamın başlıca görevleri arasında sayılırdı.¹⁷ Sadrazam kola çıktığı zaman gerekmedikçe diğer idareciler söze karışmaz gerekirse sadrazam, kadı ve muhtesibe fikirlerini sorardı. Dolayısıyla sadrazam iaaşe meselesinde tam yetkili kişiydi.¹⁸

İstanbul'un iaaşe meselesinde önemli bir makam da İstanbul kadılığı idi. İstanbul kadısının idari ve adli görevlerinin dışında bir de ekonomik ve beledi görevleri vardı.¹⁹ Belediyenin iktisadî kontrolü, çarşı, pazar denetimi, her yıl ürün ve hizmetlere muhtesib, lonca kethüdâsı ve yiğitbaşlarıyla narh konması gibi görevler onun şehirde işleri en yoğun bir idareci olmasının sebebiydi.²⁰ Kadı, sadrazamla birlikte yaptığı teftiştten başka kendisinin başkanlığında muhtesib ve diğer görevlilerle de bu işi yapmaktaydı. Bu sırada maiyetindeki heyetle yaptığı teftiş esnasında gördüğü aksaklıklar karşısında gerektiğinde hapis ve dayak gibi cezalar da verebilmekteydi.²¹

İstanbul'un iaaşesinde kadının yardımcısı olarak muhtesibe de önemli görevler düşmekteydi. İktisadî konularda kadının başyardımcısı olarak vazife gören muhtesibin halkın iaaşesini temin etmek ve iktisadi sahalarda alınan kararları uygulamak başlıca görevleri arasındaydı.²² İstanbul muhtesibi, iaaşe meselesinde geniş yetkilere sahip bir kişi olduğundan taşradan mal tedarik edilmesinde muhtesib tezkeresi olmadan mal getirilmesine müsaade edilmemekteydi.²³ Bu da onun İstanbul iaaşesinin tedariki esnasındaki rolünü göstermekteydi.

Muhtesib ayrıca esnaf başkanı ve sorumlularıyla da doğrudan temas halindeydi ve hammadde dağıtımının esaslarını, malların alım ve satış koşullarını, satış yerleri ve diğer hususları onların onayını alarak saptamaktaydı. Böylece muhtesib; zanaatkârların, tüccarların ve çeşitli esnaf gruplarının içinde yer alan kalfaların "ekonomik dolaşıma" girmeden önceki süreçlerinde bile çok önemli bir rol oynamaktaydı.²⁴ Muhtesibin yerel piyasaları örgütleme görevinin yanında bir de dene-

¹⁷ Mehmet İpşirli, "Sadrazam", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, Cilt 35, İstanbul 2008, s. 417.

¹⁸ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin İltiyete Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988, s. 137.

¹⁹ Mantran, *XVI- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, s. 16.

²⁰ İlber Ortaylı, "Kadı", *DİA*, Cilt 24, İstanbul 2001, s. 73.

²¹ Uzunçarşılı, s. 138.

²² Ziya Kazıcı, "Hisbe - Osmanlı Devleti", *DİA*, Cilt 18, İstanbul 1998, s. 144.

²³ Ahmet Refik Altınay, *Onuncu Asr-ı Hicrîde İstanbul Hayatı*, haz. Abdullah Uysal, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 1987, s. 134.

²⁴ Mantran, *XVI- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, s. 16

tim görevi bulunmaktaydı. Bu görev genellikle esnaf nizamıyla ilgili malın kalitesi ve fiyatını denetlemek ve gerektiğinde cezalandırmak şeklinde olmaktaydı.²⁵

Osmanlı Devleti'nde iâşe organizasyonunda belli bir maddeyi sağlamak, vergi ve dağıtım işlerini düzenlemek amacıyla bir de padişah tarafından yetkili emirler atanırdı.²⁶ İstanbul'un iâşe meselesinde bunlardan birisi Arpa Emini idi. Bu kişi, İstabl-ı Âmire denilen has ahırlara²⁷ ve orduya arpa ile malzeme sağlamakla görevliydi. Arpa Emini şahsında bütünleşen emirlik, daha sonraları diğer tahıl işlerini de üstlenmiş ve XIX. yüzyılda Zahire Nezareti ile birleştirilmişti.²⁸ Arpa Emirliği, buğday fiyatlarına narh koymak, buğday cinsinden vergiler toplamak, bunların İstanbul'a gönderilmesini sağlamak ve tahılın İstanbul'da çeşitli devlet ambarlarında depolanmasını sağlamak gibi görevleri kendinde toplanan bir nevi iâşe nazırlığı gibi görev yapmıştı.²⁹

İâşe meselesinde önemli görevi olan emirlerden bir diğeri de başkentteki sarayın iâşesinden sorumluydu. Saray iâşesinin organizasyonu ile ilgilenen görevliye Matbah-ı Amire Emine denilmekteydi. Bu kişi, sarayın iâşesini gerek üretim bölgelerinde gerekse de İstanbul piyasasında temin etmekle görevliydi.³⁰

Osmanlı Devleti'nde iâşe meselesinde önemli gelişmelerden birisi de Zahire Nezaretinin kurulmasıydı. XVIII. yüzyıla kadar devam eden yapılanma, ihtiyaçları karşılayamaz hale gelince bu yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul'un özellikle de kış aylarında iâşesinin sağlanmasında sıkıntı yaşanması, devleti bu alanda doğrudan rol almaya yöneltmişti. Bu kapsamda İstanbul'un iâşe işlerini yürütmek üzere başına müstakil bir nazır tayin edilen Zahire Nezareti, 1793 yılında görevine başlamıştı.³¹ Nezaretin gerçekleştireceği faaliyetlerde ihtiyaç duyduğu finansal desteği sağlayacak bir de hazine kurulmuş ve Zahire Hazinesi'nin kuruluşuyla Nezaret, kendi hazinesi olan müstakil bir kurum haline gelmiş ve iâşe meselesinde daha aktif bir rol oynamıştı.³²

²⁵ Suraya Faroqi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, çev. Neyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 71; Mantran, *XVI- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, s. 16.

²⁶ İnalçık, "İâşe - Osmanlı Dönemi", s. 117.

²⁷ Halil Sahillioğlu, "Emir", *DİA*, Cilt 11, İstanbul 1995, s. 112.

²⁸ Mehmet İpşirdi, "Arpa Emine", *DİA*, Cilt 3, İstanbul 1991, s. 392.

²⁹ Robert Mantran, *XVII. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında İstanbul*, çev. M.Ali Kılıçbay-E. Özcan, Cilt 1, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990, s. 158.

³⁰ Arif Bilgin, "Mabâh-ı Âmire", *DİA*, Cilt 28, İstanbul 2003, s. 118.

³¹ Güran, *a.g.e.*, s. 17.

³² Yavuz Cezar, "Osmanlı Devletinin Mali Kurumlarından Zahire Hazinesi ve 1795 (1210) Tarihli Nizamnamesi", *Toplum ve Bilim*. Sayı 6-7, 1978, s. 133.

İstanbul'un iâşe meselesinde zahire dışında bir diğer önemli ihtiyaç maddesi de koyun eti idi. Devlet tarafından bu iş için bir görevli, emin olarak tayin edilirdi. Bu aşamada İstanbul şehri için temin ve dağıtımda en önemli görevli önceleri Koyun Emini idi. Daha sonra bu eminlik ortadan kalkmaya başlamış ve yerini XVI. yüzyılda Kasabbaşı'ya bırakmıştı. Kasabbaşılık, XVIII. yüzyılda et iâşesi organizasyonunda daha etkin görev almıştı. Kasabbaşılar bu dönemde koyunların alınması, kışlaklarda bekletilmesi ve gerektiği zaman İstanbul'a getirilip salhanelerde kestirilmesi, ordu için tayinat olarak dağıtılması ve halkın ihtiyacına yönelik kasap dükkânlarına malların taksim edilmesi gibi görevlerden sorumluydular.³³

İstanbul'un iâşesinin temin edilmesinde merkezde oluşturulan yapılanma yanında taşrada da önemli bir organizasyon ağı kurulmuştu. Taşrada oluşturulan bu organizasyonun en yetkilisi kadıydı ve İstanbul'a mal tedariki sağlayan kadı-lara iâşeyle ilgili önemli işler düşmekteydi. Bunların başında, merkezden alınan talimatlar doğrultusunda iâşenin mahallinden tedarik edilerek sorunsuz şekilde depolanması, ardından da İstanbul'a naklinin sağlanmasını koordine etmek gibi işler sıralanmaktaydı.³⁴

İstanbul'un iâşesinde en önemli meselelerden birisi zahire olduğundan, taşrada zahirenin temin edilmesi işlerini takip etmek üzere sevkiyat kapasitesi yüksek olan yerlere geniş yetkilerle donatılmış görevli tayin edilirdi. Bu görevliye zahire mübaşiri denilmekteydi.³⁵ Zahire mübaşirinin, bulunduğu bölgede birçok sorumluluğu bulunmaktaydı. Bunlar arasında fiyatların kontrolü, kapan tüccarlarının denetimi ve iskelede toplanan zahirenin sorunsuz şekilde gönderilmesi gelmekteydi. Zahire mübaşiri genelde birkaç iskeleye birden bakardı ancak Tekirdağ iskelesi gibi önemli zahire sevkiyat merkezlerinde bu mübaşir sadece bir iskeleden sorumlu olurdu.³⁶ Ayrıca her iskeleye, zahire hususunda organizasyonu sağlamak üzere çukadar tayin edilirdi. Bunlar zahire mübaşiri olmadığı zamanlarda mübaşirin görevlerini icra ederler ve zahire mübaşirlerinin yardımcıları olarak vazifelenirlerdi.³⁷

³³ Mehmet Sait Türkhan, *18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'un Et İâşesinin Temini: Hassa Kasabbaşılık Kurumu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, s. 102.

³⁴ Altınay, s. 114-151; Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *3 Numaralı Mühimme Defteri (966-968/1558-1560)*, Özet-transkripsiyon, haz. Hacı Osman Yıldırım, Vahdettin Atik, Murat Cebecioğlu ve diğerleri, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1993, Hüküm nr. 598; BOA, *5 Numaralı Mühimme Defteri*, Özet-transkripsiyon, haz. Hacı Osman Yıldırım, Vahdettin Atik, Murat Cebecioğlu ve diğerleri, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1994, Hüküm nr. 539, 1092.

³⁵ Aynural, *a.g.e.*, s. 30.

³⁶ BOA, *Şahayir Defteri (ŞD.d)*, nr. 19, s. 85, Fi evâli-i sene 1210.

³⁷ Aynural, *a.g.e.*, s. 30.

b. İstanbul'un İaşesinin Üretim Bölgelerinden Tedarik Edilmesi

Osmanlı Devleti'nde İstanbul'un iâşesi için çeşitli gıda maddeleri imparatorluğun farklı yerlerinden getirilirdi. Bunlar içerisinde hem başkentin et ve süt gibi temel gıda maddeleri hem de başkentin zahire ihtiyaçları, devlet görevlileri ve izin belgeli tüccarlar vasıtasıyla üretim bölgelerinden belli bir nizamla göre temin edilirdi.

İstanbul'a yiyecek sağlama ihtiyacı, imparatorluğun çeşitli üretim bölgelerini bu merkeze bağladığı gibi iâşe meselesi, merkezî bir ekonomi yaratılmasında da önemli bir etmen olmuştu. Nitekim XVII. yüzyıl ortalarında kent fırınlarının günde 250 ton buğday tüketiyor olması, kent ihtiyaçlarının büyüklüğü hakkında bir fikir vermekteydi.³⁸

Osmanlılar döneminde İstanbul'un ihtiyacı olan zahire için Trakya, Rumeli'nin orta ve kuzey kesimleri ile Eflak-Boğdan önemli tedarik merkezleriydi.³⁹ Devletin İstanbul'un zahire ihtiyacının büyük bir kısmını Rumeli topraklarından karşıladığı bilinmesine karşın buradaki üretimin tüketim karşısında yetersiz olduğu durumlarda Anadolu'dan da zahire istenmekteydi. İstanbul'da yaşanan zahire sıkıntısının ciddiyeti karşısında başta Bursa olmak üzere birçok Anadolu kentinde zahire temin edilmeye çalışılırdı.⁴⁰

İstanbul'un ciddi anlamda zahire ihtiyacının yanında hayvansal gıdalar ihtiyacı da azımsanamayacak derecedeydi. Özellikle küçükbaş hayvan eti İstanbul tüketiminde önemli bir yere sahipti. Koyun temin edilecek yerler ile kasaplar ve cepler hakkında muayyen nizamlar vardı. Koyunlar çoğu defa Rumeli'nin sağ kolundan, Filibe, Üsküp, Ustrumca, Manastır, Avret-hisarı gibi Rumeli şehirlerinden temin edilirdi.⁴¹ Özellikle Eflak-Boğdan'da getirilen koyunların İstanbul piyasasında önemli bir yeri vardı.⁴² Ayrıca Tekirdağ, Limni, Ahyolu ve Rumeli'den

³⁸ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, s. 150.

³⁹ Feridun Emecen, "XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İaşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri (Bildiriler)*, İstanbul Üniv. Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1989, s. 198.

⁴⁰ Cafer Çiftçi, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesinde Bursa'nın Rolü", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Ankara 2004, s.160.

⁴¹ Tayyib Gökbilgin, *Osmanlı Miişseseleri Teşkilatı ve Medeniyeti Tarihine Genel Bir Bakış*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, Yayın No: 2272, İstanbul 1977, s. 153.

⁴² 1808 Yılında Eflak-Boğdan taraflarından İstanbul'a 1,5 milyon koyunun getirildiği belirtilmekteydi bkz. Bruce McGowan, "The Age of the Ayans 1699-1812", *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914*, ed. Halil İnalçık ve Donald Quataert, Cambridge Univ. Press, 1996, s. 720.

kaşvakal peyniri, Karadeniz, Akdeniz, Eflak ve Rumeli'den tulum peyniri, Eflak, Karadeniz ve Eğriboz Adası gibi yerlerden tekerlek peyniri,⁴³ Kefe'de önemli miktarda yağ düzenli olarak İstanbul'a nakledilmekteydi.⁴⁴ Diğer taraftan Edirne taraflarından getirilen sadeyağ da İstanbul ve saray mutfağının aranan ürünleri arasında yer almaktaydı.⁴⁵

İstanbul'un iaşesine yönelik getirilen bu malların yanında Mısır'dan buğday, pirinç, şeker ve baharat, Kuzey Karadeniz bölgelerinden canlı hayvan, hububat, sadeyağ, bal, balık ve deri, Tesalya ve Makedonya'dan hububat ve deri, Mora ile Ege adalarından şarap, zeytinyağı, kuru meyve ve öteki Akdeniz ürünleri İstanbul'un ihtiyacı için tedarik edilen mallar arasındaydı.⁴⁶

İstanbul'un ihtiyaçları içerisinde etin bir nizam çerçevesinde tedariki de önemli bir meseleydi ve XIX. yüzyılın ilk yarısında İstanbul'da kişi başı ortalama tüketilen koyun ve kuzu eti miktarının yıllık 15-20 kg arasında olduğu tahmin edilmekteydi. Ortalama olarak tüketilen bu miktar, et tedarikinin ne kadar önemli bir mesele olduğunu göstermekteydi.⁴⁷

Kentin nüfus miktarı göz önüne alındığında önemli boyutlara ulaşan et tüketiminde iyi organize edilmiş bir sisteminin önemli payı vardı. Bu kapsamda Osmanlı Devleti'nde et iaşesi de celepler ve kasaplar şeklinde ayrılarak iki aşamalı şekilde meydana gelmekteydi. Birinci aşamada olan celepler, gerek Celepkeşan, gerek Kasabbaşılık gerekse de Ondalık Ağnam uygulamaları çerçevesinde özellikle Rumeli taraflarından koyun temin edip sağ kol üzerinden İstanbul'a sürüler halinde getirirlerdi.⁴⁸ Celepler tarafından tespit olunan şekil ve belli bir fiyat üzerinde, gümrük alınmaması şartı ile İstanbul'a getirilen sürüler, çavuşlara teslim edilir ve bunlar tarafından da salhanelere sevk işlemi yapılarak kesimleri tamamlanır, ardından da etin kasaplara dağıtımı yapılırdı.⁴⁹ Malın kasaplara ulaştırılmasıyla da İstanbul halkı belli bir nizama ve fiyata göre satış yapan esnaftan et ihtiyacını temin ederdi.

⁴³ Mantran, *XVII. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında İstanbul*, s. 187.

⁴⁴ Altınay, *a.g.e.*, s. 117-118.

⁴⁵ Ömer Lütfi Barkan, "Saray Mutfağının 894-895 (1489-1490) Yılına Ait Muhasebe Bilançosu", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Sayı XXIII, 1962-1963, s. 383.

⁴⁶ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, s. 150.

⁴⁷ Ahmet Uzun, *İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü: Ondalık Ağnam Uygulaması 1783-1857*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2006, s. 28.

⁴⁸ Türkhan, *a.g.t.*, s. 72.

⁴⁹ Tabakoğlu, *a.g.m.*, s. 127.

Osmanlı Devleti'nde İstanbul'a et tedarik edilmesinde önemli olan hususlardan birisi de celep ve kasap olarak kaydedilenlerin mali durumlarına dikkat edilmesiydi. Yeterli ekonomik güce sahip olmayanların celep ve kasap olarak kaydedilmemesi gerekmekteydi. Çünkü mali yetersizliğe sahip olan kişilere bu işin verilmesi İstanbul'da ciddi anlamda et sıkıntısına yol açabilmekteydi.⁵⁰

Osmanlı yöneticilerin İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılanmasında öncelik verdikleri hususlardan belki de en önemlisi zahire meselesi dolayısıyla ekmektir. Ekmek konusu üzerine en alt yetkililerden padişaha kadar tüm yetkililer titizlikle durmaktaydı.⁵¹ Çünkü ekmek darlığı yaşanması kitlelerin davranışlarını etkileyerek çeşitli toplumsal kargaşalara yol açmaktaydı. Osmanlı padişahları da bu durumun farkında olduklarından ekmek darlığı yaşanmaması için gerekli bütün tedbirleri almaktaydılar.⁵² Ekmek meselesine gösterilen önemden dolayı Osmanlı işe sistemi içerisinde özellikle hububat meselesinde üretim faktörlerinden malın İstanbul'da tüketimine kadarki bütün süreçler, devletin sıkı kontrolü altında gerçekleşmekteydi. Bu süreç içerisinde hububat fazlasını İstanbul'a göndermek zorunda olan bölgelerin ve bu bölgelerden gelecek ürünlerin hangi iskelelere nakledileceği en ince ayrıntısına kadar belirlenmekteydi. Özellikle bölgelere gönderilen mübaşirler ve mübaşirlerin kontrolündeki tüccarlar vasıtasıyla bu iş, bir intizam dâhilinde yürütülmekteydi.⁵³

İstanbul'un işe işinde görevli tüccarlar, devlet tarafından ellerine ferman verilen ve getirecekleri miktar kendilerine önceden bildirilen kimselerdi. Kapan tüccarları denilen bu kişiler genellikle Müslümanlardan oluşmaktaydı.⁵⁴ Ancak gayrimüslimler içerisinde güven oluşturmuş kişilere de tezkire verilebilmekteydi.⁵⁵

Kapan tüccarları yaptıkları işin türüne göre ihtisaslaşmaktaydı. Bunlar un kapamı ile yağ ve bal kapamı olarak ikiye ayrışabilmekteydi. Buğday, arpa ve pirinç gibi hububat yanında her çeşit yağ, peynir, işkembe, bal vb. ürünleri içine alan

⁵⁰ BOA, 5 Numaralı Mühimme Defteri, (973/1565-1566), Hüküm nr. 107.

⁵¹ Lütfi Güçer, XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler, İstanbul Üniv. İktisat Fakültesi Yayınları, Yayın No: 152, İstanbul 1964, s. 93.

⁵² Mehmet Demirtaş, Osmanlıda Fırıncılık (XVII. Yüzyıl) İstanbul Örneği, Atıf Yayınları, Ankara 2014, s. 154.

⁵³ Lütfi Güçer, "18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, Cilt 11, İstanbul 1952, s. 404.

⁵⁴ Aynural, a.g.e., s. 52.

⁵⁵ 1579 Numaralı Rodoscuk Şer'iyye Sicili, Hüküm nr. 59/352. Şer'iyye sicilinin transkripsiyonu için bkz. Agron İslami, 1579 Numaralı Rodoscuk (Tekfirdağı) Şer'iyye Sicilinin Transkripsiyonu ve Değerlendirilmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.

maddelerin ticaretiyle de uğraşan kapan tüccarları, XVIII. yüzyıl ortalarında İstanbul'un zahire ihtiyacının yüzde doksandan fazlasını karşılamaktaydı.⁵⁶ Devlet tarafından kendilerine İstanbul'a buğday getirme izni verilen tezkireli bu tüccarlar, devletin belirlemiş olduğu kurallara uymak zorundaydı.⁵⁷ Devletin belirlemiş olduğu kurallara uyan tezkireliler dışında yerel tüccarların İstanbul iaşesinde görev alması istenmemektedir. Yereldeki tezkiresiz tüccarlara karşı merkezde bulunan idareciler kuşkulu tavır takınmışlardı. Özellikle bu tüccarların stok yapıp fiyatların yükselmesini beklemelerinden şüphelenilmektedir.⁵⁸

Osmanlı Devleti'nde tezkireli kapan tüccarları ve devlet mubayaacılarının çeşitli bölgelerden zahire mubayaalarında ve bunları İstanbul'a sevk etmelerinde bazen ciddi sıkıntılar ortaya çıkmaktaydı. Sıkıntıları ortadan kaldırmak amacıyla 1748 senesinde birtakım düzenlemelere gidildi. Buna göre ilk iş, kapan defterlerinin bütün kayıtları gözden geçirilerek geçmiş dönemlerde, hangi bölgelerde, ne miktar zahirenin İstanbul'a getirildiğinin tespit edilmesiydi. Daha sonra bu tespitlere dayanarak bir sonraki yıl için kazalardan ve iskelelerden ne miktar zahire mubayaa edileceği tertip edilecekti. Buna mukayese nizamı adı verilmektedir.⁵⁹ Ancak süreç içerisinde her bir kazanın belirli miktarda tespit edilen zahireyi iskeleye nakletme konusunda isteksiz davrandığı görülmüştü. Buna ilişkin çeşitli örneklerle Tekirdağ gibi iaşe tedarik merkezlerinde sık şekilde rastlamak mümkündür.⁶⁰

İaşe meselesinde ortaya çıkan sıkıntılar karşısında devlet, Zahire Nezareti'ni faaliyete geçirerek kurumsal yapılanma ve tedarik yöntemleri başta olmak üzere zahire hususunda birçok düzenlemeleri hayata geçirmişti. Bunlar içerisinde zahire fiyatlandırma işine bakıldığında iki farklı yöntemin uygulanmaya çalışıldığı dikkati çekmekteydi. Miri ve rayiç mubayaası adı verilen bu iki sistemin tarihî gelişmeleri birbirinden farklı olmuştur. Miri mubayaanın tarihi daha eskilere dayanmaktaydı. Daha önceleri yalnız askerî amaçla kullanılan miri mubayaa yönteminden XVIII. yüzyılın ikinci yarısına doğru İstanbul iaşesi için de yararlanılma yoluna gidilmişti.⁶¹

⁵⁶ Salih Aynural, "Kapan", *DİA*, Cilt 24, İstanbul 2001, s. 338.

⁵⁷ Demirtaş, *Osmanlıda Fırıncılık*, s. 83-84.

⁵⁸ Suraiya Faroqhi, "İstanbul'un İaşesi ve Tekirdağ-Rodosçuk Limanı (16.-7. Yüzyıllar)", *Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar II*, ODTÜ Gelişme Dergisi 1979 – 1980 Özel sayısı, s. 146.

⁵⁹ Aynural, *a.g.e.*, s. 5.

⁶⁰ BOA, *ŞD.d.*, nr. 11, tarih 1180, s. 344.

⁶¹ Güran, *a.g.e.*, s. 19.

Rayıç mubayaası, temel olarak mubayaa fiyatı bakımından miri mubayaadan farklı bir nitelik taşıyordu. Bu sistemde fiyatın, esas olarak gerçek piyasa fiyatı olması gerekiyordu. Ancak uygulamada rayıç mubayaa fiyatı da gerçek piyasa fiyatı değildi. Rayıç mubayaa uygulamasının başlangıcında piyasa fiyatına oldukça yakın olarak tespit edilen ve “rayıç-i mutedile” olarak adlandırılan bu fiyat zamanla piyasa fiyatlarının gerisinde kalmıştı.⁶² Fiyatlar tespit edildikten sonra o bölgenin kadı ve naibi tarafından bir ilamla bu durum ilan edilmekte ve bu ilam, fiyatı belirlenen zahire numuneleriyle birlikte İstanbul’a gönderilmekteydi. Gönderilen numuneler ve ilam onaylandıktan sonra sevkiyat gerçekleşmekte ve mal İstanbul’a ulaştıktan sonra tekrar kontrol edilmekteydi. Malın numuneleriyle gerçeği arasında bir farklılık yoksa gelen mallar ilgili yerlere sevk edilmekteydi. Bu şekilde İstanbul’daki yetkililer zahire fiyatlarını ve malı yakından takip etme imkânı bulmaktaydı.⁶³

Osmanlılar döneminde İstanbul’un iaşesi açısından maliyet ve en kısa sürede malın İstanbul’a ulaştırılması oldukça önemsenen bir meseleydi. Bunun için mecburi olarak deniz yolu tercih edilmekteydi. Bir malın tedarik edilerek İstanbul’a ulaştırılmasında ise üretim bölgeleri ile limanların yakın bir ilişkisi mevcuttu.

Klasik Dönem’de İstanbul’un tahıl kaynakları ve çıkış limanları şu şekildeydi:⁶⁴

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

⁶² Güran, *a.g.e.*, s. 20.

⁶³ Aynural, *a.g.e.*, s. 35, 143.

⁶⁴ Halil İnalçık ve Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1600-1914*, çev. Ayşe Berktaş, Süphan Andıç ve Serdar Alper, Eren Yayınları, İstanbul 2000. s. 228; Halil İnalçık, "The Ottoman State: Economy and Society 1300-1600", *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914*, Ed. Halil İnalçık ve Donald Quataert, Cambridge Univ. Press, 1996, s. 180-181.

XVIII. ve XIX. yüzyılda İstanbul'a ülkenin değişik yerlerinden gelen zahirenin tedarik yerlerine ayrıntılı bakıldığında ise bunlar; Anadolu, Azak, Balçık, Beserabya, Burgaz, Edirne, Enez, İbrail, İsmail, Kalas, Kırım, Köstence, Levant, Maçın, Mısır, Odesa, Ordu, Poti, Rusçuk, Rumeli, Samsun, Silistre, Suriye, Taygan, Tekirdağ (Rodocuk), Varna ve Volos olarak dikkati çekmekteydi.⁶⁵

XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren gerek kapan tüccarları gerekse de Zahir Nezareti tarafından deniz ulaşımı müsait yerlerde İstanbul için zahire tedarik edilmekteydi ve bunlar içerisinde de Karadeniz kıyılarının önemli bir paya vardı. Nitekim (1795-1835) döneminde İstanbul fırınlarına Zahire Nezareti tarafından verilen buğdayın %32,5 gibi önemli bir bölümünün geliş bölgesi Karadeniz'in Rumeli kıyılarıydı. İkinci önemli kaynak ise Marmara bölgesiydi. Her iki bölge İstanbul fırınlarına dağıtılan buğdayların yarısının kaynağını teşkil etmekteydi.⁶⁶ Karadeniz'de zahire tedarik edilen yerler içerisinde bilhassa Rumeli kıyılarını içine alan Tuna havzasındaki miktar önemli boyutlardaydı. Tuna havzası, geniş bir üretim bölgesini içine almaktaydı ve içindeki küçük nehirler yoluyla da Karadeniz'e bağlanmaktaydı. Ancak bölgenin bütün avantajlarına rağmen genellikle kışın donan Tuna Nehri ve civarındaki ağır tabiat koşulları, iaşenin deniz yoluyla İstanbul'a naklini olumsuz etkilemekteydi.⁶⁷ Bütün güç koşullara rağmen gemiler yola çıksalar ve İstanbul'a ulaşırsalar dahi Karadeniz'in dalgalı yapısından dolayı gelen hububatta zayıfların olması muhtemeldi. Bu açıdan İstanbul için Karadeniz'den gelecek hububat özellikle yılın belli dönemlerinde öngörülemez bir hal alıyor ve bu da doğal olarak başka bölgeleri iase açısından daha değerli hale getiriyordu.⁶⁸

İstanbul kentinin iaşesinin temin edildiği yerler içerisinde özellikle Marmara Denizini çevreleyen bölge, Karadeniz'in Rumeli kıyısından daha geniş biçimde organize edilmişti. Bunlar içerisinde Trakya'nın Marmara sahilindeki Tekirdağ-Rodocuk bir tahıl deposuydu ve mümkün olan en fazla ürünün planlı şekilde İstanbul'a ulaştırılmasını sağlayacak biçimde yapılandırılmıştı.⁶⁹ Ulaşım, hava koşulları ve maliyet gibi avantajlarından dolayı zahirenin buradan tedarik edilerek İstan-

⁶⁵ Mevlüt Camgöz, *19. Yüzyıl Osmanlı İstanbul'unda Tahıl Fiyatları ve Tedarik Bölgeleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010, s. 65-130.

⁶⁶ Güran, *a.g.e.*, s. 26.

⁶⁷ Tuna bölgesinden başkent İstanbul'a zahire başta olmak üzere diğer iase maddelerinin nakli hakkında bkz. Gökçen Coşkun Albayrak, *19. Yüzyılda Osmanlı Tınası'nda Ticaret*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012, s. 204-237.

⁶⁸ Rhoads Murphey, "Provisioning İstanbul: The State And The Subsistence in the Early Modern Middle East", *Food And Foodways*, 1988, II, s. 219-220.

⁶⁹ Faroqhi, *a.g.e.*, s. 97.

bul'a gönderilmesi için sık aralıklarla yetkililere emirler gönderilmekteydi. Tekirdağ ise bu ihtiyaca bölgesiyle birlikte cevap vermeye çalışmaktaydı.⁷⁰ Çevresindeki yerleşim birimleri de iâşe sisteminin işleyişi bakımından Tekirdağ'a tabiydi ve bu da Tekirdağ'ın bölgedeki diğer kazalara göre idari ve ekonomik açıdan daha hızlı bir gelişim göstermesini sağlamıştı. Osmanlılar döneminde Tekirdağ'ın önce kasaba sonra kaza ve daha sonra da sancak merkezine kadar süren idari yapı değişikliklerinde bu gelişimi görmek mümkündür.

2. İâşe Tedarik Merkezlerinden Tekirdağ Kazasının İdari Yapısı

Osmanlı Devleti'nin idari yapılanması en küçük idari birim köyden başlayarak sırasıyla nahiye, kaza, sancak ve eyaletten meydana gelmekteydi. Bu yapı, sağlam bir temel üzerine kurulduğundan Osmanlılar dönemi boyunca taşra idari yapılanması adı altında etkili şekilde varlığını devam ettirmişti.

Osmanlı Devleti'nin taşra idari yapılanmasına göre Tekirdağ, zaman içinde değişiklikler geçirmiş bir yerleşim birimiydi. Kuruluşundan itibaren Trakya ovalarında yetişen buğdayın ihraç pazarı durumunda olan Tekirdağ, Bizans kaynaklarında Rodosto, Osmanlı kaynaklarında da Rodoscuk olarak geçmekteydi.⁷¹

Osmanlılar tarafından Orhan Gazi'nin oğlu Süleyman Paşa'nın Rumeli'ye geçişinden hemen sonra fethedilen ve bu dönemde bir kasaba olan Tekirdağ, ilk dönem kaynaklarında "Nâhiye-i Tekfurdağ" diye kayıtlıydı. XVI. yüzyılın ortalarına doğru ise kaza olarak kaydedilmeye başlanmıştı. Bu dönemlerde kazanın Rodoscuk, İneçik ve Banados olmak üzere üç nahiyesi mevcuttu. Tekirdağ kadısının kaza merkezi Rodoscuk'ta ikamet ettiği, İneçik'te ise bir kadı naibinin görev yaptığı bilinmekteydi.⁷²

Tekirdağ kazası, XVI. - XVIII. yüzyıllar arasında birçok kaynakta Rumeli Eyaleti'nin Çirmen Sancağı'na bağlı bir yerleşim merkezi olarak geçmekteydi.⁷³

⁷⁰ BOA, *Cevdet Askeriye (C.AS)*, nr. 466/19451, 05/N/1225; İstanbul'un iâşesi için Çorlu, Ereğli ve Silivri vs. kazalarda İstanbul'a buğday gönderilmesi hakkında bkz. BOA, *Cevdet Belediye (C.BLD)*, nr. 87/4343, 18/M/1243; BOA, *Hatt-ı Hümayûn (HAT)*, nr. 608/29845, 29/Z/1225; BOA, *C.BLD*, nr. 59/2910.

⁷¹ Hacer Ateş, "Tekirdağ", *DİA*, Cilt 40, İstanbul 2011, s. 359-360.

⁷² Hacer Ateş, *Kuzey Marmara Sahilleri ve Ard Alanında Şehirleşmenin Tarihi Süreci: XVI.-XVII. Yüzyıllarda Tekirdağ ve Yöresi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009, s. 18-19.

⁷³ Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *Osmanlı Yer Adları I: Rumeli Eyaleti (1514-1550)*, haz. Ahmet Özkılınc, Ali Coşkun ve Abdullah Sivridağ, Ankara 2013, s. 21, 45; BOA, İbnülemin Timar ve Zeamet (İE.TZ), nr. 11/1095, 16/03/1118; BOA, Ali Emiri Abdülhamid I (*AE.SABH.I*), nr. 119/8086, 04/05/1199; BOA, *AE.SABH.I*, nr. 241/16078, 03/09/1200; BOA, *Cevdet Askeriye (C.AS)*, nr. 134, 18/Ca/1204; BOA, *Cevdet Evkaf (C.EV)*, nr. 571, 29/Ra/1218.

XVII. yüzyılda kısa bir dönem Rumeli Eyaleti'nin Gelibolu Sancağı'na bağlı bir kaza olarak da kaydedilen Tekirdağ, 1812 yılından itibaren Silistre Eyaleti'nin Vize Sancağı'na tabi olarak varlık göstermekteydi.⁷⁴ XVIII. - XIX. yüzyıllardaki Osmanlı Devleti belgelerinde Tekfurdağı adıyla zikredilen, özellikle İstanbul'un iâşesinin karşılanmasındaki öneminden dolayı gelişim içerisinde olan ve 1831 sayımlarında 11.537 erkek nüfusa ulaşan Tekirdağ Kazası,⁷⁵ Tanzimat süreciyle birlikte artık Edirne Eyaleti'ne bağlı bir sancak statüsüne kavuşmuştu.⁷⁶ 1867 Tarihli vilayet yapılanmasıyla da Edirne Vilayeti'ne bağlı sancak görünümünü devam ettiren Tekirdağ; Vize, Lüleburgaz, Midye, Hayrabolu, Malkara ve Çorlu kazalarının bağlı bulunduğu Doğu Trakya bölgesinde oldukça geniş bir alanı kapsamaktaydı. Sancak mutasarrıfının da ikamet ettiği ve bölgenin iâşe sevkiyat merkezi de olan Tekirdağ merkez kaza ise bu dönemde sancağın idari merkezi olma pozisyonunu sürdürmekteydi.⁷⁷ 1880'lere doğru gelindiğinde ise Edirne Vilayeti'ne bağlı Kırklareli Sancağı'nın oluşturulmasıyla Vize, Lüleburgaz ve Midye kazalarının Kırklareli'ne bağlanması, Tekirdağ Sancağı'nın topraklarının azalmasına neden olmuştu. Ancak topraklarının azalmasına rağmen göçlerle birlikte nüfusu artan ve 1881/1882-1893 sayımlarında merkez kaza nüfusu 41.432'e sancak toplam nüfusu da 93.272 kişiye ulaşan Tekirdağ; verimli topraklara sahip Çorlu, Hayrabolu ve Malkara kazalarıyla önemli bir zirai üretim merkezi olarak varlığını devam ettirmişti.⁷⁸

3. Tekirdağ Kazası ve Çevresinde İstanbul'un İâşesine Yönelik Üretim Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nde iktisadi sistem, yüzyıllar boyunca kendi içerisinde tutarlı ve bütünlük arz eden yapısıyla dikkati çekmiştir. Bu sistem içerisinde yer alan üretim faaliyetleri, XIX. yüzyılın ortalarına kadar devletin belirlemiş olduğu sınırlar ve tüketim ihtiyaçları çerçevesinde arz ve talep dengesi gözetilerek sağlanmaya çalışılmıştır. Osmanlı Devleti'nde iktisadi sistem içerisinde temel ihtiyaç maddeleri üretiminin aksamamasına hassasiyet gösterilmiş, başta buğday ve arpa olmak üzere

⁷⁴ Tahir Sezen, *Osmanlı Yer Adları*, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2006, s. 422, 484.

⁷⁵ Enver Ziya Karal, *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı 1831*, II. Baskı, Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları, Ankara, s. 195.

⁷⁶ BOA, *Nüfus Defteri (NFS.d)*, nr. 4013, 29/12/1254; BOA, *NFS.d*, nr. 4015, 29/12/1254; BOA, *NFS.d*, nr. 3971, 29/12/1255; BOA, *Cevdet Adliye (C.ADL)*, nr. 64/3866, 29/Z/1255; BOA, *Cevdet Dâhiliye (C.DH)*, nr. 168/8398, 29/Z/1255.

⁷⁷ Salname-i Vilayet-i Edirne 1293, s. 138-147; Salname-i Vilayet-i Edirne 1301, s. 112-113.

⁷⁸ Salname-i Vilayet-i Edirne 1309, s. 355-374; Salname-i Vilayet-i Edirne 1310, s. 658. Salname-i Vilayet-i Edirne 1317, s. 215-240.

re temel ihtiyaç maddelerinin üretim ve sevkiyat bölgesi olan Tekirdağ kazası ve çevresine işe açısından büyük önem atfedilmiştir.

a. XVIII. Yüzyıl ve Öncesindeki Üretim Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nde ziraat, sanayi ve madencilik gibi çeşitli sektörlerde üretim faaliyetleri gerçekleştirilmekteydi. Bunlar içerisinde nüfusun önemli kısmının geçim kaynağı olan zirai sektörün ayrı bir yeri vardı. Osmanlı Devleti'nde zirai ekonominin ve önemli bir devlet politikası olan işe sisteminin etkili şekilde uygulandığı bölgeler vardı ve bu bölgelerden birisi de Trakya topraklarıydı. Burada yer alan Tekirdağ, devletin işe sistemini ayakta tutan merkezlerden birisi olarak dikkati çekmekteydi.

Osmanlı Klasik Dönemi'nde özellikle İstanbul için önemli bir tahıl üretim merkezi olarak kabul edilen Tekirdağ'da (Rodoscuk) XVI ve XVII. yüzyıllarda üretilen hububat miktarının toplamı konusunda fazla ayrıntıya sahip olunmasa da burada üretilen hububatın İstanbul için önemli olduğu bilinmekteydi.⁷⁹ Nitekim Tekirdağ şer'iyye sicillerindeki bazı kayıtlara bakıldığında üretim yapılan sahalarda içerisinde en fazla ağırlığa tahıllar içerisindeki buğday ve arpanın sahip olduğu, üreticilerin servet değerleri toplamının da yarından fazlasının buğday ve arpa alanlarından meydana geldiği görülmekteydi.

Osmanlı idaresi altındaki Tekirdağ'da üretim faaliyetlerinden birisi de hayvansal yağ üretimiydi. Devlet, Tekirdağ-Rodoscuk'taki yağhaneleri sürekli olarak korumaktaydı. Bu kapsamda yağhane işletenler, mahallî idarecilerden gelen kanundışı taleplere karşı desteklenmeye çalışılıyordu. Ayrıca devlet, İstanbul civarında veya Marmara sahillerindeki hayvansal yağları da miktar ve kalite açısından tespit ederek teftişler yapıyordu.⁸⁰

Osmanlı Devleti'nin Klasik Dönemi'nde İstanbul piyasasına yönelik üretim faaliyetleri içinde bir diğer husus da sarayın ihtiyaçlarıydı. Nitekim Tekirdağ'da üretilen hayvansal ürünler içerisinde özellikle saray için imal edilen sucuklar dikkati çekmekteydi.⁸¹ Yine sarayın tüketimi için tavukların bir kısmı da buradan karşılanmaktaydı.⁸²

Tekirdağ'da üretim faaliyetleri içerisinde bir diğeri ise bağıcılıktı. Buradaki

⁷⁹ Faroqhi, a.g.m., s. 144.

⁸⁰ Faroqhi, a.g.m., s. 150.

⁸¹ Ebru Boyar and Kate Fleet, *A Social History of Ottoman Istanbul*, Cambridge University Press, UK 2010, s. 152.

⁸² Bilgin, a.g.m., 118.

üzüm bağlarında gayrimüslimler için şarap yaptırılır, geri kalanının pekmez ve turşu için kullanılmasına müsaade edilirdi.⁸³ Kaza genelindeki bağlardan elde edilen şaraplar, fiçılara konup arabalarla Rodosçuk'a getirilip satılırdı. Arabayla kasabaya getirilen şarapların satışı esnasında ise satıcıdan kanun gereği fiçı başına 12 akça vergi alınır.⁸⁴

Tekirdağ'daki çeşitli ahaliye ait tereke kayıtlarına bakıldığında, merkezde ikamet eden hanelerin önemli kısmının bağlarına rastlanmaktaydı. Bölgedeki şarap üretimi daha çok merkezdeki mahalleler arasında gayrimüslim ahalinin yoğunluklu olarak yaşadığı yerlerde yapılmaktaydı. Gayrimüslimlerin terekeleri arasında şarap mahzenlerinin de düzenli olarak defterlere kaydedildiği görülmekteydi.⁸⁵ Tekirdağ'da daha çok gayrimüslim hanelerin bir veya birkaç dönümlük bağlarından imal ettikleri şaraplar, kendi kullanımlarının karşılanmasından sonra görevliler tarafından mubayaa edilmekteydi.⁸⁶ Bölgede geleneksel yöntemlerle imal edilen şaraplar, İstanbul'da bulunan çeşitli sefaretler ve gayrimüslim tebaanın ihtiyaçlarına cevap vermeye çalışması açısından kayda değer ölçülere ulaşabilmekteydi.⁸⁷

b. XIX. Yüzyıldaki Üretim Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyılın başlarındaki genel anlamıyla üretim yapısı, daha önceki yüzyıllarda devam eden geleneksel yapının devamı niteliğini göstermekteydi. Bu çerçevede Tekirdağ'da üretimin aldığı şekiller de Osmanlı genelinde uygulanan iktisadi politikalar ekseninde seyretmekteydi.

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat süreci birçok alanda olduğu gibi zirai üretim faaliyetlerinde de bir dizi dönüşümü beraberinde getirmişti. Tanzimat, ziraatta yeni düzenlemelerle birlikte zirai ürünlerin pazarlama ve ticaretinde liberal bir uygulamayı hayata geçirmeye çalışmıştı. Uygulanan ziraat politikaları, iç ve dış talep şartları Tanzimat Dönemi'nin hızlı zirai genişleme dönemine girmesini sağlamıştı. Zirai üretim artışına paralel olarak geçimlik üretim tarzı da yerini giderek piyasa

⁸³ Gökbilgin, *a.g.e.*, s. 156.

⁸⁴ Ateş, *a.g.t.*, s. 178-179.

⁸⁵ Özlem Sert Sandfuchs, *Reconstructing a Town From Its Court Records Rodosçuk (1546-1553)*, Submitted to Ludwig-Maximilians Universität, Ph. D. Thesis, München, 2008, s. 156; 1751 Numaralı Rodosçuk Şer'iyye Sicili, nr. 10/a, 11/a; 1762-1768 yılları arasında ait Rodosçuk şer'iyye sicilinin transkripsiyonu için bkz. Emine Cengiz, *1751 No'lu Rodosçuk (Tekirdağ) Şer'iyye Sicili Transkripsiyon ve Tahlili*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008.

⁸⁶ BOA, *Cevdet Hariciye (C.HR)*, nr. 133/6636, 29/L/1236; BOA, *HAT*, nr. 1384/54842, 29/Z/1203; BOA, *Cevdet Maliye (C.ML)*, nr. 145/6125, 28/N/1213.

⁸⁷ BOA, *HAT*, nr. 198/ 9972, 29/Z/1206.

ilişkileri güçlenmiş bir yapıya bırakmış ve bunun yanında Osmanlı üreticilerinin dünya piyasa şartlarına entegrasyonu da artmıştı.⁸⁸

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti genelinde olduğu gibi Tekirdağ'da da tarımsal üretim kapsamında piyasaya ve ihracata yönelik üretimin artması, geleneksel üretim faaliyetlerinde belli bir dönüşüme sebebiyet vermişti. Tarımsal ürünlerin farklılaşması doğal olarak tarımsal işletmeler, iş gücü, sermaye yapısı, üretim teknik ve metotları ile devletin elde etmiş olduğu vergilerde de değişikliklere ve çeşitliliklere yol açmıştı.⁸⁹

XIX. yüzyılda tarımda yaşanan gelişmeler çerçevesinde Tekirdağ bölgesinin tarımsal üretim yapısına bakıldığında tahıllar grubunda buğday ve arpa ekiminin önceki yüzyıllardaki gibi yaygınlık arz ettiği görülmüştü. Ekilen bu ürünler, Tanzimat Dönemi'nde de Tekirdağ iskelesinde toplanarak İstanbul'a sevk olunmaya devam etmişti.⁹⁰ Ancak XIX. yüzyılın ikinci yarısında Tekirdağ kazasını da içine alan sancağın hububat ağırlıklı üretim yapısı, belli oranlarda değişmeye başlamış ve bu dönemde artık sanayi bitkileri de üretimde yerini almıştı. Bu çerçevede Tekirdağ'ın 1891 yılına ait bitkisel üretim verilerine bakıldığında gayrimüslimlerin yoğun yaşadığı yerlerde tütün üretim miktarlarının süreç içerisinde artış gösterdiği anlaşılmıştır. Tütün üretimi, Osmanlı Devleti'nde Düyun-ı Umumiye'nin kontrolündeki Reji İdaresi tarafından denetim altında tutulduğu için bu üretimden en fazla yararlananların, Tekirdağ ve civarındaki gayrimüslimler olduğu tespit edilmiştir.⁹¹

Osmanlı Devleti'nde iae açısından Klasik Dönem'e ait birçok iktisadi özelliğin 1860'lı yıllara kadar fazla değişmediği görülmekteydi.⁹² Bu kapsamda XIX. yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı üretim sisteminin geleneksel anlayışının devam ettiğine ilişkin emarelere Tekirdağ'da da rastlanmaktaydı. Ancak XIX. yüzyılın sonlarına doğru gelindiğinde Osmanlı Devleti, artık geleneksel üretim tarzından yavaş yavaş uzaklaşarak Avrupa'da uygulanan fabrika sistemine geçmeye başlamıştı. Bunun yansımaları çeşitli şekillerde taşrada da gözlenmiş ve Tekirdağ gibi önemli bir zirai üretim merkezinde değirmenlerin yanında,

⁸⁸ Tabakoğlu, *a.g.e.*, s. 219.

⁸⁹ Kaya Göktepe, *Tekirdağ Sancağı'nda Tarımsal Yapı (1840-1914)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012, s. 296.

⁹⁰ 1840 senesinde Edirne muhassıllığı aşarı Arpacı Agob'a ihale edilmiş ve Arpacı Agob tarafından 9601 kile buğday, sefain gemileri vastasıyla İstanbul'a nakledilmişti bkz. BOA, *C.ML*, nr. 17500.

⁹¹ Göktepe, *a.g.t.*, s. 305.

⁹² Mehmet Genç, *a.g.e.*, s. 95.

sınırlı sayıda da olsa dakik (un) fabrikaları, üretim sisteminin bir unsuru olarak ortaya çıkmıştı.⁹³

Yenileşme Dönemi'nde Tekirdağ'a özgü diğer bir faaliyet kolu da Klasik Dönem'den beri devam eden şarap üretimidir. Özellikle Tekirdağ'da bağcılığın yaygın olduğu ve gayrimüslimlerin yoğun olarak yaşadığı kaza ve karyeler ile bazı çiftliklerde şarap imalatının yapıldığı bilinmekteydi. Tekirdağ ve civarında şarap imalatında ön planda olan yerlerin başında; Kumbağı, Şarköy, Naib, İncecik ve Araklı gibi nahiyeler ile Çorlu ve Malkara kazaları gelmekte idi. Belirtilen yerlerin ortak özelliği ise ahali arasında gayrimüslimlerin yoğun olarak yaşamasıydı. Bunlar arasında Araklı nahiyesine bağlı Umurca çiftliğinde şarap imalatı dikkati çekmekteydi. Hatta çiftlikte imal edilen şarapların Avrupa'ya pazarlandığı ve Avrupa'da ciddi alıcılarının olduğu görülmekteydi.⁹⁴

4. İstanbul'un İaşesinde Ulaşım Sistemi Açısından Tekirdağ'ın Önemi

Osmanlı ulaştırma teşkilatı içinde kara ulaşımı ile deniz ulaşımı bütünlük hâlinde işlevlerini yerine getirmekteydi. Bir malın önce mahallinden alınarak kara yolu ile en yakın iskeleye, oradan da deniz yolu ile devletin belirlemiş olduğu bölgeye sorunsuz şekilde nakledilmesi, iaşe politikasının önemli bir parçasıydı.

Osmanlı Devleti'nin Klasik Dönemi'nden itibaren İstanbul'un iaşesinin sağlanmasında akla ilk gelen yerlerden birisi olan Tekirdağ-Rodosçuk Limanı'na özel işlevler yüklenmişti. Marmara sahillerinde bulunan başka yerleşmeler de benzeri işlevler görmekteydi, ama özellikle bu kasaba İstanbul'a hizmet eden bir liman olarak işlemekteydi. Ayrıca Tekirdağ-Rodosçuk Limanı Edirne'ye de hizmet etmekteydi. Bu durumda Tekirdağ-Rodosçuk hem Trakya'da üretilen hububatı hem de deniz yoluyla gelen malları alabilmek için iki kent arasında açık bir rekabetin aracı olmuştu.⁹⁵

Tekirdağ'ın Klasik Dönem'de Osmanlı Devleti'nin başkentliğini yapan iki kent arasında yer alması ve devletin iaşeye gösterdiği hassasiyet, bu güzergâhta sistemli bir ulaşım teşkilatının oluşturulmasına ihtiyaç hissettirmiştir. Bu kapsamda Osmanlı Devleti'nin Rumeli ve Avrupa ile bağlantısını hem karadan hem de denizden birleştiren bir hatta bulunan Tekirdağ kazasında gerçekleşen durumlar, Osmanlı Devleti'nin ulaşım politikalarına da ışık tutmaktadır.

⁹³ Göktepe, *a.g.t.*, s. 132.

⁹⁴ Salname-i Vilayet-i Edirne 1309, s. 357-358; Salname-i Vilayet-i Edirne 1310, s. 663.

⁹⁵ Faroqhi, *a.g.m.*, s. 139, 142.

a. Karayolu Ulaşımı

Geniş topraklar üzerine yayılmış olan Osmanlı Devleti, gerek Anadolu'da gerekse Rumeli'de çeşitli karayolları ağına sahipti. Osmanlı karayolları, ana yollar ve tali yollardan meydana gelmekteydi. Anayollar, İstanbul'dan başlamak üzere Anadolu ve Rumeli yönünde Orta Asya Türk devleti geleneğinin devamı olarak sağ kol, sol kol ve orta kol olmak üzere üç ana koldan müteşekkildi.⁹⁶ İstanbul ile Rumeli hattında yer alan ana yollardan sol kol üzerindeki merkezlerinden birisi de Tekirdağ kazasıydı ve bu kaza, Trakya bölgesindeki diğer yerleşim yerleri ile düzenli işleyen karayolu ağı sayesinde bağlantı halindeydi.

Osmanlı Devleti'nde Rumeli ile İstanbul arasında askeri ve ticari açıdan önemli bir noktada bulunan Tekirdağ ve çevresinde karayolu ulaşımının aksama-dan devam etmesine büyük özen gösterilmekteydi. Karayolu ile Rumeli'den getirilen ürünler, Tekirdağ kaza merkezindeki iskeleye ulaştırılmaktaydı.

Tekirdağ-Rodosçuk gibi liman merkezli yerleşim yerine Trakya ve Balkanlar-da çeşitli ürünler sevk edilmekteydi. Balkanlar ve Edirne'den elde edilen buğday, deri, yapağı, demir gibi ticari metalar Rodosçuk iskelesine genelde karayolu ile getirilmekte idi. Bu taşıma işleminde deve, at ve merkeplerden faydalanılmaktaydı. Gerek Samakov gerek Filibe ve Edirne'den Rodosçuk iskelesine mal getirecek olan tüccarlar, malın cinsi ve miktarına göre arabacılarla pazarlık usulü anlaşarak malın sevkiyatını yapmaktaydı.⁹⁷

Tekirdağ-Rodosçuk'tan gelip Edirne üzerinden geçerek Filibe'ye giden karayolunun oldukça işlek olduğu görülmekteydi. Bu yolda yaygın olarak araba kullanılmakta ve yakında bulunan Bergos (Lüleburgaz) kasabasında da ayrı bir araba pazarı bulunmaktaydı. Araba yolunun güzergâhı ayrıntılı olarak belirtilmediği hâlde, Edirne'ye vardıktan sonra Meriç vadisini izleyerek Filibe'ye ulaşımın sağlandığı bilinmekteydi. Edirne'den Tekirdağ-Rodosçuk'a kadar giden karayolunun Meriç yolundan daha kısa olması da taşımacılıkta küçümsenemeyecek bir etkiye sahipti.⁹⁸

⁹⁶ Mehmet Taştemir, "Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı ve Yollar", *Osmanlı'da Ulaşım (Kara - Deniz - Demiryolu)*, ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s. 13.

⁹⁷ Kara yolu ulaşımında develer genellikle devlete ait malzemelerin taşınması için kullanılmakta idi. Bunlar *mîri develer* olup Tekirdağ'ın kuzey batı sınırında bulunan Hayrabolu Mîri Ahır, develerin bakılıp beslendiği yerlerden biri olarak organize edilmişti bkz. Ateş, *a.g.t.*, s. 229-230.

⁹⁸ Faroqi, *a.g.m.*, s. 141-142.

Trakya bölgesindeki karayolunun bu işlek haline rağmen özellikle XIX. yüzyılın ortalarında artan asayişsizlik hadiseleri ve devletin içine düştüğü ekonomik sorunlar, doğal olarak bölgenin karayolu ulaşımını olumsuz etkilemişti. Bunun yansımaları ise yolların bakımı ve onarımına yeterli kaynağın ayrılamamasıydı. Ayrıca zaptiye işlerinde istihdam edilenlerin almış oldukları ücretlerin düşüklüğü de başka bir problem olarak karşımıza çıkmaktaydı. Bilhassa bölgenin asayişini sağlamakla görevli olanların, almış oldukları ücretlerin diğer mesleklerle göre düşüklüğünü gerekçe göstermek suretiyle işlerini terk ederek özellikle tarım sektöründe ücretli işçi olmaya yönelmeleri, XIX. yüzyılda Tekirdağ civarında sık karşılaşılan hadiseler arasındaydı.⁹⁹

b. Deniz Ulaşımı

Osmanlı Devleti'nde ulaşım sistemi ağırlıklı olarak deniz ulaşımı etrafında şekillenmekteydi. Ulaşım maliyetlerinin uygun olması ve güvenlik sorunlarının daha az yaşanması gibi sebeplerle özellikle İstanbul'un tüketiminin karşılanmasında deniz ulaşımı teşvik görmekteydi.

İstanbul'a, ülkenin çeşitli yerlerinden tüketim maddeleri deniz yolu ile sevk edilmekteydi. Üretim bölgelerinden iskelelere kadar yapılan nakliyat, nehrin olması halinde önce bu yol tercih edilmekte, nehir ile iskele arasında kalan mesafede ise araba veya hayvanlardan yararlanılmaktaydı. Nitekim Filibe, Pazarcık gibi Tekirdağ'a uzak, Trakya'nın kuzeybatı kazalarında üretilen zirai ürünlerin, kazaların ihtiyacının karşılanmasından sonra kalan kısmının Meriç nehri üzerinden Edirne'ye, oradan da arabalarla Tekirdağ iskelesine nakledilmesi düzenli işleyen iâşe sistemi sayesinde mümkündür.¹⁰⁰

İstanbul'un önemli bir tüketim şehri olması, deniz ve kara ulaşım ağının İstanbul'a yönlendirilmesi gerekliliğini ortaya çıkardığından koşullar icabı ihtiyaçlar deniz yoluyla temin edilmekteydi.¹⁰¹ Çünkü yeterli üretimin gerçekleştirilemediği İstanbul için hububat meselesinde en büyük sorun, hiç kuşkusuz "nakliye" problemiydi. Pahada hafif yükte ağır bir özellik gösteren hububatın karadan nakli aşırı derecede maliyet artışına sebep olmaktaydı.¹⁰² Kara yollarında nakliyat hayvan sırtında ve genellikle deve, at, katır ve merkep vasıtasıyla yapılırsa da bu şekilde za-

⁹⁹ Göktepe, *a.g.t.*, s. 190-191.

¹⁰⁰ BOA, *Zahayir Defteri (ZD.d)*, nr. 9, tarih 1162, s. 26.

¹⁰¹ Necmettin Aygün, "XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı 23, Bahar 2008, Ankara 2010, s. 57.

¹⁰² İnalçık, "İâşe - Osmanlı Dönemi", s. 116.

hire taşımak hem uzun sürmekte hem de maliyeti arttırmaktaydı. Yalnızca nakliye ücretinden dolayı buğdayın fiyatı bazı uzak bölgelerde %125 oranında yükselebilmekte idi.¹⁰³ Bu da başkent iâşesi için deniz yolunu gerekli hale getirmekteydi.

Osmanlı Devleti'nde özellikle ekonomik ve askeri amaçlar için ilerlemesinde fayda görülen deniz ulaşımı, teknik yeniliklere göre çeşitli gelişmeler göstermiş ve üç ayrı döneme ayrılmıştı. Birincisi, İmparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam eden kürekli gemiler (çekdiri veya kadirga) dönemi, ikincisi bu tarihlerden XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler (kalyon) dönemi, üçüncüsü de İmparatorluğun yıkılışıma kadar süren buharlı gemiler dönemiydi.¹⁰⁴

Osmanlı Devleti'nde iâşe sisteminin düzenli şekilde varlığını devam ettirdiği dönemlerde belgelerden anlaşıldığı üzere, deniz ulaşımı ağırlıklı olarak yelkenli gemiler ile sağlanmaktaydı. İâşe kapsamında başkent İstanbul'un ihtiyaçları bu gemilerin özelliklerinden dolayı hava koşullarının uygun olduğu yılın belli dönemlerinde yoğunlaşmaktaydı.

Osmanlı Devleti'nde ürünleri iç pazarda nakletmekte kullanılan yelkenli gemiler, Osmanlı Klasik Dönemi'nde olduğu gibi 1850'li yıllarda hâlâ önemini korumaktaydı. Bu açıdan Tanzimat Devri, Osmanlı Devleti'nde yelkenli ve buharlı gemiler arasında bir denge dönemiydi. Bundan sonra denge, buharlı gemiler lehine gelişmişti. Ancak yine de ülke içindeki bazı limanların altyapı eksikliği nedeniyle buharlı gemilere elverişli olmaması ve kısa mesafelerde yelkenli gemilerin daha ekonomik olması gibi sebepler, yelkenli gemilerin buharlı gemilere karşı bir süre daha varlık göstermesine imkân sağlamıştı.¹⁰⁵

XIX. yüzyılda, başlangıçta askeri amaçlı olarak kullanılan buharlı gemiler, zamanla Osmanlı deniz ve nehirlerinde posta, yolcu ve yük nakliyatında yaygın olarak kullanılmaya başlamıştı.¹⁰⁶ XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gerek İstanbul'da gerekse başka yerlerde buhar gücünün yelken karşısında üstünlüğü daha belirgin hale gelmişti. Bu durum buharlı gemilerin sağladığı hız ve güvenirlikten

¹⁰³ Güçer, *a.g.e.*, s. 29.

¹⁰⁴ İdris Bostan, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi Kadırgadan Kalyona" *Osmanlı Araştırmaları*, XXIV, 2004, s. 67.

¹⁰⁵ İlhan Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Cilt XXI, Sayı 2, Aralık 2006, s. 49,54.

¹⁰⁶ Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım (Kara - Deniz - Demiryolu)*, ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s. 108.

kaynaklanıyordu. XIX. yüzyılda İstanbul'a uğrayan buharlı gemilerin ortalama ağırlığı 1250 tondur. Bu gemilerin taşıma kapasitesi her geçen gün artmıştır.¹⁰⁷

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren deniz ulaşım teknolojisinde buhar gücünün yaygınlaşması ve yelkenli gemilerden buhar gücü ile çalışan gemilere geçilmesi, tüm Osmanlı deniz sularında olduğu gibi Tekirdağ'ın da deniz ulaşımını daha planlı hâle getirmişti. Böylelikle deniz ulaşımında zamanın öngörülebilir hâle gelmesi ve buhar gücü ile çalışan daha ağır tonajlı gemilerin faaliyete geçmesi, limana sahip bölgeler arasında doğal olarak ekonomik ilişkileri geliştirmişti. Bu bağlamda Tekirdağ iskelesinden İstanbul'a düzenli olarak çalışan Tersane-i Amire'ye ait buharlı gemiler, İstanbul'un zahire ihtiyacını karşılayan Marmara Denizi limanlarından Gemlik, Mudanya, İzmit, Bandırma ve Erdek gibi diğer sahil merkezlerine de haftanın belirli günlerinde uğramaya başlamışlardı.¹⁰⁸ Diğer taraftan Tekirdağ Limanı'nda buharlı gemilerin yer alması ile ulaşımın daha işlevsel hâle gelmesi, güvenlik sorunları nedeniyle etkili olarak kullanılmayan Tekirdağ-İstanbul güzergâhındaki daha küçük ölçekli Ereğli iskelesinin de tekrar faaliyete geçmesine katkı sağlamıştı.¹⁰⁹

Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyılın ortalarından itibaren ulaşım sisteminde yaşanan teknik gelişmeler, sadece deniz ulaşımı ile sınırlı değildi. Özellikle yüzyılın ikinci yarısından itibaren kara ve deniz ulaşımının yanına artık demiryolu ulaşımının da dâhil edilmesiyle taşradan merkeze farklı ulaşım sistemleriyle sevkiyat gerçekleşmişti. Bu durum ise çeşitli üretim bölgelerinin İstanbul ile ekonomik ilişkilerini arttırmıştı.

5. İstanbul'un İaşesinin Tekirdağ Kazası ve Çevresinde Tedarik Edilme Süreci

Osmanlı Devleti'nde iâşe politikası, tüketim mahallerinin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak devlet tarafından organize edilen kapsamlı bir sistem şeklinde varlık göstermekteydi. Bunun en somut örneklerini ordunun, başkent İstanbul'un ve sarayın iâşesine gösterilen özende görmek mümkündür. Öncelikli olarak ordunun, sarayın ve başkent, daha sonra da ihtiyaç duyulan bölgelerin iâşesinin karşılanması, Tekirdağ gibi merkezleri İstanbul'a bağlamaktaydı.

¹⁰⁷ İkinci, a.g.m., s. 69.

¹⁰⁸ "Tekfurdağı sevâhiline işlemekte olan vapurun haftada bir def'a ba'zı mertebe lüzûma mebnî Erdek iskelesine uğraması zımında icâbının icrâsına..." BOA, *Sadaret Nezaret ve Devâir Evrakı (A.MKT.N.ZD)*, nr. 109/87, 24/R/1270; Hut, a.g.m., s. 109.

¹⁰⁹ BOA, *Sadaret Mühimme Evrakı (A.MKT.MHM)*, nr. 296/87, 02/Za/1280.

a. XVIII. Yüzyıl ve Öncesindeki Tedarik Süreci

İaşe Maddelerinin Bölgede Satın Alınması ve Depolanması

Osmanlı iaşe sisteminde ihtiyaç fazlası üretimin İstanbul'a ulaştırılması belirli bir sistem ve düzen içerisinde gerçekleşmekteydi. Buna göre iaşenin tedarik edilmesinde, ilk olarak ihtiyaç duyulan ürün veya mallar tespit edilmekte, ardından bu ürün ve malların bulunduğu ve getirileceği sahalar belirlenmekteydi. Bu işlem sonrasında ise ürün veya malın getirileceği yerel birimle yazışmalar gerçekleştirilmekte ve ürünün toplanma işi özel kişilere veya memurlara verilmekteydi.¹¹⁰ İaşenin tedarik işlemlerinde kapan tüccarı veya devlet mubayaacısı olan bu kişiler, özellikle zahire meselesinde geçmiş dönemlerde o bölgeden ne kadar zahire gönderildiğini tespit ederek ortalama bir miktar belirlemekteydiler.¹¹¹ Bu miktar üzerinde tüccarlar ve görevliler, belgelerde sık geçtiği haliyle "narh-ı rûzî üzere" yani devletin belirlemiş olduğu fiyat üzerinden malı satın almaktaydılar.¹¹²

Ürünlerin veya malların istenilen bölgelerden alınması ve belirli bir noktada toplanmasından sonra, bu ürünler memurun elindeki deftere kaydedilmekte ve defter yerel yöneticilere onaylatılmaktaydı. Ürünlerin toplandığı noktalar, genellikle deniz kenarında bulunan iskelelerdi. Merkezden istenilen ürünler özellikle; Marmara, Ege, Trakya ve Karadeniz gibi yakın olan bölgelerden temin edilmeye çalışılmaktaydı.¹¹³

Osmanlı Devleti'nde hububat üretiminde ve sevkiyatında kanunlarda da belirtilen husus, pazara doğru gitmesi gereken mahsulün hiçbir ihtilaf ve eksikliğe uğramadan doğrudan tüketiciye ulaştırılmasıydı. Bunun için de üretim bölgelerindeki "akreb bazar" denilen ambarlarda toplanan hububat ya burada bekletilir ya da doğrudan başkente gönderilmek üzere özellikle iskele civarı mahallerde depolanırdı. Hububatın depolanması için inşa ettirilen ambarlar, üretim bölgelerindeki iaşe tedarik sürecinin önemli bir ayağını oluştururdu. Çünkü bu organizasyondaki eksiklik, hububat sevkiyatının kesintiye uğramasına sebebiyet verirdi.¹¹⁴

Osmanlı idaresinde uygulanan satın alma ve depolama politikalarının somut örneklerini Tekirdağ gibi İstanbul'un iaşesini sağlayan merkezlerde de yaygın ola-

¹¹⁰ Çiftçi, a.g.m., s. 155.

¹¹¹ Aynural, a.g.e., s. 6.

¹¹² BOA, *6 Numaralı Mühimme Defteri (972 / 1564-1565)*, Özet-transkripsiyon, haz. Hacı Osman Yıldırım, Vahdetün Atık, Murat Cebecioğlu ve diğerleri, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay., Ankara, 1995, Hüküm nr. 115, 226, 312, 344, 371.

¹¹³ Emecen, a.g.m., s. 198.

¹¹⁴ Mehtap Özdeğer, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Üretimine Devletin Himaye Edici Müdahalesi" *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt 51, Sayı 1, 2001, s. 38.

rak görmek mümkündü. Bilhassa bölgenin zahire tedarik sürecindeki öneminden dolayı Tekirdağ kadısına sık sık emirler ve fermanlar yollanırdı. Emir ve fermanlarda, bölgede yaşayan reayanın yemeklik ve tohumluk gibi ihtiyaçlarının karşılanmasından sonraki kısmının hiçbir sıkıntıya mahal vermeden doğrudan İstanbul'a gönderilmesi istenirdi.¹¹⁵ Üreticinin ihtiyaçlarından arta kalan kısmın satın alınması sürecinde ise birçok alanda görevli bulunurdu. Bu görevlilerden bazıları İstanbul halkı için, bazıları saray için, bazıları da ordu için alımlar yapardı.¹¹⁶ Nitekim devlet, bu işi yapan görevlileri ve tüccarları korumaya çalışırdı. Devletin iaşe işiyle görevli tüccarı korumasına örnek teşkil etmesi açısından Tekirdağ-Rodoscuk' ta iaşe dışında ticaret yapan Müslüman tüccardan alınan gümrük vergisi %2 iken iaşe işi yapan Müslüman tüccardan alınan gümrük vergisi %1, gayrimüslim tüccar arasında iaşe dışında ticaret yapan tüccardan %4 oranında alınan gümrük vergisi iaşe işinde görevli tüccardan %3 oranında alınıyordu.¹¹⁷

Devlet tarafından korunan tüccarlar ve görevliler, üretim mahalline gelerek "narh-ı rûzî üzere" yani devletin belirlemiş olduğu fiyat üzerinde özellikle buğday ve arpa gibi ürünleri satın alarak bunları daha çok Tekirdağ'ın iç kesimlerindeki üretim alanlarına yakın yerlerde toplamaktaydılar.¹¹⁸ Üretim bölgelerinde zahire ve diğer temel ihtiyaç maddeleri görevliler tarafından satın alındıktan ve belirli noktalarda toplandıktan sonra İstanbul halkı, saray ve İstanbul'da yer alan askeri birlikler için satın alınan iaşe maddeleri Tekirdağ iskelesi tarafına nakledilmeye çalışılmaktaydı. Buraya ulaştırılan mallar, zahire mübaşiri veya görevlendirdiği kişi tarafından önce kontrol edilerek kayıt altına alınmakta, sonra da İstanbul'da gelecek talimata kadar iskeleye yakın ambarlarda depolanmaktaydı.¹¹⁹

Tekirdağ bölgesi zahire bakımından başkenti besleyen önemli yerlerden birisi olmakla birlikte zahire dışındaki gıda maddeleri bakımından da başkentim tüketimine cevap veren bir yapıya sahipti. Özellikle bölgede iaşe işiyle görevli olanlar tarafından ihtiyaçtan arta kalan birçok gıda maddesi, mubayaa edilerek başken-

¹¹⁵ "...Tekirdağ iskelesine merbût kazâların mahsûl-i cedid zuhûrunda re'aya ve rençberânın tohumluk ve yiyeceklerinden mâ'adâ gerek a'şâr mahsûlatından ... ol tarafta mübâya'cı-i mûma ileyhe bey'e teslim itmek üzere emr-i şerîfüm üzere..." bkz. BOA, *ẒD.d.* nr. 19, s. 85.

¹¹⁶ 1596 Numaralı Rodoscuk Şer'iyye Sicili, Hüküm nr. 41/2, 50/6. 1661 yılına ait 1596 Numaralı Rodoscuk şer'iyye sicilinin transkripsiyonu için bkz. Necla Bostancı, 1596 *Numaralı Rodoscuk (Tekirdağ) Şer'iyye Sicilinin Transkripsiyonu ve Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.

¹¹⁷ Ateş, *a.g.t.*, s. 239.

¹¹⁸ BOA, *6 Numaralı Mühimme Defteri*, Hüküm nr. 531.

¹¹⁹ 1596 Numaralı Rodoscuk Şer'iyye Sicili, Hüküm nr. 1/5, 37/4, 40/2.

tin ve ordunun ihtiyaçlarına ayrılırdı. Bunların başında et, yağ, soğan, peksimet gibi ihtiyaç maddeleri gelirdi.¹²⁰ Nitekim yağın temin edilerek başkent tüketimine sunulmasının yanı sıra önemli miktarda peksimet de yine Tekirdağ'da önce imal edilir, sonra orduya gönderilmek üzere görevlilere teslim edilirdi.¹²¹

Tekirdağ kazası ve civarındaki kazalara ait üretim bölgelerinde satın alınan temel tüketim maddelerinin önemli kısmı iskeleye nakledilirdi.¹²² Buna karşın ordunun Rumeli'de sefere çıkması gibi durumlarda bölgeden temin edilen başta hububat, peksimet, yağ ve bal gibi ürünler, asker bölgeye ulaşmadan önce Edirne-İstanbul hattındaki daha iç kesimlerde yer alan Çorlu, Bergos (Lüleburgaz) ve Pınarhisar yakınlarındaki askeri menzil noktalarına sevk edilirdi.¹²³ Çünkü sefer esnasında ordunun iâşe ihtiyaçlarının karşılanması birinci önceliğe sahipti ve sefer başlamadan önce de bu durum menzil üzerinde bulunan kazaların kadılarına ayrıntılı şekilde fermanla bildirilirdi.¹²⁴ Kadılar da gelen bu ferman doğrultusunda, zahire başta olmak üzere ürünlerin satın alınmasından menzil noktasına varıncaya kadarki bütün süreçlerini yakından takip ederlerdi.¹²⁵ Bu sebeple kadılar, asker iâşesinin temin edilmesi sürecinde oldukça zor bir görevi ifa etmekteydiler. Çünkü üreticiler, belirlenen düşük fiyatlardan dolayı ellerindeki zahireyi görevlilere teslim etme noktasında isteksiz davranmaktaydı. Diğer taraftan ordunun seferde zahiresiz kalmaması için ordu ihtiyaçlarının kısa süre içerisinde acilen karşılanması zorunluluğu kadıların sorumluluğunu daha da arttırmaktaydı.¹²⁶

İâşenin tedarik edilmesi esnasında devletin kapsamlı bir organizasyon ağı ve tüm hassasiyetine rağmen üretim mahallinde bu sistemi olumsuz etkileyen çeşitli gelişmeler de yaşanmaktaydı. Bunlar içerisinde karaborsacılık, kaçakçılık ve yerel yöneticilerin kanun dışı vergiler almaya teşebbüs etmeleri en önemli sorunlar olarak dikkati çekmekteydi.

İâşe meselesinde en sık karşılan durum, zahirenin bazı kişiler tarafından stoklanması ve akabinde kaçak yollarla satılmasıydı. Kazalardaki âyanlar, çiftlik

¹²⁰ 1579 Numaralı Rodosculuk Şer'iyye Sicili, Hüküm nr. 7/32, 1041.

¹²¹ Sefere çıkacak ordu için bin 500 kantar peksimetin Tekirdağ kadısının organizasyonu çerçevesinde bir an evvel gönderilmesi istenilmekteydi bkz. 1596 Numaralı Rodosculuk Şer'iyye Sicili, Hüküm nr. 54/2, 59/1.

¹²² BOA, 5. Numaralı Mühimme Defteri, Hüküm nr. 539, 595.

¹²³ BOA, 5. Numaralı Mühimme Defteri, Hüküm nr. 1092, 1153, 1588, 1591; 1596 Numaralı Rodosculuk Şer'iyye Sicili, Hüküm nr. 50/6.

¹²⁴ Mehmet İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2004, s. 229-232.

¹²⁵ Rhoads Murphey, *Ottoman Warfare 1500-1700*, UCL Press, London 1999, s. 70-71.

¹²⁶ İnalçık, "The Ottoman State: Economy and Society 1300-1600", s. 97.

ve ambar sahipleri ve köylerdeki bazı mültezimler, satın almak üzere devlet görevlileri geldiğinde ellerinde bulunan ürünü saklamaktaydılar. Amaçları, hasat zamanında fiyatı düşen ürünü saklayıp daha sonra ortaya çıkararak piyasada fiyatın yükselmesini sağlamaktı.¹²⁷ Zahire karaborsacılığı yaparak malı piyasa fiyatının üstünde kaçak yollarla İstanbul dışına satmak isteyenlerle mücadele eden devlet, zahire kaçakçılığına karşı önlemleri taşrada etkili şekilde uygulamakta bazen zorlanmaktaydı. Çünkü taşrada bu işi yapanlar arasında askeri sınıfa mensup olanlar da bulunmaktaydı. Bilhassa Tekirdağ'da zahire karaborsacılığı yapanlar arasında yerelde güçlü olan bazı sipahi ve yeniçerilerin olması dikkat çekiciydi.¹²⁸ Ayrıca Tekirdağ'da yerel yöneticilerin kendi nüfuzlarını kullanarak üreticilerden kanun dışı vergiler talep etmesi de üreticileri güç durumda bırakan hadiseler arasında yer almaktaydı.¹²⁹

Bölgede Satın Alınan İaşe Maddelerinin İstanbul'a Nakledilmesi

Trakya civarında mubayaa edilen hububat ve diğer tüketim mallarının Rodosçuk'ta toplanması, XVI. yüzyıldan itibaren bir sahil kasabası olan Rodosçuk'un hızla gelişmesine ve tüketim malları ticaretinde söz sahibi olmasına neden olmuştu.¹³⁰ Rodosçuk yani Tekirdağ, İstanbul'un iaşesinden dolayı bölgenin en mühim ticaret merkezi olarak dikkati çekmekteydi.¹³¹ Burası, istenilen her ürünün kolayca bulunabildiği bir yer konumundaydı. Üretilen birçok ürün, Tekirdağ-Rodosçuk üzerinden İstanbul ve Balkanlar'a iletilmekte idi. Bazı dönemlerde Batı Anadolu'nun üzüm, incir gibi yaş ve kuru meyveleri İzmir Limanı'ndan hareketle Tekirdağ-Rodosçuk Limanı'na gelip depolanıyor, sonra ihtiyaç doğrultusunda gönderilmeyi bekliyordu.¹³²

Tekirdağ iskelesine bağlı ambarlarda depolanarak hazır halde bekleyen za-

¹²⁷ Serdar Genç, "XVIII. Yüzyılda Karesi Sancağı'nda Hububat Kaçakçılığı", *Uludağ Üniversitesi Fen Edebiyat Fak. Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl 5, Sayı 7, 2004/2, s. 58.

¹²⁸ "...İstanbul'a gönderilmek için tenbîh ve te'kid olunmağın hâliya ol cânibde ba'zı sipâh ve yeniçeri ve sâir muhtekirler terekeyi dermahzen edüb ve saklayub ve hafiyetten tüccar gemilerine virüb..." 1579 Numaralı Rodosçuk Şer'iyye Sicili, nr. 54/330, 59/351; BOA, 6 Numaralı Mühimme Defteri I (972/1564-1565), Hüküm nr. 531.

¹²⁹ "... Rodosçuk'da ta'yîn olunan dört yüz direk küsbe ve yığirmi kıntâr bezir yağı, on bezir-hânenen ta'yîn olunup âhardan müdâhale olunmaz iken Rodosçuk sübaşısı bayramlık nâmiyla ve âhar vechile bezir-hânecilerden nice akça taleb ü rencide itmekden..." bkz. BOA, 85 Numaralı Mühimme Defteri, (1040-1041 (1042)/ 1630-1631 (1632)), Özet-transkripsiyon, haz. Hacı Osman Yıldırım, Vahdettin Atik, Murat Cebecioğlu ve diğerleri, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay., Ankara 2002, Hüküm nr. 339.

¹³⁰ İlber Ortaylı, "16. Yüzyılda Rodosçuk (Via Aegnetia'nın Marmara Uzantısı)", *Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara 2000, s. 89-90.

¹³¹ Gökbilgin, *a.g.e.*, s. 149.

¹³² Ateş, *a.g.t.*, s. 227-228.

re ve diğer tüketim malları, merkezden alınan emir ve talimatlar doğrultusunda İstanbul'a mal götürme izni olan ve muhtesib tezkiresiyle gelen gemilere ivedi şekilde yüklenirdi. Burada yüklenen malın miktarı, cinsi ve diğer ayrıntılar mübaşir veya yardımcıları tarafından deftere işlenir ve bir örneği de İstanbul'a gönderilirdi.¹³³ Ayrıca yüklenen malların kaçak yollardan İstanbul dışına satılmaması için her bir gemiye bir veya birkaç kişiden oluşan devletin güvenini kazanmış müsellemler taifesindeki görevliler yerleştirilirdi. Bu görevliler, malın İstanbul'da teslim edilmesine kadar yolculuk süresi boyunca mala refakat etmekle mükellefler.¹³⁴

Tekirdağ iskelesi merkezde olmak üzere Çekmece'den Gelibolu'ya devam eden sahil şeridindeki iskeleler, Trakya ve Balkanlar ile bağlantılı olmalarıyla ayrı bir öneme sahip görünmekteydiler.¹³⁵ Marmara Denizi'nin kuzey kısmındaki Tekirdağ başta olmak üzere bu iskeleler, İstanbul ile Balkanları ekonomik açıdan birbirine bağlamaktaydılar. İstanbul işesi açısından bu bölgede ticaret yapmak tüccar için de cazip bir faaliyet olarak değerlendirilmekteydi.

Tekirdağ gibi İstanbul'a yakın ve elverişli liman ve üretim alanlarına sahip bölgelerin işe açısından tercih edilmesinde nakliye ücretlerinin uygunluğunun önemli etkisi bulunmaktaydı. Ancak mallar iskeleye ulaşıncaya kadar belirli bir karayolu süreci yaşanmaktaydı ve bu da masrafların artmasına neden olmaktaydı. Masraflarının artması, çeşitli sıkıntıları da beraberinde getirmekteydi. Bunların başında, üretim bölgelerinden İstanbul'un ihtiyacı için zahire satın alan tüccarların nakliye masraflarını ödememek amacıyla üreticilere mallarını kanuna aykırı şekilde taşıtmaları ve ellerindeki malları merkezi idareye eksik bildirerek kalan kısmını İstanbul dışına kaçak yollardan satmalarındaydı.¹³⁶

İşe işinde nakliye ücretlerinin yüksekliğinden kaynaklanan bu tarz sıkıntılara rağmen Tekirdağ'da deniz yolu nakliyatındaki navlun ücretleri, İmparatorluğun çoğu iskelesine göre daha ekonomik olduğundan önemli avantajlar sağlıyordu. Bu kapsamda şer'iyye sicillerindeki kayıtlara göre buğdayda her yüz kileye üç kile navlun ücretinin düştüğü, dolayısıyla Tekirdağ'dan İstanbul'a gemi nakliyesi ücretinin XVII. yüzyılın ilk yarısında malın değerinin %3 oranına denk geldiği görülmekteydi.¹³⁷

¹³³ BOA, 3. Numaralı Mühimme Defteri, Hüküm nr. 425; Altunay, a.g.e., s. 133-134.

¹³⁴ BOA, 6. Numaralı Mühimme Defteri I, Hüküm nr. 1109.

¹³⁵ Aygün, a.g.m., s. 73.

¹³⁶ 1596 Numaralı Rodosculuk Şer'iyye Sicili, Hüküm nr. 41/2, 52/2.

¹³⁷ "...medine-i merkûme-i iskelesine gelen buğdaydan her keyli yüzer akçaya olmak üzere bin keyl buğday iştirâ edüb beher keyli üçer akça navl ile mahmiye-i İstanbula irsâl eyledim..." bkz. 1579 Numaralı

Tekirdağ'da zahire dışında nakledilen şeker, pirinç, mercimek, bal, yağ gibi ekonomik değeri daha yüksek maddelerin İstanbul'a nakliye ücretleri incelendiğinde ise bu ürünlerin taşıma maliyetlerinin, zahire taşıma maliyetlerinden daha yüksek olduğu dikkati çekmekteydi.

Tablo 1: Tekirdağ Kazası'nda Bazı Gıda Maddelerinin Toplam Tedarik Masrafları ve Nakliye Giderlerinin Toplam İçindeki Oranları (1661).

Nakliye Gider Türleri	Miktar (Akçe)	Nakliye Gider Oranı (%)
Yük Hayvanlarına Ait Taşıma Ücreti	7.950	13,4
Kantariye ve Hamaliye Ücreti	2.500	4,2
Navlun (Gemi Nakliye) Ücreti	5.500	9,3
Nakliye Giderlerinden Arındırılmış Malların Toplam Değeri	59.250	-
Nakliye Giderleriyle Birlikte Malların Toplam Değeri	75.200	26,9 (Toplam)

Kaynak: Göktepe, *a.g.t.*, s. 274.

Zahire dışındaki (şeker, pirinç, mercimek, bal ve yağ gibi) bazı gıda maddelerinin nakliye masraflarını göstermesi bakımından Tablo 1'e göre, Tekirdağ-İstanbul arası gemi nakliye ücretleri %9,3'e tekabül etmekteydi. Tekirdağ'dan İstanbul'a kadar olan mesafede gemi nakliye (navlun) giderlerinin makul ölçüler içerisinde kaldığı anlaşılmasına karşın, nakliyat gider kalemleri içerisinde malın mahallinden alınıp iskelede gemiye yüklenmesine kadar gerçekleşen süreçteki maliyetlerin, belirgin bir şekilde yüksek olduğu görülmekteydi. Bu çerçevede toplam taşıma maliyetleri içerisinde gemi navlun ücretleri %35 oranında yer işgal etmekteydi. Diğer taraftan nakliyat gider kalemleri içerisinde yük hayvanlarından dolayı hayvan sahiplerine ödenen miktarın da toplam nakliyat giderlerinin %50'sine ulaştığı tespit edilmekteydi. Ayrıca malların nakliyat masraflarından arındırılmış değerleri ile nakliyat giderleri dâhil edilmiş değerlerine bakıldığında Tekirdağ'da bahsedilen mallarda nakliyat giderlerinin %27 seviyelerine yaklaştığı ve tablodaki bu nakliyat maliyeti oranının her ne kadar yüksek olduğu düşünülse de Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerine nazaran daha ekonomik olduğu anlaşılmaktaydı.

Tablo 2: Tekirdağ İskelesine Bağlı Kazalardan İstanbul'a Nakledilen Zahire Miktarları (1759).

Kaza	Arpa (kile)	Buğday (kile)
Nevahi-i Yanbolu	8.000	20.000
Zağra-i Cedid	8.000	32.000
Zağra-i Atik	10.000	60.000
Kızanlık	8.000	13.000
Çırpan	8.000	12.000
Kırkkilise, Çöke	-	52.500
Tekirdağ İskelesi Toplamı	42.000	189.500
İstanbul Toplamı	659.000	3.479.002

Kaynak: Aynural, *a.g.e.*, s. 9-11.

Tekirdağ iskelesi, ulaşım maliyetleri açısından avantaj sağlamasının yanı sıra elverişli bir arka bölgeye sahip olmasının da etkisiyle XVIII. yüzyıl ve öncesinde gerek zahire gerekse de diğer iâşe ürünlerinin İstanbul'a nakledildiği önemli bir iskele konumundaydı. Nitekim Tablo 2'ye göre 1759 yılında İstanbul'a nakledilen zahire miktarlarından hareketle Tekirdağ iskelesinin sadece Tekirdağ kazası ile sınırlı olmadığı, hatta Edirne'nin kuzeyindeki bazı kazaları da içine aldığı dikkati çekmekteydi. Ayrıca tabloda İstanbul için ülkenin değişik yerlerinde gelen toplam buğday ve arpa miktarlarına bakıldığında Tekirdağ iskelesinin buğdayda %5,5 arpada ise %6,3'lük bir payının olduğu tespit edilmekteydi.

Tekirdağ iskelesi, XVIII. yüzyılın son çeyreğine doğru Filibe ve Edirne taraflarına kadar mubayaa edilen buğdayın İstanbul'a sevk edildiği bir merkez olma konumunu aynı şekilde sürdürmüştü. Bu çerçevede 1770 yılında Tekirdağ iskelesinden İstanbul'a nakledilen buğday miktarı, 127.000 kile civarında gerçekleşmişti.¹³⁸ 1759 yılına göre aradan geçen on bir yıllık süre zarfında ise iskelede buğday sevkiyatı bir miktar düşüş göstermiş olsa da yüzyılın sonuna doğru Zahire Nezaretî'nin kurulmasıyla birlikte, Tekirdağ iskelesinden İstanbul'a nakledilen zahire miktarında belli bir artış kaydedilmişti.

Osmanlı iâşe sistemindeki organizasyon çerçevesinde üretilen mallar düzenli olarak İstanbul'a nakledilmesine karşın bu teşkilatı sekteye uğratan olağandışı ge-

¹³⁸ BOA, *Bab-ı Defteri Mevkûfât Kalemî (D.MKF)*, 30436, 11/Za/1183.

lişmeler de yaşanırđı. Böyle durumlarda buğday İstanbul'a nadir olarak gelirdi. Çoğu defa muhtekirler buğdayı Anadolu'dan Rumeli'ye, Rumeli'den Anadolu'ya sandallarla kaçırlar, Marmara havzasında kaçakçılık yaparlar, buğdayı fazla para veren yabancılara gayiresmi olarak satarlardı.¹³⁹ Hatta bunlar içerisinde İbrice limanında yapılan kaçakçılık önemli boyutlara ulaşmaktaydı ve Keşan kadısı çeşitli zamanlarda kaçakçılığa karşı dikkatli olması yönünde ikaz edilmekteydi.¹⁴⁰ Özellikle Marmara sahillerindeki gemilerde kaçak yollardan başka yerlere zahire satan bazı gruplar bulunmaktaydı. Bu gruplar, daha çok Tekirdağ-Rodosçuk, Marmara Ereğlisi ve Silivri'de satın aldıkları zahireyi Anadolu'ya kaçırmakta ün kazanmışlardı.¹⁴¹ Diğer taraftan Marmara Denizi'nin güney tarafındaki iskelelerde de kaçakçılık hadisesi oldukça yaygın olarak görülürdü. Buradaki kaçakçılık ise hem Osmanlı Devleti'ndeki çeşitli kazalara ya da bölgelere yapılan kaçakçılık hem de gayri resmi yollardan Avrupalı tüccarlara zahire satılması şeklinde gerçekleşirdi.¹⁴²

Zahirenin kaçak yollardan satılması veya karaborsaya düşürülmesi suretiyle düzenli şekilde işleyen iaşe sisteminin sekteye uğratılması ve akabinde İstanbul'da gıda sıkıntısının ortaya çıkması, devletin endişe ettiği durumlardandı. Özellikle Tekirdağ iskelesinden gönderilmesi gereken zahirenin miktarı azaldığında sebebi araştırılırdı.¹⁴³ Çünkü bu iskele, İstanbul iaşesi açısından oldukça önemli bir pozisyona sahipti ve padişah ile Divan-ı Hümayun başta olmak üzere bütün yetkili kişi ve kurumlar, bölgede bu tarz aksaklıkları engellemek için ilgili kadıları uyarırlardı.¹⁴⁴ İaşe sistemini olumsuz etkileyen bu tür gelişmelerin devamı halinde yapılan araştırma neticesine göre sıkıntının zahire kaçakçılığı, karaborsacılığı veya vurgunculuğu yapan esnaftan kaynaklandığının tespit edilmesi durumunda bu işi yapanlara karşı devlet tarafından çeşitli cezai işlemler uygulanırdı. Zahire temin etmekle görevli esnaf ve tüccara diğer cezaların yanı sıra çoğunlukla müsadere cezası verilirdi. Bunun temel nedeni, esnaf ve tüccarın sorumluluklarının fazla olması ve yaptıkları işin devlet tarafından önemli görülmesiydi.¹⁴⁵

¹³⁹ Gökbilgin, *a.g.e.*, s. 152.

¹⁴⁰ BOA, 85 Numaralı Mühimme Defteri, Hüküm nr. 469.

¹⁴¹ Faroqi, a.g.m., s. 148-149.

¹⁴² Serdar Genç, a.g.m., s. 53.

¹⁴³ BOA, *ẒDd*, nr. 11, tarih 1177, s. 221.

¹⁴⁴ Tekirdağ ve Gümülcine kadılarına gönderilen hükümde, madrabazların tereke stok etmelerine imkân verilmemesi gerektiği bildirilmekteydi bkz. Gökbilgin, *a.g.e.*, s. 152; BOA, 85 Numaralı Mühimme Defteri, Hüküm nr. 469.

¹⁴⁵ Mehmet Demirtaş, *Osmanlı Esnafında Suç ve Ceza (İstanbul Örneği)*, Birleşik Yay., Ankara 2010, s. 312-313.

Osmanlı Devleti'nin diğer iâşe merkezlerinde olduğu gibi Tekirdağ'da da iâşe sistemine zarar veren çeşitli girişimlere rağmen gemi navlun masraflarının diğer birçok iskeleye göre uygunluğu, bölgedeki başka limanlara nazaran daha güvenli olması ve geniş sayılabilecek üretim bölgesini içinde barındırması gibi sebeplerle burası avantajlı konumunu sürdürmekteydi. Bu hâliyle XVIII. yüzyılda Tekirdağ-İstanbul hattında çalışan tezkireli gemiler, Tekirdağ iskelesinde yüklerini alarak doğruca İstanbul'a götürmek üzere organize olmuşlardı.

b. XIX. Yüzyıldaki Tedarik Süreci

İâşe Maddelerinin Bölgede Satın Alınması ve Depolanması

Osmanlı Devleti'nde ihtiyaçların karşılanmasına yönelik olarak üretim bölgelerinden malın alınarak ihtiyaç olan yerlere sevk edilmesi, önceki yüzyıllarda olduğu gibi XIX. yüzyılın başlarında da aynı şekilde devam etmekteydi. Sistemin somut şekilde uygulanabildiği yerler arasında bulunan Tekirdağ ve çevresi de bu yüzyılın başlarında önemini korumaktaydı.

Tekirdağ iskelesine bağlı yerleşim birimlerinde iâşe açısından önemli tüketim maddeleri olan buğday ve arpa, geçmiş yıllardaki üretim miktarları ve kapasiteleri göz önünde bulundurularak bir sistem dâhilinde bölgede tertip edilmekteydi. Tertip edilen buğday ve arpa XIX. yüzyılın başlarında miri ve rayiç fiyat üzerinden mubayaa edilmekteydi.¹⁴⁶ Özellikle miri fiyatların düşük olmasından dolayı tertip edilen zahirenin teslim edilmesinde halkın isteksiz davrandığı durumlarla da karşılaşılmaktaydı. Bu kapsamda 1809 yılında Tekirdağ iskelesine bağlı kazalardan miri fiyat üzerinden mubayaa edilmesi planlanan 61.000 kile zahirenin ancak 8.000 kilesi zahire mübaşirine teslim edilebilmişti.¹⁴⁷ Yine 1838'de miri fiyat üzerinden İstanbul'a gönderilmek üzere ambara teslim edilen miktar, 17.627 kile seviyesiyle bölgenin üretim kapasitesinin oldukça altında seyretmişti.¹⁴⁸

Miri fiyatlarla satın alınan malların gerçek piyasa değerine göre oldukça düşük tutulmasından dolayı üreticiler, iâşe prensibine aykırı olarak yemeklik ile tohumluk gibi zorunlu olarak satılmaması gereken zahireyi yüksek fiyatlara satmaktaydılar. Üreticilerin kaçak yollarla tüccarlara sattıkları bu mallar, tüccarlar tarafından daha yüksek fiyatlara dış ülkelere gizlice ihraç edilmekteydi ve bu du-

¹⁴⁶ BOA, *C.BLD*, nr. 1681.

¹⁴⁷ BOA, *Kâmil Kepeci (KK.d)*, nr. 5577, s. 5-8; BOA, *HAT*, nr. 612/30083, 01/Z/1228.

¹⁴⁸ Güran, *a.g.e.*, s. 26; 1810 yılına ait veriler için bkz BOA, *KK.d*, nr. 5577, ss. 5-8; 1838 yılına ait veriler için bkz. BOA, *Cevdet Maliye (C.ML)*, nr. 20008, s. 5-10.

rum XIX. yüzyılda bölgede sık karşılaşılan hadiseler arasındaydı.¹⁴⁹ Gerek ülke genelinde gerekse de Tekirdağ'da miri mubayaa sisteminde fiyatlandırmanın bu tarz sıkıntıları nedeniyle XIX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nde rayiç fiyatlandırmanın daha önemli hale geldiği görülmekteydi.¹⁵⁰ Bu doğrultuda yapılan bir hesaplama göre 1800'lü yılların hemen başlarında Tekirdağ'dan İstanbul'a gönderilen toplam buğdayın %25'i miri fiyattan sağlanmışken, geriye kalan yaklaşık %75'lik oran rayiç fiyat üzerinden toplanarak gönderilmişti.¹⁵¹ Miri fiyata göre daha yaygın nitelik taşıyan rayiç fiyatların tespit edilmesi esasına bakıldığında ise yakın bölgedeki hâkim yerlerin fiyatlarının diğerlerine emsal oluşturduğu dikkati çekmekteydi. Bu açıdan Marmara sahillerindeki birçok kaza ve iskelenin fiyatı Tekirdağ iskelesi fiyatı üzerinden hesaplanmaktaydı.¹⁵²

Üretim bölgelerinde zahire mubayaası fiyatı diğer taraftan arza göre şekil alırdı. Ürünün bereketli olduğu yıllarda fiyatlar düşerken, ürünün daha az olduğu yıllarda fiyatlar yükselirdi. Nitekim Tekirdağ ve çevresinde ürünün bereketli olduğu 1795/1796 yıllarında Tekirdağ iskelesine bağlı kazalarda bir Tekirdağ kilesi buğdayın birim fiyatı 80 para iken¹⁵³ ürünün daha az olduğu 1801/1802 yıllarında bir Tekirdağ kilesi buğdayın birim fiyatı arz yetersizliğinden dolayı 130 paraya kadar çıkmıştı.¹⁵⁴

Mubayaa usulüyle satın alınan gıda maddelerinin en meşakkatli kısmı, bunların kara yolu ile iskelelere nakledilmesi idi. Daha önceki yüzyıllarda olduğu gibi bu yüzyılda taşıma işleri genellikle at ve deve sırtında yapılırdı. Çünkü bu hay-

¹⁴⁹ "...aşâb-ı zehâyir ve erbâb-ı zirâ'at tama'an yemeklik ve tohumluk zahirelerine varınca fûrûht eylemekte oldukları ..." BOA, *C.BLD*, nr. 3006.

¹⁵⁰ Halime Doğru, *Bir Kadı Defterinin Işığında Rumeli'de Yaşam*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008, 2. Baskı, s. 59-60.

¹⁵¹ Tekirdağ'dan gönderilen zahirenin miri ve rayiç oranları Salih Aynural tarafından 8826 numaralı Tersane ve Matbah-ı Amire Maden ve Sair Defterinden tablolastırılan miktarlar üzerinden hesaplanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Aynural, *a.g.e.*, s. 167- 168; Osmanlı Devleti'nde fiyatlandırma açısından bütün olumsuzluklarına rağmen miri ve rayiç mubayaa sistemlerinin bir arada uygulanması 1830'lara kadar sürmüştü. Daha önce bir müddet kaldırıldıktan sonra tekrar işleme konan rayiç mubayaa usulü bu dönemde tekrar kaldırılmıştı. Nihayet 1839'da Tanzimat'la birlikte miri mubayaa tertibatı tamamen lağvedilmişti. Böylece İstanbul'un iaşesi, tamamiyle serbest piyasa şartlarına bırakılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Güran, *a.g.e.*, s. 24.

¹⁵² "...Küçükçekmece ve Büyükçekmece ve Çatalca ve Silivri ve Ereğli ve Çorlu kaza ve kurâları Dârü's-saltanat-ı seniyyemin kilâri mesâbesinde olup beher sene mahsul-i cedit idrakinde zikr olunan mahallerin dahi hıntası Tekfurdağı iskelesine kıyâs ile bey'u şirâ olma gelmekle..." BOA, *ŞD.d.*, nr. 19, s. 85.

¹⁵³ "...Tekirdağ iskelesine merbût kazaların iskele-i mezkûre nüzül iden hıntaları fimâ ba'd gerek tüccar ve gerek râyic mübaya'âsına me'mur mübâşire beher Tekfurdağı kilesi seksen pareye olmak üzere bey idtirilmek için emr-i şerifim sâchr olmağla..." BOA, *ŞD.d.*, Nr. 19, s. 85, Fi evâli-i sene 1210.

¹⁵⁴ BOA, *Kâmil Kepeci (KK.d.)*, nr. 5577, 1226, s. 5-8.

vanların yük ve taşıma kapasiteleri daha yüksek olduğu için mecburi olarak at ve deve kullanılırdı. Ortalama olarak bir ata yüklenen zahire 5,5 kile iken bir deveye yüklenen zahire mesafesine göre 7 kile ile 9,5 kile arasında değişiyordu.¹⁵⁵ Bütün avantajlarına rağmen at ve deve ile taşıma oldukça pahalıya mal oluyordu. Yapılan hesaplara göre aynı yüzyılda deve ile yapılan taşıma demiryolu ile yapılan oranla 7, deniz ve nehir yolu ile yapılanına göre 24 kat daha pahalı idi. Buğday ve arpa gibi hacimli ürünlerin 15-18 saat uzaklıkta bir yere at ve deve ile taşınması hâlinde satış fiyatı, taşıma ücretini ancak karşılayabiliyordu.¹⁵⁶ Maliyet açısından tüm bu olumsuzluklara karşın iç bölgelerden iskelelere malın deve ve at gibi hayvanlarla taşınmasından başka bir alternatif de bulunmamaktaydı.

Tekirdağ iskelesine bağlı yerlerde zahire başta olmak üzere diğer gıda maddelerinin iskeleye taşınması için bölgedeki bazı çiftlik ve ahırlarda deve ve at gibi yük hayvanları bekletilirdi.¹⁵⁷ Ancak hayvanlarla taşıma maliyetleri yüksek olduğundan Tekirdağ iskelesine bağlı kazalarda bazen mubayaayı yapan kişi tarafından, zahiresi mubayaa edilen kaza halkına kanun dışı şekilde hiçbir ücret ödenmeden iskeleye kadar mal taşındığı durumlara XIX. yüzyılda da rastlanırdı. Bu tür vakaların devlete aksettirilmesi hâlinde taşıtmaya teşebbüs edenler en hafifi uyarıdan başlamak üzere çeşitli cezai işlemlere tabi tutulurlardı.¹⁵⁸ Diğer taraftan devlet, İstanbul'un ihtiyacı olan malın iskeleye taşınması ve depolanması için birçok düzenleme yapıyordu. Bunlar içerisinde özellikle malın kara yolu üzerinden sevk edilirken ahalinin ziraat ve hayvanlarına zarar vermeden iskeleye sorunsuz şekilde ulaştırılması ile iskele civarında belirlenen yerlerin dışında malın depolanmaması başta gelenler arasında yer alıyordu.¹⁵⁹

Tekirdağ iskelesine bağlı yerlerde mubayaa edilen mallar, iskeleye ulaştıktan sonra olağanüstü bir durum olmaması hâlinde hepsi iskelede toplandıktan sonra nakledilmekteydi. 1854 yılında Edirne Eyaleti'nden mubayaa edilen ve yıl içinde toplamda 50.000 kileyi bulan buğdayın tamamının iskeleye ulaştırılmasından sonra topluca gönderilmesi kararı alınması, bu duruma örnek teşkil etmekteydi.¹⁶⁰

¹⁵⁵ Murphey, *a.g.e.*, s. 81.

¹⁵⁶ Güran, *a.g.e.*, s. 71.

¹⁵⁷ BOA, *Cevdet Saray (C.SM)*, nr. 44/2203, 06/L/1252; BOA, *Cevdet Nafia (C.NF)*, nr. 42/2084, 29/L/1226.

¹⁵⁸ BOA, *Sadâret Mektubî Kalemî (A.MKT)*, nr. 164/14/1, 18/1/1265.

¹⁵⁹ BOA, *Sadâret Mektubî Kalemî Nezaret ve Devair Evrakı (A.MKT.NZD)*, nr. 320/21, 14/M/1277.

¹⁶⁰ "Edirne eyâletinden mübâya'a olunan elli bin keyl hinta peyderpey Tekfurdağı iskelesine nakl olunmaktâ olduğından bunun kâmilten arkası alındıktan sonra Dersa'âdet'e celb olunacaktır" b kz. BOA, *A.MKT.NZD*, nr. 107/21, 08/R/1270.

İstanbul'un zahire ihtiyacı için bir başka tedarik yöntemi de ürün üzerinden alınan aşar vergilerinin iltizam usulüyle, Müslümanlar veya gayrimüslimler arasında belirli bir ekonomik güce sahip kişilere ihale edilmesiydi. Devletin güvenini kazanarak ihaleyi alan bu kişiler, vergi karşılığı olarak üreticilerden aldıkları buğdayı yine Tekirdağ iskelesinde toplayarak sefaın gemileri vasıtasıyla başkente göndermekteydiler. Bu yöntemle de İstanbul'un hububat ihtiyacına belli ölçülerde çözüm getirilmeye çalışılıyordu.¹⁶¹

Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyıla kadar Tekirdağ, zahire üretimi ve nakliyesi açısından önemini korurken aynı dönemlerde bölgede küçükbaş hayvancılık da ziraattan sonra gelebilecek bir ekonomik faaliyet kolu olarak dikkati çekmekteydi. Ancak buradaki hayvancılık İstanbul piyasası açısından zahire meselesi kadar önemli boyutlarda değildi. Çünkü Tekirdağ iskelesi, Trakya'nın iç kesimlerini de içine alan oldukça geniş bir bölgenin hububat sevkiyat merkeziydi. Buna karşın Trakya ve Rumeli'den getirilen küçükbaş hayvanlar genellikle Rumeli sol koldaki Tekirdağ kazası ve iskelesine inmeden Çorlu taraflarındaki orta kol veya ağırlıklı olarak Vize, Kırklareli taraflarındaki sağ kol üzerinden kara yoluyla İstanbul'a sevk edilirdi. Diğer taraftan küçükbaş hayvancılık sahası bakımından sadece kaza merkezi ve kırsalı ile sınırlı kalan bu bölgedeki hayvanlar, bazı dönemlerde İstanbul'un bir kısım ihtiyaçlarına tahsis edilse de ağırlıklı olarak bunlar, Rumeli taraflarında sefere çıkacak ordu için hazır halde bekletilirdi.¹⁶²

Osmanlı Devleti'nde önceki yüzyıllarda olduğu gibi bu yüzyılda da İstanbul'un ve özellikle savaş zamanında ordunun ihtiyacı öncelikli konumunu sürdürmüştü. Billhassa böyle zamanlarda iâşe maddelerinin görevlilere teslimi esnasında sıkıntı çıkarılmaması için tüketim maddelerinin temini belli usullere bağlanmıştı. Bu çerçevede zahirenin hâsılat üzerinden, yağ ve bulgurun hane üzerinden, ağnamın da ondalık üzerinden herhangi bir sıkıntıya mahal verilmeden görevliler tarafından alınması ve buna da üreticilerin muhalefet etmemesi istenmişti.¹⁶³ Görevliler tarafından Tekirdağ civarında alınan canlı hayvan veya hayvansal ürünler, talimatlar doğrultusunda acil olarak Trakya içlerindeki askeri konaklama noktala-

¹⁶¹ BOA, *Cevdet Maliye*, nr. 17500, s. 2-14

¹⁶² BOA, *C.A.S.*, nr. 147/6504, 07/S/1252; BOA. Hariciye Nezareti Mektubî Kalemi Evrakı (*HR.MKT*), nr. 94/69, 16/Ra/1271.

¹⁶³ BOA, *A.MKT.NZD*, nr. 148/711, 28/Ş/1271; Askeri ihtiyaçların acilen Tekirdağ bölgesinde temin edilmesi hakkında BOA, *Sadâret Mektubî Umumi (A.MKT.UM)*, nr. 823/8, 23/Ca/1272; BOA, *Sadâret Mühimme Kalemi (A.MKT.MHM)*, nr. 234/43, 1/Ra/1278; BOA, *A.MKT.MHM*, nr. 376/19, 03/Za/1283.

nna, İstanbul'daki askeri merkezlere veya ihtiyaç hissedilen diğer yerlere belli bir nizam dâhilinde gönderilmekteydi.

Bölgede Satın Alınan İaşe Maddelerinin İstanbul'a Nakledilmesi

Devlet açısından iaşe maddelerinin mahallinden alınıp iskeleye taşınması, oradan da İstanbul'da belirlenen iskeleye teslim edilmesi oldukça kapsamlı bir organizasyonu zorunlu kılmaktaydı. Bu organizasyon içerisinde XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren özellikle zahire meselesinde Zahire Nezareti'nin belirleyici bir rolü bulunuyordu.

XIX. yüzyılın başlarında Zahire Nezareti'nin kontrolünde miri ve rayiç fiyat üzerinden satın alınan iaşe maddeleri, Tekirdağ iskelesine ulaştıktan sonra İstanbul'a sevk edilirdi. Bu dönemde Tekirdağ'dan iaşe maddelerinin nakliyatı genel hatlarıyla Rumeli'nin genel görünümü ile paralellik arz ediyordu. Nitekim Ek Tablo 1'de görüldüğü gibi özellikle Rumeli tarafından İstanbul'a nakledilen zahirenin arttığı XIX. yüzyılın başlarında Tekirdağ iskelesinin de yükü artıyordu. Bu çerçevede 1809-1810 döneminde İstanbul için miri fiyattan tertip edilen 981.876 kile buğday ile rayiç fiyattan tertip edilen 4.097.223 kile buğdayın yaklaşık %10,5'inin Tekirdağ iskelesine bağlı yerlerden temin edilmesi kararlaştırılmıştı. Ek Tablo 1 miktarlar ve oranlar açısından incelendiğindeyse Tekirdağ iskelesinin bu dönemde İstanbul'u besleyen iskeleler arasında birinci sırada olduğu görülmüştür. Bunu %8 oranıyla Selanik ve Golos iskeleleri takip etmiştir. Ayrıca Marmara kıyılarında İznikmit, Karabiga ve Bandırma iskeleleri de belli bir arka bölgeye sahip olduklarından önemli sayılabilecek düzeyde iaşe sevkiyatı gerçekleştirmişlerdir. Buna karşın elverişli bir limana sahip olmasına rağmen geniş bir arka bölgeyi içine alamayan Silivri iskelesi ise Tekirdağ'ın oldukça gerisinde seyretmiştir.

Tekirdağ kazası ve arka bölgesindeki organizasyonu göstermesi açısından Ek Tablo 2'ye bakıldığında ise XIX. yüzyılın başında Trakya ve Rumeli'de toplam 29 kazada mubayaa edilmesine karar verilen zahirenin kara yolu üzerinden Tekirdağ iskelesine oradan da İstanbul'a nakledilmesinin planlandığı görülmüştür. Gerek miri gerekse de rayiç fiyat üzerinde Tekirdağ iskelesinden nakledilmesi planlanan buğday 515.000 kiledir. Bu kadar yüksek miktar, iskeleye bağlı 29 kazada karşılanmaktadır. Üretim bölgeleri içerisinde sadece Tekirdağ merkez kazanın oranı iskeleye bağlı yerlerdeki toplam miktarın %2,5'lik kısmını oluşturmaktadır. Buna karşın Tekirdağ'ın daha kuzey ile kuzeybatısında yer alan kazalarda mubayaa edilmesine karar verilen buğday miktarlarının oldukça yüksek seviyelere ulaştığı dikkati çekmiştir. Özellikle Çirmen, Filibe, Edirne, Zağray-ı Atik ve Di-

metoka'nın Tekirdağ iskelesini besleyen en önemli buğday merkezleri olduğu anlaşılmıştır.

XIX. yüzyılın başlarında İstanbul'a düzenli olarak zahire sevk eden iskeleler arasında yer alan Tekirdağ iskelesi, kıtlık ve savaş gibi olağanüstü durumlarda da önem kazanmıştı.¹⁶⁴ Devletin böyle zamanlarda en büyük endişesi kıtlık olduğundan Osmanlı Devleti sınırları dışında kıtlık, aşırı pahalılık gibi hadiseler yaşandığı zaman devlet gerekli önlemleri almaya gayret göstermişti. Özellikle kıtlıklara karşı temel tüketim maddesi olan buğdayın tedarik edilmesinde ilk müracaat edilen yerlerden birisi yine Tekirdağ'dı. Bu kapsamda 1847'li yıllarda Avrupa'nın bazı bölgelerinde kıtlık baş gösterdiği zaman böyle bir sorunun başkentte yaşanmaması için acilen Tekirdağ'a görevli gönderilmiş ve 50.000 kile buğdayın mubayaa edilerek İstanbul'a ulaştırılması sağlanmıştı.¹⁶⁵

Devletin İstanbul'un ihtiyacına gösterdiği hassasiyet doğrultusunda üretilen mallar bu ihtiyaca cevap verdikten sonra, diğer bölgelere gönderilirdi. Bu çerçevede deniz yolu nakliyesi müsait olan başta Ege Bölgesindeki Girit, Rodos, Midilli ve diğer adalar olmak üzere Marmara Denizi civarındaki yerleşim merkezlerine ve İmparatorluğun daha uzak bölgelerine zaruret hallerinde İstanbul'a uğramadan doğrudan Tekirdağ iskelesinden sevkiyat yapılmaktaydı.¹⁶⁶ Ayrıca bu sevkiyat duruma göre karayolu vasıtasıyla da gerçekleştirilmekteydi. Nitekim Edirne'deki Saray-ı Amire içerisinde yer alan fırında un ihtiyacının ortaya çıkması nedeniyle Tekirdağ'dan Edirne'ye un sevk edilmesi, bu duruma örnek teşkil etmekteydi.¹⁶⁷

Osmanlı Devleti'nde işe meselesinde karar merciinde olan merkezi teşkilat yöneticileri, zaruret hallerinde başka bölgelere zahire sevkiyatına olumlu yaklaşım içerisinde bulunmaktaydı. Ancak merkezi idarenin bu yöndeki kararlarına rağmen yerel yöneticilerin İstanbul dışına zahire gönderilmesini engellemeleri, Tekirdağ gibi işe merkezlerinde sık karşılaşılan hadiseler arasındaydı. Böyle hallerde yerel

¹⁶⁴ BOA, *A.MKT.NZD*, nr. 97/14, 25/M/1270; BOA, *A.MKT.UM*, nr. 100/75, 25/L/1271.

¹⁶⁵ "...Avrupa'nın ba'zı taraflarında derkâr olan fart ve galâdan dolayı memâlik-i mahrûse-i şâhânenen şu aralık ziyâdece zehâyir mübâya'asıyla nakl olunmakta ve bu vechile fiyatı dahi artmakta idüğünden... tiz elden Tekfurdağı vesâir civâr mahallerden nâzır-ı müşârûin ileyh hazretleri ma'rifetiyle pâk ve münekkâh olarak elli bin keyl mikdârı zahîrenin bi'l-mübâya'a iktizâ..." BOA, *A.MKT*, nr. 67/97, 5/3/1263.

¹⁶⁶ BOA, *HAT*, nr. 614/30196, 29/Z/1240; BOA, *HAT*, nr. 620/3062, 29/Z/1248; BOA, *HAT*, nr. 612/30083, 01/Z/1228; Halep taraflarında askerın zahiresi azaldığından Tekirdağ'dan zahire karşılanması hakkında bkz. BOA, *A.MKT*, nr. 33/40, 07/M/1262.

¹⁶⁷ Rodoscuk Şer'iyye Sicili, nr. 1596, 38/4.

yöneticiler tekrar bilgilendirilerek tüccarlar tarafından yapılan zahire sevkiyatına yöneticilerin kolaylık göstermeleri istenirdi.¹⁶⁸

Osmanlı Devleti'nde zahirenin sevk edilme sürecinde önemli bir husus da nakliye masraflarıydı. Her iskelenin nakliye masrafları İstanbul'a uzaklığa göre farklılık gösterirdi. Buna göre 1812-1816 yılları arasında Samsun'da buğday kile fiyatı 240 para iken navlun 24 para idi. Samsun buğdayı için navlun masrafının fiyatlara yansması %10'du. Buna karşın İstanbul'a zahire sevk eden iskeleler arasında Silivri'den sonra en düşük masraflar içerisinde yer alan Tekirdağ'da 1811 senesinde buğdayın kilesi ortalama olarak 185 paraydı. Aynı yıllarda navlun masrafı 4 paraydı. Navlun masraflarının fiyatlara yansması %2,1 dolayındaydı.¹⁶⁹ Navlun masrafı oranının Tekirdağ ve bölgesinde XVII. yüzyılın ilk yarısında %3 olduğu dikkate alındığında aradan geçen süre içerisinde navlun masraflarının fiyatlara yansma oranlarında önemli bir değişiklik yaşanmadığı anlaşılmaktaydı.

Tablo 3: Osmanlı Devleti'nde Bazı İskelelerde İstanbul'daki Ambâr-ı Âmire'ye Gönderilen Malların Miktarları ve Kile Başına Ortalama Navlun Giderleri (1838)

İskele	Malın Cinsi	Kile Başına Navlun Gideri (Fiyat Cinsi Para)	Miri Mubayaa Usulü Gönderilen (Kile)	Rayiç Mubayaa Usulü Gönderilen (Kile)	Toplam (Kile)
Tekirdağ	Buğday	Miri Fiyat 18 Rayiç Fiyat 12	17.627,5	5.186,5	22.814
	Arpa	Miri Fiyat 18 Rayiç Fiyat 12	12.522	7.027,5	19.549,5
Silivri	Buğday	Miri ve Rayiç Fiyat 10	7.324	521,5	7.845,5
M. Ereğlisi	Buğday	Miri ve Rayiç Fiyat 10	2.854	2.675,5	5.529,5
Kalokratya	Buğday	Rayiç Fiyat 10	-	435,5	435,5
Mudanya	Buğday	Miri Fiyat 12	1.020,5	-	1.020,5
Bodrum	Buğday	Miri Fiyat 45	357	-	357
Toplam			41.705	15.846,5	57.551,5

Kaynak: BOA, *Cevdet Maliye (C.ML)*, nr. 20008.

¹⁶⁸ BOA, *A.MKT*, nr. 161/61, 03/M/1265; BOA, *A.MKT.UM*, nr. 151/73, 8/Ca/1270.

¹⁶⁹ Aynural, *a.ge.*, s. 25-27.

Tablodan da izlendiği gibi XIX. yüzyılın ilk yarısında genel fiyat artışları çerçevesinde Tekirdağ'da navlun birim fiyatlarında belli bir yükselme yaşandığı görülmektedir. Ancak fiyat hareketlerine rağmen gerek Tekirdağ iskelesi gerekse Marmara sahillerindeki diğer iskeleler, navlun giderleri bakımından avantajlı konumlarını sürdürmekteydi. Nitekim Tablo 3'e göre 1838'de Marmara sahillerindeki iskelelerde kile başına 10-18 para arasında değişen navlun masrafı, Bodrum iskelesinde 45 paraya kadar çıkmaktaydı. Miri ve rayiç mubayaa usulünün devam ettiği bu yılda, Marmara sahillerindeki iskeleler içerisinde Tekirdağ iskelesinin nakledilen zahire miktarı üzerindeki belirgin ağırlığı ise hâlen devam etmekteydi.

XIX. yüzyılın ilk yarısında olduğu gibi ikinci yarısında da yine Tekirdağ'da 1862-1873 yılları arasında (1866-1867 yılları istisna tutulursa) düzenli şekilde durum buğdayı sevkiyatı, 1873-1880 yılları arasında da ekmeçlik buğday sevkiyatı iskele vasıtasıyla planlı şekilde yapılmaktaydı.¹⁷⁰ Ancak nakledilen miktarlar, daha önceki dönemlerle mukayese edildiğinde Tekirdağ'dan İstanbul'a nakledilen zahire miktarlarının, iaşe sisteminin öneminin azalması ve ulaşım güzergâhının değişmesi gibi faktörlerin etkisiyle bu dönemde düşük düzeyde kaldığı anlaşılmaktadır.

XIX. Yüzyılda İaşe Maddelerinin Tekirdağ İskelesinden İstanbul'a Naklini Olumsuz Etkileyen Faktörler

Osmanlı Devleti'nde deniz ulaşımındaki maliyetler iskeleden iskeleye geçmekle birlikte deniz ulaşımı, karayolu ulaşımına göre daha ekonomik ve elverişliydi. Osmanlı denizlerinde XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren buharlı gemilerin faaliyete geçmeye başlaması, üretim bölgelerinden iaşe maddelerinin daha kısa sürede İstanbul'a ulaştırılmasını sağlıyordu. Ancak yelkenli gemilerin hâlen kullanılıyor olması hava şartlarından dolayı nakliyat işlerini kısıtlıyordu çünkü bazen Tekirdağ ve diğer Marmara sahili iskelelerinden yola çıkan gemiler, olumsuz hava koşullarından dolayı mallarını İstanbul'a dahi ulaştırıyorlardı.¹⁷¹

Tekirdağ gibi önemli iskelelerden yola çıkan malların İstanbul'a ulaşmasını engelleyen başka bir faktör de geçmişten beri devam eden kaçakçılık idi. Kaçakçılar, İstanbul'a gelmekte olan zahire yüklü gemileri Boğaz'da veya İstanbul açıklarında karşılayarak zahirelerini satın almakta ve İstanbul'da karaborsa fiyatından piyasaya sürmekteydiler.¹⁷² İstanbul havalisinde kaçakçılık işini yapan kayıkçılar bazen de buradan aldıkları malları kaçak yollarla taşradaki iskelelere götürüp ora-

¹⁷⁰ Camgöz, *a.g.t.*, s. 112.

¹⁷¹ BOA, *C.BLD*, nr. 2411, 15/Z/1241.

¹⁷² Aynural, *a.g.e.*, s. 43.

da yüksek fiyatlarla satarak İstanbul piyasasında malın karaborsaya düşmesine yol açmaktaydılar.¹⁷³ Zahire kaçaklığı ve karaborsacılığı için alınan bütün tedbirlere ve yazılan binlerce fermana rağmen uzun yıllar bunun önüne geçilememişti. Bu işin cazibesini yitirebilmesi ise ancak 1838 tarihli Osmanlı İngiltere Ticaret Antlaşmasından sonra görülmeye başlamıştı.¹⁷⁴

XIX. yüzyılın ortalarına doğru üretim bölgelerinden ve iskelelerden mal sevkiyatını etkileyen en önemli gelişmelerden birisi de şüphesiz 1838 tarihli Osmanlı İngiltere Ticaret Antlaşmasının yürürlüğe girmesiydi. Antlaşmayla birlikte işenin sağlanmasında görülen değişmez prensipler yavaş yavaş değişmeye başlamış ve Klasik Dönem'den itibaren değişmeden uygulanan işe sistemi, 1860'lı yıllardan itibaren önemini kaybetmişti.¹⁷⁵ Bu kapsamda artık ihracat üzerindeki kısıtlamalar da zamanla kalkmaya başlayınca özellikle piyasa fiyatı üzerinden zahire satışları İstanbul dışına hatta ülke dışına yönelmişti. Dünya ölçüsünde şekillenen uluslararası işbölümünün gereği olarak Osmanlı topraklarında zirai ürünlere yönelen dış talep, Osmanlı tarımının performansında ve yapısında da değişimlere neden olmuştu.¹⁷⁶

Osmanlı Devleti'nde iktisat politikalarında yaşanan değişimle birlikte diğer ticari alanlarda olduğu gibi zahire ticaretinde de devlet adına çalışan zahire tüccarları, yerini yabancı tüccarlara veya onun temsilcisi konumundaki gayrimüslim tebaadan olan tüccara devretmeye başlamıştı. Diğer taraftan işe sisteminin önemini kaybetmesiyle devletin belirlemiş olduğu fiyatlar yerine serbest piyasa fiyatları üzerinde tüketim maddeleri satılmaya başlanmıştı. Bu da doğal olarak nüfus yapısı itibarıyla Tekirdağ gibi gayrimüslim ağırlıklı yerleri etkilemişti.¹⁷⁷

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat süreciyle beraber gayrimüslimlere sağlanan çeşitli ticari kolaylıklar, gayrimüslim tüccarların ülke sınırları içerisinde ve dışarısında ticari faaliyetlerinin artmasına yol açmıştı. Bu doğrultuda Tekirdağ gibi gayrimüslim ağırlıklı yerleşim merkezlerinde zahire tüccarları arasında Rum, Ermeni ve Yahudilerin faaliyetlerinde gözle görülür şekilde artış dikkati çekmişti.¹⁷⁸ Yüzyı-

¹⁷³ Demirtaş, *Osmanlı Esnafında Suç ve Ceza*, s. 196.

¹⁷⁴ Aynural, *a.g.e.*, s. 51.

¹⁷⁵ Mehmet Genç, *a.g.e.*, s. 93.

¹⁷⁶ Güran, *a.g.e.*, s. 58.

¹⁷⁷ BOA, *Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi (HR.MKT)*, nr. 69/39, 27/M/1277; BOA, *A.MKT.NZD*, nr. 109/64, 24/R/1270.

¹⁷⁸ BOA, *A.MKT.MHM*, nr. 164/37, 24/Z/1270; BOA, *MKT.UM*, nr. 164/11, 19/Z/1270; BOA, *MKT.UM*, nr. 265/31, 06/Ca/1273; BOA, *A.MKT.NZD*, nr. 255/9, 21/Ş/1274.

İn ikinci yarısında iâşe sisteminin önemini kaybetmeye başlamasıyla gayrimüslim tebaaya ait tüccar ile yabancı tüccarların bölgeden zahireleri alarak gümrüğünü ödemek suretiyle Avrupa'ya ihraç etmeleri, artık sık karşılaşılan bir durum haline gelmişti.¹⁷⁹

Osmanlı Devleti'nde iskeleleri ve iskeleye yakın yerleri etkileyen gelişmelerden birisi de demiryolunun faaliyete geçmesiydi. Demiryolu ulaşımı, Osmanlı Devleti'nde tarımsal üretimin pazarlanmasında önemli değişiklikler meydana getirmişti. 1880-1890'lı yıllarda İstanbul, yıllık 4-7 milyon kile arasında buğday tüketirken Anadolu demiryolu öncesi dönemde, örneğin 1889 yılında, İstanbul'a 62.000 kile buğday sağlanmıştı. Buna karşılık Anadolu demiryolunun faaliyete geçmesinden sonra 1903 yılında İstanbul'a tüm bölgelerden gönderilen 2.849.681 kile yumuşak buğdayın 1.863.800 kilesini Anadolu demiryolu bölgesi karşılamıştı. 1889 yılında İstanbul'a gönderilen yumuşak buğday içerisinde Rumeli'den gelen kısım 1.799.216 kile iken 1903 yılına gelindiğinde bu miktar 660.495 kileye düşmüştü. Buna karşın deniz yoluyla gönderilen miktar 1889'da 72.000 kile iken 1900'lü yıllara gelindiğinde daha da aşağılarda seyretmişti.¹⁸⁰

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren inşa edilen demiryolları, Osmanlı Devleti'nin genel görünümünü olduğu gibi Tekirdağ kazası ve iskelesini de ciddi biçimde etkilemişti. Bilhassa bu dönemdeki zorunlu göçlerle birlikte Tekirdağ ve bölgesinin her ne kadar tarımsal üretimi artsa da zahire nakliyatı bakımından Tekirdağ iskelesini besleyen yerler, sahildeki yakın yerleşim merkezleri ile Tekirdağ merkez ve yakın bazı kazalarla sınırlı kalmıştı. Buna karşılık İstanbul-Rumeli tren hattının geçtiği iç bölgelerde üretilen ürünler, artık Tekirdağ kazasındaki iskeleden ziyade tren istasyonlarına taşınmıştı. Bu da iç kesimlerdeki tren istasyonu çevrelerinin canlanmasını sağlamıştı.¹⁸¹ Böylece demiryolu gibi ulaşım sisteminde meydana gelen köklü değişiklikler ve Osmanlı nüfus-iskân politikaları kapsamında Trakya'nın iç kesimlerine hatırı sayılır göçmen nüfus iskân edilmesi, Trakya'nın iç ve kuzey kesimlerinin Tekirdağ merkez kaza ve iskelesine bağımlılığını ortadan kaldırmıştı.

¹⁷⁹ BOA, *HR.MKT*, nr. 69/39, 11/R/1270.

¹⁸⁰ Donald Quataert, *Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarım (1876-1908)*, çev. Nilay Özok Gündoğan ve Azat Zana Gündoğan, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008, s. 168-172.

¹⁸¹ Göktepe, *a.g.t.*, s. 388.

6. Tekirdağ'dan Tedarik Edilen İaşe Maddelerinin İstanbul'da Depolanması ve Dağıtımı

a. Tedarik Edilen İaşe Maddelerinin İstanbul'da Depolanması

İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla üretim bölgelerinden gelen temel gıda maddeleri, ağırlıklı olarak deniz yoluyla gelirdi. Tekirdağ iskelesinden tezkireleriyle yola çıkan gemiler, kuzey Marmara sahili boyunca ilerleyerek Haliç iskelelerine ulaşırlardı.

Haliç'in güney kısmında yer alan sahil boyundaki iskeleler, İstanbul'a ülkenin değişik yerlerinden mal getiren gemicilerin mallarını boşalttıkları kısımdı. Burası Sarayburnu'ndan Balat'a kadar uzanır, çeşitli kapılarla iskelelere açılırdı. Haliç kıyılarındaki iskelelere yanaşan ticaret gemileri ise belirli bir düzen içerisinde yerlerini alırlardı.¹⁸²

İstanbul'a gelen mallar, türüne ve geldiği bölgeye göre Haliç'te farklı iskeleye yönlendirilirdi. Bu kapsamda Tekirdağ tarafından zahire dışında gelen pekmez, turşu ve gayrimüslimlerin tüketimi için getirilen şarap gibi malları getiren gemiler Unkapanı'nın Eminönü tarafındaki en yakın kapısı olan Ayazmakapı'ya yanaşırdı.¹⁸³

Haliç sahilinde yer alan bu iskeleler içerisinde bazıları ticaret açısından oldukça hareketliydi. Özellikle İstanbul'un Haliç kıyılarında Gümrük emini makamı olan Eminönü'nden itibaren Yemişkapanı, Unkapanı, Odun İskelesi gibi yerler deniz yoluyla gelen malların boşaltılıp ambarlandığı, işlenip satıldığı önemli merkezlerdi.¹⁸⁴ Esnaf için gerekli ham maddelerin ve şehir sakinleri için yiyeceklerin gözetim ve dağıtımı, devlete ödenmesi gereken vergi ve gümrüklerin tahsil edilebildiği yer olan kapanlar da (yağ kapanı, un kapanı, bal kapanı, yemiş kapanı) yine iskele civarında konumlanırdı.¹⁸⁵ Üretim bölgelerinden gelen yağ, bal, un, hububat, kahve, tütün, enfiye, ipek ve pamuk ve benzeri mallar ilk önce çardak, kapan, mengene ve mizan denilen iskele civarındaki bu yerlere ve binalara getirilirdi.¹⁸⁶ Bunlar içerisinde gümrük ambarlarının da bulunduğu gümrük kapanı adıyla an-

¹⁸² Eremya Çelebi Kömürçüyan, *XVII. Asırda İstanbul*, çev. Hrand. D. Andreasyan, Eren Yayınları, İstanbul 1988, s. 14-19.

¹⁸³ Kömürçüyan, *a.g.e.*, s. 16

¹⁸⁴ Semavi Eyice, "Haliç", *DİA*, Cilt 15, İstanbul 1997, s. 269-270.

¹⁸⁵ Halil İnalçık, "İstanbul", *DİA*, Cilt 23, İstanbul 2001, s. 223.

¹⁸⁶ Osman Nuri Ergin, *Türkiye'de Hanlar, Kervansaraylar, Oteller ve Çeşitli Barınma Yerleri*, haz. Müslüm Yılmaz, Marmara Belediyeler Birliği Yayınları, İstanbul 2013, s. 69.

lan Eminönü dikkati çekmekteydi. Gelen çeşitli mallar burada gümrük kayıtlarına geçirilirdi. Bir diğer önemli iskele Unkapanı'ndaydı. Unkapanı'na da zahire getiren gemiler (bir düzen içerisinde bazen üç dört sıra halinde dizilir) mallarını boşaltmak üzere yanaşırlardı.¹⁸⁷ İstanbul için önemli bir zahire tedarik merkezi olan Tekirdağ'dan gelen buğday yüklü gemiler de yine burada yerlerini alırlardı.¹⁸⁸

Üretim bölgelerinden malın türüne göre örneğin peynir, yağ, pastırma vs. getirildiyse gümrük defterindeki kayıtlarla, hububat cinsinden zahire getirildiyse un kapanı defterindeki kayıtlarla getirilen mallar karşılaştırılırdı.¹⁸⁹ Buna göre gelen mallarla defterlerdeki kayıtlar arasında bir farklılık yoksa malın boşaltılmasına onay verilirdi. Aksi bir durum olması halinde mal bekletilir ve sebepleri araştırılırdı. Bu tür aksaklıklara Tekirdağ'dan gelen zahirelerde de rastlamak mümkündür. Böyle bir hadise karşısında Tekirdağ kadısına gönderilen bir hükümde, İstanbul'a gönderilecek buğdayın iyi, temiz ve kaliteli olmasına, unun karışık olmamasına dikkat edilmesi gerektiği ve hadisenin tekrarı halinde tüm yetkililerin sorumlu tutulacağı vurgulanmıştı.¹⁹⁰

İskelelere çıkarılan mallar burada bulunan emin ve naib gibi adlar altındaki hükümet memurları tarafından tartılarak mallar üzerinde imaliye, ihtisap ve ruhsatiye gibi resimler ve vergiler de alınır.¹⁹¹ Ayrıca gelen mallar teslim alınırken kapan defterlerine işlenir ve örneğin zahire meselesinde ne kadar zahirenin geldiği ne kadarının bakiye kaldığı da böylelikle tespit edilirdi.¹⁹² Kalan zahire bakiyelerinin haklı bir gerekçesi varsa bir sonraki yıl gönderilmesi yönünde üst makamlar tarafından karar verilebilirdi. Aksi halde özellikle ulaşımı müsait olan Tekirdağ ve Silivri gibi İstanbul'a yakın iskelelerde malların kısa bir süre içerisinde gönderilmesi istenirdi.¹⁹³

Osmanlılar döneminde Haliç kıyısına gelen iâşe ürünleri gerekli kontrollerden sonra iskelelerde boşaltılır ve oradan da yakın yerlerdeki depolara ve ambarlara nakledilirdi.¹⁹⁴ Depolara veya ambarlara nakledilen mallar içerisinde özellikle halkın temel ihtiyaç maddesi olan buğday ve un hayati derecede önemliydi ve

¹⁸⁷ Kömürciyan, *a.g.e.*, s. 14-17.

¹⁸⁸ BOA, *ŞD.d.*, nr. 11, s. 42, fi evâhir-i Ra sene 1173.

¹⁸⁹ Aynural, *a.g.e.*, s. 66.

¹⁹⁰ BOA, *C.BLD*, nr. 4760, Evâhir-i Z. Sene 1169.

¹⁹¹ Ergin, *a.g.e.*, s. 69.

¹⁹² Güçer, *a.g.m.*, 405.

¹⁹³ BOA, *C.BLD*, nr. 1681, Fi- 20 Z. Sene 1232.

¹⁹⁴ Mantran, *XVI- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, s. 34.

bunların ambarı da eskiden beri Unkapanı'ndaydı. Ancak bazı büyük tüccarların da özel ambarları vardı.¹⁹⁵

İstanbul'a getirilen başta zahire olmak üzere diğer temel tüketim maddelerinin depolarda veya ambarlarda stoklanması, devletin arz politikalarının temelini oluşturuyordu. Çünkü stok politikası ile hem fiyat istikrarına katkıda bulunuluyor hem de olağandışı durumlar için mal depolanmış olduğundan kıtlık ve afetlere karşı İstanbul halkına güvence sağlanmış oluyordu.¹⁹⁶ Bunun için zahire ticareti yapan tüccara her türlü destek, teşvik ve yardımı yapan devlet, diğer taraftan kendisi de olağandışı durumlara karşı zahire mubayaa ederek ambarlarında saklıyordu. Zahire ambarlarına depolanan zahirelerin de uzun süre bekleme ihtimaline karşı dayanıklı olması gerektiğinden Karadeniz ve Tuna sahillerinden gelen hububat tercih edilmiyor bunun yerine daha dayanıklı olan Akdeniz hububatı talep görüyordu.¹⁹⁷ Tekirdağ ve çevresindeki bölgelerde toplanan ürünler de yine dayanıklı hububat kategorisinde değerlendiriliyordu. Bu sebeple Tekirdağ ve Silivri gibi iskelelerden gelen hububatlar, depo ve ambarların aranan malları arasında yer almaktaydı.¹⁹⁸

İstanbul'da üç bölgede devlete ait zahire ambarları vardı. Bunların en büyüğü ve en eskisi Tersane-i Âmire ambarlarıydı. XIX. yüzyılın başlarında zahire mubayaasındaki artışla birlikte Tersane ambarlarının yetersiz kalmasından dolayı yeni ambarlar inşa edilmeye başlamıştı. Bunlardan birisi Çukurhamam'da yapılan ambardı. Bir diğeri yine bu dönemde Anadolu tarafında inşa edilmiş olan Üsküdar Öküz limanı (Paşalimanı) ambarıydı.¹⁹⁹

Tekirdağ iskelesine bağlı bulunan üretim bölgelerinde tedarik edilen hububatlar da bu dönemde Tersane-i Âmire ambarlarının yanı sıra yeni inşa edilen diğer zahire ambarlarında depolanmaktaydı. Nitekim 1841 yılında Edirne Muhassıllığı aşarı Tekirdağ iskelesinde toplandıktan sonra 9.600 kileyi bulan buğday, tezkireli 12 sefain gemisi vasıtasıyla İstanbul Paşalimanı zahire ambarına teslim edilmişti.²⁰⁰

¹⁹⁵ Tabakoğlu, a.g.m., s. 121.

¹⁹⁶ Tabakoğlu, a.g.m., s. 120.

¹⁹⁷ Aynural, a.g.e., s. 77.

¹⁹⁸ BOA, *Cevdet Belediye (C.BLD)*, Nr. 1681, 20/Z/1232; BOA, *Cevdet Maliye (C.ML)*, nr. 20008, 22/N/1254; BOA, *A.MKT.NZD*, nr. 94/33, 06/M/1270.

¹⁹⁹ Aynural, a.g.e., s. 77.

²⁰⁰ Tekirdağ iskelesinden Paşalimanı'na ulaştırılan aşar bedeli zahire, 12 sefain gemisiyle nakledilmişti. Hububatları gemileriyle İstanbul'a getiren toplam 12 gemi reisinden 10'u Müslümanken, 2 gemi reisi de gayrimüslimdi. Gemilerin ortalama yükleri ise 800 kile civarındaydı bkz. BOA, *C.ML*, nr. 17500, s. 2-14.

b. Tedarik Edilen İaşe Maddelerinin İstanbul'da Dağıtımı

Osmanlı Devleti'nde İstanbul halkının tüketimi için depolarda ve ambarlarda hazır halde bekletilen iaşe ürünlerinin dağıtımı, yukarıdan aşağı doğru merkezde geniş bir organizasyon çerçevesinde örgütlenmişti. Unkapanı, Yemiş İskelesi Çar- dağı, Sebzehanе Divanı, Yedikule Salhanesi ve esnafın yönetim merkezi olan Ehl-i Hiref Divanı İstanbul'a gelen erzakın dağıtım ve kontrol merkezleriydi.²⁰¹

Osmanlılar döneminde üretim bölgelerinde temin edilen başta hububat ve diğer ürünlerin İstanbul halkının ihtiyacını karşılayacak şekilde dağıtımında, esnaf teşkilatına oldukça fazla iş düşmekteydi. Esnaf teşkilatı, her bir malın hammadde- sinden başlayarak nihai tüketime hazır hale gelinceye kadar geçirdiği üretim aş- malarının her biri için ayrı bir esnaf birimi olarak teşkilatlanmakla kalmaz, ayrıca her aşamada farklı mal türleri varsa onlar için de ayrı birer teşkilatlanma birimi bulunurdu.²⁰² Bu durumda, belirli bir mekânda üretilen farklı nitelikteki her mal ve hizmet için farklı birlikler oluşturuluyordu. Ayrıca sadece farklı üretim aşama- larında değil aynı üretim aşamasında da yine ayrı birlikler teşekkül ettiriliyordu. Örneğin kasaplar koyun kasapları ve sığır kasapları olarak ikiye ayrılıyordu.²⁰³

Esnaf teşkilatının çeşitli alt kollara bölünmesi, hatta çoğu kez bu alt bölümlerin de kendi içinde daha küçük birimlere ayrılması, esnafın kendi mesleğinde iyice uzmanlaşmasını, dolayısıyla ticari hayatında kalite prensibini en iyi şekilde uygulayacak birikime sahip olarak, tüketiciye karşı sorumluluklarını layıkıyla yerine getirmesini mümkün ve mecburi kılmıştı.²⁰⁴

Osmanlı Devleti'nde esnafın ihtiyacı olan malların tedarik edilmesinden tüketiciye ulaşmasına kadarki süreçlerde tahsis siyasetinin izlerini görmek mümkün- kündü. Yani malların tedarik edilmesi ve dağıtımı çeşitli esnaf gruplarına tahsis edilmişti.²⁰⁵ Örneğin üretim bölgelerinden malın tedarik edilmesi kapan tüccarına tahsis edilmişken, piyasadın satın alarak halkın ekme ihtiyacını karşılama görevi değirmenci ve fırıncılara verilmişti.

İstanbul'da esnaf tarafından tedarik edilen ve depolanan iaşe maddeleri, her bir alanda esnafın kendi nizamlarına göre dağıtımına tabi tutulmaktaydı. Özellikle halkın temel ihtiyaç maddesi olan buğday ve un Unkapanı'ndaki depolara doldurulduktan sonra muhtesibler, eminler ve lonca mensuplarının denetim ve

²⁰¹ Halil İnalçık, "İaşe- Osmanlı Dönemi", s. 117.

²⁰² Mehmet Genç, *a.g.e.*, s. 294.

²⁰³ Ahmet Kal'a, "Esnaf", *DİA*, Cilt 11, İstanbul 1995, s. 426.

²⁰⁴ Demirtaş, *Osmanlı Esnafında Suç ve Ceza*, s. 49.

²⁰⁵ Tabakoğlu, *a.g.e.*, s. 284.

gözetiminde değirmenci ve fırıncılara istihkaklarına göre dağıtılmaktaydı.²⁰⁶ Kış aylarında zahire nakliyatı durma noktasına geldiğinde İstanbul'da zahire sıkıntısı baş göstermekteydi. Bu tarz durumlarda tüccar tarafından dağıtılan miktar yeterli değilse İstanbul halkının sıkıntıya düşmemesi için devlet ambarlarından değirmenci ve fırıncılara mal verilmekteydi.²⁰⁷ Ayrıca İstanbul'da mevcut ambarlarda da malın yetersiz kalabilme ihtimaline karşı zahire tedarik merkezlerinde mevcut stoklar araştırılmaktaydı.

İstanbul halkı için bilhassa un ayrı bir öneme sahipti ve un sevkiyatı ihtiyaca göre şekillenmekteydi. Zahire ihtiyacının az olduğu yıllarda un ithali sınırlandırılmaktaydı. Buna karşın ihtiyaç ortaya çıktığında ülkenin değişik yerlerinden İstanbul'a un getirilmekle birlikte, en fazla unun geldiği yer Tekirdağ'dı; ardından Silivri gelmekteydi.²⁰⁸ Bilhassa zahire miktarının fazla, nakliyat masraflarının daha düşük olması ve diğer bölgelere nazaran daha kısa sürede malın İstanbul'a ulaştırılması imkânlarından dolayı Tekirdağ ve bağlı bulunan çevre, böyle dönemlerde daha fazla önem kazanmaktaydı. Nitekim 1760 yılına ait bir arşiv belgesinde İstanbul'un acil un ihtiyacı ortaya çıktığından mevcut stokların ve kaynakların araştırılması neticesinde Tekirdağ'da, İstanbul'un yirmi günlük ihtiyacını karşılayacak kadar un bulunduğu ve bunun da bir an önce Unkapanı'na ulaştırılarak oradan fırıncılara dağıtılması emredilmekteydi.²⁰⁹

Osmanlı Klasik Dönemi'nde oldukça organize bir yapıya sahip olan esnaf sistemi, kalite kontrol ve standardizasyonu ile fiyat istikrarını sağlayıcı, haksız rekabeti, aşırı üretimi ve işsizliği önleyici bir anlayışa dayanıyordu. Sistem yarı özerk yapısıyla devletin uyguladığı narh politikasının en önemli yürütme ve denetim cihazını oluşturuyordu.²¹⁰

Osmanlı Devleti'nde başta ekmek, buğday, un, et gibi temel ihtiyaç maddeleri olmak üzere, birçok malın satışı narha bağlanmıştı. Narh, bir mala resmi makamlarca konulan azami fiyattı. Narh verilirken malın fiyatına etki eden bütün faktörler göz önünde bulundurulur, malın kalitesi farklı olduğunda fiyatı da farklı

²⁰⁶ Demirtaş, *Osmanlıda Fırıncılık*, s. 85.

²⁰⁷ Tabakoğlu, a.g.m., s. 121.

²⁰⁸ 1782 senesinde İstanbul'da çıkan büyük bir yangında çok sayıda değirmen ve fırın yanmış, halk ekmek sıkıntısına düşmüştü. Bunun üzerine Tekirdağ iskelesine bağlı kazalarda ve köylerde hâsil olan unun derhal İstanbul'a gönderilmesi talep edilmişti bkz. Aynural, a.g.e., s. 36-37.

²⁰⁹ "...Âsitâne-i sa'âdetimde yiğirmi günlüğe kifâyet idecek mikdârı dâkik Tekfûrdağı'nda mevcûd oldığı haber virilmeğe hemen ne mikdâr dâkik gelmiş ise ma'rifet şer' ve seriân kapan-ı dâkika irsâl olunmak üzere..." BOA, *ẔD.d.*, nr. 11, s. 42, fi evâhir-i Ra sene 1173.

²¹⁰ Tabakoğlu, a.g.e., s. 285.

olurdu.²¹¹ Tespit edilen narh fiyatlarının uygulanmasında devlet, titizlik gösterirdi. Özellikle ekmek, et gibi zaruri gıda maddelerinin fiyatları mümkün olduğunca ya sabit tutulur, ya da yılda %10 seviyesini aşmamasına dikkat edilirdi.²¹²

Kentte yaşayanların kaliteli ve uygun fiyatlarda ihtiyacının karşılanması için tespit edilen narh, hem o malı satan esnafa hem de müşteriye zarar vermeyecek oranlarda olmalıydı. Esnaf, maliyetindeki artışlar nedeniyle narhın üstündeki fiyatlarla müşteriye satış yapmak zorunda kaldığında narhı da ihlal etmiş oluyordu. Bu tarz durumlarda zararın giderilmesi için hem esnaf hem de müşteri lehine narhın yeniden belirlenmesi gerekiyordu.²¹³ Narhın yeniden tespit edilmesi çeşitli şartlara bağlıydı. Fiyat artışlarına yol açan gelişmelerin başında savaşlar gelmekteydi. Bunun yanında kıtlık, çekirge istilasası, sel, ablukalar, şiddetli kışlar gibi piyasada mal sıkıntısına yol açan olaylar aynı etkileri yapmaktaydı. Para taşıması da fiyatların yeniden tespit edilmesini gerektiren bir gelişmeydi. Bundan dolayı sınaî ve ticari mallara göre fiyat hareketliliği yüksek olan zaruri gıda maddelerinde narha riayet etmek oldukça önemliydi ve narha riayet etmenin yolu da esnaf teşkilatının nizamı ile mümkün olmaktadır.²¹⁴

Narha riayetinin temininde denetimler önemli yer tutmaktaydı. Esnafın denetimsiz kalması narh ihlallerini artırmaktaydı. Ayrıca başta gıda maddeleri olmak üzere, her türlü malda kar oranının düşük olması narh ihlallerini gündeme getirmekteydi. Narh ihlallerinde genellikle malın kalitesini bozmak, ölçü ve tartı aletlerinde hileler yapmak, malın hammaddesini toplayarak mal arzını düşürmek en sık karşılaşılan hadiseler arasındaydı.²¹⁵

Osmanlı narh politikasının faaliyet alanı da olan esnaf yapılanmasında mekân sınırı ise şehir ve kasaba merkezleri idi. İstanbul'un ihtiyacının belirlenen esnaf tarafından karşılanamadığı durumlarda yine devletin organizasyonuyla yakın yerlerden tedarik edilmesi yoluna gidilmekteydi.²¹⁶ Osmanlı Devleti'nin eski dönemlerinden beri süregelen İstanbul'un bu imtiyazı, 1838 Baltalimanı Muahtesi ile her türlü tekel haklarının kaldırılmasına kadar devam etmişti.²¹⁷

²¹¹ Mübahat Kütükoğlu, "Narh - Osmanlılar Dönemi", *DİA*, Cilt 32, İstanbul 2006, s. 390.

²¹² Mehmet Genç, *a.g.e.*, s. 298.

²¹³ İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Araştırmaları Merkezi, *İstanbul Esnaf Tarihi Tahlilleri İstanbul Esnaf Birlikleri ve Nizamları 1*, yay. haz. Ahmet Kal'a, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, Yayın No: 60, İstanbul 1998, s. 76-77.

²¹⁴ Demirtaş, *Osmanlıda Fırıncılık*, s. 39; Demirtaş, *Osmanlı Esnafında Suç ve Ceza*, s. 227.

²¹⁵ Demirtaş, *Osmanlı Esnafında Suç ve Ceza*, s. 227-230.

²¹⁶ Mehmet Genç, *a.g.e.*, s. 294.

²¹⁷ Kal'a, *a.g.m.*, s. 428.

XIX. yüzyılda esnaf birliklerine tanınan tekellerim kaldırılmasının yanı sıra kadınlara verilen narh belirleme yetkilerinde de değişiklikler dikkati çekmekteydi. Bilhassa 1856'dan itibaren kadı sicillerinde artık narh kaydına rastlanmamaktaydı. Esasen bundan birkaç yıl sonra da önce sebze ve meyve, ardından ekmeğe hariç diğer maddeler üzerindeki narh kaldırılmış ve fiyatlar serbest piyasada belirlenir olmuştur.²¹⁸ XIX. yüzyıldaki bu tür gelişmelerden sonra artık büyük sıkıntılarla karşı karşıya gelen, Avrupa menşeli fabrikasyon imalatın rekabetine karşılık veremeyen, daha ziyade iç pazara, yakın çevreye yönelik faaliyette bulunabilen esnaf teşkilâtı giderek dağılmaya başlamıştı.²¹⁹ Esnaf teşkilatının geleneksel yapısının bozulması ve diğer iktisadi gelişmeler, doğal olarak İstanbul merkezli işe sistemini de olumsuz etkilemişti. XIX. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan bu yeni durum, yüzyıllarca İstanbul'un tüketimine cevap vermeye çalışan ve İstanbul'un işesine yapmış olduğu ekonomik katkı ve desteklerle büyüyen işe tedarik merkezlerinden Tekirdağ kazası ve çevresini de doğrudan etkilemişti.

Sonuç

Osmanlı Devleti'nde işe sistemi doğrultusunda temel tüketim maddelerinin karşılanmasında düzenli bir organizasyon, devletin temel meselelerinden birisi olmuştur. Bu organizasyon kapsamında üretim mahallinde temel ihtiyaçlar giderildikten sonraki kalan kısım ordunun, sarayın ve başkent'in tüketimi için planlı olarak İstanbul'a gönderilmiştir. İstanbul'un ihtiyaçları karşılanmadan başka bölgelere temel tüketim maddelerinin gönderilmesi XIX. yüzyılın ortalarına kadar pek mümkün olmamıştır.

Osmanlılar döneminde İstanbul, başkent hüviyetinin yanı sıra nüfus yoğunluğu açısından da büyük bir tüketim merkezi olduğundan burada yüksek miktarda ve çeşitli türlerde gıda maddesine ihtiyaç hissedilmiştir. Kentin ihtiyaçlarını doğrultusundaki farklı gıda maddeleri içerisinde ise özellikle hububat ve et meselesi İstanbul işesinin temelini teşkil etmiştir. Çünkü bu malların yetersizliği tarihsel süreçten beri ekonomik, sosyal ve siyasi sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu açıdan devlet idaresi, hububat ve et işine gereken özeni göstererek İstanbul'a mal tedarik eden bölgeleri ve kadılıkları yakından takip etmiştir.

Osmanlı Devleti'nde İstanbul işesinin tedarik edilmesinde bazı liman merkezleri dikkati çekmiştir. Bunlar içerisinde XVI. yüzyıldan itibaren bilhassa

²¹⁸ Kütükoğlu, a.g.m., s. 390.

²¹⁹ Kal'a, a.g.m., s. 430.

hububat ihtiyacının karşılanması açısından Tekirdağ kazası ve iskelesi önemli bir pozisyona sahip olmuştur. XVI. ve XVII. yüzyıllardaki Tekirdağ'ın bu rolü XVIII. yüzyıldan itibaren artarak devam etmiştir. Özellikle XVIII. yüzyılın sonlarına doğru gelindiğinde Zahire Nezareti'nin kurulmasıyla zahire meselesinin daha planlı bir hal alması, Tekirdağ iskelesinin de sorumluluğunu arttırmıştır. Bu dönemde Tekirdağ kazası ve bağlı bulunan iskele, Trakya civarında yer alan ve Rumeli'nin iç kısımlarına kadar ilerleyen toplamda 29 kazanın zahire sevkiyat merkezi olarak İstanbul'u besleyen en önemli iskelelerden birisi olarak yer almıştır.

İstanbul açısından Tekirdağ kazası ve iskelesinin öneminde, ulaşım imkânlarının da ciddi bir etkisi söz konusu olmuştur. Çünkü bölge, iâşe ürünlerinin nakledilmesi esnasında en başta ulaşım maliyeti ile süre avantajı sağlamıştır. Bunun yanı sıra Tekirdağ'ın dayanıklı buğdaya ve verimli üretim bölgelerine sahip olması da devlet tarafından dikkatle takip edilen bir merkez olmasında rol oynamıştır. Nitekim XIX. yüzyılın başlarında Tekirdağ iskelesine bağlı yerlerden İstanbul için tertip edilen buğday miktarının İstanbul için tertip edilen toplam miktarın %10'u seviyesini aşması, bölgenin İstanbul açısından önemini göstermiştir.

İstanbul'un iâşesinde Tekirdağ ve diğer üretim bölgelerinde temin edilen mallar, bir organizasyon çerçevesinde İstanbul'da teslim alınarak önce depolara, sonra da buradan alınarak İstanbul halkına ulaştırılmak üzere ilgili esnaf birlikleri vasıtasıyla bir dağıtım tabii tutulmuştur. Ancak olağanüstü bazı dönemlerde bu organizasyonun yetersiz kaldığı durumlar yaşanmıştır. İstanbul'da buğday ve un sıkıntısı baş gösterdiği böyle zamanlarda Tekirdağ kazası, ilk düşünülen tedarik merkezi olarak dikkati çekmiş ve burada hazır halde bulunabilen un ve buğday, İstanbul fırınları ve değirmenleri için sigorta vazifesi görmüştür.

Osmanlılar döneminde buğday, arpa ve un kadar olmasa da diğer bazı iâşe maddeleri de yine Tekirdağ üzerinden İstanbul'a nakledilmiştir. Bunlar içerisinde et, pirinç, bal, yağ ve peynir gibi ürünler dikkati çekmiştir. Ayrıca Tekirdağ kazasında ve yakın çevresinde özellikle gayrimüslimlere ait üzüm bağlarından imal edilen şaraplar, yüzyıllar boyunca İstanbul'daki sefaretlerin aradığı mallar arasında yer almıştır.

Osmanlı Devleti'nin tarihsel süreci içerisinde XIX. yüzyılın ortalarına kadar iâşe sistemine katkı yapan Tekirdağ, bundan sonraki süreçte iktisadi politikalarda yaşanan değişimle birlikte iâşe sisteminin öneminin azalmasına paralel olarak İstanbul'a bağlılığını kaybetmeye başlamıştır. Böylelikle üretilen tarımsal ürünlerin

belirlenen düşük fiyatlar üzerinden İstanbul'a gönderilme zarureti yerine serbest piyasa fiyatlarında gerek yurt içi gerekse yurt dışı pazarlarda satılmaya başlaması, gayrimüslimlerin yoğun şekilde yaşadığı diğer liman merkezleri gibi Tekirdağ kazasında da bazı ekonomik sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Bunların başında; Tekirdağ civarında ikamet eden ve ticaretle uğraşan gayrimüslim Osmanlı tebaasının yurt içi ve yurt dışı ilişkileri sayesinde zahire ticaretinde söz sahibi olmaları ve sermayelerinin bir kısmını çiftlik tarzı işletmelere yönelterek belirli bir servet birikimine ulaşmaları şeklinde kendisini göstermiştir. Bu doğrultuda Tekirdağ'ın sosyoekonomik yapısı içerisindeki gayrimüslimler, ekonomik performanslarını daha da arttırarak Müslüman yerel yöneticilerle birlikte şehrin varlıklı kesimlerini oluşturmuşlardır.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Tekirdağ iskelesinin ve kazasının İstanbul için öneminin azalmasında, kaybedilen topraklardan gelen Müslümanların Tekirdağ Sancağı'na bağlı iç kesimlerdeki kazalara iskân edilmesi ve buraları canlandıran İstanbul-Rumeli tren hattının faaliyete geçmesi önemli etkenler olarak yer almıştır. Bütün bu etkenler doğal olarak bölgenin sosyoekonomik yapısında çeşitli değişim ve dönüşümleri beraberinde getirmiştir. Ulaşım ve nüfus alanında meydana gelen gelişmelere bağlı ortaya çıkan bu süreç, başka bir araştırmanın konusu olarak önümüzde durmaktadır.

Osmanlı Devleti'nde düzenli bir organizasyona sahip olan İstanbul merkezli iase sisteminin bölgesel düzeyde yansımalarını incelemeyi amaçlayan bu çalışmayla; Osmanlı Devleti'nin genel görünümünde olduğu gibi Tekirdağ kazası özelinde de etkili şekilde varlık gösteren iase sisteminin XVIII. yüzyıl ile XIX. yüzyılın ilk yarısında bölgede sorunsuz şekilde uygulandığı ve bunun da Tekirdağ kazasının gelişimine katkı yaptığı, buna karşın XIX. yüzyılın ikinci yarısında devletin iktisadi politikalarında yaşanan değişimlerin de etkisiyle iskele ve merkez kazanın artık İstanbul piyasası açısından eski öneminin azaldığı görülmüştür. Tekirdağ'ın İstanbul açısından ekonomik öneminin azalması ise bölgede ikamet eden gayrimüslimler için yeni fırsatları beraberinde getirmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yarısında gayrimüslim Osmanlı tebaasının yabancılarla artan ekonomik ve sosyal ilişkileri, doğal olarak Trakya'da yaşayan gayrimüslim tebaanın Avrupa ülkeleri ile etkileşiminin artmasına yol açmış ve XX. yüzyılın başlarına doğru devam eden bu süreç, gayrimüslim Osmanlı tebaasının bölgede ekonomik ve sosyal açıdan daha da güçlenmesiyle sonuçlanmıştır.

Ek Tablo 1: İstanbul'un İaşesi İçin Belli İskelelerde Temin Edilmesi
Kararlaştırılan Buğday Miktarları (1809-1810)

İskele	Miri Fiyat (Kile)	Rayiç Fiyat (Kile)	İskele	Miri Fiyat (Kile)	Rayiç Fiyat (Kile)	İskele	Miri Fiyat (Kile)	Rayiç Fiyat (Kile)
Tekfırdağı	126.500	388.500	Çandarlı	9.330	17.310	Tarsus	-	150.000
Silivri	16.833	50.500	Bandırma	20.000	164.980	Adalar	-	170.000
Kararağaç	64.153	75.000	Mudanya	18.200	54.600	Bergos	37.000	111.000
Orfan	95.500	110.000	Mihaliç	-	150.000	Akçaçehir	-	120.000
Selanik	120.000	293.333	İznikmit ve Karamürsel	40.844	250.000	Samsun	-	275.000
Golos	120.000	280.000	Karabiga	20.000	222.000	Akfa ve Sayda	-	200.000
Ağrıboz ve Talanda	70.000	140.000	Kuşadası ve Bodrum	43.870	115.000	Trablusşam	-	280.000
Kalamatra	20.250	9.800	Antalya	22.120	60.000	Lazkiye		200.000
Cehrez	26.370	17.650	Çandarlı	25.125	40.000	Diğer	63.041	-
Değirmenlik	22.740	12.550	İzmir ve Foçalar	-	140.000	Toplam	981.876	4.097.223

Kaynak: Aynural, *a.g.e.*, s. 167-177; Güran, *a.g.e.*, s. 30-42; Ayrıca BOA, *Kâmil Kepeci (KK.d)*, nr. 5577.

Ek Tablo 2: Tekirdağ İskelesine Bağlı Yerlerden Temin Edilmesi Kararlaştırılan Buğday Miktarları (1809-1810)

Üretim Yeri	Miri Fiyat (Kile)	Rayiç Fiyat (Kile)	Üretim Yeri	Miri Fiyat (Kile)	Rayiç Fiyat (Kile)	Üretim Yeri	Miri Fiyat (Kile)	Rayiç Fiyat (Kile)
İncecik	1.000	3.000	Dimetoka	6.000	27.000	Zağray-ı Atık	9.000	27.000
Şarköy	2.000	6.000	Tekfurdağı	3.000	9.000	Zağray-ı Cedid	5.500	16.500
Evreşe	1.000	3.000	Bergos	6.500	19.500	Yanbolu	3.000	9.000
İnöz	1.000	3.000	Gelibolu	3.000	9.000	Kızılağaç	1.000	3.000
Malkara	4.000	12.000	Kırkkilise	4.000	12.000	Cisr-i M. Paşa	1.500	4.500
Keşan	5.000	15.000	Edirne	10.000	30.000	Tatarpazarı	7.500	22.500
İpsala	2.000	6.000	Çirmen	2.000	60.000	Filibe	15.000	45.000
Cisr-i Er-gene	6.500	19.500	Uzuncaabad	3.000	9.000	Firecik	4.000	12.000
Hayrabolu	5.000	15.000	Çırpan	4.500	13.500	Babay-ı Atık	2.000	6.000
Havass-ı M. Paşa	2.000	6.000	Akçakızanlık	6.500	19.500	Toplam	126.500	388.500

Kaynak: Aynural, *a.g.e.*, s. 167-168.

KAYNAKLAR

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Kaynakları

- BOA, *Ali Emiri Abdülhamid I (AE.SABH.I)*, nr. 119/8086, 241/16078.
- BOA, *Bab-ı Defteri Mevkûfat Kalemî (D.MKF)*, nr. 30436.
- BOA, *Cevdet Adliye (C.ADL)*, nr. 64/3866.
- BOA, *Cevdet Askeriye (C.AS)*, nr. 134, 466/19451, 147/6504.
- BOA, *Cevdet Belediye (C.BLD)*, nr. 87/4343, 59/2910, 3006, 1681, 2411, 4760.
- BOA, *Cevdet Dâhiliye (C.DH)*, nr. 168/8398.
- BOA, *Cevdet Evkaf (C.EV)*, nr. 571.
- BOA, *Cevdet Hariciye (C.HR)*, nr. 133/6636.
- BOA, *Cevdet Maliye (C.ML)*, nr. 145/6125, 20008,17500.
- BOA, *Cevdet Nafia (C.NF)*, nr. 42/2084.
- BOA, *Cevdet Saray (C.SM)*, nr. 44/2203.
- BOA, *Hariciye Nezareti Mektûbî Kalemî (HR.MKT)*, nr. 69/39, 94/69.
- BOA, *Hatt-ı Hümayûn (HAT)*, nr.1384/54842, 198/9972, 608/29845, 614/30196, 620/3062, 612/30083.
- BOA, *İbnülemin Tımar ve Zeamet (İE.TZ)*, nr. 11/1095.
- BOA, *Kâmil Kepeci (KK.d)*, nr. 5577.
- BOA, *Nüfus Defteri (NFS.d)*, nr. 3971, 4013, 4015.
- BOA, *Sadâret Mektûbî Kalemî (A.MKT)*, nr. 33/40, 67/97, 161/61, 164/14/1.
- BOA, *Sadâret Mektûbî Umumi (A.MKT.UM)*, nr.151/73, 164/11, 265/31, 823/8, 100/75.
- BOA, *Sadaret Mühimme Evrakı (A.MKT.MHM)*, nr. 296/87, 164/37, 234/43, 376/19.
- BOA, *Sadaret Nezaret ve Devâir Evrakı (A.MKT.NZD)*, nr. 94/33, 109/87, 255/9, 109/64, 107/21, 320/21, 97/14, 148/711.
- BOA, *Zahayir Defteri (ZD.d)*, nr. 9, 11, 19.

Yayınlanmış Osmanlı Arşivi Kaynakları

- BOA, *3 Numaralı Mühimme Defteri (966–968/1558–1560)*, Özet-transkripsiyon, haz. Hacı Osman Yıldırım, Vahdettin Atik, Murat Cebecioğlu ve diğerleri, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1993.
- BOA, *5 Numaralı Mühimme Defteri (973 / 1565–1566)*, Özet-transkripsiyon, haz. Hacı Osman Yıldırım, Vahdettin Atik, Murat Cebecioğlu ve diğerleri, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1994.
- BOA, *6 Numaralı Mühimme Defteri I (972 / 1564–1565)*, Özet-transkripsiyon, haz. Hacı Osman Yıldırım, Vahdettin Atik, Murat Cebecioğlu ve diğerleri, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1995.
- BOA, *85 Numaralı Mühimme Defteri, (1040-1041 (1042)/ 1630-1631 (1632))*, Özet-transkripsiyon, haz. Hacı Osman Yıldırım, Vahdettin Atik, Murat Cebecioğlu ve diğerleri, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2002.

Şer'iyye Sicilleri

- 1579 Numaralı Rodoscuk Şer'iyye Sicili.
- 1596 Numaralı Rodoscuk Şer'iyye Sicili.
- 1751 Numaralı Rodoscuk Şer'iyye Sicili.

Salnameler

- Salname-i Vilayet-i Edirne 1293.
- Salname-i Vilayet-i Edirne 1301.
- Salname-i Vilayet-i Edirne 1309.
- Salname-i Vilayet-i Edirne 1310.
- Salname-i Vilayet-i Edirne 1317.

Kitaplar ve Tezler

- Albayrak, Gökçen Coşkun, *19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012.
- Altınay, Ahmet Refik, *Onuncu Asr-ı Hicrîde İstanbul Hayatı*, haz. Abdullah Uysal, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 1987.

- Ateş, Hacer, *Kuzey Marmara Sahilleri ve Ard Alanında Şehirleşmenin Tarihi Süreci: XVI.-XVII. Yüzyıllarda Tekirdağ ve Yöresi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2009.
- Aynural, Salih, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları (Zahire Ticareti 1740-1840)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2002.
- Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *Osmanlı Yer Adları I: Rumeli Eyaleti (1514-1550)*, haz. Ahmet Özkılınç, Ali Coşkun ve Abdullah Sivridağ, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay., Ankara 2013.
- Boyar, Ebru and Fleed, Kate, *A Social History of Ottoman Istanbul*, Cambridge University Press, UK 2010.
- Camgöz, Mevlüt, *19. Yüzyıl Osmanlı İstanbul'unda Tahıl Fiyatları ve Tedarik Bölgeleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.
- Demirtaş, Mehmet, *Osmanlı Esnafında Suç ve Ceza (İstanbul Örneği)*, Birleşik Yayınevi, Ankara 2010.
- _____, *Osmanlıda Fırıncılık (XVII. Yüzyıl) İstanbul Örneği*, Atf Yayınları, Ankara 2014.
- Doğru, Halime, *Bir Kadı Defterinin Işığında Rumeli'de Yaşam*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008.
- Ergin, Osman Nuri, *Türkiye'de Hanlar, Kervansaraylar, Oteller ve Çeşitli Barınma Yerleri*, haz. Müslüm Yılmaz, Marmara Belediyeler Birliği Yayınları, İstanbul 2013.
- Faroqhi, Surayıya, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- Genç, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2005.
- Gökbilgin, Tayyib, *Osmanlı Müesseseleri Teşkilatı ve Medeniyeti Tarihine Genel Bir Bakış*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları Nr. 2272, İstanbul 1977.
- Göktepe, Kaya, *Tekirdağ Sancağı'nda Tarımsal Yapı (1840-1914)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2012.
- Güçer, Lütfi, *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul Üniv. İktisat Fakültesi Yayınları Nr. 152, İstanbul.
- Güran, Tefvik, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, Eren Yayınları, İstanbul 1998.

- İnalçık, Halil - Quataert, Donald, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1600-1914*, çev. Ayşe Berktaş, Süphan Andıç ve Serdar Alper, Eren Yayınları, İstanbul 2000.
- İnalçık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003.
- İnbaşı, Mehmet, *Ukrayna'da Osmanlılar Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2004.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Araştırmaları Merkezi, *İstanbul Esnaf Tarihi Tahlilleri İstanbul Esnaf Birlikleri ve Nizamları 1*, haz. Ahmet Kal'a, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları Nr. 60, İstanbul 1998.
- Karal, Enver Ziya, *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı 1831*, II. Baskı, Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları, Ankara.
- Karpat, Kemal H., *Osmanlı Nüfusu*, çev. Bahar Tırnakçı, Timaş Yayınları, İstanbul 2010.
- Kömürciyan, Eremya Çelebi, *XVII. Asırda İstanbul*, çev. Hrand. D. Andreasyan, Eren Yayınları, İstanbul 1988.
- Mantran, Robert, *XVII. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında İstanbul*, çev. M.Ali Kılıçbay-E. Özcan, Cilt 1, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990.
- _____, *XVI- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, çev. M.Ali Kılıçbay, İmge Yayınları, Ankara 1995.
- Murphey, Rhoads, *Ottoman Warfare 1500-1700*, UCL Press, London 1999.
- Quataert, Donald, *Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarım (1876-1908)*, çev. Nilay Özok Gündoğan ve Azat Zana Gündoğan, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008.
- Sandfuchs, Özlem Sert, *Reconstructing a Town From Its Court Records Rodosçuk (1546-1553)*, Submitted to Ludwig-Maximilians Universitaet. Ph. D. Thesis. Munchen 2008.
- Sezen, Tahir, *Osmanlı Yer Adları*, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2006.
- Tabakoğlu, Ahmet, *Türk İktisat Tarihi*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2003.
- Türkhan, Mehmet Sait, *18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'un Et İaşesinin Temini: Hassa Kasabbaşıklık Kurumu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006.

Uzun, Ahmet, *İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü: Ondalık Ağnam Uygulaması 1783-1857*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2006.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. *Osmanlı Devletinin İltiye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988.

Makaleler

Ateş, Hacer, "Tekirdağ", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, Cilt 40, İstanbul 2011, ss. 359-362.

Aygün, Necmettin, "XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı 23, Bahar 2008, Ankara 2010, ss. 53-84.

Aynural, Salih, "Kapan", *DİA*, Cilt 24, İstanbul 2001, ss. 338-339.

Barkan, Ömer Lütfi, "Saray Mutfağının 894-895 (1489-1490) Yılına Ait Muhasebe Bilançosu", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Sayı XXIII, 1962-1963, ss. 380-398.

_____, "Research on the Ottoman Fiscal Surveys", *Studies in the Economic History of the Middle East*, ed. M. A. Cook, Oxford University Press, London, 1970, ss. 163-171.

Bilgin, Arif, "Matbah-ı Âmire", *DİA*, Cilt 28, İstanbul 2003, ss. 115-119.

Bostan, İdris, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi Kadırgadan Kalyona", *Osmanlı Araştırmaları*, XXIV, 2004, ss. 64-87.

Cezar, Yavuz, "Osmanlı Devletinin Mali Kurumlarından Zahire Hazinesi ve 1795 (1210) Tarihli Nizamnamesi", *Toplum ve Bilim*, Sayı 6-7, 1978, ss. 111-156.

Çelik, Gülfettin, "Osmanlı Devleti'nin Nüfus ve İskân Politikası", *Dîvân Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi*, 1999/1, Sayı 6, İstanbul, ss. 49-111.

Çiftçi, Cafer, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesinde Bursa'nın Rolü", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Ankara 2004, ss. 151-171.

Ekinci, İlhan, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Cilt XXI, Sayı 2, Aralık 2006, ss. 35-76.

Emecen, Feridun, "XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İaşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri (Bildiriler)*, İstanbul Üniv. Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1989, ss. 197-230.

Eyice, Semavi, "Haliç", *DİA*, Cilt 15, İstanbul 1997, ss. 264-280.

- Faroqhi, Suraiya, "İstanbul'un İaşesi ve Tekirdağ-Rodosçuk Limanı (16. – 17. Yüzyıllar)", *Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar II*, ODTÜ Gelişme Dergisi, Ankara 1979 – 1980, ss. 139-154.
- Genç, Serdar, "XVIII. Yüzyılda Karesi Sancağı'nda Hububat Kaçakçılığı", *Uludağ Üniversitesi Fen Edebiyat Fak. Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl 5, Sayı 7, Bursa 2004/2, ss. 49-60.
- Güçer, Lütfi, " 18. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi ", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt 11, İstanbul 1952, ss. 397-416.
- Güran, Tevfik, "İstanbul'un İaşesi", *İstanbul: Şehir ve Medeniyet*, ed. Ş. Kamil Akar, İstanbul 2004, ss. 319-325.
- Hut, Davut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım (Kara - Deniz - Demiryolu)*, ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, ss. 107-140.
- İnalçık, Halil, "İaşe - Osmanlı Dönemi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., Cilt IV, Ankara, 1994, ss. 116-120.
- _____, "The Ottoman State: Economy and Society 1300-1600", *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914*, Ed. Halil İnalçık ve Donald Quataert, Cambridge Univ. Press, 1996, ss. 9-409.
- _____, "İstanbul", *DİA*, Cilt 23, İstanbul 2001, ss. 220-239.
- İpşirli, Mehmet, "Sadrazam", *DİA*, Cilt 35, İstanbul 2008, ss. 414-419.
- _____, "Arpa Emini", *DİA*, Cilt 3, İstanbul 1991, s. 392.
- Kal'a, Ahmet, "Esnaf", *DİA*, Cilt 11, İstanbul 1995, ss. 423-430.
- Kazıcı, Ziya, "Hisbe - Osmanlı Devleti", *DİA*, Cilt 18, İstanbul 1998, ss. 143-145.
- Küçükkalay, Abdulah Mesud ve Topuz, Hüseyin, "Gerileme Dönemi Osmanlı İstanbul'unun İaşesi (Beslenmesi) Sorunu: Genel Değerlendirme", *Tarih ve Medeniyet Dergisi*, Yıl 5, Sayı 58, Ocak 1999, ss. 22-25.
- Küçükkalay, Abdullah Mesud, "Farklılıkları Bağlamında Osmanlı İstanbul'unda İthalat: İzmir İle Bir Karşılaştırma (1793-1803)", *Osmanlı Araştırmaları*, Cilt XLI, 2013, ss. 321-359.
- Kütükoğlu, Mübahat, "Narh - Osmanlılar Dönemi", *DİA*, Cilt 32, İstanbul 2006, ss. 390-391.

- McGowan, Bruce, "The Age of the Ayans 1699–1812", *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300–1914*, ed. Halil İnalçık ve Donald Quataert, Cambridge Univ. Press, 1996, ss. 637-758.
- Murphey, Rhoads, "Provisioning İstanbul: The State And The Subsistence in the Early Modern Middle East", *Food And Foodways*, 1988, II, ss. 217-263.
- Necipoğlu, Nevra, "İâşe - Bizans Dönemi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt IV, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., Ankara 1994, s. 116.
- Ortaylı, İlber, "16. Yüzyılda Rodoscuk (Via Aegnetia'nın Marmara Uzantısı)", *Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara 2000, ss. 85-93.
- _____, "Kadı", *DİA*, Cilt 24, İstanbul 2001, ss. 69-73.
- Özdeğer, Mehtap, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Üretimine Devletin Hima-ye Edici Müdahalesi" *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt 51, Sayı 1, 2001, ss. 25-47.
- Sahillioğlu, Halil, "Emîn", *DİA*, Cilt 11, İstanbul 1995, ss. 111-112.
- Tabakoğlu, Ahmet, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İâşesi", *Bildiriler (Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu II)*, Mayıs 2014, ss. 99-168.
- Taştemir, Mehmet, "Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı ve Yollar", *Osmanlı'da Ulaşım (Kara - Deniz - Demiryolu)*, ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, ss. 13-31.