

## İSTANBUL'UN İAŞESİ VE TEKİRDAĞ - RODOSCUK LİMANI (16. - 17. yüzyıllar)

Suraiya FAROQHI\*

İstanbul'un iâşesiyle ilgili sorunlar 1920'den beri çeşitli araştırmacıların ilgisini çekmiştir. Onaltıncı yüzyılda büyük bir olasılıkla yarım milyonluk haddini aşmış bulunan İstanbul kenti, Akdeniz bölgesinin en büyük kentini oluşturduğu gibi, zamanın bütün Avrupa kentlerini de geçmiştir.<sup>(1)</sup> Bu durumda Osmanlı İmparatorluğunun başkentine sürekli olarak gerekli yiyecek ve hammaddenin sağlanması çok yönlü çabalara yol açmıştır. Şimdiye kadar araştırmacıların dikkati, hep başkent in kendi yapısına yönelmiştir. İstanbul'un nüfus açısından gelişimi, kurumsal yapısı ve onaltıncı yüzyılda bu kentte sürekli olarak başgösteren fiyat artışları, ayrı ayrı araştırmalara konu olmuştur.<sup>(2)</sup> Ancak bu kentin besleme çabasıyla etkilenip gelişen geniş bir çevresi vardır. Çevrenin önemli bir parçasını ise, İstanbul'a yiyecek ve hammadde ileten limanlar oluşturur. Çalışmamızın konusu bu yolda örgütlenip gelişmiş olan limanlardan Tekirdağ-Rodoscuk kasabasının incelenmesidir.

Osmanlı Sarayının, İstanbul'da görevli olarak bulunan yeniçeriler ve sivil halkın çok miktarda ve çeşitli talepleri, Osmanlı İmparatorluğunun deniz yoluyla rahatça ulaşılabilen bölgelerinde tarımsal üretimi ve hatta imalâtı geniş ölçüde etkilemiştir. Çünkü tahıl, demir ve benzeri mallar genellikle gemi vasıtasıyla uzun mesafeler katederek İstanbul'a ulaştırılabilmekteydi.<sup>(3)</sup> Karadeniz'in batı sahillerinden, Mısır'dan ve Ege Bölgesinden sürekli olarak hububat ve pirinç getiren gemiler geliyordu. Ancak kesimlik canlı hayvan, Osmanlı başkentine Balkanlardan ve Anadolu'dan karayolu üzerinden gönderilmekteydi. Böylece oluşan bir yol şebekesinin içinde Tekirdağ-Rodoscuk limanı özel işlevler yüklenmişti. Marmara sahillerinde bulunan başka yerleşmeler de benzeri işlevler görmekteydi, ama özellikle bu kasaba İstanbul'a hizmet eden bir liman olarak işlemekteydi. Bu açıdan

(\*) Doç. Dr., Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Beşeri İlimler Bölümü.

Tekirdağ-Rodoscuk'ta yer alan faaliyetler, Osmanlı İmparatorluğunun bölgesel örgütlenmesine (regional organization'e) ışık tutmaktadır.

### Tahrir Defterlerinde Tekirdağ - Rodoscuk

Mehmed Fatih döneminden beri, Tekirdağ-Rodoscuk kasabası bu hükümdarın İstanbul'da kurduğu imareti besleyen geniş vakıfların bir parçasını oluşturmuştur.<sup>(4)</sup> Fatih veya Süleymaniye imareti gibi Saray'ın idaresi altında bulunan büyük vakıflar, gelirlerinin çoğunu köylülerin ödedikleri tarımsal vergilerden sağlamaktaydı. Ancak aynı zamanda dükkân, mahzen, han veya hamam gibi genellikle kentler içinde kurulan yapılar bu tip vakıf külliyelerine küçümsenmeyecek gelirler getirmektedir.<sup>(5)</sup> Fatih vakfına bağlı bulunduğu için Tekirdağ-Rodoscuk kasabası tahrirlerde oldukça sık ve ayrıntılı olarak betimlenmiştir. Bu nedenle, daha az bilinen fakat benzer faaliyetlerle geçen Osmanlı liman kasabalarının bir örneğini oluşturmaktadır.

Ayrıntılı tahrirlerin en eskisi 947/1540-41 yılında hazırlanmıştır.<sup>(6)</sup> Kiraları Fatih vakfına ödenen dükkân ve mahzenlerin listesini içermekte, ayrıca kiracıların adlarını da vermektedir. 947/1540-41 yılında Tekirdağ-Rodoscuk kasabasında 643 yetişkin erkek nüfus oturmakta olduğuna göre, tüm nüfusun 2000 dolaylarında bulunduğu varsayılmaktadır. Birtek kişi tarafından işletilen dükkân ve mahzen sayısı bazen ayrıntılı olarak belirtilmediğinden, sözkonusu dükkân ve mahzenlerin sayısı hakkında ancak asgari bir rakam verilebilmektedir. Tahririn hazırlandığı tarihte, elliden fazla mahzenin fiili olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Kanuni'nin sadrazamı Makbul ve Maktul İbrahim Paşa, hayatta iken Tekirdağ-Rodoscuk'ta sekseni aşkın dükkân ve mahzen yaptırmıştır. Bu yapıların dışında, kasabada en az 112 dükkân kayıtlı bulunmaktadır. 947/1540-41 yılına ait tahrir daha sonraki belgelerle karşılaştırılınca, onaltıncı yüzyılın ikinci yarısında Tekirdağ-Rodoscuk'ta ticaretin epeyce gelişmiş olduğu anlaşılmaktadır. Maalesef elimizde bulunan ikinci tahririn hazırlanış tarihi belli olmadığı için bu gelişimin süresi sadece yaklaşık olarak gösterilebilmektedir. Onaltıncı yüzyılın son veya onyedinci yüzyılın ilk yıllarında, Tekirdağ-Rodoscuk kasabasında 823 vergi veren nüfus oturmaktadır. Bu durumda yaklaşık olarak altmış yıllık bir süre içinde, kasabanın nüfusu yüzde otuz dolaylarında

bir artış göstermiştir.<sup>(7)</sup> Ayrıca İbrahim Paşa tarafından kurulan mağazaların dışındaki dükkânların sayısı 112'den 170'e çıkmıştır. 1540-41 yılında hazırlanan tahrirde bezirhane olarak adlandırılan yağhanelerin kayıtları pek seyrek bulunmasına karşın 1600 dolaylarında hazırlanan tahrirden oniki bezirhanenin varlığı anlaşılmaktadır. Bunun dışında, yedi tane şiruganhane faaliyette bulunmaktadır. Bu tesislerin yanısıra, kasabada iki kiremit imalâthanesi ve dokuz fırın görülmektedir. Kervansarayların sayısı ise, birden üçe çıkmıştır. Ancak mahzen sayısında fazla bir artış görülmemektedir.

### **Deniz ve Karayolları Şebekesinde Tekirdağ - Rodoscuğ'un Konumu**

Elliden fazla mahzenin varlığı, kasabanın liman faaliyetleriyle ilgili olarak görülmektedir. Mahzen kiralari önemli bir gelir kaynağı oluşturmaktaydı. Hatta Karamürsel gibi bazı liman kasabalarında, belirli bir vakfa mahzen yaptırma yetkisi tekel olarak bağışlanmıştı. Tekirdağ - Rodoscuk'un en önemli işlevi, Trakya bölgesinde yetişen hububatı İstanbul'a iletmekten ibaretti. Kimi zaman sözkonusu hububat İstanbul'dan talep belgeleri gelinceye kadar Tekirdağ-Rodoscuk anbarlarında bekletilmekteydi. Ayrıca hububat kaçakçılığı yasal ticaretten daha kârlı olduğu için, hububat tüccarlarının mahzenlerinde bulunan buğdayları İstanbul'a göndermekte tereddüt ettikleri oldukça sık görülmekteydi.

Bunun yanısıra, Tekirdağ-Rodoscuk'tan gelip Edirne üzerinden geçerek Filibe'ye giden karayolunun da oldukça işlek olduğu görülmektedir. Bu yolda, taşımacılıkta araba yaygın olarak kullanılmakta ve yakında bulunan Bergos (Lüleburgaz) kasabasında da ayrı bir araba pazarı bulunmaktaydı. Vize yakınlarında bulunan bir köyün halkı ise araba imalâtında ve tamirinde uzmanlaşmıştı.<sup>(8)</sup> Araba yolunun güzergâhı ayrıntılı olarak belirtilmediği halde, Edirne'ye vardıktan sonra Meriç vadisi izlenerek Filibe'ye varıldığı düşünülmektedir. Ayrıca kayık ve benzeri ufak gemiler Filibe'ye kadar çıktığı gibi,<sup>(9)</sup> Enez limanı onaltıncı ve onyedinci yüzyıllarda henüz Meriç'in getirdiği taş ve kum ile dolmamıştı.<sup>(10)</sup> Tekirdağ - Rodoscuk ve Gelibolu'nun Trakya bölgesinin önemli limanları olduğu anlaşılmaktadır. Buna karşın, Osmanlı belgelerinde Enez'den pek söz edilmemek-

tedir. Hatta Osmanlı idarecileri, Enez gibi küçük limanların terk edilmesini istemişlerdir. Hububat kaçakçılığını önlemeyi amaçlayan kontroller daha çok Çanakkale Boğazında yapıldığı için, bu kontrol noktalarının dışında bulunan iskeleleri kapatmak gibi bir eğilim bile zaman zaman görülmektedir.<sup>(11)</sup> Enez limanının bu kadar durgun olması, bir dereceye kadar da Meriç sularının sık sık taşmasına bağlanabilmektedir. Bu koşullarda Filibe ve Edirne'den Tekirdağ-Rodoscuğu'na kadar giden karayolunun Meriç yolundan daha kısa olması taşımacılıkta küçümsemeyecek bir etken olmuştur.

Tekirdağ-Rodoscuk liman olarak hem İstanbul'a hem Edirne'ye hizmet etmektedir. Bu durumda hem Trakya'da üretilen hububatı hem de deniz yoluyla Tekirdağ-Rodoscuğa gelen malları alabilmek için bu iki kent arasında açık bir rekabet görülmektedir. Mısır ve Ege sahillerinden gelen gemilerin Tekirdağ-Rodoscuk limanına girmesini yasaklayan pekçok ferman mevcuttur.<sup>(12)</sup> Ege sahillerinden gelen gemiler, şeker kaynağı olarak büyük miktarlarda tüketilen kuru üzüm ve kuru incir getirmekteydi. Genellikle merkezi hükümet, buğday, kendir, pamuk ve pamuk ipliği gibi Ege ürünlerini İstanbul için ayırmayı öngörmüştür.<sup>(13)</sup>

Mısır'dan gelen gemiler, daha çok pirinç, eskiden beri Nil vadisinde üretilen keten ile transit yoluyla Güney Asya'dan gelen baharat taşırdı.<sup>(14)</sup> Filibe'nin çeltik tarlalarıyla meşhur olduğu düşünülürse, Mısır pirincine Trakya'da çok fazla rağbet edilmediği varsayılabilir. Üstelik Filibe pirinçleri İstanbul'a gönderilirken sık sık Edirne'de veya başka yerde ilgili kadıların yardımıyla alıkonmuş ve yerinde bulunan müşterilere satılmıştır. Öte yandan, keten ve baharata olan talebin Tekirdağ-Rodoscuğ'a tabi olan bölgede (hinterland'ında) çok olduğu görülmektedir. Hayrabolu gibi oldukça ufak olan yerleşmelerde bile, bu tür mallar için müşteri çıktığı görülmektedir. Merkezden gelen bütün yasaklara rağmen, bu ticaret açık bir şekilde sürdürülmektedir. 1018/1609-10 tarihini taşıyan bir fermandan, İzmir'den gelen kırk elli geminin yüklerinin, Tekirdağ-Rodoscuk'da çıkarılıp satıldığı anlaşılmaktadır.<sup>(15)</sup> Bu tür durumlara kadı gibi mahallî idarecilerin göz yumdukları şüphesizdir. Nitekim görevli buldukları bölgede durumlarını sağlamlaştırmak için bölge halkının iâşesini sağlamak ve özellikle Tekirdağ-Rodos-

cuk gibi bir ticaret kentinin tüccarlarını memnun etmek doğrultusunda çalışmışlardır.

### Tahıl ve Demir Ticareti

Akdeniz meyveleri ve Filibe pirinlerinin dışında Tekirdağ-Rodoscuk'tan geçen mallar arasında Samakov demirleri göze çarpmaktadır. Aynı zamanda Samakov demirlerinin Ahyolu  zerinden İstanbul'a yollandığı da sık görülmektedir. Örneğin Süleymaniye şantiyesinde kullanılan demirler, Ahyolu üzerinden gönderilmiştir.<sup>(16)</sup> Hatta acil durumlarda, daha kısa fakat aynı zamanda daha masraflı olan karayolu tercih edilmiştir. Ancak İstanbul'a iletilmek üzere Tekirdağ-Rodoscuğ'a gelen demirlerin kaçak olarak Mudanya yolunu tuttuğu anlaşılmaktadır.<sup>(17)</sup> Bilecik, Van, Kığı, Divriği gibi Anadolu'da bulunan demir madenleri daha çok top güllesi ve benzeri askeri levazımataın yapımına ayırdığından dolayı, Anadolu'da sivil halk tarafından kullanılan demirler sık sık Samakov'dan getirilmiştir. Bu durumda Tekirdağ-Rodoscuk zaman zaman canlı bir demir kaçakçılığının merkezi olmuştur. Ancak İstanbul'da bulunan ve hammadde olarak demir kullanan esnaf, piyasada bulunan bütün demirin önce İstanbul'a gelmesini istemiş ve bunu sağlamak için merkezi hükümetin desteğini de kazanmıştır.<sup>(18)</sup> Anadolu'ya yapılan demir kaçakçılığı, belirli bir ölçüde İstanbul'daki demirci esnafının ayrıcalıklı durumuna karşı doğan bir tepki olarak görülmelidir.

Bir transit malı olarak Tekirdağ-Rodoscuk'dan geçen demirin bir bölümünün, kasabada demirciliğin gelişmesine yol açtığı düşünülmektedir. 998/1589-90 dolaylarında çıkartılan bir ferman dan anlaşıldığı gibi nal ve mih gibi malların İstanbul'da pek bulunmadığı halde, Tekirdağ-Rodoscuk'ta bulunan bazı tüccar veya esnaf, taşraya nal ve mih satmıştır.<sup>(19)</sup> İstanbul'da bolluk yaratmak amacıyla, taşraya yönelik bu ticaret hemen yasaklanmıştır. Ayrıca stratejik bir mal olarak demirin ihracatı da yasaklanmış bulunmaktadır. Ancak Avrupalı tüccarlar Osmanlı İmparatorluğunda daha çok buğday, pamuk ve deri talep ediyorlardı. Demir ihracatı daha çok İran'a doğru yapılmakta olduğundan, Tekirdağ-Rodoscuk limanının bu ticarete pek büyük rolü olmadığı akla yakın gelmektedir. Bununla birlikte, Avrupalı tüccarların demir kaçakçılığı yaptıkları arada bir görülmektedir.<sup>(20)</sup>

Ayrıca yasal bir çerçevede yapılan demir ticaretini bahane ederek bazı tüccarların hububat kaçakçılığı da yaptıkları öne sürülmektedir.<sup>(21)</sup>

Ancak Tekirdağ-Rodosluk limanının ve bu limanda bulunan mahzenlerin esas faaliyeti Trakya'da üretilen hububatın İstanbul'a ulaştırılmasıyla ilgiliydi. 1000/1591-92 yılında çıkarılan bir fermanla anlaşıldığı kadarıyla, Bergos (Lüleburgaz), Babaeski, Ergeneköprüsü (Uzunköprü), Hayrabolu, Keşan, Malkara ve İncecik kasabalarında yetiştirilen hububat, Tekirdağ - Rodosluk üzerinden gönderilmekteydi.<sup>(22)</sup> İkinci bir belgede belirtildiğine gibi, Çorlu, Karışdırın, Kırkkilise (Kırklareli), Ereğli (Marmaraereğlisi) ve hatta Vize'den Tekirdağ-Rodosluk limanına hububat gelmekteydi.<sup>(23)</sup>

Ancak böyle büyük bir bölgeden gönderilen hububatın miktarı konusunda fazla birşey bilinmemektedir. Elimizde bulunan bir belgede belirtilen rakamların doğru olmasına pek ihtimal verilememektedir.<sup>(24)</sup> Merkezi hükümetten gelen bir soruya cevap olarak, Şaban 977/Ocak 1570 ile 27 Muharrem 988/Mart 1580 tarihleri arasında İstanbul'a 15,295 mudd hububat gönderildiği belirtilmiştir. Bir mudd buğday genellikle 513.12 kg. olarak kabul edildiğine göre, 15.295 mudd 7848 ton'a eşit olmamalıdır. Ancak bu durumda, yılda 800 ton gibi cüzi bir miktar gönderildiği ortaya çıkmaktadır. İstanbul'un nüfusu onaltıncı yüzyılda yarım milyonu geçmiş olduğuna göre böylesine düşük miktarlarda hububat gönderilmediği açıktır. Bununla birlikte sözkonusu rakam sadece bütün formaliteler tamamlandıktan sonra sevkedilen hububat ile ilgilidir. Lütfi Güçer'in ayrıntılı olarak açıklanmış olduğu formaliteler arasında, İstanbul muhtesibi tarafından verilen tezkere önemli bir yer tutmaktadır. Tezkeresiz olarak gönderilen hububat miktarının düşük olmadığı akla yakın gelmektedir. Belki de olay yerinde bulunan idarecilere yöneltilen sorunun amacı, formalitelerin uygulanıp uygulanmadığını saptamaktır.<sup>(25)</sup>

Olağanüstü kabul edilen bazı durumlarda, Tekirdağ-Rodosluk'tan Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul dışındaki bölgeleri için hububat yüklemek konusunda izin verilebiliyordu. Bir ufak Ege adası olan Andra'da bulunan ve Osmanlı Devletine ait olan madenlerde çalışan maden işçileri için Tekirdağ'dan hububat bu

şekilde gönderilmiştir.<sup>(26)</sup> Ayrıca bazı taşra bölgelerinde kıtlık baş gösterdiği zaman Tekirdağ-Rodoscuk'tan hububat gitmesine izin verilmiştir.<sup>(27)</sup> Osmanlı sarayının kışı Edirne'de geçirmeyi planlandığı yıllarda,<sup>(28)</sup> Rodoscuk kadısının denetimi altında Edirne'ye un ve arpa gönderilmesi emredilmiştir. Bölgedeki kazaların halkına yüklenen bu yükümlülük merkezi hükümetçe saptanan bir fiyat karşılığıyla Edirne'ye un ve arpa göndermek şeklinde gerçekleştirilmiştir. Öte yandan Gelibolu kasabası, genellikle Edirne bölgesinden hububat alabiliyordu. Ancak Balkanlarda yapılan bir sefer dolayısıyla bu kaynaktan hububat alınamadığı zamanlarda açığın İzmir ve Mısır'dan gelen yiyeceklerle kapatılmasına izin verilmiştir.<sup>(29)</sup>

#### **Tekirdağ-Rodoscuk'ta Hububat Kaçakçılığı ve Tüccar**

Hububat kaçakçılığını önlemek amacıyla Tekirdağ-Rodoscuk bölgesinde bulunan bütün devlet görevlileri seferber edilmiştir. Kasaba bir sancak merkezi olmadığı için bu işlerin esas yükü kadının sırtına yüklenmiştir. Ayrıca Tekirdağ'da sadece İstanbul'un iâşesiyle ilgilenen bir emin bulunmaktaydı.<sup>(30)</sup> Genellikle bu göreve atananların saray çavuşları arasından seçildiği görülmektedir, fakat kimi zaman Osmanlı idaresinin başka hizmetlileri de bu iş için görevlendirilmiştir. Bu göreve atananlar arasında yasal olmayan yollardan kazanç sağlayanlar çıkmıştır. Belirli çavuşların bölge halkının şikâyetleri üzerine görevden alınmaları herhalde bu doğrultuda yorumlanmalıdır.

Tekirdağ - Rodoscuk'ta bulunan gümrükhanenin personeli, kadılara ve çavuşlara İstanbul iâşesi konusunda yardımcı olmakla yükümlüydü. Tahrir defterleri, kasabadaki gümrüklerin uygulanması konusunda bir miktar açıklık getirmektedir. Karayolundan gelen mallardan bac-ı siyah (kara gümrük) istenmekteydi.<sup>(31)</sup> Bac-ı siyah ödenen mallar arasında, meyve, sebze, canlı hayvan, bal, peynir, yağ, aba, keçe ve demir sıralanmıştır. Tahrirde ayrıca belirtilmediği halde, deniz yoluyla gelen mallardan da gümrük istenmiştir. Bu konuda gümrük nazırı, gümrük emini ve bazı tüccarlar tarafından merkeze gönderilen bir şikâyet aydınlatıcı olmaktadır.<sup>(32)</sup> Belgede belirtildiğine göre gümrükhane ufak gelmekte ve malların depolanmasına müsait olmamaktadır. Bu durumda malların sık sık gümrükte bozulduğu ve tüccarların zarar gördükleri anlaşılmaktadır. Kasabanın zenginle-

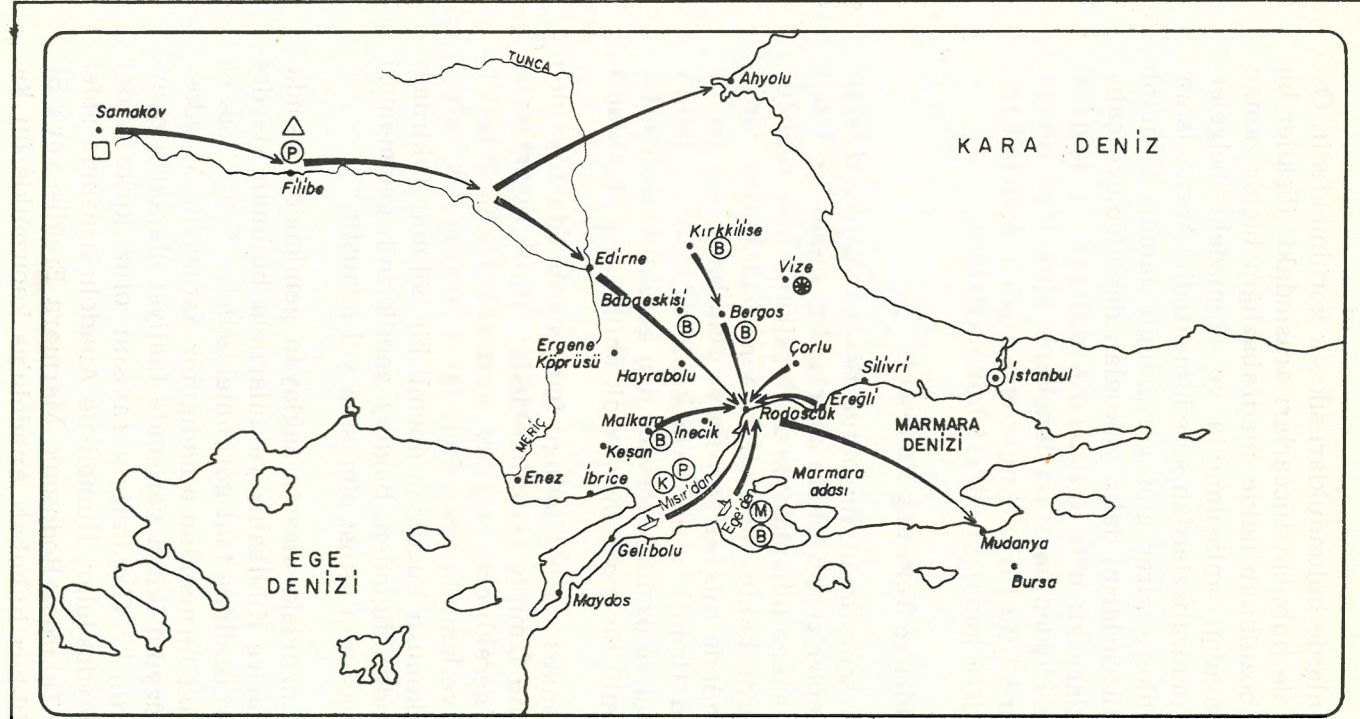
rinden olan bir kişi, merkezi hükümetin izniyle kendi hesabına yeni bir gümrükhane yaptırmıştır. Limanda hizmet gören otuz hammalın bir kadroya veya «gediğe» sahip olduğu görülmektedir. Bu nedenle olacak, hammalların isimlerini kadının siciline kaydettirmeyi emreden ayrı bir ferman çıkarılmıştır.<sup>(33)</sup>

Tekirdağ-Rodosçuk limanında ticaretle uğraşan kişilere de, mühimme defterlerinde kaydedilmiş olan belgeler bir miktar ışık tutmaktadır. Kasabanın durumu gözönünde bulundurulursa, hububat tüccarlarının en zengin grubu oluşturduğu düşünülebilir. Bunların arasında «askeri» diye tanıtılan pek çok kişiye rastlanabilmektedir. Yeniçeri ve sipahilerin yanısıra, vakıf mütevellileri ve kimlikleri açıklanmayan önemli kişilere (ekâbire) rastlanmaktadır.<sup>(34)</sup> Vakıf mütevellileri ve zaman zaman görülen çiftlik sahipleri hububat satışları konusunda özellikle ayrıcalıklı bir durumda bulunmaktaydılar. Çünkü anbarlarındaki hububatın kendi topraklarında yetiştirmiş olduklarını öne sürüp merkezi hükümetin kontrollerinden kaçmaktaydılar. Ayrıca bazı hububat tüccarları köylüye borç para vererek mahsüllerini ucuza kapatmışlardır.<sup>(35)</sup>

Aynı zamanda, hiç değilse daha varlıklı olan köy sakinlerinin hububat ticaretine katıldıkları görülmektedir. Çorlu kazasının köylerinde, anbarlarında 10 ila 50 mudd (5-25 ton) dolaylarında hububat stokları bulunduran kişiler bulunmaktadır.<sup>(36)</sup> Böyle stoklar kadı tarafından bulunduğu takdirde, mühürlendikten sonra İstanbul'a iletilmek üzere Tekirdağ-Rodosçuğa gönderilmiştir. Söz konusu olay sırasında hububat sahipleri kaçmışlardır. Kaçakçılıktan dolayı cezalandırılacaklarından korktukları anlaşılmaktadır. Genellikle Osmanlı hükümeti mümkün mertebede aracı hububat tüccarlarının (madrabazların) işini zorlaştırmaya çalışmıştır. Kimi zaman aracı kârını ortadan kaldırmak için «madrabaz»lara alış fiyatına satış yapmaları emredilmiştir.

Aracı sayısını düşürmek amacıyla hububat üreticisinin İstanbul muhtesibinden tezkere gösteren gemicilere dolaysız satış yapması istenmiştir.<sup>(37)</sup> Mahalli tüccarlara karşı İstanbul'da bulunan Osmanlı idarecileri genellikle pek kuşkulu bir tavır takınmaktadırlar. Bu tüccarların stok yapıp fiyatların yükselmesini beklediklerinden şüphelenmektedirler. Üstelik İstanbul'a hububat getirdikleri zaman giderlerini öne sürerek narh fiyatını art-





- ★ Araba yapımı
- (K) Keten
- (P) Pirinç
- (M) Kuru meyve
- (B) Buğday
- △ Abacılık
- Demir

**Tekirdağ-Rodosçuk limanının ekonomik faaliyetleri**  
 Harita için bk.: *The Times Concise Atlas of the World* no.47

0 40 80 120 160 200 km  
 ÖLÇEK : 1 / 3 000 000

tırmak için girişimlerde buldukları sık sık görülmektedir. Osmanlı idarecileri ile hububat tüccarları arasındaki ilişkiler bu durumda sık sık bozulduğu halde, madrabazlığın hiçbir zaman ortadan kaldırılamadığı anlaşılmakta ve elimizdeki belgelerde sürekli olarak madrabazlardan söz edilmektedir. Ancak İstanbul'un iâşesi tehlikeye girer gibi görüldüğü zaman, Osmanlı idaresi hububat tüccarlarını daha yakından denetlemeye çalışmıştır. Madrabazlara ait olan anbarların açılması ve içindeki hububatın deftere kaydedilmesi bu denetleme girişimleri arasında yer almaktadır.<sup>(38)</sup> Bu tür envanterlerin varlığı bilindiği halde, maalesef şimdiye kadar örnekleri bulunamamıştır.

#### Marmara Denizi ve Tekirdağ-Rodoscuk

Tekirdağ-Rodoscuk limanının bütün ticari faaliyetleri İstanbul'dan gelen talepler çerçevesinde ayarlandığı halde, bu liman Marmara ve hatta Ege limanlarıyla da ilişkilerde bulunmuştur. Ancak bu ilişkilerde hakim olan etken, yine İstanbul'un gereksinmelerini gözönünde tutarak kurulmuş olan bir işbölümüdür. Örneğin İznikmid (İzmit) ormanlarla kaplı bir bölgede bulunduğu için, İstanbul ve özellikle tersane için gerekli keresteyi hazırlamakla yükümlü bir yerleşme olarak önümüze çıkmaktadır.

Ayrıca akarsuları da bol olduğu için İstanbul'da tüketilen unların bir bölümü İzmit'te öğütülmektedir. Ancak değirmenlerin faaliyeti için gerekli olan buğday, gemilerle başka bölgelerden getirilmekte ve İzmit'in çevresinde tarım arazisi pek bulunmamaktadır. Söz konusu buğdayın önemli bir bölümü Tekirdağ-Rodoscuk'tan gönderildiğinden, buğday gemilerinin gelememesi İzmit'te günlük yaşamın altüst olmasına yol açmıştır.<sup>(39)</sup>

Marmara Denizindeki ulaşımı sağlayan gemiciler arasında, Marmara adasının ve Kilidbahır yakınlarında bulunan Maydos köyünün sakinleri özellikle faal görünmektedirler.<sup>(40)</sup> 972/1564-65 yılında yazılmış bir fermanın anladığımız kadarıyla, Maydos'lular onaltıncı yüzyılın ikinci yarısında faaliyet alanlarını epeyce genişletmişlerdir.<sup>(41)</sup> Gemilerinin sayısını otuz kırka kadar çıkarmış olan Maydos'lular, Rumeli ile Anadolu arasında sefer yapmaktaydılar. Tekirdağ-Rodoscuk, Marmara Ereğlisi veya Silivri'de satın aldıkları hububatı Anadolu'ya kaçırmakla ün kazanmışlardır. Bu konuda Bursa'dan gelen talebin etkili olduğu

şüphesizdir. İbrice diye adlandırılan bir küçük iskele de hububat kaçakçılığının merkezlerinden sayılmaktadır.<sup>(42)</sup> İbrice iskelesinin Malkara kazasının bugünkü İbrice köyünde bulunduğu ihtimal verilememektedir. Çünkü sözkonusu köy denizden çok uzak bir yerde bulunmaktadır. Saros körfezi üzerinden, bugünkü haritalarda İbrice burnu diye tanıtılan yerde bulunmuş olması akla daha yakın gelmektedir.<sup>(43)</sup> Tekirdağ-Rodosçuk ve Keşan kadılarına İbrice'de yapılan hububat kaçakçılığını önlemek için bir kaç kez ferman yollandığı halde, bu iskelenin gemicileri onaltıncı yüzyılın ikinci yarısında oldukça canlı bir hububat kaçakçılığını sürdürmüşlerdir.<sup>(44)</sup> Bu ticaretle uğraşan gemiler tüfek ve hatta kimi zaman toplarla donatılmıştır. Ayrıca hububat kaçakçılarından mal alanların pek varlıklı oldukları anlaşılmaktadır. İstanbul'da buğday narhı kile başına 20 akçe iken, kaçakçıların 60-70 akçe gibi yüksek bir fiyat teklif ettikleri görülmektedir.

Bir veya birkaç aracının elinden geçtikten sonra, bu kaçak hububatlar Avrupa'ya gönderilmiştir.<sup>(45)</sup> Elimizdeki belgelerde bir açıklama yapılmadığı halde, alıcıların Venedik'te buldukları düşünülmektedir. Binbeşyüzseksen ve doksanlarda Avrupa'nın pekçok bölgelerinde mahsüllerin kötü gittiği düşünülürse, teklif edilen fiyatların yüksekliği de açıklanmış bulunmaktadır. Maalesef bu ticareti örgütleyen kişiler konusunda mühimme defterlerinde kayıtlı olan fermanlarda hiçbir bilgi verilmemektedir. Bazı kaptanların isimleri bize kadar gelmişse de, bunların Osmanlı İmparatorluğu'nun reayası oldukları ve bu işte sadece aracı rolü oynadıkları görülmektedir. Gemi sahiplerini yakalamak kolay olmadığı için, Osmanlı idarecileri bu gemicilere mal satanların peşine düşmeyi tercih etmektedirler. Kaçak hububatın pahalılaşmasının bir nedeni, rizikonun yüksekliğinde aranmalıdır.

İbrice'den kaçak olarak gönderilen hububatın Tekirdağ-Rodosçuğ'a inmediği düşünülürse, bu iki iskele arasında belirli bir rekabetin varolduğu göze çarpmaktadır. 1040/1630-31 tarihini taşıyan bir belgeden, Tekirdağ iskelesinin gelişmesi Osmanlı idaresi tarafından desteklendiği, İbrice'ninki ise mümkün mertebede kösteklendiği göze çarpmaktadır.<sup>(46)</sup> Keşan kazasında bulunan has, zeamet ve tımar topraklarında yetiştirilen hububatın, tümüyle Tekirdağ-Rodosçuğa getirilmesi emredilmiştir. Çünkü

Çanakkale Boğazındaki kontrol noktalarının varlığı, Avrupa'ya yönelik hububat kaçakçılığını zorlaştırmaktadır. Aynı nedenlerle, hububat gemilerinin İbrice'ye yanaşmaları yasaklanmıştır.

### **Tekirdağ-Rodoscuk'ta Esnaf Üretimi**

Tekirdağ - Rodoscuk'taki iskelenin faaliyetine tabi olarak, bazı küçük imalât dallarının geliştiği görülmektedir. Bunların arasında yağ imalâtı ve mumculuk ayrı bir önem taşımaktadır. Balmumu oldukça nadir ve değerli bir mal olduğundan, günlük olarak kullanılan mumların çoğu kesilen hayvanların iç yağlarından (donyağlarından) yapılmaktaydı. Başkentte et sıkıntısına meydan vermemek amacıyla, İstanbul'a yakın olan bölgelerde koyun kesimi onaltıncı yüzyılın ikinci yarısında sık sık yasaklanmıştır.<sup>(44)</sup> Bu durumda Tekirdağ-Rodoscuk'ta bulunan dört şemhanenin daha çok keçi yağlarından yararlandığı düşünülmektedir. Bu imalâthaneler sadece İstanbul'daki sivil piyasa için çalışmakla kalmamış ve aynı zamanda Saray ve yeniçeriler için mum üretmişlerdir.<sup>(48)</sup> İstanbul'a gönderilen mumun miktarı konusunda elimizde bilgi bulunmadığı halde, Tekirdağ-Rodoscuk'taki üretimin önemlice olduğu görülmektedir. Çünkü bu işte çalışmak üzere ayrıca Tesalya'dan mumcular getirilmiştir. Saray ve yeniçeriler için çalıştıklarından dolayı, Tesalyalı mumcular tekalif-i şakka denilen vergilerden muaf tutulmuşlardır. Tesalya ile Marmara sahilleri arasında gelip giden bu mumculara, genellikle reayaya binilmesi yasak olan at kullanmaları için özel izin verilmiştir. Aynı zamanda kafilelerini korumak için silah taşımaları da serbest bırakılmıştır.

Osmanlı idaresi Tekirdağ-Rodoscuk'taki yağhaneleri sürekli olarak korumuştur.<sup>(49)</sup> Tahrirlerde keten tohumundan ödenen bir öşür kayıtlı bulunduğu göre, çekirdek genellikle kasabanın yakın çevresinde üretilmiştir. Çıkarılan yağ ve artakalan küspe Saray'a gönderilmiş ve Saray'ın yoğurdhanesine hizmet eden mandalar bu küspe ile beslenmiştir. Saray'a yapılan bu hizmet dolayısıyla, yağhane sahiplerine bir öncelik tanınmıştır: yağhanelerinin normal çalışması için gerekli olan bezir tohumu alınmadığı sürece başka alıcıların bezir tohumu almaları yasaklanmıştır. Ayrıca Osmanlı idaresi, yağhane işletenleri mahalli idarecilerden gelen taleplere karşı korumaya çalışmıştır.

### Sonuç

Elimizdeki belgelerden Tekirdağ-Rodoscugun onaltıncı yüzyılda büyük ölçüde İstanbul piyasası için çalıştığı anlaşılmaktadır. Trakya'da yetiştirilen buğday, Samakov'da üretilen demir, Filibe pirinçleri ve belki abaları bu iskeleden İstanbul'a sevk edilmekteydi.<sup>(50)</sup> Aynı zamanda kasabanın kendisinde üretilen mum ve yağlar da aynı yoldan gönderilmekteydi. Bu durumda kasabanın ve iskelenin gelişimi sıkı bir şekilde Osmanlı idaresinin politikasına bağlanmış bulunmaktaydı. Çünkü merkezi hükümet, Mısır'dan baharat getiren gemilerin yüklerini Tekirdağ-Rodoscuk iskelesinde boşaltmalarını yasaklamışsa da, hububat ticareti kasabada kolayca denetlenebildiği için Tekirdağ-Rodoscugun gelişmesini teşvik etmiştir.

Ancak bunun yanısıra, Tekirdağ iskelesi, Bursa ve Edirne'ye giden ticaret yollarından yararlanabilmiştir. Edirne'ye yasal veya kaçak olarak Akdeniz meyvelerini ve Güney Asya'dan gelen baharatları göndermek kârlı bir iş olduğu gibi, Bursa'ya demir ve belkide hububat satmakla geçinen tüccarlar meydana çıkmıştır. Hububat kaçakçılığı Marmara Denizi'nde Saros Körfezi'ndeki gibi kolayca yapılmadığı halde, Tekirdağ-Rodoscuk iskelesindeki tüccarlar da bu işin yolunu bulmuşlardır. Özellikle Venedik veya Dubrovnik tüccarlarına hububat, gön, yapığı veya sahtiyan satanlara elimizdeki belgelerde rastlanmaktadır. Her türlü resmi teşvik gören İstanbul iâsesi için gemi, iskele, araba ve yollardan oluşan bir altyapı meydana getirildiğinden kaçakçılar da bu altyapıdan yararlanabilmişlerdir. Tüccarların önemli bir bölümünün Osmanlı idaresinin hizmetlileri olduklarını gözönünde bulundurursak, merkezi hükümetin politikasını zaman zaman kendi çıkarlarına uygun bir şekilde etkileyebildikleri düşünülmektedir.

Burada anahatlarıyla çizilen küçük bir kent monografisi, ancak tüm Osmanlı kent şebekesinin gelişimini aydınlatmak için kullanıldığı ölçüde yararlı olabilmektedir. Ticaretin, birer bölgesel idari merkez olarak meydana çıkan küçük kentleri birbirine bağlayan ögelerden biri olduğu şüphesizdir. Ayrıca ticaretten sağlanan vergiler toplam olarak tarımdan sağlanan gelirlerden daha düşük olduğu halde ticaretten alınan bac, gümrük, ihtisabiye ve benzeri vergiler Osmanlı idaresi için küçüm-

senmiyecek bir gelir kaynağını oluşturmaktadır. Hatta yerleşmeler tek tek incelendiği takdirde, ticareti gelişkin olan bir kasabanın tamamen tarımsal olan bir köyden daha fazla gelir getirdiği göze çarpmaktadır. Bu durumda kentlerin gelişme koşullarını ayarlayabilmek, Osmanlı idaresinin elinde bulunan politik imkânların birini oluşturmaktadır. Ticaret, kentsel gelişim ve idari müdahale arasındaki bağlantılar daha ayrıntılı olarak meydana çıkarıldıktan sonra, Osmanlı toplumunun iç dinamiğini anlayabilme doğrultusunda önemli bir adım atılmış olacaktır.

#### NOTLAR :

- (1) 1962 yılından önce basılmış olan incelemeler için bkz. Robert Mantaran, *İstanbul dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle*, Bibliothèque archéologique et historique de l'Institut français d'Archéologie d'Istanbul (Paris, 1962); ayrıca M.M. Alexandrescou - Dersca, «Quelques données sur le ravitaillement de Constantinople au XVI<sup>e</sup> siècle,» Association internationale d'études du sud - est européen; *Actes du premier congrès international des études balkaniques et sud - est européennes*, III-Histoire (Sofia, 1969), s. 661-673.
- (2) Ömer L. Barkan, «XVI Asrın İkinci Yarısında Türkiye'de Fiyat Hareketleri», *Bellekten*, XXXIV, 136 (1970), 557-608.
- (3) Bistra Cvetkova, «Les celep et leur rôle dans la vie économique des Balkans à l'époque ottomane (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> s.)» *Studies in the Economic History of the Middle East*, yay. M.A. Cook (London, 1970), s. 172-192.
- (4) Tekirdağ'ın tarihçesi için IA'daki «Tekirdağ» maddesine bkz. Ayrıca bkz. H. Joachim Kissling, *Beiträge zur Kenntniss Thrakiens im 17. Jahrhundert*. Abhandlungen für die Kunde des Morgenlandes XXXII, 3 (Wiesbaden, 1956), s. 98-100. Kasabanın Fatih vakfıyla olan ilişkisi için bkz. Tayyip Gökbilgin, *XV-XVI Asırlarda Edirne ve Paşa Livası, Vakıflar-Mülkler-Mukataalar*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınlarından No. 508 (İstanbul, 1952), s. 313.
- (5) Ömer Lütfi Barkan, «Şehirlerin Teşekkül ve İnkişafı Tarihi Bakımından Osmanlı İmparatorluğunda İmaret Sitelerinin Kuruluş ve İşleyiş Tarzına ait Araştırmalar,» *İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası*, 23, 1-2 (1962-63), 239-296. s. 253'teki tabloya bkz. (İktisat Fakültesi Mecmuası bundan böyle IMF olarak kısaltılacaktır.)
- (6) Başbakanlık Arşivi (BA), Tapu Tahrir (TT) 210, s. 220-21.
- (7) Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü Ankara, Kuyudu Kadime (TK), No 572, s. 4a-13b. s. 49a'da 971/1563-64 tarihi yazılı bulunduğundan, tahrir bu tarihten sonra hazırlanmış olmalıdır. Tekirdağ'daki İbrahim Paşa vakıfları için bkz. Gökbilgin, *Edirne*, s. 425. Dükkan ve mahzenlerin sayısı orada 48 olarak belirtilmiştir.

- (8) Gökbilgin, **Edirne**, s. 308.
- (9) P.L. Inciciyan, H.D. Andreasyan, «Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası», **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, 2-3 (1973-74), 11-88, bkz. s. 19. Tekirdağ'ın 1800 dolaylarındaki durumu için bkz. **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, 4-5 (1975-76), 135-136.
- (10) Kemal Göçmen, «Enez Limanının Değişen Öneminde Meriç Deltasının Etkileri», **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, 2-3 (1973-74), 253-266.
- (11) BA Mühimme defterleri (MD) 69, s. 275, 543 (1001/1592-93).
- (12) Örneğin MD 71, s. 220, 415 (1001/1592-93).
- (13) MD 47, s. 147, 359 (990/1582); MD 46, s. 298, 681 (990/1582); MD 23, s. 270, 571 (981/1583).
- (14) Filibe'deki çeltik tarlaları için bkz. BA, Maliyeden müdevver (MM) 5640.
- (15) MD 78, s. 481 (1018/1609-10). Tekirdağ-Rodosçuk ve Silivri'den yapılan deri ve pamuk ihracatı için bkz. MD 22, s. 294, 581 (981/1573-74). Dubrovnik ticareti için krş. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen*, 2c. (Paris, 1966), c. 1, 103. Tekirdağ-Rodosçuk'taki tekstil üretimi için bkz. Kissling, *Thrakien*, s. 99.
- (16) Ömer L. Barkan, **Süleymaniye Camii ve İmareti İnşaatı (1550-1557)**, (Ankara, 1972), c. 1, s. 362 ff.
- (17) MD 71, s. 89, 182 (1002/1593-94); MD 31, s. 23, 59 (985/1577-78).
- (18) MD 31, s. 23, 59 (985/1577-78).
- (19) MD 73, s. 334, 739 (about 998/1589-90).
- (20) MD 71, s. 220, 415 (1001/1592-93).
- (21) MD 46, s. 313, 714 (990/1582).
- (22) MD 69, s. 71, 144 (1000/1591-92).
- (23) MD 71, s. 257, 480 (1001/1592-93).
- (24) MD 39, s. 259, 507 (988/1580-81) 'Mudd'un karşılığı için bkz. Walther Hinz, **Islamische Masse und Gewichte umgerechnet ins metrische System**, Handbuch der Orientalistik, Ergänzungsband 1, 1 (Leiden, 1955), s. 47.
- (25) Muhtesib tezkeresi için bkz. Lütfi Güçer, «Osmanlı İmparatorluğu Dahalinde Hububat Ticaretinin Tabii Olduğu Kayıtlar», **IMF**, 13, 1-4 (1951-52), 79-98; 18. yüzyılda İstanbul'a getirilen hububat miktarları için bkz. aynı yazar: «XVIII Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İlaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi», **IMF**, 11, 1-4 (1949-50), 397-416.
- (26) MD 55, s. 66, 121 (992/1584).

- (27) MD 55, s. 65, 118 (992/1584).
- (28) MD 12, s. 371, 734 (978/1571-72).
- (29) MD 78, s. 288, 552 (1001/1592-93). Bu fermanın gönderilip gönderilmediği açık değildir.
- (30) Örneğin MD 78, s. 657, 1707 (1018/1609-10); MD 75, s. 286 (1013/1604-05).
- (31) TK 572, s. 13a-13b.
- (32) MD 78, s. 473, (1018/1609-10).
- (33) MD 79, s. 253, 632 (1019/1610-11).
- (34) MD 71, s. 25, 49(1001/1592-93).
- (35) MD 31, s. 190, 427 (985/1577-78).
- (36) MD 71, s. 139, 274 (1002/1593-94).
- (37) MD 23, s. 209, 441 (981/1573-74).
- (38) MD 6, s. 246, 531 (972/1564-65). Ayrıca bkznz. P.G. İnciciyan, cev. Hrand D. Andreasyan, **XVIII Asırda İstanbul**, İstanbul Fethi Derneği, İstanbul Enstitüsü Yayınları (İstanbul, 1956), s. 14 Bu eserde kaçak olarak Te-kirdağ-Rodosçuk'tan İstanbul'a getirilen ve Unkapı'nın dışında satışa çıkarılan hububat ve un hakkında bilgi verilmektedir.
- (39) İzmit'teki değirmenler için bkznz. MD 74, s. 121 (1004/1595-96 dolay-larında) ve MD 78, s. 842, 2195 (1018/1609-10).
- (40) MD 71, s. 220, 415 (1001/1592-93).
- (41) MD 6, s. 204, 441 (972/1564-65). Maydos konusunda bkznz. Inciciyan, Andreasyan, (**Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları**, 4-5 (1975-76), s. 137).
- (42) MD 85, s. 102 (1040/1630-31); MD 69, s. 275, 543 (1001/1592-93).
- (43) Ibrice burnu için bkznz. Ali Tanoğlu, Sırrı Erinç, Erol Tümertekin, **Türkiye Atlası** (İstanbul, 1961), harita 1a.
- (44) MD 69, s. 240, 476 (1000/1591-92); MD 69, s. 16, 27 (1000/1591-92).
- (45) Bknz. Braudel, **Méditerranée**, c. 1, 536, 543. Ayrıca bkznz. Maurice Aymard, **Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle**, Ecole des Hautes Etudes, VI<sup>e</sup> Section, Ports, routes, traffics, XX (Paris, 1966).
- (46) MD 69, s. 16, 27 (1000/1591-92).
- (47) MD 71, s. 73, 150 (1001/1592-93).
- (48) MD 85, s. 97 (1040/1630-31).
- (49) MD 85, s. 151 (1040/1630-31).
- (50) Aba ticareti için bkznz. Nikolay Todorov, «19'ncü Yüzyılın İlk Yarısında Bulgaristan Esnaf Teşkilatında Bazı Karakter Değişimleri», **IMF**, 27, 1-2 (1967-68), 1-36.