

**T.C.  
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI**

**XVIII. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA KARESİ  
SANCAĞINDA HUBUBAT ÜRETİMİ TİCARETİ VE  
İSTANBULUN İAŞESİNE KATKISI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

“Bu çalışma Balıkesir Üniversitesi Rektörlüğü Bilimsel Araştırma Projeleri Birimi tarafından desteklenmiştir.”

**Hazırlayan:  
Serdar GENÇ**

**Danışman:  
Yard. Doç. Dr. Zübeyde GÜNEŞ YAĞCI**

**Balıkesir 2005**

Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalında hazırlanan Yüksek Lisans tezi jürimiz tarafından incelenerek, aday Serdar GENÇ, 14/03/2005 tarihinde tez savunma sınavına alınmış ve yapılan sınav sonucunda sunulan tezin başarılı olduğuna oybirliği ile karar verilmiştir.



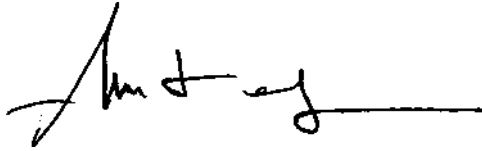
ÜYE

Prof. Dr. Kemal ÇİÇEK

Yard. Doç.



Dr. Zübeyde GÜ NEŞ YAĞCI



ÜYE

Yard. Doç. Dr. Abdülmecit MUTAF

# XVIII. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA KARESİ SANCAĞI'NDA HUBUBAT ÜRETİMİ TİCARETİ VE İSTANBUL'UN İAŞESİNE KATKISI

## ÖZET

**Serdar GENÇ**  
**Yüksek Lisans, Tarih Ana Bilim Dalı**  
**Tez Yöneticisi: Yard. Doç. Dr. Zübeyde GÜNEŞ YAĞCI**  
**Jüri: Prof. Dr. Kemal ÇİÇEK**  
**Jüri: Yard.Doç. Dr. Abdülmecit MUTAF**

**Mart 2005, 133 Sayfa**

Osmanlı Devleti'ne fetihten itibaren başkentlik yapmış olan İstanbul'un; stratejik bir bölgede kurulmuş olması, nüfusunun yoğunluğu ve devletin merkezi olması gibi nedenlerden dolayı şehrin yiyecek gereksinimlerinin karşılanması hususuna devlet tarafından ayrı bir önem verilmiştir. Şimdiye kadar başkente hububat sağlanması konusunda yapılan çalışmalar İstanbul merkezli olmuş ve bu konuda taşranın yeri ve karşılaştığı sorunlar üzerinde pek fazla durulmamıştır. Bu çalışmayla, XVIII. yüzyılın ikinci yarısında, merkezin talepleri doğrultusunda Karesi Sancağı ve kazalarından başkente hububat sağlanması, bu süreçte ortaya çıkan sorunlar ve bu sorunların sürece olan etkileri ele alınmıştır. Çalışmamızda, temel kaynak olarak da Balıkesir ve Edremit kazalarına ait şer'iyeye sicilleri ile Osmanlı Arşivinde bulunan Zahir Defterleri kullanılmıştır.

Çalışmanın ilk bölümünde Karesi Sancağı'nda hububat üretimi, hububatın tüketim alanları ve ekmekçi esnafı ile sancağın tarihsel süreçteki yeri üzerinde durulmuştur. İkinci bölümde ise, klasik dönemde başkente hububatın sağlanması, İstanbul'un hububat ihtiyacının sağlanmasında Sancağın rolü ile kazalardan ve iskelelerden hububat nakli ve devlet görevlileri ile üretici arasındaki ilişkileri üzerine odaklanılmıştır. Üçüncü bölümde ise sancakta meydana gelen hububat kaçakçılığının İstanbul'un iaşesinin sağlanmasına olan etkileri vurgulanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Karesi, Hububat, İstanbul, Kaçakçılık

**GRAIN PRODUCTION and TRADE in KARESİ SANCAĞI with the SPECIAL REFERENCE to the SUPPLY of ISTANBUL in the SECOND HALF of the 18th CENTURY**

**ABSTRACT**

**Serdar GENÇ**

**MA Department of History**

**Supervisor: Asist. Prof. Dr. Zübeyde GÜNEŞ YAĞCI**

**Jury: Prof. Dr. Kemal ÇİÇEK**

**Jury: Asist. Prof. Dr. Abdülmecit MUTAF**

**March 2005, 133 Pages**

As the capital of the Ottoman Empire from the time of its conquest, and with its geographical position and high population density, food supply of Istanbul has been given importance by the state. Until now, the studies on the food supply of the Ottoman capital have been done from Istanbul-centric point of view, and the position of countryside and its problems in this process have not been dealt with properly. This study focuses on the process of grain supply from *Karesi Sancağı* and its *Kazas* according to the demands of Istanbul with the possible difficulties and their affects on the process in the second half of the 18th century. In this study, judicial court records of Balıkesir and Edremit were used extensively in accordance with *Zahire Defterleri* in BOA.

In the first chapter, grain production and its diverse consumption areas in Karesi Sancağı are studied. In the second chapter, the importance of the capital's food supply in classical period, transportation process of grain from the towns to the small ports and the relations between the state officials and the producers are focused on. In the third chapter, the smuggling of grain and its effects on the food supply of Istanbul is emphasized.

**Key Words:** Karesi, Grain, İstanbul, Smuggling

## ÖNSÖZ

Şer'îye sicilleri sosyo-ekonomik çalışmalarda Osmanlı tarihçileri tarafından temel kaynaklar arasında kullanılmıştır. Ancak sicillerle ilgili olarak yapılmış olan çalışmalarda görülen belirleyici özellik transkripsiyon ile sınırlı kalmış olmalarıdır. Bunun yanında az da olsa sicilleri temel kaynak olarak kullanılıp yapılmış olan bazı çalışmalar da bulunmaktadır. Bu çalışma, bir transkripsiyon çalışması olmamakla birlikte yerel tarih araştırmaları için önemli malzemelere sahip olan Şer'îye Sicilleri ve Zahire Defterleri esasında hazırlanmıştır. Diğer taraftan Sancakla ilgili olarak yapılan çalışmalardan farklı olarak sancağı tüm yönleriyle ele alınmamıştır. Amaç, bir şehir tarihi çalışması yapmaktan ziyade hububat nakliyatı ve hububat kaçakçılığı ekseninde taşra ile merkez arasındaki ilişkiler hususunda bir perspektif ortaya koyabilmektir.

Bu çalışmanın hazırlanması esnasında, ilmi desteklerini esirgemeyerek fikirleriyle yeni açılımlar sunan ve kıymetli vakitlerini ayırarak yol gösteren çok değerli hocam Yard. Doç. Dr. Zübeyde GÜNEŞ YAĞCI' ya, tecrübelerini ve fikirlerini paylaşma nezaketinde bulunarak yardımcı olan değerli hocalarım Doç. Dr. Bülent ÖZDEMİR ve Yard. Doç. Dr. Aynur ÜNLÜYOL'a, göstermiş oldukları ilgiden dolayı Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Balıkesir İl Halk Kütüphanesi çalışanlarına, yardımlarını esirgemeyen arkadaşlarım İsmail ARSLAN, Yücel YİĞİT ve Yusuf ONGANER'e, hayatımda olmasıyla bana daima güç veren, yardımları ve sonsuz sabrıyla destek olan kıymetli eşime en kalbî duygularıyla teşekkür ederim.

**Balıkesir, Mart 2005**

**Serdar GENÇ**

# İÇİNDEKİLER

	<b>Sayfa No</b>
ÖZET	iii
ABSTRAC	IV
ÖNSÖZ	V
İÇİNDEKİLER	VI
EKLER (Tablo Listesi)	VIII
KISALTMALAR	IX
GİRİŞ	1
BÖLÜM I	
KARESİ SANCAĞINDA HUBUBAT ÜRETİMİ	7
A. Hububat Üretimi	9
B. Balıkesir’de Fırıncı Esnafı	12
1. Ekmekçi ve Çörekçi Esnafı	13
2. Balıkesir’de Bir Fırıncının Terekesi	19
C. Tarihsel Süreçte Karesi Sancağı	21
BÖLÜM II	
İSTANBUL’UN HUBUBAT İHTİYACININ SAĞLANMASINDA KARESİ SANCAĞI’NIN ROLÜ	29
A. İstanbul’un İlaşesinin Sağlanmasının Önemi	29
1. İstanbul’un İlaşesinin Sağlanması	32
2. İstanbul’un Hububat İhtiyacının Karşlanması	35
B. İstanbul’un Hububat İhtiyacının Sağlanması ve Karesi Sancağı	38
C. Karesi Sancağı Kazalarından İskelelere Hububat Nakli	49
1. Kara Yoluyla Yapılan Taşımacılık	54
2. Deniz Taşımacılığı ve Ortaya Çıkan Sorunlar	60
D. Hububat Mubayaasında Görevliler ve Ortaya Çıkan Sorunlar	66
1. Hububat Mubayaasında Görevliler	69

2. Hububat Mubayaasında Ortaya Çıkan Sorunlar	72
BÖLÜM III	
KARESİ SANCAĞI VE HUBUBAT KAÇAKÇILIĞI	83
A. Osmanlı Devleti'nin Uyguladığı İhraç Yasakları	83
B. Karesi Sancağı ve Hububat Kaçakçılığı	87
C. Hububat Stoklama	97
D. Kaçakçılara ve Muhtekirlere Verilen Cezalar	101
SONUÇ	105
KAYNAKÇA	108
EKLER	118

## EKLER

### (Tablolar Listesi)

- Tablo 1.** H.1321 (1903-1904) Senesinde Kazalarda YetiŖen Hububat Miktarı.
- Tablo 2.** H.1329 (1911)-1340 (1921-1922) Senelerinde Kazalarda Buğday Ekili Olan Arazi.
- Tablo 3.** H.1329 (1911)-1340 (1921-1922) Senelerinde Kazalarda Arpa Ekili Olan Arazi.
- Tablo 4.** İstanbul'un Hububat İhtiyacını Temin İçin Balıkesir Kazasından Talep Olunan 3750 Kile Buğday ve Arpanın Dağılımı.
- Tablo 5.** Mirî Mubayaa Defterine Göre Balıkesir Kazası Haneleri.
- Tablo 6.** H.1186 (M.1772-73) Senesinde Karesi Sancağı'ndan Talep Edilen 30 Bin Kile Buğdayın Kazalara Dağılımı.
- Tablo 7.** H.1192 (M.1778-79) Senesinde Karesi Sancağı'ndan Talep Edilen 30 Bin Kile Buğdayın Kazalara Dağılımı.
- Tablo 8.** H.1184 (M.1770-71) Senesi Mubayaasında Edremit Kazası Haneleri.



## KISALTMALAR

<b>a.g.e.</b>	: Adı geçen eser
<b>a.g.m.</b>	: Adı geçen makale
<b>a.g.mad.</b>	: Adı geçen madde
<b>a.g.t.</b>	: Adı geçen tez
<b>Bkz.</b>	: Bakınız
<b>BOA</b>	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
<b>BŞS</b>	: Balıkesir Şer'îye Sicili
<b>C.</b>	: Cilt
<b>Çev.</b>	: Çeviren
<b>DİA</b>	: Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
<b>EŞS</b>	: Edremit Şer'îye Sicili
<b>Ed.</b>	: Editör
<b>H.</b>	: Hicri
<b>Haz.</b>	: Hazırlayan
<b>İA</b>	: Milli Eğitim Bakanlığı İslam Ansiklopedisi
<b>İÜ</b>	: İstanbul Üniversitesi
<b>İFM</b>	: İktisat Fakültesi Mecmuası
<b>İUEF</b>	: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi
<b>İEFM</b>	: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Mecmuası
<b>İÜİF</b>	: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi
<b>M.</b>	: Miladi
<b>MEB</b>	: Milli Eğitim Bakanlığı
<b>MÜ</b>	: Marmara Üniversitesi
<b>nr.</b>	: Numara
<b>Nr.</b>	: Numara
<b>pp.</b>	: Sayfa
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>Sy.</b>	: Sayı
<b>t.y.</b>	: Tarih yok
<b>TDA</b>	: Türk Dünyası Araştırmaları
<b>TOEM</b>	: Tarih-i Osmani Encümeni Mecmuası
<b>TTK</b>	: Türk Tarih Kurumu
<b>TVY</b>	: Tarih Vakfı Yayınları
<b>TVYY</b>	: Tarih Vakfı Yurt Yayınları
<b>Vol.</b>	: Cilt
<b>YKY</b>	: Yapı Kredi Yayınları
<b>YTY</b>	: Yeni Türkiye Yayınları

# GİRİŞ

## KAYNAKLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Osmanlı Devleti'ne uzun bir süre başkentlik yapmış olan İstanbul'un, iaşesinin sağlanması devletin her zaman önem verdiği bir husus olmuştur. Zaman içerisinde artan nüfusuyla dönemin şartları içerisinde bir metropol olarak nitelenebilecek kentin, ihtiyaçlarının temini meselesiyle ilgili olarak literatürde bazı çalışmalar bulmamız mümkündür. Konuyla ilgili olarak şimdiye kadar yapılmış olan çalışmaları incelediğimizde, konunun önemine rağmen yapılmış olan çalışmaların sınırlı ölçüde kaldığı görülmektedir.

İstanbul'un iaşesinin sağlanması ve bu konuda ortaya çıkan sorunların Osmanlı Devleti'nin son zamanlarında ve daha çok Cumhuriyetin ilk yıllarında ele alınmaya başlamıştır. Konuyla ilgili ilk olarak Ahmet Refik'in çalışmalarını görmekteyiz. Bu çalışmalarda, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde başkent in iaşesinin sağlanmasıyla ilgili belgelerin yanında şehrin idaresi, evkaf işleri, ilim hayatı, kadınlar, gayri müslimler, belediye ve ticaret gibi konulara da yer verilmiştir.<sup>1</sup> Diğer taraftan Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuasında yer alan çalışmada ise Kanuni Sultan Süleyman döneminde başkente hububat, et ve diğer besin maddelerinin sağlanmasıyla ilgili yine arşivde bulunan belgeleri transkripsiyon etmiştir.<sup>2</sup> Bu çalışmaların literatürde konuyla ilgili ilk çalışmalar olması nedeniyle ayrı bir öneme sahiptir.

---

<sup>1</sup> Bkz.: Ahmet Refik, *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı (1553- 1591)*, Devlet Basımevi, İstanbul: 1935.

<sup>2</sup> Ahmet Refik, "Sultan Süleyman Kanuninin Son Senelerinde İstanbul'un Usûl- u İaşe ve Ahval-i Ticariyesi", *TOEM*, C. VII / 37, İstanbul: 1334, s. 21-42.

Devlet için stratejik bir öneme sahip olan hububatın sağlanması konusunda ayrıntılı olarak ilk çalışmalar 1950'li yıllarda yapılmıştır. Bu zamana kadar başkente hububat sağlanması, iaşe ile ilgili yapılmış olan çalışmaların içinde sadece bir bölüm olarak ele alınmıştır. Ancak Suraiya Faroqhi, 1960'lardan sonra iaşe konusu üzerinde çalışmalara ilginin azaldığını ifade etmektedir. Bunun nedenini de Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde İstanbul'un iaşesini ele alanların devletçiliğe bir gönderme yapmış olmalarına bağlamaktadır.<sup>3</sup>

İstanbul'un iaşesinin sağlanmasıyla ilgili çalışmalarda şehrin ihtiyacının sağlanması meselesi ya kısa bölümler halinde ya da birkaç cümleyle ele alınmıştır. Bu nedenle bu konuyla ilgili çalışmalar oldukça sınırlı bir düzeyde kalmıştır. Şehirdeki halkın ihtiyacı olan hububatın sağlanması konusu 1950'li yıllarda ilk olarak Lütfi Güçer tarafından ele alınmıştır.<sup>4</sup> Güçer, İstanbul'un hububat ihtiyacının temini hususunda yapmış olduğu çalışmalarında, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan Zahire Mühimme Defterlerini kullanmıştır. Aslında, gerek bu konunun ilk defa ele alınarak incelenmesi gerekse de Zahire Defterlerinin kullanılması Güçer'in çalışmalarını çok daha önemli hale getirmektedir. Özellikle hububat konusunda çeşitli kayıtları ihtiva eden bu defterler bu alanda çalışmalar yapan araştırmacılar tarafından da daima referans olarak kullanılmışlardır. Bu çalışmalarda, XVI. ve XVIII. yüzyıllarda İstanbul'un hububat ihtiyacının sağlanmasındaki esasları, nakliye ve mubayaa sürecinin işleyişini, hububat fiyatlarının düzenlenmesini ve kazalar arası hububat ticaretindeki düzenlemeler ve ilkeleri ortaya koymuştur. Ayrıca, özel sermayenin ve devlet sermayesinin hububat sağlanmasındaki rolünü ayrıntılı olarak inceleyerek konuyu istatistiksel verilerle desteklemiştir. Bunların dışında, XVI. ve XVII. yüzyıllardaki hububat meselesi ve hububattan alınan

---

<sup>3</sup> Suraiya Faroqhi konuyla ilgili düşüncelerini Salih Aynural'ın "İstanbul Değirmenleri ve Fırınları" isimli kitabının "Sunuş" bölümünde ifade etmektedir. Bkz.: Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları*, TVYY, İstanbul: 2002.

<sup>4</sup> Lütfi Güçer, " XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dahilinde Hububat Ticaretinin Tâbi Olduğu Kayıtlar", *İÜİFM*, C. XIII, 1951, s. 79-98, " XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İÜİFM*, C. XI, İstanbul: 1949-1950, s. 397-416.

vergiler konusunda bir kitabı da bulunmaktadır.<sup>5</sup> Osmanlı mali yapısı içerisinde hububatın yeri, hububattan alınan vergiler, XVI. yüzyılın tarımsal yapısı ve nakliyat meseleleri kitapta incelenen konular arasındadır.

Bunlardan başka 1980'li yıllarda Yavuz Cezar'ın, III. Selim döneminde başkentin hububat ihtiyacını kontrol altına almak için kurulmuş olan Zahire Nezareti ve Hazinesi ile ilgili bir çalışması vardır.<sup>6</sup> Ayrıca, Suraiya Faroqhi'nin İstanbul'un iaşesi ve özellikle hububat konusundaki Tekirdağ- Rodosçuk limanını ele aldığı çalışmasını da burada ele almak gerekir.<sup>7</sup> Faroqhi, İstanbul'un hububat ve diğer ihtiyaçlarının sağlanmasında önemli bir yeri olan Rodosçuk limanı ile ilgili olarak tahrir defterlerindeki bilgileri de kullanarak, limandan İstanbul'a hububat akışına ve bölgedeki hububat kaçakçılığına açıklık getirmiştir. Ayrıca, bu çalışmayla başkentin iaşesinin sağlanmasının bir limana olan etkilerini ortaya koyması açısından da değerlendirildiğinde bu konu ile ilgili çalışmalar için önemli bir basamak teşkil etmiş ve açılım kazandırmıştır.

XVII. yüzyılın ikinci yarısındaki İstanbul'la ilgili olarak bilgi veren bir diğer çalışma ise Robert Mantran'a aittir.<sup>8</sup> Mantran, çalışmasında İstanbul'daki mahalli yapı, nüfus, toplumsal yapı, ekonomik ve ticari unsurlar hakkında son derece önemli bilgiler vermektedir. Mantran, İstanbul'un bir tüketim ve dönüşüm merkezi olduğu üzerinde durarak şehrin ihtiyacı olan buğdayın sağlanması hususunda da bazı bilgiler vermektedir.

1990'lı yıllarda İstanbul'un iaşesi ve özellikle hububatın sağlanmasıyla ilgili çalışmaların sayısında bir artış olduğu söylenebilir. Bunlar arasında; daha çok XIX. yüzyıl Osmanlı tarımsal yapısı ve bu yapıda meydana gelen değişimler üzerine çalışan ve konuyla ilgili bir araştırması bulunan Tefik Güran'ı sayabiliriz. Güran, çalışmasında 1793 yılında kurulan Zahire Nezareti'nin

---

<sup>5</sup> Lütfi Güçer, *XVI. ve XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, Sermet Matbaası, İstanbul: 1964.

<sup>6</sup> Bkz.: Yavuz Cezar, "Osmanlı Devleti'nin Mali Kurumlarından Zahire Hazinesi ve 1795 (1210) Tarihli Nizamnamesi", *Toplum ve Bilim*, Sy. VI-VII, 1978, s. 111-156.

<sup>7</sup> Suraiya Faroqhi, "İstanbul'un İaşesi ve Tekirdağ-Rodosçuk Limanı (16.ve 17. Yüzyıllar)", *ODTÜ Gelişim Dergisi*, (Özel Sayı) 1979/ 6, Ankara: 1981, s. 139- 154. Ayrıca yazarın İstanbul'a sebze sağlanmasıyla ilgili olarak da çalışması bulunmaktadır. Bkz.: Suraiya Faroqhi, "Supplying Seventeenth- and Eighteenth- Century İstanbul with Fresh Produce", *XIII. Economic History Congress*, (22-26 July), Buenos Aires: 2002, s. 1-25.

<sup>8</sup> Bkz.: Robert Mantran, (Çev.) M. Ali Kılıçbay- Enver Özcan, *17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, C. I-II, Ankara: TTK Basımevi, 1990.

görevlerini, faaliyetlerini ve konuyla ilgili sayısal verileri tablolar halinde ortaya koymuş ve alana önemli bir katkı sağlamıştır.<sup>9</sup>

Bunların haricinde Salih Aynural'ın da İstanbul'un hububat ihtiyacının sağlanmasıyla ilgili olarak ortaya koyduğu çalışmaları bu alana önemli katkı sağlamıştır. Aynural, doktora çalışmasında III. Selim dönemi İstanbul'undaki iktisadi yapıyı ele almıştır.<sup>10</sup> Burada İstanbul'un iaşesinin sağlanmasını inceleyerek, özellikle başkentin hububat ihtiyacının temini üzerinde durmuştur. Zahire Nezaretinin kurulmasıyla birlikte meydana gelen değişimleri ele almıştır. Ayrıca, tezinde Aynural, bu anlamda şehirdeki esnaf örgütlenmesi ile ilgili olarak da ayrıntılı bilgiler vermektedir.

Aynural, daha sonraki çalışmalarında başkente hububat sağlanmasında önemli bir yere sahip olan kapan tüccarlarını ele almıştır.<sup>11</sup> Bunun yanında kazalardan temin edilen hububatın öğütülerek fırınlara ulaştırılmasını sağlanmasında önemli görevleri bulunan değirmenci esnafını da incelemiştir.<sup>12</sup> Bunların haricinde Aynural'ın, iaşe meselesi ve hububat konusunda daha çok Zahire Defterlerini ve İstanbul Kadı sicillerini esas alarak hazırlamış olduğu çalışması da ayrı bir öneme sahiptir.<sup>13</sup>

Bunların dışında literatürde konuyla ilgili bazı makaleler ve kitaplarda bölümler de yer almaktadır.<sup>14</sup> Ayrıca, İstanbul'un hububat ihtiyacının sağlanması

---

<sup>9</sup> Tevfik Güran, "İstanbul'un İâşesinde Devletin Rolü (1793-1839)", *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, Eren Yayınları, İstanbul: 1998, s. 15-42.

<sup>10</sup> Salih Aynural, *Selim III Döneminde İstanbul'da İktisadi Hayat (1789-1807)*, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: 1989.

<sup>11</sup> Bkz.: Salih Aynural, "18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Kapan Tüccarları", *TDA Dergisi*, Sy. 80, İstanbul: 1992, s. 207-214.

<sup>12</sup> Bkz.: Salih Aynural, "XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda İstanbul Değirmenci ve Fırıncı Esnafının Nizamları", *TDA Dergisi*, Sy. 81, İstanbul: 1992, s. 111-122.

<sup>13</sup> Bkz.: Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları*, TVYY, İstanbul: 2002.

<sup>14</sup> Bkz.: Feridun Emecen, "XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İâşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyatı", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul: 1989, s. 197-230; Yücel Özkaya, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Yaşantısı*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara: 1985; Rhoads Murphey, "Provisioning İstanbul: The State and Subsistence in the Early Middle East" *Food and Foodways*, Vol. II, 1988, pp. 217-263; Onur Yıldırım, "Bread and Empire: The Workings of Grain Provisioning in İstanbul During the Eighteenth Century", *XIII. Economic History Congress*, (22-26 July), Buenos Aires: 2002, s.1-25; Eyüp Özveren, "Black Sea & The Grain Provisioning in İstanbul: Imperial Legacies and Retrospect", *XIII. Economic History Congress*, (22-26 July), Buenos Aires: 2002, s. 1-32.

konusunda yüksek lisans tezleri de bulunmaktadır.<sup>15</sup> Bu tezlerde XVIII. yüzyılın ikinci yarısına ait Zahire Defteri kullanılmıştır. Yapılan bu tezlerde defterlerdeki hükümler transkripsiyon edilmiş ve bu çerçevede defterin kapsadığı yıllarda İstanbul'a zahire sağlayan üretim bölgeleri, buralardan zahirenin nakledilmesi, üreticiler, tüccarlar ve devlet görevlileri arasında ortaya çıkan sorunlar ele alınmıştır. Ancak bu çalışmalarda belirli bir defterin esas alınmış olması çalışmaların perspektiflerini kısıtlamıştır.

Literatürdeki bu kaynaklarla birlikte Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde konuyla ilgili olarak çeşitli tasniflerde yer alan belgeler de kullanılmıştır. Arşivdeki tasniflerden Cevdet Belediye, Maliye, İktisat ve Askeriye ile Mühimme Defterlerindeki ilgili belge ve hükümlerden yararlanılmıştır. Bunlara ek olarak, çalıştığımız dönemle ilgili olan Zahire Defterleri de taranmıştır. Bu defterlerde; İstanbul'un hububat gereksinimlerinin sağlandığı bölgeler, nakliye meseleleri, tüccarlar ve konuyla ilgili ortaya çıkan sorunlar kaydedilmiştir. Bunun yanında bu defterler sadece hububat ile ilgili konuları içermeyip bunun yanında başkentin et, yağ ve diğer ihtiyaçlarının sağlanması hususunda da önemli verilere kaynaklık etmektedir. Defterlerde kullanılan yazı tipi divani ve kırma divani ağırlıklıdır. Defterlere tasnif sırasında arşiv tarafından ayrıca sayfa numaraları verilmiştir. Bu nedenle, herhangi bir karışıklık meydana gelmemesi için çalışma içerisinde bu sayfa numaraları esas alınmıştır.

### **Şer'îye Sicillerinin Kullanılması**

Şer'îye sicilleri bir diğer ifadeyle kadı kayıtlarıdır. Osmanlı idari yapılanması içerisinde kazalarda görevlendirilen kadılar kazanın adli işerinin yanında yönetim, güvenlik ve ekonomisinden de sorumluydular. Bunda beylerbeyi ve sancak beylerinin çoğunlukla sefere katılmalarının rolü bulunmaktadır.<sup>16</sup> Özellikle büyük şehirlerin kadı sicilleri iki kısımdan

---

<sup>15</sup> Halit Utkan, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi 17 Numaralı Zehair-i Rikab Defteri'ne (1788-1791) Göre İstanbul'un İaşesinin Te'mini*, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: 1995; Yunus Köroğlu, *İstanbul'a Zahire Sevkıyatı*, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: 2000.

<sup>16</sup> Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, Dergah Yayınları, İstanbul: 2000, s. 143-144.

oluşmaktadır. Birinci kısmında satış, borç verme, boşanma, kölelerin azadı gibi yerel mahkemenin noterliğiyle yapılan kayıtların yanında miras paylaşımı, ırza tecavüz, hırsızlık ve cinayet gibi konular da yer almaktadır. İkinci kısımda ise merkezden gönderilen emirler kaydedilmiştir.<sup>17</sup> Bu özellikleri ile şer'îye sicilleri yerel tarih çalışmaları ve dolayısıyla Osmanlı tarihi çalışmaları için çok önemli kaynaklardır.

Konumuz açısından da bu defterler önemli bir yere sahiptir. Merkezin sancaktan hububat taleplerinin yer aldığı emir ve fermanları defterlerden takip etmek mümkün olabilmektedir. Bunlarla birlikte kazalardan İstanbul'un iaşesine yönelik yapılan dağıtım, mubayaa, nakliye ve ücretler hususunda ortaya çıkan bir takım sorunlar ve bu sorunların sancak ile İstanbul arasındaki satın alma sürecine olan etkilerini de sicillerde görmek mümkündür. Çünkü İstanbul'un hububat ihtiyacının sağlanmasında kazalar esas alınmaktadır. Bu nedenle bu konuyla ilgili çalışmalar için sicillerin önemi yadsınamaz bir gerçektir.

Bu çerçevede, çalışmamızda sancağın iki önemli kazası olan Balıkesir ve Edremit'e ait şer'îye sicilleri temel kaynak olarak kullanılmıştır. Sancağın merkez kazası olan Balıkesir'e ait XVIII. yüzyılın ikinci yarısını ihtiva eden 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 736, 737, 738 numaralı toplam on defter bulunmaktadır. Defterlerin bazılarında meydana gelen tahribat nedeniyle kayıtların okunması oldukça güç olmuştur. XVIII. yüzyılın ikinci yarısına ait bu defterler haricinde yine aynı kazanın yüzyılın ilk yarısına ve bir önceki yüzyıla ait bazı defterlerden de faydalanılmıştır.<sup>18</sup> Yine, sancağın batı kıyısında yer alan Edremit kazasına ait şer'îye sicillerinden de döneme ait 1237, 1238, 1239, 1240, 1241, 1242, 1243, 1245 ve 1249 numaralı toplam dokuz defter kullanılmıştır.

Defterlerin okunması ve konuyla ilgili kayıtların günümüz Türkçesine çevrilmesi belirli bir süreyi almıştır. Şer'îye sicillerinin kazaların her türlü işlerinin kaydedildiği defterler olması, defterlerin tamamının okunmasını gerekli kılmıştır.

---

<sup>17</sup> Suraiya Faroqi, (Çev.) Zeynep Altok, *Osmanlı Tarihi Nasıl İncelenir?*, İstanbul: TVYY, 1999, s. 55-57.

<sup>18</sup> XVII. yüzyıla ve XVIII. yüzyılın ilk yarısına ait olan 693, 694, 699, 701, 702, 703, 711, 713 ve 716 numaralı şer'îye sicil defterleri de kullanılmıştır.

Tüm defterler içerisinde İstanbul'a hububat sağlanmasıyla ilgili olan hükümler tek tek bulunmuş ve değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Defterlerin her bir sayfasında verilmiş olan Osmanlıca rakam sistemi ve daha sonradan Ankara Milli Kütüphane tarafından verilmiş olan sayfa numaraları bulunmaktadır. Herhangi bir karışıklığa mahal vermemek için Milli Kütüphane tarafından verilmiş olan rakamlar esas kabul edilmiştir. Ancak sayfa numarasının haricinde, kullanmış olduğumuz hükümler için de ayrı bir numara verilmiştir. Bazı durumlarda bir sayfada üçten fazla hükmün yer aldığını düşünürsek hüküm numarasının verilmesinin kaynağa ulaşma açısından daha sağlıklı olacağı düşünülmektedir.



## BÖLÜM I

### KARESİ SANCAĞI'NDA HUBUBAT ÜRETİMİ

Bu çalışma ile; XVIII. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un hububat ihtiyacının karşılanmasını, değişen siyasal süreçlerin Karesi Sancağı'ndan başkente olan hububat nakliyatına olan etkilerini, bu süreçte ortaya çıkan sorunları ve bunların sancaktaki yansımalarını ortaya koyabilmek amacındayız. Bu nedenle ortaya koymak istediğimiz perspektifin eksik kalmaması açısından sancaktaki hububat üretimi, hububat çeşitleri, üretim miktarları ve hububattan imal edilen gıda maddeleriyle bunların kullanım alanlarını ifade etmek daha faydalı olacaktır.

Çalışmanın hazırlanmasında temel kaynak olarak Balıkesir ve Edremit Şer'iyeye Sicilleri ile Zahire Defterlerini kullandığımızı daha önceden belirtmiştik. Fakat sicillerden genelde üretim özelde ise hububat üretimi ile ilgili olarak yeterli bilgiler edinmemiz mümkün görünmemektedir. Siciller yerel tarih çalışmaları için önemli malzemeler içermelerine rağmen üretim gibi konularda yeterli veriye sahip olmadıkları da vakidir. Bu sonuca; sancağa ait birkaç defterin incelenmesiyle değil döneme ait yirminin üzerinde defterin incelemesiyle ulaşılmıştır.

Fakat yine de sicillerden çok sınırlı da olsa hububat üretimi ile bazı bilgilere ulaşılabilmektedir. Sicillerde yer alan tereke ve narh kayıtları bize bazı bilgiler sunmaktadır. Bu çerçevede, sancakta üretilen hububatın çeşitlerine dair çok kısıtlı bazı bilgiler ortaya koymamız mümkün görünmektedir. Bu da gösteriyor ki şer'iyeye sicilleri tek başına sancaktaki hububat üretimi, verimlilik ve ekili arazinin

dönüm olarak miktarları gibi konulara dair sayısal değerlerin ortaya konulmasında yeterli olmamaktadır.

Aslında şer'iyeye sicillerinde tarımsal üretim ve verimlilik konularında karşılaşılan sorunlar tahrirler üzerinde çalışanların da önemli bir problemidir.<sup>19</sup> Çünkü, tahrirlerdeki öşür miktarları ile toplam üretim tahminlerini yapılmasının da bazı sakıncalar ve kısıtlamalar içerdiği ifade edilmektedir.<sup>20</sup> Bu nedenle tahrirlerden üretim ve verimlilik konularıyla ilgili bir sonuca ulaşabilmek için şimdiye kadar yapılmış olan çalışmaların yeniden gözden geçirilerek özellikle mahalli ölçü-tartı birimlerinin tespiti açısından saha araştırmalarının yapılması önerilmektedir.<sup>21</sup>

Şer'iyeye sicillerinin XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Karesi Sancağı'ndaki hububat üretimini ve konuyla ilgili sayısal değerler ortaya koyabilmek açısından yetersiz kalması XIX. yüzyıldaki kaynaklara ulaşmayı zorunlu kılmıştır. Çünkü sancağın hububat üretim kapasitesini, ekilebilen arazilerin oranını ve yetiştirilen hububat ürünlerini ortaya koymamız gerekmektedir. Zira, bu noktadan sonra sancakta üretilen hububatın İstanbul ve hububat kaçakçılığı ile olan bağlantılarını ortaya çıkarmak için bir zemin sağlanmış olabilir. Buradan hareketle bu kaynaklar arasında yer alan vilayet salnamelerini incelenmesi sancaktaki hububat üretimi ile ilgili bir açılım ortaya koymamıza yardımcı olacaktır.

## A. Hububat Üretimi

Hububat diğer bir ifade ile tahıllar, tarımsal bitkiler içerisinde ekim alanı ve üretim yönünden en büyük paya sahip olmakla birlikte ülkemiz ekolojik

---

<sup>19</sup> Bkz.: Mehmet Öz, "XVI. Yüzyılda Anadolu'da Tarımda Verimlilik Problemi", *XIII. Türk Tarih Kongresine Sunulan Bildiriler*, C. III, TTK, Ankara: 2002, s. 1643-1651.

<sup>20</sup> Tahrirlerde tüm vergilerin değil, sadece sürekli vergiler kaydedilmiş olup savaş yıllarında veya olağanüstü dönemlerdeki vergilere yer verilmemiştir. Ayrıca tahrirlerde üç yılın hasat ortalaması esas alınmaktaydı. Bunun yanında öşrün ölçümünde kullanılan ölçü birimleri her yer için aynı olmayıp bölgesel olarak farklılıklar göstermekteydi. Aynı zamanda, öşrün para eşdeğeri üzerinden yapılan hesaplamaların da bazı sakıncaları olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Huricihan İslamoğlu-İnan, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Köylü*, İletişim Yayınları, İstanbul: 1991, s. 68-69.

<sup>21</sup> Bkz.: Mehmet Öz, a.g.m., s. 1648-49.

özelliklerine en iyi uyum gösteren bitkilerdir. Adaptasyon özelliklerinin yüksek olması, insan ve hayvan beslenmesinin temel kaynağı olması gibi önemli özelliklere sahip olan buğday<sup>22</sup>, arpa, çavdar ve yulaf serin iklim tahıllarıdır. Sıcak iklim tahılları ise çeltik, mısır ve darıdır.<sup>23</sup>

XVI. yüzyıl Anadolu'sunda tarımsal ekonominin en önemli yönünü hububat üretimi teşkil etmekteydi.<sup>24</sup> Ekilen toprağın % 90'ı nadas usulüyle 2 veya 3 yılda bir ekilen hububata, yani bilhassa buğday ve arpaya, tahsis edilmekteydi. XIX. yüzyıl sonlarında da Anadolu'da ekilen toprağın % 84'ü hububattan meydana gelmektedir. Daha sonraki dönemlerde tarımsal yapıda birtakım değişiklikler meydana gelmişse de tarım Osmanlı ekonomisinin daima temel dayanağını oluşturmuştur.<sup>25</sup>

Bu çerçevede sancağın bulunduğu bölgede ılıman iklimin hakim olması ve toprağın yapısının uygunluğu nedeniyle her çeşit tarımsal ürün yetiştirilebilmektedir.<sup>26</sup> Ayrıca bölgede Balıkesir, Manyas ve Bigadiç gibi verimli ovalar bulunmaktadır.<sup>27</sup> Sancağın tarımsal üretime elverişli olan yapısı hububatın hemen her çeşidinin yetiştirilmesine imkan sağlamıştır. Gerek XVIII. yüzyıla ait sicillerden gerek de salnamelerden sancakta üretimi yapılan hububat çeşitleri hakkında bazı bilgilere ulaşmamız mümkün olmaktadır. Sancakta; buğday başta olmak üzere arpa, alef, çavdar, çeltik, erzen (darı), kaplıca gibi

---

<sup>22</sup> Buğday; triticum genusuna ait bir çayır-bozkır bitkisi. Ana vatanı muhtemelen güneybatı Asya ve Doğu Akdeniz Bölgesi olan bu bitki önemli besin maddeleri arasında olup ılıman iklim kuşağının özellikle karasal kesimlerinde bol miktarda yetiştirilir. Buğdayın büyük bir bölümü 100 günlük bir vejetasyon sürecinde yetişir. Serin nemli ilkbahar ve bunu takiben sıcak güneşli yaz başakların olgunlaşması açısından son derece uygundur. Buğday, iklim bölgelerine göre yetiştirme açısından kışlık buğday ve yazlık buğday olmak üzere ikiye ayrılır. Kışlık buğday, kışın sert geçmediği Orta kuşakta sonbaharda ekilir ve ilkbahar sonu ile yaz başlarında hasat edilir. Yazlık buğday ise yüksek yerlerde ve enlemlerde ilkbaharda ekilir, yaz sonlarına doğru hasat edilir. Bkz.: İbrahim Atalay, *Doğa Bilimleri Sözlüğü*, İzmir: 2004, s. 72-73.

<sup>23</sup> Servet Karabağ- Salih Şahin, *Türkiye Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası*, Ankara: 2003, s. 176.

<sup>24</sup> Oktay Özel, *XV-XVI. Yüzyıllarda Anadolu'da Kırsal (Zirai) Organizasyon: Köylüler ve Köyler*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara: 1986, s. 194.

<sup>25</sup> Halil İnalıcık- Donald Quataert (Ed.), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. II, Eren Yayınları, İstanbul: 2004, s. 961-962.

<sup>26</sup> *1324 Hüdavendigar Vilayet Salnamesi*, Bursa: 1324, s. 216. Ayrıca bkz.: Abdülmecit Mutaf, *Salnâmelere Göre Karesi (1847/1922)*, Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları, Balıkesir: 2003, s. 33-34.

<sup>27</sup> *1325 Hüdavendigar Vilayet Salnamesi*, Bursa: 1325, s. 299.

hububat çeşitleri yetiştirilmektedir.<sup>28</sup> Bunun yanında tapu tahrir defterlerindeki kayıtlar çerçevesinde XVI. yüzyılda sancaktaki hububat üretiminin dağılımı da ortaya koyulmuştur. Buna göre; buğdayın en fazla Edremit, Ayazmend, Boğazhisar, Balıkesir, Sındırgı ve Manyas'ta arpanın ise, Edremit, Sındırgı ve Balıkesir'de daha fazla üretildiği belirtilmektedir.<sup>29</sup> XVI. yüzyıl ile ilgili olarak ortaya konulan bu tablonun en azından merkez kaza olan Balıkesir için devam etmiş olduğunu ifade edebiliriz. Zira, XVIII. yüzyıla ait tereke kayıtlarını incelediğimizde kazada buğday başta olmak üzere arpa, burçak, alef, çavdar ve darı yetiştirildiğini görebilmekteyiz.<sup>30</sup>

Hububatlar arasında buğdayın ayrı bir yeri bulunmaktadır. Çünkü buğday, yiyecek maddelerinin imalinde hammadde olarak kullanılması dolayısıyla günlük tüketim içerisinde önemli bir besin maddesidir. XVIII. yüzyıl tereke ve narh kayıtlarında ifade olunduğu üzere buğday; ekmek, simit, çörek, bulgur ve tarhana gibi yiyecek maddelerinin imalinde kullanılmıştır.<sup>31</sup> Arpa, yulaf ve çavdar gibi hububatlar ise hayvan yemi olarak kullanılmaları hasebiyle hayvancılıkta önemli bir yere sahiptirler.

Sancakta üretilen buğday ve diğer hububatların depolanması amacıyla evlerin yanında ya da avlunun içerisinde ambarlar bulunmaktadır. XVII. yüzyılda Balıkesir'deki ev alım-satım kayıtlarında yer alan "menzil" kelimesinin avlu ve içerisindeki bir ya da birkaç evle müştemilatın tamamını ifade ettiği belirtilmektedir.<sup>32</sup> Buradan hareketle ambarları da bu müştemilat içerisinde yer alan yapılar olarak değerlendirebiliriz. Ambarlar yapı olarak tek katlı olabilecekleri gibi çift katlı da olabilirlerdi.<sup>33</sup> Ayrıca bazı tereke defterlerinde

---

<sup>28</sup> Bkz.: Sezai Sevim, *XVI. Yüzyılda Karasi Sancağı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: 1993.

<sup>29</sup> Bkz.: Sezai Sevim, *a.g.t.*, s. 237. Bunun yanında hububat üretimi hususunda fikir vermesi açısından XX. yüzyılın başlarında sancak kazalarında üretilen hububat ile ilgili veriler ekler kısmında Tablo 1'de gösterilmiştir.

<sup>30</sup> BŞS, nr. 727, 1a-4; nr. 731, 17b-2; nr. 731, 24a-1; nr. 737 (II.kısım), 2b-2; nr. 737 (II.kısım), 7a1, nr. 733, 54a-3; nr. 730, 52a-3.

<sup>31</sup> BŞS, nr. 736, 60b-3; nr. 731, 24a-1; nr. 737, 63a-3.

<sup>32</sup> Abdülmecit Mutaf, *XVII. Yüzyılda Balıkesir'de Kadınlar*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir: 2002, s. 92.

<sup>33</sup> Karesi Sancağının bir kazası olan Bigadiç'in köylerinde XIX. yüzyılda tahıl ambarlarının çam ağacından inşa edilmiş olduğu belirtilmektedir. Ayrıca bu ambarların; çift katlı, tek katlı ve tek odalı olarak çeşitlerinin bulunduğu da ifade edilmektedir. Bkz.: Zekeriya Özdemir- Arzu Aru, *Bigadiç ve Çevresinde Bulunan Tarihi Eserler*, Ankara: 2000, s. 47-48.

ambarların yapı malzemesi de belirtilmiştir.<sup>34</sup> Bunun yanında üreticinin elde etmiş olduğu ürün çeşitliliği ve miktarına bağlı olarak da ambarların kapasiteleri de bazı farklılık göstermektedir. Ambarların bazıları tek göz bir bölmeden müteşekkil iken bazıları da birden fazla gözden meydana gelmiştir.<sup>35</sup>

## B. Balıkesir’de Fırıncı Esnafı

Osmanlı mutfak kültüründe ekmek, temel besin maddeleri arasında yer almıştır. Ekmeğin ana maddesinin buğday olması konuyu bizim açımızdan daha da önemli hale getirmektedir. Konu ile ilgili olarak; Karesi Sancağı’ndaki fırıncı ya da ekmekçi esnafı hakkında sicillerde yer alan narh<sup>36</sup> kayıtlarında ve bazı tereke defterlerinden çeşitli bilgilere ulaşmak mümkün görünmektedir. Ekmekçi esnafıyla birlikte aynı kategori içerisinde yer almakla birlikte burada, börekçi ve çörekçiler farklı gıda maddeleri imal etmeleri dolayısıyla çörekçi esnafı adı altında ele alınacaktır.

Bu bölümde; hububatın ve özellikle buğdayın kullanım alanlarından bir kısmını oluşturan ekmekçi ve çörekçi esnafının sancağın iki önemli kazası olan Balıkesir ve Edremit’teki dağılımı, sorunları ve imal ettikleri gıda maddeleri ortaya koyulmaya çalışılacaktır. Hububatın tüketim mekanizmasındaki yerini belirleme açısından ekmekçi ve çörekçi esnafına dair birtakım bulgulara ulaşmak, kayda değer bir gelişme olacaktır. Ancak, incelediğimiz döneme ait Balıkesir ve Edremit şer’iye sicillerinde ekmekçi ve çörekçi esnafının kazalardaki sayısal varlığıyla ilgili değerlere ulaşmamız mümkün olmamıştır.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> Balıkesir kazasına bağlı Çağış karyesi sakinlerinden olup vefat eden El-Hac Mustafa ibn El-Hac Hamza’nın tereke defterinde bir “tahta anbar”ın bulunduğu kaydedilmiştir. Ambarın değeri 160 para olarak belirlenmiştir. Bkz.: BŞS, nr. 736, 62b-3.

<sup>35</sup> Balat nahiyesi Gökçe ve Çam karyelerinde vefat eden kişilerin tereke defterlerinde “dört gözlü bir kat mülk anbar” ve “dört gözlü bir anbar” bulunmaktadır. Bkz.: BŞS, nr. 799 (II. Kısım), 2a-2, 2b-2.

<sup>36</sup> Narh, bir mal ya da hizmet için ilgili resmi makamların tespit ettiği fiyattır. Konuyla ilgili geniş bilgi için bkz.: Mübahat S. Kütükoğlu (Haz.) *Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri*, Enderun Kitabevi, İstanbul: 1983.

<sup>37</sup> Balıkesir şer’iye sicillerindeki tereke defterlerinden birinde, Balıkesir’de El-Hac İsmail mahallesinde sakin iken vefat eden Esseyid Hasan ibn Abdullah’ın mahallede bir “etmekçi dükkani”na sahip olduğu belirtilmektedir. Bkz.: BŞS, nr. 736, 56b-1.

Şer'îye sicilleri dışında, XIX. yüzyıl yerel çalışmaları için önemli bir kaynak olarak değerlendirilen temettuat defterlerindeki<sup>38</sup> veriler doğrultusunda Balıkesir ve Edremit'teki ekmekçi ve çörekçi esnafının mahallelere olan dağılımına ulaşılabilmektedir. Fakat bu defterlerde Balıkesir kazasında yalnızca bir mahallede ekmekçi fırını, bir mahallede de ekmekçi dükkanı olduğu ifade edilmektedir.<sup>39</sup> Diğer taraftan kazada beş börekçi fırını ve on simitçi fırını olduğu da bilinmektedir.<sup>40</sup>

### 1. Ekmekçi ve Çörekçi Esnafı

XVIII. yüzyılın ikinci yarısına ait sicillerde yer alan narh kayıtlarından ekmekçi ve çörekçi esnafı tarafından imal edilen gıda maddelerini, fiyatlarını ve gramajlarını ortaya koymak mümkün görünmektedir. Ancak bu döneme ait sicillerde kayıtların içeriğinden kaynaklanan bazı problemler esnafla ilgili ayrıntılı bilgilere ulaşılmasını engellemektedir. Diğer taraftan XVII. yüzyıl şer'îye sicillerinde yer alan narh kayıtlarından ekmekçi ve çörekçi esnafına dair daha fazla veri bulabilmek mümkündür. Çünkü XVII. yüzyıldaki Balıkesir sicillerinde ekmekçi ve çörekçi esnafının işleyişi, ortaya çıkan sorunlar ve esnafın denetlenmesine dair önemli ipuçları yer almaktadır. Ayrıca, kazada bulunan fırınların ve ekmekçi esnafının sayısı ile ilgili de bazı rakamsal değerler yaklaşık olarak da olsa ortaya konulabilir görünmektedir.

Kaza merkezindeki fırıncı esnafı ve bunların rakamsal değerleri demografi ile bağlantılı bir biçimde değerlendirilebilir. Zira XVIII. yüzyılda bir taşra kasabası özellikleri taşıyan Balıkesir ve Edremit'in demografik verilerini değerlendirdiğimizde her iki kasabanın da toplam nüfuslarının 10 binin altında

---

<sup>38</sup> Temettuat defterleri, 1840 yılında Osmanlı devleti sınırları içerisinde yer alan kazalarda yapılmış olan arazi tahrirleridir. Konuyla ilgili olarak bkz.: Said Öztürk, "Türkiye'de Temettuat Çalışmaları", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, C.1, Sy.:1, s. 286-304.

<sup>39</sup> Temettuat defterlerine göre 1840 yılında Balıkesir'de Salahaddin mahallesinde bir ekmekçi dükkanının Mustafa Fakı mahallesinde ise bir ekmekçi fırınının varlığından bahsedilmektedir. Bkz.: Tacettin Akkuş, *Tanzimat Başlarında Balıkesir Kazası (1840-1845)*, Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı, Balıkesir: 2001, s. 153-154.

<sup>40</sup> Börekçi fırınları Hacı İsmail, Martlı, Kasablar ve Salahaddin mahallesinde, simitçi fırınları ise Hacı Gaybi, Karaoğlan, Mustafa Fakı, Okçukara, Salahaddin ve Umur Bey mahallerinde dağılım göstermektedir. Bkz.: Tacettin Akkuş, *a.g.e.*, s. 153-154.

olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.<sup>41</sup> Bu çerçevede bugünkü anlamda bir şehirleşmeden söz etmek imkansız görünmektedir. Çünkü Balıkesir ve Edremit XVIII. yüzyılda kasaba merkezleri de olsa buralarda yaşayan insanların gündelik yaşamları içerisinde ekmeği fırından satın alarak tüketenlerin yanında kendi ekmeğini kendi imkanları dahilinde üreten hanelerin de varlığı yadsınamaz bir gerçektir. Aslında yukarıda ifade etmeye çalıştığımız gerçekliği bu dönemdeki siciller de destekler görünmektedir. Çünkü şer'iyeye sicillerindeki ev satışlarına ait kayıtlarda ev müstemilatı içerisinde fırın, avluyu tamamlayan unsurlar arasında ifade edilmektedir.<sup>42</sup> Bu durumda kaza merkezlerinde bugünkü anlamda her mahallede bir fırın bulunması ihtimalinin düşüklüğü, elimizdeki verilerin, kaza merkezlerindeki ekmekçi ve çörekçi esnafını ve fırınlara dair bize yaklaşık rakamları verme oranını daha da arttırmaktadır.

Fırınlarda imal edilen gıda maddelerinin başında ekmeğin gelmektedir. Narh kayıtlarında bu işle meşgul olan kimseler “habbazan” ya da “etmekçi”; olarak ifade edilmektedir. Öte yandan çörekçiler “çörekçiyan” olarak belirtildiği gibi bazı zamanlarda da ekmekçi esnafı ile birlikte zikredilmişlerdir. Bu çerçevede Karesi Sancağı'nda iki önemli merkez olan Balıkesir ve Edremit'te ekmekçi esnafıyla ilgili olarak verilmiş olan narh kayıtlarında ekmeğin ilk sırada yer almaktadır. Sicillerde genellikle “nan-ı aziz”<sup>43</sup> olarak ifade edilen ekmeğin, tek bir çeşit olarak imal edilmemiştir. İmal edilen ekmeğin çeşitleri kazalara göre de bazı farklılıklar göstermektedir. Nitekim, XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Balıkesir'de ekmeğin “nan- ı aziz” ve “nan- ı harcı” olarak iki çeşit iken<sup>44</sup> aynı dönemde Edremit'te; “nan-ı aziz”, “nan-ı has”, “nan-ı harcı” ve “has fırın” olmak üzere dört çeşit ekmeğin imal edilmektedir. Ancak Edremit'teki narh kayıtlarında

---

<sup>41</sup> Suraiya Faroqhi, Osmanlı'da Kentler ve Kentliler kitabında yer alan Tablo-1'de XVI. yüzyıla ait tahriri kayıtlarını kullanarak Balıkesir'in 7000-9000 nüfusa sahip olduğunu belirtmektedir. Bkz.: Suraiya Faroqhi, (Çev.) Neyyir Kalaycıoğlu, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, 3. Baskı, İstanbul: TVYY, 2000, s. 376. Diğer taraftan Osmanlı Devleti'ndeki ilk resmi nüfus sayımı olan 1831 yılı sayımında; Balıkesir'in toplam nüfusu 8405, Edremit'in ise 5241 olarak yer almaktadır. Bkz.: Kemal Karpat; *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, TVYY, İstanbul: 2003, s. 152.

<sup>42</sup> Mutaf, a.g.t., s. 93.

<sup>43</sup> Ekmeğin, buğday ve diğer hububat unundan yapılan gıda maddesi yerine kullanılabilir bir tâbir olup eski vesikalarda “nân” ve “nân- ı aziz” şeklinde kullanılmaktadır. Bkz.: M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, MEB, İstanbul: 1993, s. 653.

<sup>44</sup> XVIII. yüzyılın ikinci yarısına ait narh kayıtlarında Balıkesir kazasında “nan-ı aziz” ve “nan-ı hacri” olarak ifade edilen iki çeşit ekmeğin bulunmaktadır. Bkz.: BŞS, nr. 729, 36b-3.

yukarıda ifade edilen ekmek çeşitleri aynı narh kaydında zikredilmemiştir. Bu durumda narh kayıtlarında bazı zamanlarda “nan-ı has” bazı zamanlarda ise “has fırın” olarak ifade edilen ekmeğin aynı çeşit olabileceğinin düşündürmektedir. Çünkü Edremit’te aynı yıl verilen narh kayıtlarında yalnızca üç çeşit ekmek yer almaktadır.<sup>45</sup>

Osmanlı toplumu içerisinde ekmeğin “nan-ı aziz” olarak ifade edilmesi diğer ekmek çeşitleriyle gerek kullanılan hububat gerekse unun kalitesi açısından fiyatları ve gramajlarında bir takım farklılıkların olması beklenmektedir. Çünkü iyi kalite bir buğdaydan elde edilmiş undan yapılan ekmek ile diğer hububatların unlarından yapılmış bir ekmek arasında kalite olarak bazı farklılıkların olması şüphesizdir. Buradan hareketle saray mutfağı için bazı zamanlarda bölgeden “has un” adı altında un taleplerinin olduğunu göz önünde bulundurarak has fırın ekmeğinin kullanılan undan dolayı daha kaliteli bir ekmek olduğu sonucunu ortaya koymaktadır.<sup>46</sup> Diğer taraftan ekmek çeşitlerindeki artışın XVIII. yüzyılda ortaya çıkmış olması da ayrı bir husustur. Zira XVII. yüzyılda gerek Balıkesir ve gerek Edremit’te ekmeğin; “nân”, “etmek” veya “nân-ı aziz” gibi ifadelerle tek bir çeşit olarak imal edildiği gözlenmektedir.<sup>47</sup>

Fırıncıların ekmekleri imal edebilmeleri için gerekli olan unu ya da hububatı nasıl temin ettikleri konusunda elimizde bulunan kaynaklar pek de yeterli değildir. Ancak bazı küçük verilerden yola çıkarak bir sonuca varabilmemiz mümkün olabilir. Başkent İstanbul’daki fırıncıların un temin sistemine baktığımızda buradaki fırıncıların buğdayı Kapan-ı Dakik’ten (Unkapanı) sağladıkları ve yine devlet tarafından belirlenmiş olan değirmenlerde öğütmek suretiyle ekmek imalinde kullandıkları bilinmektedir. Fakat bu durumun yalnızca devletin başkenti olması ve yoğun nüfusu dolayısıyla İstanbul’a özgü bir sistem mi yoksa buna benzer bir uygulama ülkenin diğer bölgeleri için geçerli

---

<sup>45</sup> “Nan- ı aziz”, “nan-ı has” ve “nan-ı hacri” olarak üç çeşit ekmeğin fiyatı ve gramajı verilmiştir. Bkz.: EŞS, nr. 1238, 2b-1.

<sup>46</sup> Konuyla ilgili olarak bkz.: Arif Bilgin, *Osmanlı Sarayının İaşesi (1489-1650)*, MÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: 2000, s. 202-209.

<sup>47</sup> XVII. yüzyıl Balıkesir şer’iye sicilinde yer alan narh kayıtlarında ekmek “nân”, “etmek” olarak yer almaktadır. Yine Edremit’te ise XVIII. yüzyılın başlarında sadece “etmek” olarak kaydolunmuştur. Bkz.: BŞS, nr. 694, 125b-1,126a-1, 127a-1; EŞS, nr. 1218, 24b-1.



miydi sorusunu sormak gerekir. Çünkü Balıkesir ile ilgili daha önce yapılmış olan çalışmaların birinde kazada “Unkapanı” olarak geçen bir yerden bahsedilmektedir.<sup>48</sup> Bu bilginin varlığı bize Balıkesir’deki fırıncıların kendileri için gerekli olan buğdayı buradan sağlamış olabileceklerine dair bir ihtimali mümkün kılmaktadır. Diğer taraftan kazada bulunan değirmenlerin sayıca fazla olması<sup>49</sup> fırıncıların Unkapanı’ndan satın almış oldukları buğdayı yine belirlenen bir sistemle değirmenlerde öğütmüş olabileceklerini düşündürmektedir.

Ekmekçi esnafından başka kethüdaları aynı olmasına rağmen farklı gıda maddeleri imal etmeleri dolayısıyla çörekçi esnafı farklı bir esnaf birliği olarak kabul edilmektedir.<sup>50</sup> Biz de bu ayrımı dikkate alarak daha önce ifade ettiğimiz gibi çörekçileri ve börekçileri tek bir isim altında çörekçi esnafı olarak ele almayı planladık. Çörekçi esnafının mamul gıdaları arasında simit, çörek, kâhi<sup>51</sup> ve börek yer almaktadır. Ekmekte olduğu gibi çörek ve böreklerdeki çeşitlilik de yüzyıllara göre farklılık göstermektedir. Fakat bu durum ekmekteki çeşitlilik ile aralarında bir zıtlık söz konusudur. Çünkü XVII. yüzyıla ait narh kayıtlarında çöreklerde ve böreklerde bir çeşitlilik gözlenmesine ve bunun yanında gıdaların özelliklerine de yer verilmesine rağmen XVIII. yüzyılın ikinci yarısında sadece isimleri kaydedilmiş ve çeşitlerinde de bir azalma meydana gelmiştir.<sup>52</sup>

Bunların yanında Balıkesir’de çörekçi esnafının daha yaygın olduğunu ifade edebiliriz. Zira, kazadaki börekçilerin aynı ismi taşıyan mahallede toplanmış olduğu belirtilmektedir.<sup>53</sup> Börek çeşitleri kullanılmakta olan malzemenin çeşidine göre farklılık taşımaktadır. Nitekim, içine koyun eti konularak yapılmış olan börek “lâğm bi ganem”, sığır eti konularak yapılan

---

<sup>48</sup> Bkz.: Aynur Ünlüyol; *Şeriyeye Sicillerine Göre XVIII. Asrın İlk Yarısında Balıkesir (1700-1730)*, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bursa: 1995, s. 152.

<sup>49</sup> XIX. yüzyıl ortalarında Balıkesir’de değirmen sayısı toplam 34’tür. Bkz.: Tacettin Akkuş, *a.g.e.*, s. 153.

<sup>50</sup> Salih Aynural, *a.g.e.*, s. 126.

<sup>51</sup> Kâhi; eskiden yapılan simit çeşitlerinden birinin adıdır. “Lehçe-i Osmani” de üç köşe kuru buğaya nev’inden çarşı böreği olarak ifade olunmaktadır. Rumeli’de ise nohut mayasından yapılan simitlere kâhi denilmektedir. Bkz.: M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, II, s. 136.

<sup>52</sup> XVII. yüzyıldaki kayıtlarda “etli börek”, ... yağlı çörek” şeklinde ifade edilmiştir.

<sup>53</sup> Balıkesir’deki mahallelerden birisinin ismi Börekçiler mahallesidir. Bkz.: Aynur Ünlüyol, *a.g.t.*, s. 176.

börek ise “lâğm bi bakar” olarak ifade edilmektedir.<sup>54</sup> Diğer taraftan çöreklerde de aynı durum söz konusudur. “Yağlı çörek”, “katmer yağlı çörek”, “yağlı halka çörek”, “yağsız çörek”, “simid çöreği” ve “simid” gibi çeşitleri bulunmaktadır.<sup>55</sup> Görüldüğü üzere börek ve çörek çeşitlerinde belirleyici unsur et ve sade yağın kullanılmasıdır. Nitekim Suraiya Faroqhi, XVI. yüzyılda zeytinyağının yemeklerde pek kullanılmadığını ve yemeklerin tereyağıyla pişirildiğini ifade etmektedir.<sup>56</sup> Aslında börek ve çöreklerdeki çeşitlilik bir anlamda Balıkesir’deki tüketim alışkanlıklarını ve beğenileri ortaya koyma açısından da önem taşımaktadır.

Simit ve çörek çeşitlerinin gramajları normal ekmeğin ağırlığına göre tespit edilmektedir. Bu ağırlık normal ekmeğin yarısı oranındaydı. Ancak yağlı simit ve çöreklerin ağırlıkları normal ekmeğin 1/3 oranında olmaktadır.<sup>57</sup> Yüzyılın ikinci yarısında Balıkesir’deki narh kayıtlarında çörek, simit ve kâhinin ağırlıklarında değişmeler meydana geldiği gözlenmektedir.<sup>58</sup>

Osmanlı Devleti’ndeki diğer kazalarda olduğu gibi Balıkesir’de de esnaf zaman zaman bazı denetlemelere tâbi idi. Kazalarda esnaftan sorumlu olan muhtesib, satışlarda uyulması gereken kurallar ve fiyatlar hususunda esnafı denetlemekteydi. Balıkesir’deki esnafın, narha riayet edip etmediği ve satışa sundukları ürünün kalitesine dair teftiş geçirmekteydi. Esnaf üzerindeki bu denetlemelerin XVII. yüzyılda daha sık yapıldığı gözlenmektedir. Çünkü, XVIII. yüzyılda bu tür kontrollere dair herhangi bir kayda rastlamak mümkün olmamıştır.

XVII. yüzyılda, ekmekçi ve çörekçi esnafının denetlenmesi sonucunda iki temel sorun ortaya çıkmaktadır. Bunlardan birincisi, narha aykırı olarak ekmek ve çöreklerin gramajlarının noksan olması, ikincisi ise ekmeğin ve diğer unlu mamullerin iyi pişirilmemiş ya da fazla pişirilmiş olmasıdır. Ayrıca, kullanılan

---

<sup>54</sup> Bunun yanında bazı narh kayıtlarında da aynı anlama gelecek şekilde koyun etli ve sığır etli börek olarak yer almıştır. Bkz.: BŞS, nr. 694, 125b-4.

<sup>55</sup> BŞS, nr. 694,126a-1, 127a-1, 125b-1.

<sup>56</sup> Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam*, (Çev.) Elif Kılıç, 4. Baskı, İstanbul: TVYY, 2002, s. 223.

<sup>57</sup> Aynural, a.g.e., s. 126.

<sup>58</sup> H. 1166 yılında simid 100, kâhi 50 dirhem iken H.1176 senesinde simid 50 kâhi ise 30 dirheme düşmüştür. H. 1177 senesi narh kaydında ise simid 40 dirhem, kâhi ise 20 dirhemdir. Bkz.: BŞS, nr. 729, 36b-3, nr. 731, 32b-1.

unun kalitesi ve imalathanelerdeki temizlik konusunda da bazı sorunlar ortaya çıkmaktadır. Örneğin, XVII. yüzyılda Balıkesir’de yapılan denetlemeler sonucunda Habbaz Ahmed ve Habbaz Hacı Mustafa’nın imal ettikleri ekmeklerin gramajlarında eksiklikler olduğu tespit edilmiştir.<sup>59</sup> Ancak ortaya çıkan bu kusurlarına rağmen daha önce böyle bir durumla karşılaşılmaması nedeniyle habbazlar yalnızca uyarılmışlardır. Fakat sancağın bir diğer kazası olan Edremit’te ise yapılan denetimlerde ekmekçilik yapan Yusuf’un bir akçelik ekmeğinde 45 dirhem eksik olduğu tespit edilmiş ve ceza olarak da fırını kapatılmıştır.<sup>60</sup>

Diğer taraftan Balıkesir’deki ekmekçi esnafı içinde müslümanlar olduğu gibi gayri müslimler de bulunmaktadır. Bu yalnızca, XVII. yüzyıla ait bir durum olmayıp sonraki dönemlerde de gayri müslimlerin ekmekçilik yaptıkları bilinmektedir. Gayri müslimler arasında Ermenilerle<sup>61</sup> birlikte Rumların da olduğu gözlenmektedir. Hatta bazı zamanlarda gayri müslimlerin ortak olarak fırıncılık yapmışlardır.<sup>62</sup> Bunun yanında XVII. yüzyılda Balıkesir’de ekmekçilerle ilgili önemli bir gelişme yaşanmıştır. Kazanın ihtiyacı olan ekmeği imalini ve halka ulaştırılmasını sağlama görevi belirli kişilere ihale edilmiştir.<sup>63</sup> Kazadaki ekmek imalinin bu kişilerin tekeline verilmiş olmasının nedenlerine dair ise birtakım yorumlara ulaşılabılır. Ekmekçilikte böyle bir düzenlemeye gidilmesinde kazadaki diğer ekmekçi esnafının görevinden ayrılması önemli bir etken olmuş olabilir. Çünkü sicillerde emekçilerin kendi isteğiyle görevinden ayrılmış olduklarına dair kayıtlar bulunmaktadır. Aslında ortada herhangi bir neden yokken esnafın görevini bırakması da pek şüphe götürür bir mesele olarak karşımızda çıkmaktadır. Fakat diğer taraftan böyle bir düzenlemeye yapıldıktan

---

<sup>59</sup> “Habbaz Ahmed’in nâni meclis-i şer’de vezn olundukta 12 dirhem noksanı zuhûr idüp ve kazanından etmek koyduğu suyu müslümanlar ile görüldükte dibinde kül ve toprak ile çerkab olduğu kayd olunur.” “Habbaz Hacı Mustafa’nın bir akçe etmeği meclis-i şer’de vezn olındıkta 10 dirhem noksan olduğu....” Bkz.: BŞS, nr. 693, 84a-1, 91b-4.

<sup>60</sup> 1516 yılına ait Edremit şer’iye sicilindeki bu bilgi için bkz.: Gıyas Yetkin, *Kuruluşundan Bugüne Kadar Edremit’de Olup Bitenler*, Türk Dili Matbaası, Balıkesir: 1957, s. 7.

<sup>61</sup> XVII. yüzyıl şer’iye sicillerindeki bir kayıttan Ermenilerin ekmekçilik yaptığını anlamaktayız. “Ermenilerden Müslüman olan Mustafa ibn Abdullah nam kimesne etmekçilikten hüsn-i ihtiyarıyla fâriğ olduğu...” BŞS, nr. 694, 126b-1.

<sup>62</sup> BŞS, nr. 699, 48a-5.

<sup>63</sup> “Esâmî-i habbazan Kadı Nasuh, Kethüda Yiğitbaşısı, Kara Hasan, ...Bey, Tatar Hüseyin, ....Halil” BŞS, nr. 694, 126b-1.

sonra kazadaki diğerk ekmekçi esnafının görevine son verilmiş de olabilir. Çünkü şer'iyeye sicilindeki bir kayıttta, "zıkr olunan esâmîden maadası etmekçilikten feragat etmişlerdir" ifadesi yer almaktadır.<sup>64</sup> Fakat daha sonra yapılan denetlemelerde bu yedi kişinin çoğunun ekmeklerinin gramajının eksik olduğu tespit edilmiştir.<sup>65</sup> Bu esnafllara herhangi bir cezanın uygulanmamış olması kazadaki bürokrasi dengesinden de kaynaklanması olasıdır.

## 2. Balıkesir'de Bir Fırıncının Terekesi

XVIII. yüzyıl şer'iyeye sicilleri fıırıncı esnafı konusunda yorum yapılabilecek ölçüde bilgiler vermese de sicillerde tereke kayıtlarının olması tarihçiler açısından büyük bir şanstır. Tereke kayıtlarının kullanımı hususunda bazı sıkıntılar mevcutsa da esnafa dair terekelerin olması önemli bir kaynaktır. Bu çerçevede 737 numaralı Balıkesir şer'iyeye sicilinde fıırıncı esnafından olan bir kişinin tereke kaydının bulunması konunun değerlendirilmesi açısından son derece önem taşımaktadır. Bu kaydın tutulmuş olması, XVIII. yüzyılın sonlarında Balıkesir'deki bir fıırıncının gerek mesleği ile ilgili olarak gerekse de gündelik hayatına dair önemli sayılabilecek bazı noktaları tespit edebilmemizi mümkün kılmaktadır.

1795 yılında (H.1209 Muharrem) Balıkesir'de ekmekçilik ticareti yaparken vefat eden ve aslen Yanyalı<sup>66</sup> olan Yorgi'nin varisi olmadığından terekesi, kaza mütesellimi olan El-Hac Mehmed Ağa tarafından beyt'ül mal için zapt edilmiştir. Yorgi'nin Yanya'dan Balıkesir'e niçin geldiğine dair elimizde yeterli bilgi mevcut değildir ancak terekesinde yer alan eşyalar, bir fıırıncı için gerekli olabilecek metaları anlamamız açısından kayda değerdir. Fakat terekenin olduğu kısımda defterin hasar görmüş olması nedeniyle bazı eşyaların isimleri okunamamıştır. Terekede, fırınında kalan eşyaların az sayıda olması, fırının kapasitesinin fazla

---

<sup>64</sup> BŞS, nr. 694, 126b-2.

<sup>65</sup> Nitekim ihaleyi alan kişiler arasında olan "Habbaz Hasan'ın etmeği bir akçe etmeği 25 dirhem noksan geldiği kayd", "...Bey etmeği bir akçe etmeği 30 dirhem noksan geldiği kayd" BŞS, nr. 694, 127b-1.

<sup>66</sup> Rumeli'de bugünkü Yunanistan sınırları içerisinde kalan bir kazadır.

olmadığının bir sonucu olabilir. Bundan hareketle Yorgi'nin bulunduğu mahalde küçük çapta bir işletmeye sahip olduğunu ifade edebiliriz.

Tereke kaydında yer alan çok sayıdaki tencere ve tava ekmek imalinde kullanılmakta olduğunu söylemek yanlış olmasa gerektir. Bunun dışında diğer malzemeler hırdavat olarak kayıtlı olması ayrıntılı verilere ulaşılmasını engellemiştir. Öte yandan ekmeğin ham maddesi olan buğday ve un da terekede yekunlu olarak yer almaktadır.<sup>67</sup> Buğdayın yanında az miktarda da olsa arpa ve çavdar da bulunup hububatları muhtemelen yine kalan eşyalar arasında bulunan ambarda muhafaza edilmekte idi.

---

<sup>67</sup> Yorginin terekesinde 100 kile dakik (un) ve 13 kile 1 şinik buğday bulunmaktadır. Buradaki kile için herhangi bir açıklama yapılmaması kullanılan ölçünün Balıkesir kilesi olabileceğini düşündürmektedir. Balıkesir kilesinin 38,460 kg karşılık geldiğinden yaklaşık olarak 3850 kg un ve 500 kg dan fazla buğdayı bulunmaktadır. Balıkesir kilesi için bkz.: Aynur Ünlüyol, *a.g.t.*, s. 176.

### Yorgi'nin Terekesi <sup>68</sup>

Eşyalar-Maddeler	Aded-Kile	Tutar <sup>69</sup>	Eşyalar	Aded	Tutar
Hınta (Buğday)	13 kile 1şinik	2120	Sahan <sup>70</sup>		28
Şair (Arpa)	7,5	441	Sahan maa sablı tas		40?
Çavdar	5	480	Tas		30
Hatab (Odun)		120	Sahan maa tas		25
Anbar-ı sagir		120	Tebisi	2	112
Küp	4	40	Terazi maa kantar		66
Semer		80	...		528
Dakik (Un)	100 aded	40??	Tencere		80
Köhne çuka cebe ...		120	Yağlık		40
Köhne şalvar		30	...		30
Köhne kilim		25	Sandık maa peşkir		17...
Köhne ?		102	Entari		103
Köhne kilim		120	Fistan		60
Hırdavat		20	Entari		80
Köhne kilim		150	Kemer		40
Hırdavat		25	Helvacı tenceresi	6	180
Köhne		50	Defa helvacı tenceresi		240
Tencere maa lenger <sup>71</sup>		90	Hırdavat maa sandık		80
Tava		35	...		...
Sac ayak		6	Tüfenk		155

<sup>68</sup> "Fi'l âsıl medine-yi Yanya ahalisinden iken medine-yi Balıkesirde etmekçilik ticaretiyle mütemekkin iken maktûl-u âhir olan Yorgi zimminin..." BŞS, nr. 737 (III. Kısım), 3b-1.

<sup>69</sup> Yorginin terekesinde yer alan eşyaların dökümündeki tutar *para* olarak ifade edilmiştir. Masrafların çıkmasından sonra mütesellim El-Hac Mehmed Ağa'ya teslim edilen miktar 4560 paradır.

<sup>70</sup> Sahan, derinliği az olan metal kap. Bkz.: <http://www.tdk.org.tr/sozluk>.

<sup>71</sup> Lenger, yayvan ve kenarları geniş, büyük bakır kap. Bkz.: <http://www.tdk.org.tr/sozluk>.

### C. Tarihsel Süreçte Karesi Sancağı

Karesi beyliği<sup>72</sup> Selçuklu Sultanı II. Mesud zamanında (1248-96/1302-10) uçbeyi olarak antik Mysia bölgesinde görevlendirilen Karesi Bey yönetimindeki Türk güçlerinin, bölgedeki önemli merkezleri ele geçirerek bağımsızlıklarını ilan etmeleriyle kurulmuştur.<sup>73</sup>Sınırlarında zaman içerisinde bazı değişiklikler meydana gelmişse de Misya bölgesi; kuzeyde Marmara Denizi, batıda Çanakkale Boğazı ve Adalar Denizi, güneyde Lidya ve doğuda Atranos çayı ile çevrilmiştir. Misya bölgesi iki kısımdan meydana gelmektedir. Keşiş dağından itibaren ve Marmara denizi sahilini takiben Çanakkale'ye kadar olan kısma Küçük Misya; kalan kısmı da Büyük Misya'dır.<sup>74</sup>

Dönem itibarıyla siyasal karışıklıkların olması nedeniyle beylikle ilgili olarak bazı konuların karanlıkta kaldığını bu konuda çalışma yapanlar da kabul etmektedir.<sup>75</sup> Beyliğin kurucularının kökenleri, beyliğin ismiyle ilgili etimolojik konular, daha sonraki dönemlerdeki idarecileri, beyliğin Osmanlı Devleti'ne katılması gibi bir takım konularda çeşitli görüşler ortaya konmakla birlikte tam bir fikir birliği bulunmamaktadır. Beyliğin kurucusu olarak kabul edilen ve beyliğe ismini veren Karesi Bey'in ismi konusunda da tam bir fikir ortaklığı bulunmamaktadır. Ancak bu çalışmamızda gerek arşiv belgeleri gerekse de

<sup>72</sup> Konuyla ilgili olarak bkz.: İ. Hakkı Uzunçarşılı, (Yay. Haz.) Abdülmecit Mutaf, *Karesi Vilayeti Tarihçesi*, Balıkesir: Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı Yayını no: 7, 2000. İ.Hakkı Uzunçarşılı, "Karasi-Oğulları", *İA*, C. VI, MEB Yayınları, İstanbul: 1970. İ. Hakkı Uzunçarşılı, "Karasi Oğulları", *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu Karakoyunlu Devletleri*, TTK Basımevi, Ankara: 1988. Zerrin Günel Öden, *Karasi Sancağı*, TTK Basımevi, Ankara: 1999. Zerrin Günel Öden, "Karesi Bey", *DİA*, C. XXV, İstanbul: 2003. Zerrin Günel Öden, "Karasi Beyliği", *DİA*, C. XXV, İstanbul: 2003. Aynur Ünlüyol, *Şeriyeye Sicillerine Göre XVIII. Asrın İlk Yarsında Balıkesir (1700-1730)*, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bursa: 1995. Sezai Sevim, *XVI. Yüzyılda Karasi Sancağı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: 1993. M. Murat Öntuğ, *XVII. Yüzyılda İdari, Demografik ve Fiziki Olarak Balıkesir*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya: 2004. Elizabeth A. Zachariadou, (Çev.) Gül Çağalı Güven, İsmail Yerguz, Tülin Altınova, "Karesi ve Osmanlı Beylikleri: İki Rakip Devlet", *Osmanlı Beyliği (1300-1389)*, İstanbul: TVYY, 1997, s. 243-255.

<sup>73</sup> Aynur Durukan, "Ortaçağ Türk Tarihinde Balıkesir ve Çevresi (1080-1453)", *Bitek Kent: Balıkesir*, YKY, İstanbul: 2003, s. 55.

<sup>74</sup> Küçük Misya'nın başlıca şehirleri; Sizik (Belkız), Lampesak (Lapseki), Perkot (Burgaz), Abidos, Miletopolis (Mihaliç), Apolani, Priyapos (Karabiga), Pemaninos (Eski Manyas), Artemaa (Gönen), Zeleya (Sarıköy), Artas (Erdek) ve Panurmus (Bandırma)'tur. Büyük Misya ise; Pergam (Bergama), Adramityum (Edremit), Arjiza (Balya-Pazarköy), Asssos (Behramkale), Truva, Antandros, Gargar, Bayramiç, Blodos (Dursunbey) ve Adriyanutere (Balıkesir) şehirleri bulunmaktadır. Bkz.: İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Karesi Vilayeti Tarihçesi*, s. 3-4.

<sup>75</sup> Zerrin Günel Öden, *a.g.e.*, s. 4.

Balıkesir Şer'iye Sicillerinde yer aldığı şekliyle beyliğin ve Osmanlı Devleti'ne katılmasıyla birlikte sancağın ismi "Karesi" olarak kullanılacaktır.

XIII. yüzyılın sonlarında Anadolu Selçuklu Devleti'nin çöküşüyle birlikte diğer uç beyleri gibi Bizans sınırında faaliyet gösteren ve menşei Melik Danişmend Gazi'ye<sup>76</sup> dayandırılan Kalem Bey ile oğlu Karesi Bey Mysia bölgesini ele geçirerek<sup>77</sup> sınırlarını Marmara denizine kadar genişletmiş ve Balıkesir'i beyliğin merkezi yapmıştır.<sup>78</sup> Bu sırada gerek beyliğe Moğol baskısı sebebiyle güneyden Türkmen göçlerinin gelmesi gerekse de Dobruca'dan Ece Halil komutasında Sarı Saltuk Türkmenlerinin beyliğe katılması Türk nüfusta artış meydana getirmiştir.

Karesi Beyliği'nin sınırları içerisinde, Balıkesir (merkez), Bergama, Fırt (Susurluk), Aydıncık (Edincik), Sındırgı, Bigadiç, İvrindi, Başgelembe, Kemer Edremit, Edremit, Ayazmend, Bayramiç, Kızılca Tuzla, Ezine ve Truva bölgesi ile Balıkesir yakınlarındaki Mendehorya yer almaktadır.<sup>79</sup>

Karesi Beyin ölümüyle<sup>80</sup> birlikte beylik, iki ayrı merkezden idare edilmiştir. Bergama'da Yahşi Bey Balıkesir'de ise Demirhan Bey beyliğin idaresinde yer almışlardır.<sup>81</sup> İbn Batuta, 1333 tarihindeki seyahatinde Bergama'yı ziyaret ettiğinde buranın idarecisinin Yahşi Bey olduğunu belirtmektedir. Balıkesir'e geldiğinde ise Demirhan Bey'in idareci olduğu konusunda bilgiler mevcuttur.<sup>82</sup>

Daha önce de belirttiğimiz gibi beyliğin genişleme süreci ve idarecileriyle ilgili olarak farklı görüşler bulunmaktadır. Tüm bunlardan ziyade bir diğer önemli nokta ise beyliğin, sınırlarını genişletmek için iktidar çatışmalarının yaşandığı

<sup>76</sup> Karesi Beyliği ile ilgili olarak yapılan çalışmalarda Tokat'ta bulunan iki mezar taşına dayanılarak beyliğin köken olarak Melik Danişmend Gazi sülalesinden geldiği kabul edilmiştir.

<sup>77</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, "Karası-Oğulları", *İA*, MEB Yayınları, C. VI, İstanbul: 1970, s. 331-332.

<sup>78</sup> Uzunçarşılı, *Karesi Vilayet Tarihçesi*, s. 71.

<sup>79</sup> Uzunçarşılı, a.g.mad., s. 332.

<sup>80</sup> Karesi Bey'in ölüm tarihiyle ilgili olarak kaynaklarda farklı bilgiler mevcuttur. Karesi Bey'in oğlu olan Demirhan Bey'in Bizans İmparatoru olan II. Andronikos ile 1328 yılında bir anlaşma yapmış olması dolayısıyla Karesi Bey'in bu tarihlerde ölmüş olma ihtimali üzerinde duran kaynaklar bulunmaktadır. Bunun yanında bazı Osmanlı tarihçileri de Karesi Bey'in ölüm tarihini 1334 yılı olarak ileri sürmektedirler. Konuyla ilgili olarak bkz.: Zerrin Günal Öden, a.g.e., s. 30-31

<sup>81</sup> Uzunçarşılı, a.g.mad., s. 332. Ancak konuyla ilgili olarak Zerrin Günal Öden eserinde Uzunçarşılı'nın Karesi beyliğiyle ilgili şeceresinde düzeltmeye giderek Demirhan Bey'in Yahşi Bey'in kardeşi değil oğlu olabilme ihtimali üzerinde durmaktadır. Bkz.: Zerrin Günal Öden, a.g.e., s. 73.

<sup>82</sup> Bkz.: Ebu Abdullah Muhammed İbn Batûta Tanci, Çev. İnc. ve Notlar: A. Sait Aykut, *İbn Batuta Seyahatnamesi: I*, İstanbul: YKY, 2000, s. 428.



Bizans'la bir yakınlaşma süreci içerisinde girmiş olmasıdır.<sup>83</sup> Diğer taraftan beyliğin Osmanlı Devleti'nin eline geçmesi konusunda da tam bir fikir birliği bulunmasa da bilinen bir gerçek vardır ki Osmanlı Devleti Karesi Beyliği'ni savaşmak suretiyle topraklarına katmamıştır. Beyliğin Osmanlı topraklarına katılması, Osmanlı Devleti'nin sınırlarını genişletmekle birlikte sayısı yirmi bin olan Karesi askerlerinin ve değerli komutanların da bünyesinde toplamasını sağlamıştır.<sup>84</sup> Ayrıca bu beylerin aynı zamanda başarılı denizciler olmaları Osmanlıların Rumeli'deki fetihlerinde önemli görevler üstlenmişlerdir.<sup>85</sup> Diğer taraftan Rumeli'de uygulanan fetih politikaları doğrultusunda fethedilen bölgelerin Türkleştirilmesi amacıyla Karesi beyliğindeki halkın bir kısım Rumeli'de iskan edilmiştir.<sup>86</sup>

Karesi Beyliği'nin Osmanlı Devleti topraklarına katıldıktan sonra (1347-1348) Orhan Bey büyük oğlu Süleyman Paşa'yı buraya vali olarak tayin etmiştir.<sup>87</sup> Ancak, beyliğin tamamının Osmanlı topraklarına katılması Murad Hüdavendigâr döneminde olmuştur. I. Murad büyük oğlu Bayezid'i Kütahya sancakbeyliğine, diğer oğlu Yakup Çelebiyi ise Balıkesir'e sancakbeyi olarak görevlendirmiştir. I. Bayezid de oğullarından Süleyman Çelebiyi Saruhan ve Balıkesir Sancakbeyi olarak tayin etmişti. Bu bilgiler doğrultusunda Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarında Balıkesir'in de şehzade sancaklığı yapmış olduğu ifade edilmektedir.<sup>88</sup>

Osmanlı Devleti'nde, Rumeli'deki ilerlemeye paralel olarak idari yapıda bir takım değişiklikler yapılmıştır. 1362 yılında Rumeli Beylerbeyliği, 1393 yılında ise Anadolu Beylerbeyliği kurulmuş ve Yıldırım Bayezid, Kara Timurtaş Paşayı da beylerbeyi olarak tayin etmiştir. Anadolu Beylerbeyliği'nin merkezi

---

<sup>83</sup> 1341-47 yılları arasında Bizans'ın kendi içerisinde iktidar mücadeleleri bulunmaktadır. Kantakuzenos III. Andrinikos'un ölümüyle birlikte taht üzerinde hak iddia etmiştir. Bunun üzerine İmparatoriçe Anna de Savoyen, Patrik Kalekas ve Aleksios Apokavkos muhalefet etmişlerdir. Kantakuzenos da kendisine müttefik elde edebilmek amacıyla Karesi oğlu Süleyman Beye kızını vererek Karesi Beyliği'nin desteğinin alma yoluna gitmiştir. Konuyla ilgili olarak bkz.: Zerrin Günel Öden, *a.g.e.*, s. 63-64.

<sup>84</sup> Öntüğ, *a.g.t.*, s. 23.

<sup>85</sup> Durukan, *a.g.m.*, s. 55.

<sup>86</sup> Öden, *a.g.e.*, s. 75.

<sup>87</sup> Ünlüyol, *a.g.t.*, s. 18.

<sup>88</sup> Öntüğ, *a.g.t.*, s. 24.

Ankara olmakla birlikte daha sonra Kütahya olmuştur.<sup>89</sup> Ancak Kanuni Sultan Süleyman döneminde şehzade Bayezid ve Selim'in Kütahya'yı idare ettikleri yıllarda Anadolu Eyaletinin merkezi Ankara olmuştur.<sup>90</sup>

Eyalet geniş bir coğrafyaya yayılmış; batıda Adalar Denizi, güneyde Akdeniz, kuzeyde Marmara Denizi ve Karadeniz, doğuda ise Rum ve Karaman Eyaletleri ile çevrilerek Anadolu'da en geniş topraklarla sahip bir eyalet konumundadır.<sup>91</sup> XV. yüzyıla ait tahrirlerde on yedi sancaktan meydana gelmiştir. Bunlar; Kütahya, Saruhan, Hüdavendigâr, Aydın, Menteşe, Bolu, Hamid, Ankara, Kangırı, Kastamonu, Karahisar-ı Sahib, Kocaeli, Biga, Karesi, Sultanönü, Alaiyye ve Teke sancaklarıdır.<sup>92</sup>

Anadolu Eyaletine bağlı sancaklardan birisi olan Karesi Sancağı, XVI. yüzyılda Mehmed Bey Damadı Ayas Paşa'nın tasarrufunda olup yıllık hasılatı 200 bin akçedir. XVII. yüzyıla gelindiğinde ise sancağın yıllık hasılatı 300 bin akçeye çıkmıştır.<sup>93</sup>

Merkezi Balıkesir kazası olan Karesi Sancağı, 1530 tarihli tahrir defterinde 14 nahiyeden oluşmaktadır. Bu nahiyeler; Balıkesir, Ayazmend, Başgerdek, Bigadiç, Boğazhisar, Edremit, Fırt, Giresun, Haydarlar, İvrindi, Manyas, Sındırgı, Temrezler ve Yorma'dan<sup>94</sup> meydana gelmektedir.<sup>95</sup> Aynı dönemde sancak adli olarak da 7 kaza birimine ayrılmış olup Karacalar Cemaatiyle<sup>96</sup> birlikte bu rakam sekize çıkmaktadır. Adli birim olarak yani kadılık

---

<sup>89</sup> M. Çetin Varlık, "Anadolu Eyaleti", *DİA*, C. III, İstanbul: 1991, s. 143.

<sup>90</sup> 1550-1558 ve 1562-1566 yılları arasında eyaletin merkezi Ankara olmuş daha sonra ise 1566'dan 1833 yılına kadar Kütahya merkez olarak devam etmiştir. Bkz.: M. Çetin Varlık, "Anadolu Eyaletinin Kuruluşu ve Gelişmesi", *Osmanlı*, C. VI, YTY, Ankara: 1999, s. 123.

<sup>91</sup> Sevim, *a.g.t.*, s. 46.

<sup>92</sup> XVI. yüzyılın sonlarında yapılan düzenlemeler sonucunda Alaiyye Sancağı'nın Kıbrıs'a ve Kocaeli Sancağı'nın da Kaptan Paşa Eyaletine bağlanmasıyla Anadolu Eyaleti'nin sancak sayısı on beşe düşmüştür. Biga Sancağı'nın da Kaptan Paşa Eyaletine bağlanmasıyla birlikte Anadolu Eyaletine bağlı olan sancak sayısı on dört olmuştur. Bkz.: Varlık, "Anadolu Eyaleti" *DİA*, III, İstanbul: 1991, s. 143- 144.

<sup>93</sup> Varlık, *a.g.m.*, s. 124-125.

<sup>94</sup> Bugünkü Bigadiç civarında bulunan kaza ismini Ilıca köyünden almıştır. Bkz.: Sevim, *a.g.t.*, s. 72.

<sup>95</sup> Sevim, *a.g.t.*, s. 56.

<sup>96</sup> Karacalar Cemaati Karesi, Hüdavendigâr ve Biga Sancakları arasında göçebe olarak yaşamakta olup adli meselelerini çözebilmeleri için Balıkesir kazasında bu cemaat için bir kadılık kurulmuştur. Bkz.: Sevim, *a.g.t.*, s. 76-77.

merkezi olan kazalar ise şunlardır; Balıkesir, Ayazmend, Bigadiç, Edremit, İvrindi, Manyas, Mihaliç ve Karacalardır.<sup>97</sup>

XVII. yüzyıla gelindiğinde sancağın kaza sayılarında bazı değişiklikler meydana gelmiştir. Önceki yüzyılda adli birim esas olarak kaza sayısı 8 iken bu yüzyılın başlarında kaza sayısı 11'e yükselmiştir. Sancak; Balıkesir, Bigadiç, Başgeleme, Fırt, Sındırgı, Kozak maâ Fesleke, Ayazmend, Kemer Edremit, Edremit, İvrindi kazası ve Karacalar Cemaatinden meydana gelmektedir. Ancak XVII. yüzyıl içerisinde Karacalar Cemaatinin adli bir birim olmaktan çıkarılmasıyla birlikte sancaktaki kaza sayısı 10'a düşmüştür.<sup>98</sup> XVIII. yüzyılın başlarında ise sancak; Balıkesir, Edremit, Bigadiç, İvrindi, Ayazmend, Kozak maâ Fesleke, Sındırgı, Başgeleme, Fırt ve Kemer Edremit olmak üzere 10 kazadan meydana gelmekte olup 1724-25 yılında Manyas ve Sincan kazalarıyla bu rakam 12'ye yükselmiştir.<sup>99</sup>

İncelediğimiz dönem olan 1750-1800 yılları arasında sancaktaki idari yapıda yine birtakım değişiklikler olmuştur. Yüzyılın başlarında kaza sayısı aynı kalmakla birlikte kazalarda bazı farklılıklar meydana gelmiştir. Bu dönemde sancağa bağlı kazalar; Balıkesir (merkez kaza), Bigadiç, Sındırgı, Edremit, Kemer, Manyas, Başgeleme, Ayvalık, Ayazmend, İvrindi, Fırt maa Şami ve Kozak'dan ibarettir. Ayvalık'ın ise 1785 yılından sonra Karesi Sancağı'na bağlandığı ifade edilmiştir.<sup>100</sup> Oysa, siciller üzerinde yaptığımız çalışmalarda 1763-1764 senesinde Karesi Sancağı kazaları arasında "kaza-yı Ayvalık maa Kafir ağılı" olarak Ayvalık yer almaktadır.<sup>101</sup> Bunun yanında yüzyılın başlarında sancağa bağlı kazalar arasında yer alan Sincan kazası<sup>102</sup> bu dönemde sancağa bağlı kazalar arasında yer almamaktadır. Ayrıca daha önce Fırt olarak geçen kaza bazı kayıtlarda Fırt maa Şami olarak yer almaktadır. Yine aynı şekilde

---

<sup>97</sup> Sevim, *a.g.t.*, s. 75.

<sup>98</sup> Öntüğü, *a.g.t.*, s. 278.

<sup>99</sup> Ünlüyoğlu, *a.g.t.*, s. 24.

<sup>100</sup> Necmi Ülker, "Osmanlı Döneminde Balıkesir Tarihi ve Nüfus Hareketleri (1453-1920)", *Bitek Kent: Balıkesir*, YKY, İstanbul: 2003, s. 79.

<sup>101</sup> Karesi Sancağı'na ait avarız, nüzul ve bedel-i mütekaidin tahsilinde kazalara isabet eden meblağların belirlenmesinde kazalar ve meblağlar liste halinde kaydedilmiştir. Bu kayıta Bigadiç, Kemer Edremit, Edremit, Fırt, Manyas, Kozak, Başgeleme, Sındırgı, İvrindi, Ayazmend ve Ayvalık maa Kafir ağılı kazaları yer almaktadır. Bkz.: BŞS, nr: 731, 14b-1. H. 1177 (M. 1763-64)

<sup>102</sup> Daha önceleri Mihaliç kazasına bağlı olarak bulunmaktadır. Bkz.: Aynur Ünlüyoğlu, *a.g.t.*, s. 24.

önceki dönemlerde Kozak maa Fesleke olarak geçen kaza da yalnızca Kozak olarak, Kemer Edremit ise yalnızca Kemer olarak geçmektedir.

XVI. yüzyılda Karesi Sancağı'nın merkez kazası olan Balıkesir şehri toplam 22 mahalleden meydana gelmiştir.<sup>103</sup> Ancak XVIII. yüzyılda mahalle sayısında bir düşüş olmuş ve şehir bu dönemde toplam 20 mahalleden müteşekkildir.<sup>104</sup> 1530 ve 1573 tarihli tahrir defterlerinde kazaya bağlı 105 köy bulunmaktadır.<sup>105</sup> XVIII. yüzyılın başlarında ise Balıkesir kazasına bağlı köy sayısı 72 olarak<sup>106</sup> geçmesine rağmen incelediğimiz döneme ait avarız kayıtlarında köy sayısı 42 olarak yer almıştır.<sup>107</sup> Ancak kazaya bağlı köy sayısında zaman içerisinde bazı değişimler de olmuştur.<sup>108</sup> Köy sayısında meydana gelen değişimin nedenleri üzerinde ayrıca durulması gerekmektedir.

XVI. yüzyılda Balıkesir kazasının nüfusu konusunda tahrir defterlerinde yer alan veriler çerçevesinde yaklaşık rakama ulaşmamız mümkündür. 1530 yılında yapılan tahrirde Balıkesir'de mevcut nüfus yaklaşık olarak 5168 olduğu ileri sürülmüştür. Bu tahrirden sonra yapılan 1573 yılındaki tahrirde kazanın nüfusunda önemli ölçüde bir artış söz konusudur. Zira aradan geçen 43 yıl içinde nüfusta iki kata yakın bir oranda artış meydana gelmiş ve kazanın nüfusu 9545'e yükselmiştir.<sup>109</sup>

XIX. yüzyılda idari teşkilatlanmada meydana gelen bazı değişiklikler Karesi Sancağı'nın idari yapısında da etkili olmuştur 1817'den önce Anadolu Eyaletine bağlı olan sancak, bu yıldan sonra Eyalet teşkilatında meydana gelen düzenlemeler sonucunda Hüdavendigâr ve Kocaeli adı verilerek oluşturulan

---

<sup>103</sup> Bkz.: Sezai Sevim, *a.g.t.*, s. 127.

<sup>104</sup> Bu dönemde farklı olarak iki mahallenin olmadığını görmekteyiz. Bu mahaller Börkçüler ve Debbağlar mahalleleridir.

<sup>105</sup> Tahrir defterlerinde köy sayısının fazla olmasındaki neden Balıkesir'in kaza merkezi olması ve Başgerdek nahiyesine bağlı görünen köylerin de adli olarak Balıkesir'e bağlanmasından kaynaklanmaktadır. Çünkü nahiye olarak tahrir defterlerinde Balıkesir'e bağlı köy sayısı 75'tir. Bkz.: Sezai Sevim, *a.g.t.*, s. 78.

<sup>106</sup> Ünlüyol, *a.g.t.*, s. 111-113.

<sup>107</sup> H.1166 (M.1752-1753) tarihli avarız kaydında Balıkesir kazasına bağlı 42 köy bulunmaktadır. Bkz.: BŞS, nr: 729, 11a-1.

<sup>108</sup> Ancak aynı defter içerisinde yer alan 1174 avarız kaydında kazaya bağlı 45 köy olarak kayıtlıdır. Yine aynı defter içerisinde yer alan 1176 tarihli avarız kaydında ise köy sayısı 44 olarak kayıtlıdır. Bkz.: BŞS, nr: 729, 20b-1.

<sup>109</sup> Hane sayılarının hesaplanmasında ortalama bir rakam olarak kullanılan 5 sayısı esas alınmıştır. Bkz.: Ülker; *a.g.m.*, s. 81.

eyaletle bağlanmıştır.<sup>110</sup> 1841 yılındaki düzenlemelerde Karesi Sancağı Hüdavendigar Eyaleti idari yapısı içerisinde yer almış, ancak 1845 yılında ise Manisa ile birleştirilmiş, fakat kısa bir süre sonra tekrardan Hüdavendigar'a bağlanmıştır.<sup>111</sup> 1880 yılında Biga Sancağı ile birlikte Karesi Vilayeti meydana getirilmiş fakat 1888 yılında tekrar Hüdavendigar vilayetine dahil edilmiştir.<sup>112</sup>

---

<sup>110</sup> Ülker, a.g.m., s. 79.

<sup>111</sup> Bkz.: Abdülmecit Mutaf, *Salnamelerde Karesi Sancağı (1847-1922)*, Balıkesir: 1995, s. 14

<sup>112</sup> Ülker, a.g.m., s. 79.

## BÖLÜM II

### İSTANBUL'UN HUBUBAT İHTİYACININ SAĞLANMASINDA KARESİ SANCAĞI'NIN RÖLÜ

#### A. İstanbul'un İaşesinin Sağlanmasının Önemi

İstanbul, kurulduğu dönemden beri hiçbir zaman önemini kaybetmemiş ve konumu itibarıyla gerek sosyo- ekonomik gerekse de askeri ve kültürel açıdan sahip olunmak istenen bir merkez olmuştur. Önce Bizans İmparatorluğu sonra da Osmanlı Devleti zamanında başkentlik yapmıştır.

Fetihle birlikte gerçekleştirilen iskan çalışmalarıyla<sup>113</sup> şehrin nüfusunun artırılması amaçlanmıştır. Böylelikle, ülkenin her yerinden sürgünler yapılmış ve yeni fethedilen bölgelerden İstanbul'un gelişmesine katkıda bulunacak unsurlar getirilmiştir.<sup>114</sup> Aslında bunlarla amaçlanan esas, merkeziyetçi yapıyı oluşturabilme ve İstanbul'u yalnızca Osmanlı Devleti'nin değil, dünya ticaretinin

---

<sup>113</sup> İstanbul'un fethiyle birlikte şehirde imar faaliyetleri başlatılmış ve vilayetlere haber gönderilerek isteyen ailelerin İstanbul'a gelip yerleşebilecekleri ve mal mülk sahibi olabilecekleri bildirilmiştir. Bu çağrıya yeterli derecede ilgi gösterilmediğinden her vilayetten aileler sürgün yoluyla şehre yerleştirilmişlerdir. Anadolu ve Rumeli'den beş bin aile bu emirler doğrultusunda İstanbul'a yerleşmişti. Bkz.: Gülgün Üçel-Aybet, *Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları (1530-1699)*, İletişim Yayınları, İstanbul: 2003, s. 469-470.

<sup>114</sup> Ayrıca, fetihden sonra Foça ve Amasra'dan Ermeni ve Rum tüccarlar, yine adalardan Rum ahalisi, Trabzon ve Midilli'den Rumlar, Konya, Aksaray ve civarından müslümanlar ve Kefe'den Rum, Ermeni ve Latinler şehre getirilip yerleştirilmişlerdir. Bkz.: Halil İnalçık, "İstanbul", *DİA*, C. XXIII, İstanbul: 2001, s. 232.

merkezi yapabilmektir.<sup>115</sup> İnalçık, Barkan'ı referans göstererek 1477 yılında şehirdeki toplam nüfusun 100 bin civarında olduğunu ifade etmektedir.<sup>116</sup>

İstanbul'un nüfusunda meydana gelen artış sonraki yüzyıllarda da hızlı bir şekilde devam etmiştir. I. Süleyman'ın saltanatının ilk yıllarında şehrin nüfusunun yaklaşık olarak 400 bin civarında olduğu 1550'li yıllara doğru nüfusun 500 bine ulaştığı ifade edilmektedir.<sup>117</sup> Avrupalı seyyahların eserlerinde şehrin nüfusuyla ilgili vermiş oldukları rakamlar ise kendi içlerinde farklılık göstermektedir.<sup>118</sup> Diğer taraftan XVII. yüzyılda şehrin nüfusunun 600 bin ile 750 bin arasında olduğu tahmin edilmektedir.<sup>119</sup> Ancak demografik yapı ile ilgili olarak ortaya konulan bu rakamlar arasındaki farklılıklar şehrin gerçek nüfusunu belirlenmenin güç olduğunu göstermektedir. Fakat gerçek olan şudur ki, XVI. yüzyıldan itibaren İstanbul'un nüfusunda büyük bir artış yaşandığıdır.

Şehrin nüfusunda sürekli bir artışın olmasının en önemli nedenleri arasında, fakir bölgelerdeki gençlerin ve ev göçü olarak adlandırılan çiftçi ailelerin iş bulmak amacıyla İstanbul'a gelmeleri yer almaktadır.<sup>120</sup> Bundan başka göçlerin çok daha çeşitli nedenleri bulunmaktadır. Taşradaki halkın eşkiyalık hadiseleri nedeniyle zor durumda kalması, yerel idarecilerin vergiler yoluyla halk üzerinde baskı kurmaları, İstanbul'da asayişin daha iyi olması ve kendilerine iş imkanı bulma istekleri taşradan göçün nedenleri arasında sayılabilir.<sup>121</sup>

Bu yüzyılda İstanbul'un sürekli göç alması, bazı sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu sorunlar, su ve yiyecek ikmalinin gittikçe zorlaşması ve hayat

---

<sup>115</sup> İnalçık, a.g.mad., s. 233.

<sup>116</sup> Aynı yer, s. 233. Ayrıca yine XV. yüzyıl İstanbul nüfusuyla ilgili olarak bkz.: Alfons Maria Schneider, XV. Yüzyılda İstanbul'un Nüfusu, *Belleter*, C.XI/ 61-64, Ankara: 1952, s. 35-49.

<sup>117</sup> Robert Mantran, (Çev.) M. Ali Kılıçbay, *İstanbul Tarihi*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2001, s. 219.

<sup>118</sup> Üçel- Aybet, a.g.e., s. 472.

<sup>119</sup> Ayrıca İstanbul'un nüfusuyla ilgili olarak XVII. yüzyıldaki seyyahların verileri için bkz.: Robert Mantran, (Çev.) M. Ali Kılıçbay- E. Özcan, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, C. I, Ankara: TTK Basımevi, 1990, s. 46-48.

<sup>120</sup> İnalçık, a.g.mad, s. 234.

<sup>121</sup> İstanbul'a olan göç hareketleri ile ilgili olarak bkz.: M. Münir Aktepe, "XVIII. Asrın İlk Yarısında İstanbul'un Nüfus Mes'elesine Dâir Bâzı Vesikalar", *İÜEF Tarih Dergisi*, C. IX, Sy.: 13, İstanbul: 1958, s. 1-30; Yücel Özkaya, "Osmanlı İmparatorluğunda XVIII. Yüzyılda Göç Sorunu", AÜDTCF Tarih Enstitüsü, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. XIV, Sy.: 25, Ankara 1981-1982, s. 171-203; Suraiya Faroqhi, "18. Yüzyıl "Büyük İstanbul"una Göç", Tülay Artan (Ed.), *18. Yüzyıl Kadı Sicilleri Işığında Eyüp'te Sosyal Yaşam*, İstanbul: TVYY, 1998, s. 33-48.

pahalılığı, asayiş tehdit eden soygun, öldürme, yangın olaylarının artması, İstanbul'da işsiz kitlelerin artmasıyla vilayetlerin de vergi gelirlerinde önemli oranda azalmanın meydana gelmesidir.<sup>122</sup> XVIII. yüzyılda seferler dolayısıyla masrafların karşılanması için yeni vergilerin konulması ve köylülerin bu vergileri ödeyemeyecek duruma gelmesi büyük şehirlere göçü hızlandırmıştır. Bu durum da köylerde kalan ve tarımla uğraşan reyanın ödeyecekleri vergi miktarının artmasına neden olmuştur.<sup>123</sup>

İstanbul'a göçün engellenmesi amacıyla çıkarılan fermanlarda deniz ile bağlantısı olan bölgeler önemli bir yer işgal etmektedir. Çünkü gemi kaptanları zaman zaman Karadeniz civarından İstanbul'a göçmek isteyenlere çeşitli yardımlarda bulunmuşlardır.<sup>124</sup> Konuyla ilgili olarak Balıkesir ve Edremit şer'iyeye sicillerinde kayıtlı özellikle XVIII. yüzyıla ait çok sayıda fermanın olduğunu görmekteyiz. Sancak ve civarından Mihaliç, Balıkesir ve Bergama başta olmak üzere sahillerde yer alan diğer kaza ve iskelelerden kayıkçılar vasıtasıyla İstanbul'a göç olmuştur.

İstanbul'a gelen göçü engelleyebilmek amacıyla birtakım tedbirler alınmıştır. Öncelikli olarak İstanbul'a göçün yasak olduğuna dair kazalara emirler gönderilmiş, şehirde yaşamaya devam etmek için en az on yıl ikamet şartı getirilmiş ve yanlarında kefil olmayanlar şehir dışına çıkarılarak geri gönderilmişlerdir.<sup>125</sup> Ayrıca XVIII. yüzyıl boyunca başkentte meşru bir geçinme kaynağına sahip olduklarını kanıtlayamayanların evlerine baskınlar yapılmış ve yakalananlar zorla eski yerleşim yerlerine geri gönderilmişlerdir.<sup>126</sup> Diğer taraftan kara yoluyla gelen göçü engelleyebilmek için de şehrin giriş noktalarında polis teşkilatı oluşturulmuştur. Tüm bu tedbirlerin dışında belirli aralıklarla şehirde nüfus sayımları yapılarak yeni gelenler şehir dışına çıkarılmışlardır. Fakat alınan tüm bu tedbirlere ve engellemelere rağmen İstanbul'a olan göçün önüne geçilememiştir. Göçmenler anayollar yerine patikalardan şehre ulaşarak kontrol noktalarına aşabilmişlerdir. Bunun yanında

---

<sup>122</sup> İnalçık, a.g.mad., s. 234.

<sup>123</sup> Aktepe, a.g.m., s. 6.

<sup>124</sup> Özkaya, a.g.m., s. 186.

<sup>125</sup> Aktepe, a.g.m., s. 29.

<sup>126</sup> Faroqhi, a.g.m., s. 33.



şehirdeki zenginler göçmen hizmetlerine talep yaratmışlar ve siyasi nüfuzlarını da kullanarak kontrolün gevşetilmesinde etkili olmuşlardır.<sup>127</sup> Şehrin sürekli artan nüfusu nedeniyle, etrafındaki tarım arazilerinden elde edilen ürünler ihtiyacı karşılayamamış ve yiyecek özellikle de hububat temini konusu çözülmesi gereken bir sorun olarak daima gündemde olmuştur.

## 1. İstanbul'un İaşesinin Sağlanması

İstanbul halkının yiyecek sorununun çözülmesi Bizans İmparatorluğu'ndan beri devletlerin temel iç meselesi olarak ele alınmış ve bu konuya çözüm getirmek için uğraş verilmiştir. Bizans İmparatorluğu döneminde şehrin yiyecek sorununu çözebilmek için bir iâşe sistemi yürürlüğe konmuştur. Bu sisteme göre imparatorun üst düzey yöneticilere ve lonca teşkilatı dahil geniş bir insan gücü iâşe için seferber edilmiştir. İâşeyle ilgilenen loncaların başında gemiciler ve fırıncılar yer almaktadır.<sup>128</sup> Kente yiyecek taşınması amacıyla çeşitli limanlar kurulmuş ve bu limanların her birinin yanına da "horreum" adı verilen büyük devlet ambarları<sup>129</sup> inşa edilmiştir.<sup>130</sup>

Bizans döneminde başkentin yiyecek ihtiyacının karşılanması imparatorluğun prestijinin bir göstergesi olarak da değerlendirilmiştir. Dolayısıyla, diğer kentler arasında ayrıcalıklı ve öncelikli bir konuma sahip Konstantinopolis'in iâşesinin sağlanması yalnızca ekonomik değil, siyasi bir gereklilik olarak da görülmektedir.<sup>131</sup> Böylelikle, hinterlandının gıda üretimi hiçbir dönem kendi halkını doyurmaya yetmeyen şehirde, imparatorluğun diğer kırsal üretim yerlerinden, başta buğday olmak üzere gerekli tüm maddelerin nakli garanti altına alınmaya çalışılmıştır.<sup>132</sup> Konumuz itibarıyla başkentin öncelikli

---

<sup>127</sup> Farohgi, a.g.m., s. 34.

<sup>128</sup> G. Ece Turnator, "Bizans Döneminde Konstantinopolis'in İâşesi", *Toplumsal Tarih*, Sy: 112, İstanbul: 2003, s. 87.

<sup>129</sup> Ambar; genellikle tahıl saklanan yer, yiyecek ve bazı eşyaların saklandığı yer, geminin yük koymaya ayrılmış yeri ve mecaz anlam olarak da genellikle tahılın çok üretildiği yer manalarına gelmektedir. Bkz.: <http://www.tdk.org.tr/sozluk>.

<sup>130</sup> Nevra Necipoğlu, "İâşe Bizans Dönemi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C. IV, TVY, İstanbul: 1994, s. 116.

<sup>131</sup> Turnator, a.g.m., s. 86.

<sup>132</sup> Necipoğlu, a.g.mad., s.116.

ihtiyaçlarından olan hububatın geldiği bölgelere baktığımızda fetihlerle birlikte zaman içinde bazı değişikliklerin olduğunu görmekteyiz. Bizans döneminde şehrin buğday ihtiyacı, IV. Yüzyıldan VII. Yüzyıla kadar imparatorluğun tahıl ambarlığı görevini üstlenen Mısır'dan karşılanmıştır. Ancak Mısır'ın imparatorluğun elinden çıkmasıyla birlikte buğday, Karadeniz, Trakya, Makedonya ve Anadolu'dan temin edilmeye başlanmıştır.<sup>133</sup>

İstanbul'un Osmanlı Devleti tarafından fethinden sonra da şehrin iaşesi ile ilgili sorunlar artarak devam etmiştir. XVI. yüzyılda Avrupa'nın en büyük şehri olan İstanbul'un iaşesinin sağlanması en önemli devlet görevlerinden biri haline gelmiştir.<sup>134</sup> Osmanlı Devleti de Bizans gibi şehre gıda kaynaklarını seferber etmiştir. Bu açıdan bakıldığında Bizans döneminde uygulanan iaşe sistemiyle Osmanlı dönemi sistemi arasında benzerlik olduğunu ifade edebiliriz.

Osmanlı Devleti'nin İstanbul'un iaşesinin sağlanmasına niçin bu derece önem verdiği sorusunun cevabı aslında Bizans ile örtüşmektedir. En önemli neden, İstanbul'un devletin başkenti olmasından kaynaklanmaktadır. Çünkü, burada merkezi yönetim başta olmak üzere ordunun da önemli bir kısmı yer almaktadır. Kısacası İstanbul siyasetin merkezidir. Bu nedenle de İstanbul halkının ihtiyaçlarının karşılanmasında ortaya çıkabilecek her hangi bir aksamanın sonuçları hükümete farklı boyutlarda yansiyabilirdi. Tüm bunların farkında olan Osmanlı Devleti, İstanbul'un yiyecek ve yakacak ihtiyaçlarının karşılanmasına son derece önem vermiştir.

Başkent'in ihtiyaçlarının düzenli bir şekilde sağlanmasında ve sürerliliğin olmasında en önemli etken merkezi otoritenin varlığıdır. Zira, Bizans döneminde de merkezi otorite kuvvetli yani hakim olduğu sürece iaşe sistemi başarıyla sürdürülmüştür. Fakat merkezi otoritede iç ve dış sorunlar nedeniyle meydana gelen çözümler sistemi aksaklığa uğratmıştır.<sup>135</sup> Sistemle ilgili ortaya konulan düşünceler büyük ölçüde Osmanlı Devleti için de geçerlidir. Merkezi otoritenin sağlam olduğu ve sorunlara çözümlerin getirilebildiği dönemlerde şehrin ihtiyacı olan maddelerin sağlanmasında sorunlar en asgari düzeye indirilebilmiştir.

---

<sup>133</sup> Necipoğlu, a.g.mad , s. 116.

<sup>134</sup> Halil İnalcık, "İaşe Osmanlı Dönemi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C. IV, İstanbul: 1994, TVY, s. 116.

<sup>135</sup> Necipoğlu, a.g.mad, s. 116.

Osmanlı Devleti'nin İstanbul'un iaşesini sağlayan sistemi devam ettirebilmek için uğraş vermesinin temelinde iktidarın temsilcisi olan padişahın hakim olma (muktedir olma) fikri yatmaktadır. Çünkü Bizans'tan farklı olarak Osmanlı devlet geleneğinde halkın beslenmesini temin etmek padişahın temel ödevleri arasında yer almaktadır. Bunun yanında bir diğer önemli konu İstanbul'un devletin başkenti olmasından kaynaklanmaktadır. Şehirde olası kıtlık hadiseleri sonucunda askeri birliklerin de bulunmuş olması nedeniyle çıkabilecek isyan hareketleri doğrudan iktidarı yani padişahı tehdit edecektir. Hatta zaman zaman çıkan isyanlarda padişahlar tahttan indirilebilmiştir. Yiyecek gibi temel ihtiyaç maddesinin şehre akışında meydana gelebilecek aksaklık padişahın kendi otoritesini tehlikeye atması anlamına gelebilmektedir. Çünkü İstanbul'da olası kıtlıklar sonucu ortaya çıkacak memnuniyetsizlik kısa süre içerisinde Padişahın otoritesini tehdit eden bir isyana ya da başkaldırıya dönüşebilmektedir.<sup>136</sup> Bu nedenle de devlet görevlileri İstanbul'un yiyecek ihtiyaçlarının sağlanmasına ayrı bir önem vermişlerdir.<sup>137</sup>

Şehrin iaşesinin sağlanmasında devleti tedbirler almaya yönelten ve bu konuda son derece titiz davranmasını gerektiren bir başka neden ise şehrin üretim potansiyeli ile ilgilidir. Şehrin fiziki şartları kendi ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Üretilen gıda maddelerinin yetersiz kalması ve nüfusun da fazla olması iaşe sistemini gerekli kılan unsurlar arasında yer almaktadır. Bu nedenle bazı zamanlarda devletin, şehrin etrafındaki arazilerde buğday, arpa ve yulaf ekimini kısmen mecburi tuttuğu görülmektedir.<sup>138</sup> Bu sebeplerle şehrin iaşesi geniş bir organizasyona bağlı olup emanetler, ambarlar, divanhaneler ve çarşılar halinde örgütlenmiştir.<sup>139</sup> İaşede temel tüketim maddelerinden olan buğdaydır. Çünkü; günlük buğday tüketiminin yaklaşık olarak 200 ton olduğu

---

<sup>136</sup> 1736-1739 Rusya ve Avusturya seferleri sırasında tarım kaynaklarının kullanılamaması nedeniyle üretimde azalmalar meydana gelmiş ve kışların da şiddetli geçmesiyle, İstanbul'da 1740 senesinde buğday, arpa, et gibi gıda maddelerinde darlıklar ortaya çıkmıştır. Bu nedenle İstanbul esnafı ayaklanmış ve şehirde isyanlar çıkmıştır. Bkz.: M. Münir Aktepe," XVIII. Asrın İlk Yarısında İstanbul'un Nüfus Mes'elesine Dâir Bâzı Vesikalar", *İÜEF Tarih Dergisi*, C. IX, Sy.: 13, İstanbul: 1958, s.17.

<sup>137</sup> Bkz.: Yücel Özkaya, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Yaşantısı*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara: 1985, s. 318.

<sup>138</sup> Üçel- Aybet, *a.g.e.*, s. 510.

<sup>139</sup> İnalçık, *a.g.mad.*, s. 117.

düşünüldüğünde önemi daha da iyi anlaşılmaktadır. Tüm bunların farkında olan merkez, İstanbul'a yiyecek akışını ve devamlılığını sağlamak için bir takım tedbirler alarak bu konuya ayrı bir önem vermiştir. Diğer şehirlere göre başkent İstanbul'un daima bir önceliği bulunmaktadır. İstanbul'da sürekli artan nüfus dolayısıyla XVI. yüzyıldan itibaren kıtlıklar ve darlıklar yaşanmaya başlamıştır.<sup>140</sup> Bu kıtlıklar XVIII. yüzyılda daha da artmıştır. Merkez, kıtlıkları önleyebilmek ve halkın ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla taşra merkezli çeşitli tedbirler almak mecburiyetinde kalmıştır.

## 2. İstanbul'un Hububat İhtiyacının Karşlanması

Osmanlı sosyal yapısı içinde ve gıda kültüründe buğday günlük tüketim maddeleri arasında önemli bir yere sahiptir. Özellikle ekmek yapımında kullanılan buğdayın başkente düzenli bir şekilde akışını sağlamak ileriki yüzyıllarda da devletin temel politikaları arasında yer almıştır. Çünkü ekmeklerin kalitesinde meydana gelebilecek her hangi bir düşüş doğrudan tüketiciyi yani halkı etkileyeceğinden hedef alınan da iktidar sahibi padişah olacaktır. Bu nedenlerle padişahlar tebdil-i kıyafet yaparak zaman zaman fırınları teftiş etmişler ve usule aykırı ekmek imal eden fırıncılara idama varıncaya kadar cezalar verilmiştir.<sup>141</sup>

XVI. yüzyılda başkentin hububat ihtiyacının sağlanmasında yakınında bulunan Trakya'nın (Tekirdağ) önemli bir yeri bulunmaktadır. Bunun yanında Kırım ve Ukrayna buğdayı Kefe, Azak ve Özi'den, Besarabya ve Moldavya buğdayı Akkerman'dan; Kuzey Bulgaristan buğdayı Tuna yolu ile İbrail'den; Dobruca buğdayı Mangalya ve Köstence'den; Teselya buğdayı Volostan; Doğu

---

<sup>140</sup> XVI. yüzyıldan itibaren İstanbul'da yaşanmaya başlayan kıtlıklar aslında yalnızca Osmanlı Devleti'nin çözmeye çalıştığı bir sorun olmamıştır. Çünkü aynı dönemlerde Fransa ve İngiltere'de de zaman zaman bazı kıtlıklar meydana gelmiştir. Konuyla ilgili olarak bkz.: Patrice Berger, "Pontchartrain and the Grain Trade During the Famine of 1693", *The Journal of Modern History*, Vol. XLVIII, Issue: IV, December 1976, pp. 37-86; Andrew B. Appleby, "Grain Prices and Subsistence Crises in England and France, 1590-1740", *The Journal of Economic History*, Vol. XXXIX, Issue: IV, December 1979, pp. 865-887.

<sup>141</sup> Konuyla ilgili olarak bkz.: Fikret Sarıcaoğlu, *Kendi Kaleminden Bir Padişahın Portresi Sultan I. Abdülhamid (1774-1789)*, TATAV, İstanbul: 2001, s. 6.

Bulgaristan buğdayı Ahyolu'dan; gemilerle Unkapanı'na getirilip, oradan emin ve muhtesibin gözetiminde ruhsatlı fırıncılara dağıtılmakta idi.<sup>142</sup>

Buğdayın, temel besin maddesi olması, ordunun ekme ve peksimet ihtiyacının sağlanmasındaki özelliği ve aynı zamanda büyük şehirlerin iâşesinin temelini oluşturması dolayısıyla olası aksamalar göz önünde bulundurularak yüzyıl içerisinde Osmanlı Devleti, buğdayı ihracı yasak olan mallar arasına dahil etmiştir. Buğdayla birlikte pamuk, barut, at, silah, deri, gön, balmumu vb. malların ihracı da yasaklanmıştır.<sup>143</sup> Devletin böyle bir uygulamaya girişmesindeki etkileri daha sonraki bölümlerde ifade olunacağından şimdilik bu konuyla ilgili detaya girilmemektedir.

İstanbul için gerekli olan buğdayı sağlamak ile İstanbul kadısı yükümlü olmakla birlikte buğdayın üretim bölgelerinden İstanbul'a taşınması devlet sorumluluğunda olmayıp bu işi toptancı tüccarlar, armatörler ve gemi reisleri yapmaktadırlar.<sup>144</sup> İstanbul'a hububat sağlayacak olan bölgelerin belirlenmesinde daha sonraki dönemlerde de uygulanmış olan temel esas, nakliye kolaylığına sahip olmasıdır. Bu çerçevede, Marmara Denizinin Anadolu kıyıları, Tuna bölgesi, Karadeniz'in kuzey bölgeleri ve Mısır başkente buğday nakleden yerlerdir.<sup>145</sup>

XVI. yüzyılda başkentin iâşesinin sağlanmasında Marmara sahilleri, Rumeli şehirleri ve Karadeniz kıyıları önemli bir yere sahiptir.<sup>146</sup> Bunların içerisinde özellikle Rodosçuk Marmara'nın en önemli ticaret merkezidir. Diğer yandan başkentin iâşe ağı içerisinde önemli bir konuma sahip olan Batı Anadolu'nun katkıları vazgeçilmez bir öneme sahiptir.<sup>147</sup> Bu bölge İzmir limanı bir ihracat limanı olma özelliğini kazanmadan az önce İstanbul'un ihtiyacını karşılamada hatırı sayılır bir değere sahip olmuştur. Batı Anadolu'da üretilen meyve başta olmak üzere tahıl da İstanbul'a gönderilmiştir. Bu maddelerin

---

<sup>142</sup> İnalçık, a.g.mad , s. 118.

<sup>143</sup> Zeki Arıkan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Mallar)", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul: 1991, s. 279-306.

<sup>144</sup> Robert Mantran, a.g.e., I, s. 174.

<sup>145</sup> Mantran, a.g.e., s. 175.

<sup>146</sup> Bkz.: Eyüp Özveren, "Black Sea& The Grain Provisioning in İstanbul: Imperial Legacies and Retrospect", *XIII. Economic History Congress*, (22-26 July), Buenos Aires: 2002, s. 1-32.

<sup>147</sup> Bkz.: Daniel Goffman, (Çev.) Ayşen Anadol-Neyyir Kalaycıoğlu, *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, 2. Baskı, İstanbul: TVYY, 2000.

başkente aktarımında İzmir limanından başka daha kuzeyde bulunan Foça limanının da önemli bir işlevi bulunmaktadır. Liman, hububat, kuru ve yaş meyve ve diğer ürünler için bölgenin çıkış noktası olmuştur.<sup>148</sup> İstanbul'a Batı Anadolu'dan yapılan hububat naklinde belgelerde Çandarlı, Bergama, Manisa, Menemen, Tire, Tarhala, Akhisar, Ayazmend, Edremit, Menemen Güzelhisarı, Aydın Güzelhisarı, Soma, Gelenbe, Gördes, Ayasuluk, Balat, Muğla kazalarının isimleri yer almaktadır.<sup>149</sup> Denizle olan bağlantısı ve ulaşım olanaklarının elverişli olması devletin iâşe politikasında vazgeçilmez bir antrepo olan Batı Anadolu, zaman içerisinde bu özelliğini kaybetmiştir.

Devletin, XVI. yüzyıldaki iâşe sistemi içerisinde mümkün olduğu kadar az masrafla ve nakliye kolaylığının olduğu bölgelerden şehre devamlı olarak buğday akışını sağlamak temel hedefleri arasında yer almıştır. Bu hedefleri yerine getirebilmek ve İstanbul'daki halkın ihtiyaçlarına cevap verebilmek amacıyla bazı esaslar göz önünde bulundurulmuştur. Buna göre bir bölgeden tüccarın hububat satın alması için öncelikli şart olarak, padişah tarafından izin verilmiş olması gerekmektedir.<sup>150</sup> Çünkü, izinli olmayan tüccarın zaman zaman kıyıda kasabalara gelerek buralardan buğday satın aldığı ve başka yerlere götürdüğü bilinmektedir.<sup>151</sup> Kaza esaslı bir yapılanma içerisinde olan Osmanlı Devleti'nde üretim ve tüketim ilişkisinde en önemli mesele kazaların kendi kendilerine yetmelerini temin etmektir. Bu babda her kazanın öncelikli olarak kendi insanının ihtiyaçlarını karşılaması prensibi temel alınmıştır. Güçer'in ifadesiyle bu yönüyle devlet kazalarda kapalı bir ekonomik anlayışı izlemiştir.<sup>152</sup> Ancak, kazalardan bazı durumlarda diğer kazalara hububat nakli gerçekleşmiştir.<sup>153</sup> Özellikle kıtlık olan ve kendi kendine yetemeyen ve zor

---

<sup>148</sup> Zeki Arıkan, "XVI. Yüzyılda Foça", *Foça Üzerine Yazılar*, Foça Belediyesi Yayınları, İzmir: 1998, s. 11.

<sup>149</sup> Feridun Emecen, a.g.m., s. 201-202.

<sup>150</sup> Lütfi Güçer, "XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dahilinde Hububat Ticaretinin Tabii Olduğu Kayıtlar", *İÜİFM*, C. XIII, 1951, s. 80.

<sup>151</sup> Bkz.: Mücteba İlgürel, "Hububat Kaçakçılığı", *CIEPO XIV. Sempozyumu Bildirileri*, (Yay. Haz.) Tuncer Baykara, Ankara: TTK Yayınları, 2004, s. 361-369.

<sup>152</sup> Güçer, a.g.m., s. 82.

<sup>153</sup> Hububat konusunda sıkıntılar yaşayan adalara ve diğer kıtlık bölgelerine izinli tüccar tarafından kefil gösterilmek şartıyla (iki kefil) Balıkesir ve Edremit civarlarından hububat naklölunmuştur. Özellikle Midilli, Sakız, Limni gibi sancağa yakın adalardan kıtlık zamanlarında

durumda kalan kazalara üretimi bol olan kazalardan devletin izni çerçevesinde hububat ticareti yapılmıştır.<sup>154</sup>

Hububat naklinde görev alan tüccarın bazı şartlara uyması gerekmektedir. Daha önce de belirttiğimiz gibi tüccarın ihracat yapabilmesi için ilk şart ticaret için izin almış olmasıdır. Bunun yanında tüccarın satın aldığı hububatı doğrudan götürmesi gereken mahalle götürceğini taahhüt etmesi ve kefile bağlanması gerekliliği bulunmaktadır.<sup>155</sup> Bununla birlikte Güçer, hububat nakledecek tüccarın kefile bağlandığını fakat kaç kefil istendiğinin bilinmediğini belirtmektedir.<sup>156</sup> Ancak dönem olarak farklılık göstermiş olsa da; XVIII. yüzyılın başlarında Midilli’de ortaya çıkan kıtlık nedeniyle Balıkesir, Mihaliç, Bergama ve İvrindi civarlarından hububat satın alarak adaya nakledecek olan Mustafa Çelebi ibn Hüseyin’e Balıkesir kadılığından verilen izin çerçevesinde kendisine El-Hac Mehmed Ağa ibn Abdullah ve Navluncu Kara Hüseyin Beşe ibn Ali kefil olmuşlardır.<sup>157</sup> Bu durumda Güçer’in elinde yeterli veri olmaması nedeniyle bilinmediğini ifade ettiği kefil hususunda bu örnekle iki kişinin yeterli olduğunu söylememiz mümkündür. Kefiller kişiye belli bir süreliğine kefil olmaktadır. Zira Batı Anadolu’dan hububat almak için gelen tüccarların kefillerinin kefalet sürelerinin iki ay ile sınırlı olduğu da belirtilmektedir.<sup>158</sup>

Ayrıca devlet, başkent in iaşesini temin için bu ticareti teşvik ve kontrol etmektedir. Bu çerçevede; tüccarın hububat satın alacağı bölgelerin belirlemede, konuyla ilgili izin verilmesinde, fiyatların tespiti ve nakliye şartlarının düzenlenmesinde ve hububatın başkentteki dağıtımına devlet müdahale edebilmektedir.<sup>159</sup> Bir bakıma, tüccar hububatı başkente getirirken devletten destek görmekte ve aynı zamanda da devlet tarafından kontrol edilmektedir. İstanbul’un iaşesinin karşılanmasının önemini dikkate aldığımızda

---

râyic fiyat üzerinden sancak kazalarından hububat satın alınmış ve böylelikle adaların ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. Bkz.: EŞS, 1241, 47b-2; b-3.

<sup>154</sup> Güçer, a.g.m., s. 83.

<sup>155</sup> Özkaya, a.g.e., s. 325.

<sup>156</sup> Güçer, a.g.m., s. 90.

<sup>157</sup> BŞS, nr: 713, 88b.

<sup>158</sup> Emecen, a.g.m., s. 202.

<sup>159</sup> Emecen, a.g.m., s. 200.

bu kadar mühim bir meselede devletin kontrolü elden bırakmadığını ifade edebiliriz.

## **B. İstanbul'un Hububat İhtiyacının Sağlanması ve Karesi Sancağı**

XVIII. yüzyıl Osmanlı Devleti'nin siyasi, kültürel ve sosyal açıdan bir değişim dönemi olmuştur. Bu değişimin işaretleri daha XVII. yüzyılda ortaya çıkmaya başlamıştır. Devlet bu yüzyılda Anadolu'da ve İstanbul'da çıkan isyanları bastırmak için oldukça çok uğraşmak zorunda kalmıştır. Anadolu'daki isyanlar köylü halkı olumsuz yönde etkilemiş ve zirai yapının bozulmasına önemli ölçüde etki etmiştir.<sup>160</sup> Osmanlı Devleti'nde XVII. yüzyılda ortaya çıkan bu gelişmelerin yansımaları XVIII. yüzyılda da görülmektedir. Celali isyanlarından sonra ortaya çıkan problemler nedeniyle merkezi otoritenin taşradaki kontrolü daha da zayıflamıştır. Merkezileşmeden kopuş XVIII. yüzyılda da kendini göstermiş ve bu yüzyılda taşrada daha bağımsız hareket edebilen zümreler ortaya çıkmıştır.<sup>161</sup>

Bu yüzyılın genel özellikleri arasında telafi edilmeye çalışılan bir dönemin izlerini görmek mümkündür. XVII. yüzyılın son çeyreğindeki başarısızlıklar bu yüzyılın seyrini belirlemede önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. XVIII. yüzyılın ilk yarısında elde edilen başarılar önceki dönemin olumsuzluklarını bir anlamda bertaraf etmiş olsa da yüzyılın ikinci yarısı için aynı şeyleri söylemek mümkündür değildir. Fakat, daha önceki yüzyıllarda uzun bir süreye yayılan seferler bu dönemde de devam etmiştir. Aslında bu yüzyılın genel temasında Osmanlı Devleti'nin sefer sürecinin önemli bir kısmını Rusya'nın tutumu belirlemiştir.<sup>162</sup>

Devlet, seferlerin organizasyonu ve askerlerin yaşesini kurmuş olduğu yaşa ağıyla sağlamaya çalışmıştır. Bu yaşa ağıyla menziller teşkilatlandırılarak ordu

---

<sup>160</sup> Bkz.: Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi*, C. II, Barış Yayınları, Ankara: 1999.

<sup>161</sup> Bkz.: Rifa'at Ali Abou el Haj, (Çev.) Oktay Özel- Canay Şahin, *Modern Devletin Doğası*, Ankara: İmge Yayınları, 2000.

<sup>162</sup> Bkz.: Mehmet Genç, "18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş", *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul: 2002, s. 211.



daha hızlı hareket etmekte ve devlet de önemli bir yükten kurtulmuş olmaktadır. Fakat, uzun süren savaşlar halk üzerindeki aynî ve bedelî vergileri arttırmıştır. Ayrıca savaşlar, mevcut kaynakların tüketiminin yanında bir de ülke içerisinde güvenlik sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Bu dönemlerde ortaya çıkan otorite boşluğundan da yerel güçler faydalanmaya çalışmıştır.<sup>163</sup> Ayrıca, sefer dönüşlerinde serbest kalan levent askerleriyle diğer eşkıya taifeleri güvenliği tehdit edici bir unsur haline gelmişlerdir.<sup>164</sup>

Yüzyılın ikinci yarısında Karadeniz'in kuzeyinde cereyan eden savaşlar ve güçlü rakibe karşı zafer kazanabilmek için daha fazla kaynağın seferber edilmesi durumu söz konusu olmuştur. Savaşlarda ordunun ve başkent in iaşesini sağlama sorumluluğu Anadolu halkına yüklenmiştir.<sup>165</sup> Bunun yanında savaş ortamının faturası fiyatlara yansımış hatta piyasada bazı maddeler hususunda kıtlıklar ve darlıklar ortaya çıkmış ve bu durumda devletin bazı mallar üzerindeki yasaklamaları daha da arttırmıştır.<sup>166</sup> Öyle ki 1761-1785 yılları arasında devlet harcamaları yıllık %30 artmış ve savaş yıllarında bu artış %100' ü bulmuştur.<sup>167</sup>

Bu çerçevede yüzyılın ikinci yarısındaki savaşlar, Osmanlı-Rus ilişkilerinde Karadeniz'in geleceğini tayin açısından önemli bir dönüm noktası olmuştur. Rusya'nın Karadeniz üzerindeki hedeflerini gerçekleştirebilmek amacıyla geliştirdiği politikalar onu Osmanlı Devleti ile karşı karşıya getirmiştir.

---

<sup>163</sup> Karesi Sancağı'nda ortaya çıkan eşkıyalık olaylarının seyrini incelediğimizde yoğunluğun daha çok sefer dönemlerinde ve sonrasında meydana geldiğini görmekteyiz. Diğer taraftan sancaktaki yerel güçlerin âyânlık iddialarıyla halka baskı kurmaları ve asayiş sorunları da bu dönemlerde ortaya çıkmıştır. 1768-1774 Osmanlı- Rus Savaşı sırasında sancağın civarındaki Bergama kazası âyânı olan Sağıncalı Veli ve yandaşlarının bölgede çıkardıkları olaylar bu duruma örnek teşkil etmektedir. Bkz.: EŞS, nr. 1241, 55a-2, 56b-1. Aynı şekilde yine 1736-1739 Osmanlı Rus ve Avusturya Savaşları sırasında Batı Anadolu'da Sarıbey oğlu isyanı yaşanmıştır. Bkz.: Necmi Ülker, "Sarıbey Oğlunun İzmir'e Yürüyüşü ve Avrupalı Tüccarlar", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Sy: IV, İzmir: 1989, s. 43-51. Diğer taraftan Küçük Kaynarca anlaşmasının imzalanmasından sonra ve 1787-1792 Osmanlı-Rus ve Avusturya savaşı sırasında Balıkesir kazasında Kanlı-zâde Halil Ağa âyânlık iddiasıyla ortaya çıkmış ve bu nedenle sancakta bazı asayiş sorunları meydana gelmiştir. Bkz.: Mücteba İlgürel, "Balıkesir'de Âyânlık Mücadelesi", *İÜEF Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sy: 3, İstanbul: 1972, s. 63-74.

<sup>164</sup> " ...kapusuz deli ve tüfenkçi taifeleri kaza ve karyelerde serseri geşt-ü güzâr ve yem ve yiyeceklerinden maada avâne ve diş kirası ve ... akçesi mutâlebesiyle ..." (3 Şaban 1207) Bkz.: BŞS, nr. 737, 11b-1; EŞS, nr. 1241, 69b-2.

<sup>165</sup> Özkaya, a.g.e., s. 331.

<sup>166</sup> Genç, a.g.m., s. 215-218.

<sup>167</sup> Gábor Ágoston, "1453-1826 Avrupa'da Osmanlı Savaşları", Jeremy Black (Ed.), (Çev.) Yavuz Alagon, *Top, Tüfek ve Süngü*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2000, s. 152.

Osmanlı Devleti, 1768-1774 savaşı sonucunda imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Kırım başta olmak üzere önemli ölçüde toprak kaybetmiştir. Bunun haricinde Karadeniz'in kuzeyinde bir kısım toprak Rusya'nın eline geçmiş ve Rusya Akdeniz'de ticaret serbestisi elde etmiştir.<sup>168</sup> Anlaşma ile birlikte Osmanlı devletinin Karadeniz hakimiyeti de sona ermiş ve Kırım'ın da Rusya'nın eline geçmesine zemin hazırlanmıştır.<sup>169</sup>

Diğer taraftan yüzyılın ikinci yarısındaki savaşlar Karadeniz'in kuzeyi ve Tuna civarında cereyan etmiştir. Bu bölge, her zaman başkentin hububat ihtiyacını sağlama hususunda Osmanlı Devleti için son derece önem arz eden bir bölge olmuştur. Fakat yüzyılın ikinci yarısında Rusya ve Avusturya olan savaşlar nedeniyle bu bölge sefer alanı haline gelmiştir. Devletin buralara asker sevk etmesiyle bölgede uzun yıllar savaş devam etmiştir. Devam etmekte olan savaşların bölgenin sosyo-ekonomik yapısını etkilemiş olması da tahminden uzak olmasa gerektir. Zira savaş dönemlerinde bölgenin üretim dengelerinde bazı değişimlerin olduğunu da ifade edebiliriz. Nitekim Balıkesir ve Edremit şer'iyeye sicillerindeki hububat temini hususunda gelen emirlerin satır aralarında, bu savaş dönemlerinde ve sonrasında Tuna havzası ve civarında kıtlıkların ortaya çıktığı anlaşılmaktadır.<sup>170</sup>

Karadeniz'in kuzeyinde bunlar olurken genel seferberlik ve savaş hali dolayısıyla bölgeye sevk edilen askerlerin iaşesinin karşılanması gerekliliği de ortaya çıkmıştır. Devlet, savaş sürecinde ordunun iaşesini karşılamak üzere İstanbul'un ambarı konumunda olan Karadeniz'in kuzey kıyılarını ve Tuna civarının buğdayını ordu tayinatına tahsis etmek zorunda kalmıştır.<sup>171</sup> Savaşın

<sup>168</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. IV, II. Kısım, TTK Basımevi, Ankara: 1995, s. 186.

<sup>169</sup> Zübeyde Güneş Yağcı, "XVIII. Yüzyılda Karadeniz'de ve Kafkaslarda Rus Tehdidi", Orhan Kılıç- Mehmet Çevik (Ed.), *IV. Türkiye'nin Güvenliği Sempozyumu (16-17 Ekim 2003) Bildirileri*, Elazığ: 2004, s. 805-818.

<sup>170</sup> "...bu sene-yi mübârekede Âstâne-yi Âliyem sekemesinin kilâri mesâbesinde olan nehr-i Tuna ve sevâhil-i Bahr-i Siyah câniblerinde killet-i zehâir derkâr olduğundan...." (Cemâziyelevvel 1209) BŞS, nr. 737, 28a-1. "...mültezim ve âyân ve ashâb-ı alâka nehr-i Tuna ve Bahr-i Siyah ve Ak deniz havalilerinde kuraklık hasebiyle zehâirin killet ve..." (15 Cemâziyelevvel 1209) Bkz.: BŞS, nr. 737, 28a-2. "...işbu doksan üç senesine mahsûben Rumili cânibinden vâkî Yenişehir ve Selanik ve havalisi kazalarında ? killet-i emtâr sebebiyle zehâirin nedretine binâen..." ( Cemâziyelâhir 1193- M.1779) Bkz.: BŞS, nr. 733, 145a-1.

<sup>171</sup> Gerek 1768-1774 Osmanlı Rus savaşı ve gerek 1787-1792 Osmanlı- Rus ve Avusturya savaşları esnasında Tuna ve Rumeli civarındaki iskelelerin hububatları asker ihtiyacı için sevk olduğundan İstanbul'un ihtiyacı için Bahr-i Sefid'in Anadolu'ya yakın olan iskelelerinden

bu bölgede cereyan etmesi ve bölgenin üretim sahasına olan yakınlığı, ve dolayısıyla da nakliye hususunda ortaya çıkması muhtemel sorunları en asgari düzeye indirebilmek için böyle bir uygulama başlatılmış olmalıdır.

Ortaya çıkan bu siyasal gelişmeler nedeniyle Devlet, başkentin hububat ihtiyacını karşılayabilmek ve kıtlıkların önüne geçebilmek için başkente yakın olan üretim bölgelerinden buğday temin etmeye yönelmek zorunda kalmıştır. Bu çerçevede Bahr-i Sefid iskelelerinden Anadolu'ya yakın olan Çandarlı, Kemer, Bandırma, Labseki, Mudanya<sup>172</sup> gibi diğer bir kısım iskelelerle bunlara bağlı kazalar öncelikli bölgeler arasında yer almıştır. Bunun nedenleri arasında ise bu iskele ve kazaların başkente olan yakınlıkları, nakliye kolaylıkları ve üretim yapılarının etkisini ifade etmek mümkün görünmektedir.<sup>173</sup>

Aslında XVIII. yüzyıldan önce de hububat hususunda devletin Karesi Sancağı üzerinde birtakım tasarrufları olmuştur. Bu duruma dair örnekler XVII. yüzyılda rastlanmaktadır. Bu yüzyılda devlet, İstabl-ı Âmire<sup>174</sup> için sancaktan arpa satın alınmıştır.<sup>175</sup> Bunun yanında sürsat zahiresi için aynî olarak<sup>176</sup> da Mudanya İskelesine<sup>177</sup> ve menzillere nakledilmek üzere buğday ve arpa gönderilmiştir.<sup>178</sup> Diğer taraftan da özellikle Osmanlı-Venedik savaşları başta olmak üzere yüzyıl içinde meydana gelen savaşlarda sürsat zahiresi adı altında

---

hububat nakli talep olunmuştur. "...ber mûcib fetvâ-yı şerife Moskovlu üzerine sefer-i hümâyunum vûkûndan nâşi Âstâne-yi âliyem lâzimesi için Rumili cânibinden müretteb zehâirin ekseri tayinât-ı ? müslimine tahsis kılınmak takribiyle..." Bkz.: BŞS, nr. 737 (III. Kısım), 6b-1; H.19 Zilkade 1202 (M. 21 Ağustos 1788) "...Rumili cânibinden Âstâne-yi âliyeme gelecek zehâirin ekserisi ... üzerine memur asâkir-i İslâmın ta'yînâtları için müretteb olmaktan nâşi..." Bkz.: BŞS, nr. 737 (II.kısım), 9a-2; nr. 732, 18a-3. Cemâziyelâhir 1202 (M.1788)

<sup>172</sup> Mudanya iskelesi 1771-1772 mubayaasında yer alırken daha sonraki dönemde ismi yer almamaktadır. Bkz.: BŞS, nr. 732, 18a-3.

<sup>173</sup> BŞS, nr. 737 (III.kısım), 5a-1.

<sup>174</sup> İstabl-ı Âmire, saray ahırını yerine kullanılabilir bir tabirdir. İstabl, Arapça ahır manasına gelmekte olup sarayın ahır işlerine bakan memura ise "Mirahur" denilmektedir. Bkz.: M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.II, MEB, İstanbul: 1993, s. 7.

<sup>175</sup> BŞS, nr. 703, 37a-1, 39b-2, 51a-1, 52b-2, 63a-2.

<sup>176</sup> Lütfi Güçer, çalışmasında XVII yüzyılda cereyan eden İran savaşları sırasında Karesi Sancağı'ndan sürsatın bedel olarak alındığını ifade etmektedir. Fakat H.1069 (M.1658-59) senesinde Karesi Sancağı kazalarından arpa ve un iştirasına dair kayıtlar bulunmaktadır. Bkz.: BŞS, nr. 701, 78b-1, 80b-1.

<sup>177</sup> Boğazhisar yolu üzerinde bulunan Dimetoka ve Kurudere nam menzilin arpası Mudanya iskelesine nakl olunmak üzere emr-i şerif irsal olup ancak Mudanya'da arpa bulunmaması nedeniyle Karesi ve Biga sancaklarından arpanın iştirası ve her iki menzile de dörder bin kile arpa nakl ve isabet etmiştir. Bkz.: BŞS, nr. 701, 79a-1.

<sup>178</sup> BŞS, nr. 703, 11b-3.

sancaktan buğday satın alınmıştır. Bunun dışında doğrudan ordunun ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla da İstanbul'a buğday nakliyatı yapılmıştır.<sup>179</sup>

Fakat XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Rusya ile olan savaşların da etkisiyle İstanbul'da yaşanması muhtemel kıtlık hadiselerine karşı tedbir olması ve kış mevsiminde kazalardan buğday naklinin mümkün olmaması gibi nedenlerle ambarlarda şehrin ihtiyacını karşılayacak ölçüde buğday bulunması için bazı zamanlarda Devlet, Tersane-i Âmire ambarlarına buğday depolamak zorunda kalmıştır. Karadeniz'in kuzeyinin sefer alanı içinde yer alması nedeniyle bu bölge kapatılmış ve buradan kente hububat gönderilememiştir.<sup>180</sup> Bu nedenle Devlet, hububatı Karadeniz haricinde yerlerden sağlamak zorunda kalmıştır. Burada esas olan nokta İstanbul'a yakın olan yerlere öncelik verilmesidir ki bu gerekçe ile hububat, daha çok Marmara Denizinin güney kıyıları ön planda olmak üzere, Ege bölgesi ve Akdeniz'den sağlanmaya çalışılmıştır.

Aslında devletin hububat teminindeki amacı da bu bölgelerin tercih edilmesinde bir diğer önemli etkidir. Zira, devletin hububat temininde en önemli amacı, savaş zamanlarında ortaya çıkması muhtemel darlıklara ve kıtlıklara karşı İstanbul halkının ihtiyacı için gerekli olan buğdayı ambarlarda depolamaktır. Depolama için ise Akdeniz ve civarındaki bölgede üretilmiş olan buğdaylar daha fazla talep edilmekteydi. Çünkü Akdeniz buğdayının en önemli özelliği ambarlarda daha uzun süre bozulmadan kalabilmesidir. Oysa Karadeniz ve Tuna buğdayının nem oranı yüksek olduğundan daha kısa sürede bozulabilmekte idi.<sup>181</sup> Bir anlamda Karadeniz'in kuzeyinde devletin değil de kapan tüccarlarının buğday satın almasında bu durumun önemli bir etkisi olmuş olabilir. Bu nedenle de Karadeniz buğdayı kapan tüccarı tarafından İstanbul'un günlük tüketimini karşılamak için satın alınmıştır. Devlet ise, olası kıtlıklara ve darlıklara karşı tedbir mahiyetinde Tersane-i Âmire ambarlarında depolamak amacıyla hububat mubayaa etmektedir. Ancak, Zahire Nezaretinin kurulmasıyla

---

<sup>179</sup> Donanma kalyonları leventleri için gereken peksimetin imalinde kullanılmak üzere Balıkesir kazası sakinlerinden Kara Mustafa Ağa'dan 5000 kile buğday mubayaa olunup acil olarak iskeleye nakli hususunda ferman bulunmaktadır. Bkz.: BŞS, nr. 716, 51a-1.

<sup>180</sup> Özkaya, a.g.e., s. 332.

<sup>181</sup> Salih Aynural, *Selim III Döneminde İstanbul'da İktisadi Hayat (1789-1807)*, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: 1989, s. 13.

birlikte devletin İstanbul için gerekli olan buğdayı teminde tüccarın faaliyetleriyle eşit sayılabilecek bir derecede etkinliğe sahip olduğu ifade edilebilir.

Marmara'nın güneyinde yer alan Karesi Sancağı, yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan siyasal gelişmelere paralel olarak özellikle mirî mubayaalarda öncelikli bölgeler arasında yer almıştır. Devlet bazı zamanlarda İstanbul'da olası kıtlıklara tedbir amacıyla Tersane-i Âmire ambarlarına depolamak amacıyla bazen de İstanbul'da ortaya çıkan kıtlıklar ve darlıklar nedeniyle burada bulunan halkın ihtiyaçlarını karşılamak üzere sancaktan mubayaa taleplerinde bulunmuştur. Daha önceki dönemlerde yalnızca savaş zamanlarında aynı olarak hububat mubayaa gerçekleştirilen sancakta, yüzyılın ikinci yarısında askerî iaşeden çok, sivil iaşe için mubayaa talepleri yoğunlaşmıştır. Böylece ortaya çıkan şartlar sancağı daha etkin bir konuma getirmiştir.

Oysa aynı bölgede Karesi dışında Biga, Hüdavendigar, Aydın, Saruhan ve Menteşe sancakları da bulunmaktaydı. Bu sancaklar da İstanbul'un iaşesinin sağlanmasında önemli katkılar sağlamış olabilirler. Fakat sancağın yanı başında bulunan Biga Sancağı için en azından elimizde bulunan verilerle bazı çıkarımlarda bulunmamız mümkündür. Sancağın kazalarının üretim ve fiziki durumları ve diğer bazı etkenler sancakların İstanbul'a göre konumlarını belirlemede etkili olmuşlardır. Zira Biga Sancağı incelediğimiz dönemde sekiz kazaya sahiptir. Fakat bu kazalardan Sultaniye ve Labseki kazalarının bağ bahçelik olması, Ünye ve Balya kazalarının arazilerinin taşlık olması ve bu nedenle de tarıma elverişli olmamaları, kalan dört kazanın ise kereste için memur olmaları ve aynı zamanda sancağın Boğaz muhafazasından sorumlu tutulması nedeniyle mirî alımlarda bu kazalar daha az bir paya sahip olmuşlardır.<sup>182</sup> Ancak, Karesi Sancağı kazalarında böyle bir durum söz konusu değildir. Çünkü sancağın içerisinde Balıkesir, Manyas ovaları bulunmakta<sup>183</sup> ve diğer kazalarda da üretimin yeterli olduğu gözlenmektedir.

Bütün bunlara ek olarak yüzyıl içerisinde taşrada bazı değişimler meydana gelmiştir. Merkezi otoritenin zayıflaması sonucu taşrada ortaya çıkan otorite boşluğunu âyân, eşraf, hanedan ve derebeyi aileleri doldurmuş ve

---

<sup>182</sup> BŞS, nr. 738, 20b-2.

<sup>183</sup> BŞS, nr. 730, 9b-1.

memleketin bir çok yerinde varlıklarını ve üstünlüklerini kabul ettirmişlerdir.<sup>184</sup> Bu nedenle bu yüzyıl literatürde âyânlar dönemi olarak yer almıştır. Böylelikle her kazada bir âyân ortaya çıkmıştır. Âyânlar, siyasal güçlerin yanında iktisadi güçleri de ellerine geçirmişlerdir. Yine aynı yüzyılda toprak sisteminde meydana gelen değişimler sonucunda, iltizam ve mukataalarla birlikte, bu güçler üretimde de söz sahibi olur hale gelmişlerdir. Taşradaki bu güçlerin üretimi belirlemede de etkilerinin olduğu gerçeği yadsınmamalıdır. Zira devlet; bazı zamanlarda taşrada bulunan âyân, voyvoda ve mütesellimlerin ambarlarındaki buğdayı göndermelerini istemekten çekinmemiştir.<sup>185</sup> Bu durumda taşradaki âyânların devletle ilişki kurabilme istekleri de üretilecek ürün çeşidini belirlemede etkin olmuş olabilir. Meseleye bir diğer açıdan baktığımızda aslında âyânlar, aynı zamanda hububat üretmeleri vasıtasıyla köylü ile aralarında patronaj ilişkisi de kurabilmektedir. Böylece köylüler, hububat üreticisi olan âyâna muhtaç duruma düşebilmektedirler. Çünkü zaman zaman köylülerin nakit paraya ve ekim zamanında ise tohumluk buğday ve arpaya gereksinimleri ortaya çıkabilmekte idi. Öte yandan köylülerin hasat öncesinde günlük ihtiyaçlarını temin için hububata olan ihtiyaçları bölgelerindeki yerel güçlerle zorunlu olarak bağlantı kurmalarını gerekli kılmaktadır.<sup>186</sup> Hasat öncesi köylüye borç para vererek hasatta elde edilecek ürünün önemli bir kısmını ipotek altına alabilmekte idiler.<sup>187</sup> Diğer taraftan devletin hububat talepleri karşısında ambarında yeterli miktarda hububatı bulunmayan köylüler bu hububatı parasıyla köydeki ya da kazadaki âyândan almak zorunda kalmaktaydılar.<sup>188</sup>

<sup>184</sup> Özcan Mert, "Âyan" *DİA*, C. IV, İstanbul: 1991, s. 196.

<sup>185</sup> BŞS, nr. 716, 54a-4; EŞS, nr. 1241, 82b-1; EŞS, nr. 1239, 34a-1.

<sup>186</sup> Nitekim Edremit âyânından olan Mürîdzade Hacı Mehmed'e borcu olan kişiler arasında yer alan Kemer-i Edremit köylülerinin hasat öncesinde tahıl tedariki dolayısıyla Hacı Mehmed'e 10406 kuruş borçları olduğu tereke kayıtlarında yer almaktadır. Ayrıca yine Edremit kazası Tuzla nahiyesine bağlı Papazlı köyü (Altınoluk) ahalisinin ağaya 300 kuruş buğday borçları bulunmaktadır. Bunun yanında yine Edremit dışında da Ünye kazası ahalilerinin zimmelerinde ve Manyas'taki bazı köylerin de Mürîdoğluna tahıl borçları olduğu görülmektedir. Bkz.: Suraiya Faroqhi, "Zeytin Diyarında Güç ve Servet: Edremit Âyânından Mürîdzade Hacı Mehmed Ağa'nın Siyasi ve Ekonomik Faaliyetleri", Çağlar Keyder-Faruk Tabak (Ed.), *Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım*, İstanbul: TVYY, 1998, s. 88-89; EŞS, nr. 1249, 46b-3, 47a-1.

<sup>187</sup> Üretim bölgelerinde bulunan bazı âyân, muhtekir ve murabahacılara üreticiler hasat zamanından önce borçlanmaktaydılar. Bu nedenle de devlet, orak akçesi adıyla belli bir miktar para ödenirdi. Aldıkları bu ücretleri hasat zamanında elde edilen üründen râyic üzere geri ödemekteydiler. Bkz.: Yunus Köroğlu, *a.g.t.*, s. 47.

<sup>188</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, *Cevdet Belediye*, nr. 7028.

Batı Anadolu'da ise önemli ölçüde araziye sahip olan Karaosmanoğulları gibi büyük âyânlar bulunmaktaydı.<sup>189</sup> Aslında, Karesi Sancağı'nın merkeze olan yakınlığının bir sonucu olarak bölgede gizil bir kontrolün hakim olduğu düşünülebilir. Her ne kadar merkezi otorite yüzyılın tamamında etkili olamasa da yine toprakların durumu ya da diğer başka nedenlerden büyük âyânların ortaya çıkması için bir zemin oluşmamıştır. Onun yerine Kanlı oğlu Halil gibi bir aileden ziyade kişilerin ömürleri ile sınırlı olan âyânlar görülmüştür.<sup>190</sup>

Yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan siyasi gelişmeler sancağın İstanbul'a göre olan durumunu belirlemede etkili olmaktadır. Zira savaş masraflarının karşılanmasında devletin halka daha fazla yüklenmesi, savaşlardaki başarısızlıklar, iaşe sorunları devletin yeni tedbirler almasını gerektirmiştir. Değişen iaşe politikaları sancaklardaki üretim biçimlerine de yansımış olabilir. Çünkü tarlasında buğday ve arpa üretmeyen köylü devletin mubayaa talepleri karşısında bunu en yakın âyândan temin etme yoluna gitmiştir. Bu durum, âyânların köylüyle ilişkilerine farklı bir boyut kazandırmıştır.

Karesi Sancağı'nda, mirî mubayaa daha etkin bir şekilde kullanılmıştır. Devlet, sancaktan genellikle İstanbul'un mevcut hububat ihtiyacı için ve şehirde ortaya çıkması muhtemel hububat darlıklarına karşı ve ordunun gereksinimleri için tedbir olarak Tersane-i Âmire ambarlarında depolanmak üzere buğday satın almıştır. Ancak bazı zamanlarda Kapan tüccarı da sancak iskelelerinden rayiciyle buğday satın aldığı vakidir. Tüccarlar aldıkları buğdayı devletin direktifleri doğrultusunda bazen Unkapanı'na bazen de Tersane-i Amire ambarlarına götürmüşlerdir.

Sancağın civarındaki bölgelerde zaman zaman ortaya çıkan kıtlıklar da sancağın hububat teminindeki rolünü etkilemiş olabilir. Osmanlı Devleti kazalarda kapalı bir ekonominin uygulanmasına özen göstermiştir. Yani üretim birimlerinde üretilen hububatın o sınırlar içerisinde kalması prensibini benimsemiş ve böylece her kazada üretilen hububat o kazada yaşayan köylü ve

---

<sup>189</sup> Karaosmanoğulları ile ilgili olarak bkz.: Yuzo Nagata, *Tarihte Âyânlar*, TTK Basımevi, Ankara: 1997.

<sup>190</sup> Bkz.: Mücteba İlgürel, "Balıkesir'de Âyânlık Mücadelesi", *İÜEF Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sy: 3, İstanbul: 1973. s. 63-74.

şehirli halkın ihtiyacını karşılamak üzere tahsis edilmiştir.<sup>191</sup> Üretim birimi olan kaza dışında herhangi bir bölgenin buğday ihtiyacını karşılamak için buğday naklinin yapılması ancak devletin izin vermesiyle mümkün olabilmektedir. Aslında bu kapalılık ilkesi görece kapalı olarak tarif edildiğinde daha bir anlam kazanacaktır. Çünkü kapalılık prensibi gayri resmi yollarla geçersiz hale getirilmiştir. Bunun yanında kıtlık gibi bazı özel durumlarda ise uygulanmamıştır.

XVIII. yüzyıl boyunca Adalar denizinde bulunan Midilli,<sup>192</sup> Limni, Sakız<sup>193</sup> ve Girit<sup>194</sup> adalarında değişik zamanlarda hububat hususunda kıtlıklar ve darlıklar yaşanmıştır. Adalardaki hububat ihtiyacı Balıkesir<sup>195</sup> ve Edremit<sup>196</sup> başta olmak üzere sancak kazalarından sağlanmıştır. Bu süreçte gerek kazalardaki tüccarlar gerek de adalardan gelen tüccarlar etkin olmuştur.<sup>197</sup> Kazalardan adalara hububat naklolurken râyic fiyat esas olmakla birlikte elinde hububat olup da satmak isteyenlerden satın alınmıştır.<sup>198</sup> Ancak kıtlık zamanı haricinde de Edremit ve civarından Sakız adasına hububat nakletmek üzere yabancı tüccara izin verilmiştir.<sup>199</sup> Bu bağlamda sancak kazalarına yakın olan adaların hububat ihtiyaçlarının bir kısmı da buralardan sağlanmaktadır.

Özellikle 1787-1792 Osmanlı Rus ve Avusturya savaşları nedeniyle İstanbul'da fiyatlar artmış ve yiyecek sıkıntısı baş göstermiştir.<sup>200</sup> Hatta I. Abdülhamit'in son yıllarında 1789 'da Prusya için toplanan mecliste zahire

<sup>191</sup> Güçer, a.g.m., s. 81-82.

<sup>192</sup> BŞS, nr. 713, 88b-2; EŞS, nr. 1241, 87a-2.

<sup>193</sup> EŞS, nr. 1241, 37b-2.

<sup>194</sup> Hanya'da ortaya çıkan hububat kıtlığı nedeniyle Edremit kazasından râyic üzere kendi rızalarıyla satanlardan 2 bin kile buğdayın Girit adasına nakl olunmasına dair emr- şerif kaydı yer almaktadır. Bkz.: EŞS, nr. 1241, 75a-2.

<sup>195</sup> H.1121 (M.1709-1710) senesinde Midilli adasında ortaya çıkan kıtlık neticesinde Balıkesir kazasından Mustafa Çelebi ibn Hüseyin, izin çerçevesinde Mihaliç, Balıkesir, İvrindi, Bergama kazalarından buğday iştira ederek Midilli adasına nakl etmiştir. Bkz.: BŞS, nr. 713, 88b-2.

<sup>196</sup> Midilli adasında ekili arazilerin bulunmaması nedeniyle buranın hububat ihtiyacı Ezine, Kemer o bölgedeki kazalardan tüccar vasıtasıyla karşılanmaktadır. H.1191 (M.1777-1778) senesinde Ayazmend iskelesinden 6 bin kile (kifayet derecede) buğdayın râyic fiyat üzere iştirası ve teslim edilmesine dair ferman kaydı bulunmaktadır. Bkz.: EŞS, nr. 1241, 87a-2.

<sup>197</sup> Kıtlık zamanlarında adalara hububat nakl eden tüccar sancak kazalarından olabileceği gibi bazen de adalardan gelen yabancı tüccarlar tarafından da nakl olunmuştur. Bkz.: EŞS, nr. 1241, 37b-2.

<sup>198</sup> EŞS, nr. 1242, 41b-2.

<sup>199</sup> İngiliz sefinelerinden Kapudan Cezarka(?) adlı kaptana kendi akçeleriyle Sakız'a hububat getirmesi için Sakız muhafızı Süleyman beyin buyruktusu bulunmaktadır. Bkz.: EŞS, nr. 1241, 47b-2; b-3.

<sup>200</sup> Dönem içerisinde başkentte meydana gelen sıkıntılar ve tedbirlerle ilgili olarak bkz.: Fikret Sarıcaoğlu, a.g.e., s. 242-247.



konusu da gündeme gelmiştir.<sup>201</sup> Sultan III. Selim döneminde 1791 Yaş Antlaşmasıyla sonuçlanan Osmanlı- Rus Savaşı sırasında iaşe konusunda bir takım sorunlar yaşanmıştır. Savaş süresince İstanbul'da zaman zaman kıtlıklar ortaya çıkmış ve şehre yeterli miktarda hububat nakledilememiştir.<sup>202</sup> Bunun yanında İstanbul'a göçün devam etmesi şehrin nüfusunu da sürekli arttırmıştır. Tüm bu yaşananlar göz önüne alınarak III. Selim döneminde, 1793 yılında Zahire Nezareti kurulmuş<sup>203</sup> ve ardından da Zahire Hazinesi kurularak hububat alımı konusunda yeni bir düzenlemeye gidilmiştir.<sup>204</sup>

Nezaretin kurulmasıyla birlikte önceden uygulanan mubayaa sistemi ortadan kaldırılmıştır. Bunun yerine mubayaada râyiç mubayaa esas alınmakla birlikte bir üretim bölgesinde verimin çokluğu ya da azlığı belirleyici etkenler arasında yer almıştır. Hasat zamanında ürünü az olan bölgeden daha az miktarda hububat alınması istenmiştir.<sup>205</sup> Ayrıca nakliye koşulları da göz önünde bulundurularak İstanbul'a daha yakın bölgelerden mubayaa sağlanmasına öncelik verilmiştir. Bu çerçevede devlet, hububat kaçakçılığının yaygın bir şekilde devam ettiği Marmara ve Akdeniz sahillerini kontrol altında tutarak gayri resmi ticaretin önüne geçmeye çalışmıştır. Öte yandan daha önce de belirttiğimiz gibi Akdeniz buğdayının daha fazla dayanıklı olması da bu bölgelerden hububat satın alınmasında bir diğer etken olarak karşımıza çıkmaktadır.<sup>206</sup>

Hububat hususunda bir nezarete gereksinim duyulması devletin İstanbul'a hububat temininde daha etkin olma isteğinden kaynaklanmış da olabilir. Zira, Karadeniz'den başkente hububat naklinde görevli kapan tüccarlarının sefer zamanlarında nakliyede sıkıntılar yaşamaları İstanbul halkının ihtiyacı olan hububatın sağlanmasında bazı pürüzler ortaya çıkarmıştır. Bu çerçevede devlet, konuya bizzat müdahil olma gereğini hissetmiştir. Cezar,

---

<sup>201</sup> Özkaya, a.g.e., s. 333.

<sup>202</sup> Cezar, a.g.m., s. 111-156.

<sup>203</sup> Fatih Yeşil, "İstanbul'un İaşesinde Nizam-ı Cedid: Zahire Nezareti'nin Kuruluşu ve İşleyişi (1793-1839)", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, MÜ Fen Edebiyat Fakültesi, Sy.: 15, İstanbul: 2004, s.113-142.

<sup>204</sup> Zahire Nezaretinin başına şikk-ı salis defterdarı getirilmiştir. Bunun yanında sergi halifesi, veznedar görev yapmaktaydı. Özkaya, a.g.e., s. 339.

<sup>205</sup> Güran, a.g.m., s. 21.

<sup>206</sup> Güran, a.g.m., s. 22.

Zahire Nezareti'nin kurulmasıyla birlikte devletin zahire naklinde % 55 oranında bir paya sahip olacağını ifade etmektedir.<sup>207</sup>

Nezaretin kurulması ile Karesi Sancağı'ndan daha önceleri sağlanan hububat miktarlarında çok büyük bir değişim olmamıştır. Ancak değişen bazı hususlar da yok değildir. Nitekim Zahire Nezareti'nin kurulmasından önce sancaktan hububat büyük ölçüde mirî fiyatlarla satın alınırken Nezaretlin kurulmasıyla birlikte râyiç fiyat esas alınarak hububat satın alınmaya başlanmıştır.

### **C. Karesi Sancağı Kazalarından Hububat Nakli ve İskeleler**

İstanbul halkının hububat ihtiyacını karşılamak amacı ile Karesi Sancağı kazalarından ve köylerinden satın alınan hububatın civardaki iskelelere nakli mubayaa sürecinde belirleyici bir etken olmuştur. Bu doğrultuda; hububat naklinde bazı esasların olup olmadığı, hububatın naklinde kullanılan vasıtalar, bunlara ödenen ücretler, karşılaşılan sorunlar ve başkentin acil ihtiyaçları meseleyi daha da önemli hale getirmiştir.

İstanbul'un iaşesinin devlet bürokrasisinde önemli olması nedeniyle bir iaşe sisteminin kurulduğundan daha önce bahsetmiştik. Kazalar, hububatın hangi iskelelere nakledileceğinin belirlenmesinde önemli yere sahiptirler. Bu sistem içerisinde öncelikle nakliye kolaylıkları göz önünde bulundurularak, hububat naklolunacak iskeleler ve bu iskelelere bağlı kazalar belirlenmiştir. Devlet, iaşenin sağlanmasında mümkün olduğu kadar İstanbul'a yakın ve deniz yoluyla bağlantısı olan bölgeleri sistem içerisine dahil etmiştir. Çünkü; kara yoluyla mesafenin daha uzun olması ve nakliye araçlarının yetersizliği gibi sorunlar nakliye masraflarını arttırmış ve bu masraflar bazı zamanlarda nakledilen hububatın alış fiyatını geçmiştir.<sup>208</sup> Bu nedenlerle devlet çoğu zaman İstanbul'un hububat ihtiyacını temin ederken deniz yoluyla nakliyatı tercih

---

<sup>207</sup> Cezar, a.g.m., s. 118.

<sup>208</sup> Lütfi Güçer, *XVI. ve XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, Sermet Matbaası, İstanbul: 1964, s. 29.

etmiştir. Kara yoluyla nakliyat ise genellikle iskeleler ile kazalar arasında ve deniz yoluyla nakliyatın mümkün olmadığı yerlerde geçerli olmuştur.

İstanbul'un ihtiyacı olan hububatın belirli bir düzen içinde nakledilmesi için üretim sahası olan kazalar, civarlarında bulunan bir iskeleye bağlanmıştır. Hangi kazanın hangi iskeleye bağlanacağı konusunda ise belirleyici etken kazaların iskelelere mesafesi olmuştur.<sup>209</sup> Nakliye vasıtalarının yetersizliği, yolların durumu ve ücretlerin yüksek olması göz önünde bulundurulduğunda kazaların yakınlarındaki bir iskeleye bağlanmasında temel amaç, üreticinin nakliye hususunda ortaya çıkması muhtemel sıkıntılarını en asgari düzeye indirebilmektir.

Kazaların bağlı oldukları iskelelerde zaman içerisinde bazı değişiklikler meydana gelmiş midir? Salih Aynural, devlet tarafından belirlenmiş iskeleler haricindeki başka iskelelere kazaların hububat nakletmesinin mümkün olmadığını ifade etmektedir.<sup>210</sup> Ayrıca; Aynural, kitabının ekler kısmında XIX. yüzyıla ait vermiş olduğu tablolarda kazaların bağlı oldukları iskeleleri de belirtmiştir.<sup>211</sup> Bu çerçevede Karesi Sancağı kazalarındaki hububatın İstanbul'a nakli için her kaza yakınındaki bir iskeleye bağlanmıştır. Fakat merkezden gelen emirler doğrultusunda kazaların hububat naklettiği iskelelerde bazı değişimlerin olabileceğini de göz ardı etmemek gerekmektedir. Nitekim, sancak kazalarının bazen farklı iskeleler vasıtasıyla da hisselerine düşen miktarda hububatı İstanbul'a nakletmiş oldukları vâkidir. Bu durumda, bir kazanın hangi iskele vasıtasıyla hububat nakledeceği hususunun devletin taleplerine ve şartlara göre değiştiğini söyleyebiliriz.

Bu çerçevede, döneme ait şer'îye sicil kayıtlarından İstanbul'a gerekli olan hububatın sağlanmasında Karesi Sancağı kazalarından satın alınan hububatın naklinde hangi iskelelerin kullanıldığını takip edebiliyoruz. XVIII.

---

<sup>209</sup> Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları*, s. 28.

<sup>210</sup> Aynural, *a.g.e.*, s. 28.

<sup>211</sup> Aynural, İÜ Kütüphanesinde bulunan Tersane ve Matbah-ı Amire Maden ve Sair Defteri adlı 8826 numaralı Türkçe yazmadan almıştır. Bu tablolara göre Karesi Sancağı kazaları Çandarlı, Bandırma ve Mihaliç İskelelerine hububat nakletmektedirler. Tabloda; Bandırma iskelesine hububat nakleden sancak kazaları Balıkesir, Bigadiç, İvrindi, Başgelembe, Sındırgı, Firt ma Sami(kazanın adı yanlış okunmuştur asıl ismi Firt maâ Şami), Ayvalık, Erdek, Gönen vs.dir. Çandarlı İskelesine Ayazmend. Mihaliç iskelesine ise Manyas kazasının hububat naklettiği ifade edilmektedir. Bkz.: Aynural, *a.g.e.*, s. 167.

yüzyılın ikinci yarısında sancak kazalarındaki hububat, Bandırma, Mihaliç (Karacabey)<sup>212</sup>, Çandarlı, Edremit ve Kemer (Burhaniye) iskelelerine nakledilmiştir. İskelelerin kullanım sıklığı da dönemlere göre değişiklik göstermiştir. Kesin bir çerçeve olmamasına rağmen incelediğimiz dönemde Çandarlı, Edremit ve Kemer iskeleleri çoğunlukla civarında bulunan Edremit, Kemer, Ayazmend ve Ayvalık kazalarından satın alınan hububatın naklinde kullanılmışlardır. Bandırma ve Mihaliç iskeleleri ise Balıkesir, İvrindi, Bigadiç, Sındırgı, Fırt maâ Şami, Manyas ve Kepsut kazaları tarafından kullanılmıştır.

Ancak daha önce de ifade ettiğimiz gibi kazalar hububatı sürekli aynı iskelelere nakletmemişlerdir. Kazaların hububat naklettikleri iskelelerde zaman içerisinde bazı değişiklikler meydana gelmiştir. Nitekim XVII. yüzyılda İstabl-ı Âmire hayvanları için sancak kazalarından talep olunan arpa Tekfurdağı İskelesi'ne<sup>213</sup> nakledilmiştir.<sup>214</sup> Devletin arpanın naklinde Tekfurdağı İskelesi'nin kullanılmasını istemesi, dönem içerisinde bu iskelenin daha işlevsel olduğunu düşündürmektedir. Nitekim XVI. ve XVII. yüzyıllarda İstanbul'a sevk edilen hububatın önemli bir kısmı Tekfurdağı İskelesi aracılığıyla İstanbul'a nakledilmiştir.<sup>215</sup>

Hububatın naklinde kullanılan yollarda zaman içerisinde meydana gelen değişikliklerde dönemin şartlarının önemli bir etkisinin olduğu yadsınamaz. Zira devlet, her dönemi kendi içerisinde getirdiği şartlarla değerlendirerek, ihtiyaca göre yeni düzenlemeler yapmaktan kaçınmamıştır. Özellikle sefer zamanlarında ordunun ihtiyacının karşılanması için kazalardan talep edilen hububatın naklinde bunu açık bir şekilde görmek mümkündür. Örneğin, XVIII. yüzyılın ilk

---

<sup>212</sup> XVI. yüzyılda Mihaliç ortalama 400'den fazla vergi mükellefi olan bir kaza olarak ifade edilmektedir. Bu çerçevede, Mihaliç mukataasıyla civarındaki bir diğer kaza olan Mudanya mukataasının değeri arasında yapılan karşılaştırma sonucunda Mudanya'nın Mihaliç'ten daha önemli bir liman olduğu düşünülmektedir. Bkz.: Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 141-142.

<sup>213</sup> BŞS, nr. 703, 51a-1.

<sup>214</sup> BŞS, nr. 703, 52 b-2, 63a-2.

<sup>215</sup> Tekfurdağı (Rodosçuk ) ile ilgili olarak bkz.: Suraiya Faroqhi, "İstanbul'un laşesi ve Tekirdağ-Rodosçuk Limanı (16.- 17. Yüzyıllar)", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-80 Özel Sayısı, s. 139-154; İlber Ortaylı, "16. Yüzyılda Rodosçuk (Via Aegnetia'nın Marmara Uzantısı)", *Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Turhan Kitabevi, Ankara 2000, s. 85-93.

çeyreğinde peksimet yapımı için Balıkesir'den talep edilen buğdayın, Çandarlı İskelesi vasıtasıyla İstanbul'a nakledilmesi istenmiştir.<sup>216</sup>

Bazı dönemlerde ortaya çıkan güvenlik problemlerinin de iskelelerin kullanılmasında belirleyici bir etkisi olmuştur. Nitekim 1768-1774 Osmanlı- Rus Savaşı sırasında Bahr-i Sefid'in karışıklığı sebebiyle hububatın Çandarlı, Edremit gibi iskeleler yerine Bandırma gibi Marmara Denizinin güneyindeki iskeleler vasıtasıyla İstanbul'a ulaştırılması istenmiştir. Halbuki bu bölgeler Bandırma'ya oldukça uzaktır ve bu durum nakliye masraflarını bir hayli artırmaktadır. Ancak nakliyede esas olan noktalardan birisi güvenlidir. Adalar Denizinin savaş alanı olması nedeniyle de bölgede güvenlik ortadan kalkmıştır. Bu nedenle İstanbul'a naklolunması gereken hububatın, iç bölgede yer alması nedeniyle daha güvenli ve aynı zamanda da boğaza yakın olan Bandırma ve civarındaki diğer iskeleler vasıtasıyla nakledilmesi hususu üzerinde önemle durulmuştur.<sup>217</sup>

Bunun haricinde iskelelerin fiziki kapasitelerinin yeterlilik durumları da nakliye esnasında kullanımlarını etkileyen faktörler arasında yer almıştır. İskelelerde; nakledilen hububatı depolamaya yetecek sayıda ambarların, mahzenlerin<sup>218</sup> bulunması ve iskelenin dolma tehlikelerine karşı tedbirler alınması gerekmektedir.<sup>219</sup> Ayrıca hububat almak için gelen gemilere yüklemenin rahat bir şekilde yapılması da önem taşımaktadır. İskelelerin fiziki durumlarıyla ilgili ortaya çıkan bazı sorunlar, iskeleye hububat nakliyatının azalmasına neden olmuş ve bazı iskelelerin bu durumu telafi için ön plana çıkarılmasına fırsat sağlamıştır.

Bu doğrultuda, XVIII. yüzyılın ikinci yarısındaki bazı siyasi gelişmeler imparatorluğun iâşe sağlama ağında bazı değişikliklerin meydana gelmesine

---

<sup>216</sup> Sicil kaydında H.1128 (M. 1715-1716) yılında donanmanın peksimet ihtiyacı için Balıkesir kazasından 10 bin kile buğdayın Çandarlı İskelesinden İstanbul'a nakl olunması emredilmiştir. Bkz.: BŞS, nr. 716, 50b-2.

<sup>217</sup> Bu çerçevede 1771 yılında Boğazdan uzakta bulunan Çandarlı gibi iskelelerden tertip olunan hububatın geçen yıl olduğu gibi Boğaz içerisinde yer alan iskelelere nakledilmesi uygun görülmüştür. (H. 1185) Bkz.: EŞS, nr. 1240, 39a-1.

<sup>218</sup> Mahzen, yapılarda yer altı deposu anlamına gelmektedir. Bkz.: <http://www.tdk.org.tr/sozluk>

<sup>219</sup> İskele idarecilerinin karşılaştıkları en önemli teknik sorun limanların dolmasını önlemek ve büyük gemilerin yararlanabilmesini sağlamaktır. İskeleler dolduğunda bazen beş ya da on köy vergi muafiyeti karşılığında limanın taş ve kumdan temizlenmesinden sorumlu tutulmaktaydı. Bkz.: Suraiya Faroqi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 118.

neden olmuştur. Nitekim devlet, Osmanlı Rus savaşları çerçevesinde devam eden seferler ve uğramış olduğu kayıplar nedeniyle Karadeniz’de ve Tuna havzasında üretilen hububatı orduya sevk etmek zorunda kalmıştır. Bu durumda daha önceleri, gerekli olduğu zamanlarda veya tedbir mahiyetiyle Tersane-i Amire ambarlarında depolamak amacıyla hububat nakli için başvuru yakın sancakların bu dönemlerde biraz daha öne çıkmış oldukları görülmektedir. Karadeniz’de meydana gelen bu gelişmeler kapan tüccarının İstanbul’un ihtiyacı olan hububatı karşılamada yetersiz kaldığını düşündürmektedir. Çünkü bundan sonra devletin başkentin hububatını sağlamak üzere daha etkin olmak zorunda kaldığını ifade edebiliriz. Karesi Sancağı da bu siyasi ve askeri değişimin bir sonucu olarak Marmara Denizi ile bağlantısı nedeniyle gerek İstanbul’un iaşesinin gerek askeri iaşenin sağlanmasında devletin zorunlu olarak tercih ettiği bölgeler arasında yer almıştır.

XVIII. yüzyılın ikinci yarısının başlarında Karesi Sancağı kazaları İstanbul’a naklolunacak hububatı Mihaliç İskelesi vasıtasıyla nakletmektedirler. Fakat, Osmanlı-Rus savaşları sırasında ve daha sonra kurulan Zahir Nezarati döneminde de Bandırma iskelesi sıklıkla olarak kullanılmıştır. Böyle bir değişimde Mihaliç iskelesinin fiziki kapasitesinin önemli bir etken olduğunu sicillerde yer alan bazı belgelerin satır aralarına okuyarak ulaşabiliriz. Çünkü, 1798-1802 Osmanlı- Fransız Savaşı sırasında Mihaliç ve Bandırma İskelelerine bağlı kazalardan talep olunan arpanın nakli konusunda bazı kazalar kendi hisselerine düşen miktarı Mihaliç İskelesi vasıtasıyla nakletmek istemişler fakat olumsuz cevap almışlardır.<sup>220</sup>

Merkezin bu olumsuz tavrının Mihaliç İskelesinin fiziki olarak bazı yetersizlikleriyle ilgili olduğunu görmekteyiz. Çünkü iskelelerde gerek kazadan gerek de dışarıdan gelen malları depolayabilmek için ambarların ve mahzenlerin bulunması gerekmektedir. Fakat Mihaliç’te kazalardan satın alınan veya başka yollarla ticari değerdeki malları depolayacak sayıda ambar bulunmamaktadır. Diğer taraftan iskelenin, yükleme yapmak için gelen gemilerin

---

<sup>220</sup> Bu dağıtımda Balıkesir kazasına 4500 kile arpa isabet etmiştir. Bkz.: BŞS, nr: 738, 34a-2.

yanışmasına elverişli olmaması da hububatın gemilere yüklenmesinde bir takım zorluklar ortaya çıkarması muhtemeldir. Ayrıca, iskelenin durumuyla ilgili olarak daha önceki dönemlerde meydana gelen bazı gelişmeler de bize yardımcı olmaktadır. Zira Lütfi Güçer'in kitabında yer alan bir dipnotta; 1661 senesinde Hazine-i Amire teslimatından bir miktar paranın Mihaliç İskelesinin "tathirine" sarf edildiği ifade edilmektedir.<sup>221</sup> Tathir<sup>222</sup> kelimesinin "temizleme" manasına gelmesinden hareketle zaman zaman iskelenin dolduğu ve temizlenme ihtiyacının ortaya çıktığını ifade edebiliriz. Mihaliç'le ilgili olarak elimizde böyle bir bilginin varlığı ve yüzyılın sonlarındaki durumu birlikte düşündüğümüzde iskelenin yeniden bir dolma tehlikesiyle karşı karşıya kalmış olabileceği mümkün görünmektedir. Bu tür sorunlar da iskeleden yapılması planlanan nakliyelerde bazı sorunlar doğuracaktır.

Bunlardan başka Bandırma, Mihaliç ve Çandarlı İskelelerine yalnızca sancak kazaları bağlı değildir. Bunun dışında civarda bulunan Aydın, Saruhan, Hüdavendigâr, Biga ve Kaptan Paşa Sancağına bağlı bazı kazalar da İstanbul iâşe ağı içerisinde yer alıp ürünlerini adı geçen iskeleler vasıtasıyla merkeze ulaştırmaktaydılar.<sup>223</sup>

## 1. Kara Yoluyla Yapılan Taşımacılık

Karesi Sancağı kazalarının hububat naklettiği iskelelerin durumlarını ortaya koyduktan sonra, bir diğer mesele ise kazalardan talep olunan hububatın hangi vasıtalarla iskelelere ulaştırıldığı, bu işlemde ödenen nakliye ücretleri ve nakliyede ortaya çıkan sorunlardır. Kazalardan iskelelere hububat nakli sürecinden önce sancakta üretilen buğday ve arpanın hasat mevsimini bilmek gerekmektedir. Sancağın bulunduğu coğrafi yapı içerisinde iklim faktörünü de göz önünde bulundurduğumuzda sancakta hasat zamanı muhtemel olarak

---

<sup>221</sup> Hüseyin Hezarifen, *Telhis-ül beyan-i Kavanin Al Osman*, 'dan naklen Lütfi Güçer, XVI. ve XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler, Sermet Matbaası İstanbul 1964, s. 34.

<sup>222</sup> Tathir, temizleme, paklama anlamına gelmektedir. Bkz.: Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca- Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi, Ankara 2001, s. 1039.

<sup>223</sup> BOA, Cevdet Belediye, nr. 7452.

Haziran-Temmuz<sup>224</sup> aylarıdır. Ancak hasat zamanının belirlenmesinde önemli bir husus da sancak mutasarrıflarının müşahedesinin gerekliliğidir.<sup>225</sup>

Hasat zamanlarını ve iklim koşullarını dikkate alarak nakliye genellikle nevrüzde başlayıp kasım ayında bitmektedir.<sup>226</sup> Fakat bu süre her yer için aynı değildir. Karadeniz'den nakliyat için en uygun zaman 15 Ağustos- 30 Eylül arasındaki dönemdir.<sup>227</sup> Dolayısıyla Marmara ve Akdeniz'de nakliye süreci, mevsim şartlarına bağlı olarak biraz daha uzayabilmektedir.

Kazalardaki hububatın iskelelere naklinde, bölgelere ve yolların yapısına göre değişimler olsa da nakliye vasıtası olarak genellikle deve, öküz, at ve katır kullanılmıştır. Marmara bölgesi (Tekirdağ) ve Balkanlarda ise araba daha yaygındır.<sup>228</sup> Kısa mesafeli düz alanlarda ise yükün hafif olması durumunda at arabaları kullanılmakla beraber yükün ağır olduğu fakat düz olmayan yollarda ise öküz arabaları tercih edilmiştir.<sup>229</sup> Bu çerçevede, Edremit ve civarında iskeleye gelen bir geminin talep ettiği malın nakli için de arabalar kullanılmıştır.<sup>230</sup>

Nakliye vasıtaları arasında deve önemli bir yere sahiptir. Özellikle göçebeler kendileri için en önemli hayvan olan ve ana sermaye olarak gördükleri deveyi sistematik bir şekilde taşımacılıkta kullanmışlar ve imparatorluğun kara ulaşımını tekellerine almışlardır. Bazı göçerler sürüleri için ayrı bir çoban tutmuş ve kendisi de uzun mesafe taşımacılığıyla hayvan ticaretiyle uğraşmıştır.<sup>231</sup> Taşıma kapasitesini göz önünde bulundurduğumuzda deve, kara yolu taşımacılığında tercih edilen bir vasıta. Zira bir deve yaklaşık

---

<sup>224</sup> Temmuz ayı halk dilinde "orak ayı" olarak kullanılmaktadır. Bkz.: <http://www.tdk.org.tr/sozluk>

<sup>225</sup> XVII. yüzyılda Karesi Sancağı mutasarrıfı olan Abdülkadir Paşa'ya bir deste arpa getirilmiş, arpanın taneleri sarı olduğundan paşa tarafından hasada onay verilmiştir. Bkz.: Kamil Su, *XVII ve XVIII inci Yüzyıllarda Balıkesir Şehir Hayatı*, İstanbul: 1937, s. 33-34.

<sup>226</sup> Güçer, a.g.e., s. 34.

<sup>227</sup> Arif Bilgin, a.g.t., s. 264.

<sup>228</sup> Suraiya Faroqhi, "İstanbul'un İaşesi ve Tekirdağ- Rodosçuk Limanı (16.ve 17. Yüzyıllar)", s. 141.

<sup>229</sup> Bilgin, a.g.t., s. 265.

<sup>230</sup> Fikret Yılmaz, *XVI. Yüzyılda Edremit Kazası*, Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir: 1995, s. 81.

<sup>231</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.I, Eren Yayıncılık İstanbul: 2000, s. 77.



olarak 7 ilâ 10 İstanbul kilesi arasında yük taşıyabilmekteydi.<sup>232</sup> Diğer taraftan Türkmenlerin tek hörgüçlü Arap develeriyle çift hörgüçlü Orta Asya (Baktriane) develerinden ürettikleri melezler, Anadolu'nun arazi ve iklim yapısına da uygun olup daha fazla yük taşıyabilmektedirler.<sup>233</sup> Ayrıca, daha önce de ifade ettiğimiz gibi sefer zamanlarında ordu iaşesi için talep olunan hububatın ve mühimmatın naklinde de develerden yararlanılmıştır.

Karesi Sancağı'nda Edremit'in kuzeyindeki Kaz dağları, Ayazmend ve Kemer ovalarının doğusunda kalan Madra dağı ve Kozak yaylası, Sındırgı'nın güneyinde Demirci dağları ve doğusunda Alaçam dağları ile Marmara Denizi kıyısında Karacadağ yaylakları göçer aşiretler için her zaman elverişli bir mekan olmuştur.<sup>234</sup> Bu nedenle de sancakta yaşayan bu göçer aşiretler, gerek iskelelere hububat naklinde gerekse de ordudaki nakliyatın sağlanmasında kullanılan develerin temininde rol almış olmaları muhtemeldir. Ayrıca bölgede bulunan Buğurcu Arapları ellerinde bulundurdukları develerle Kızılcatuzla'nın tuzunu taşımaktaydılar.<sup>235</sup> Öte yandan, devlet tarafından kazadaki hububatı nakletmek için görevlendirilen Gündeşli Türkmenlerinin yerlerinde bulunamaması nedeniyle buğday ve arpa kazadaki deveçiler ve diğer köylerdeki halkın elindeki arabalar ile nakledilmiştir.<sup>236</sup>

Türkmen aşiretlerinin haricinde, Balıkesir'de taşımacılık işleriyle uğraşan deveçiler esnafı da bulunmaktadır.<sup>237</sup> Yalnızca Kemer ve Çandarlı İskelelerine olan nakliyatta<sup>238</sup> değil Balıkesir'den Mihaliç ve Bandırma İskelelerine olan nakliyatta da kazada bulunan deveci esnafı görev almıştır.<sup>239</sup> Balıkesir şer'iyeye sicillerinde 1754-1755 senesine ait bir kayıta kazadan devlet tarafından talep olunan hububatın Mihaliç İskelesine naklinde görev alacak olan deveçilerin

---

<sup>232</sup> Güçer, devenin yük taşıma kapasitesi hakkında iki farklı rakam vermektedir. Birincisi 10 İstanbul kilesi (250 kg), diğeri ise 7 İstanbul kilesidir. (175kg) Bkz.: Güçer, a.g.e., s. 139.

<sup>233</sup> İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Turhan Kitabevi, Ankara: 2000, s. 99.

<sup>234</sup> Sevim, a.g.t., s. 191.

<sup>235</sup> Goffman, a.g.e., s. 18.

<sup>236</sup> BŞS, nr. 716, 8b-3.

<sup>237</sup> Ünlüyol, a.g.t., s. 159.

<sup>238</sup> XVIII. yüzyılın ilk yarısında Balıkesir'i inceleyen Aynur Ünlüyol, Kemer ve Çandarlı İskelelerine yük taşıyan develerin ve deveci esnafının şehirde "Deve Loncası" olarak bilinen yerde toplandığını ifade etmektedir. Bkz.: Aynur Ünlüyol; a.g.t., s. 151.

<sup>239</sup> BŞS, nr. 730, 70a-2.

listesi verilmiştir. Bu listedeki isimlerden nakliye işinde kaza Serdarının, bazı âyân ve ağaların ve emekli askerlerin ön planda olduğunu görmekteyiz.<sup>240</sup> Esnafın, nakliye ücretlerini yeterli bulmayarak kendilerinin haricindeki kişilerin kazadan iskelelere gerçekleştireceği nakliyata engel olmaları ve bu konuda diğer deve sahiplerine de baskı yapmaları esnafın nüfuzlu kişilerle olan ilişkisinden kaynaklanmış olabileceğini aklımıza getirmektedir.<sup>241</sup>

Sancak dahilindeki kazalardan iskelelere yapılan nakliyat için ne kadar ücret ödenmektedir? Sicillerde kazalardan iskelelere yapılan nakliyat sonucunda nakliyecilere ödenen ücret konusunda her döneme ait yeterli bilgilere ulaşılamamaktadır. Çünkü bazı zamanlarda, mirî alımlarda belirlenen fiyatın içerisine nakliye ücretleri de dahil edilmiştir.<sup>242</sup> Bu nedenle her döneme ait nakliye ücretlerini tespit etmek mümkün olamamıştır. Ancak sefer dolayısıyla kazadan orduda istihdam olunan develer için verilen bazı ücret kayıtları mevcuttur. Buna göre 1715-1718 Osmanlı-Venedik- Avusturya Savaşında kazadan talep olunan her deve için aylık 6 kuruş verileceği kaydolunmuştur.<sup>243</sup>

Seferde görevlendirilen develere ödenen ücretle kazadan civardaki iskelelere yapılacak nakliyatta kullanılan develere ödenen ücret arasında bazı farklılıklar bulunmaktadır. Nitekim, 1715-1716 senesinde Balıkesir'den Çandarlı iskelesine nakledilecek buğday ve arpa için nakliye ücreti, kile başına 12' şer sağ akçe olarak belirtilmiştir.<sup>244</sup> Bu yıllardaki alımların kile başına çuvala birlikte 50 akçeden tespit edildiğini göz önünde bulundurursak kara yoluyla nakliye

---

<sup>240</sup> H.1168 (M.1754-1755) senesinde Balıkesir'den Mihaliç İskelesine buğday nakl edecek olan deve sahipler arasında kaza Serdarı İblikçizade El-Hac Ali, El-Hac İlyas Bey, Kanlızade Mehmed Ağa, Çavuşzade Mehmed Ağa, Halim oğlu Sarıca Mehmed, Tatarzade Hacı Mustafa gibi toplam on altı kişinin isimleri yer almaktadır. İsimleri incelediğimizde, El-Hac İlyas Bey'in kazada önemli bir statüye sahip olduğunu söylememiz mümkündür. Çünkü İlyas Bey'in ismi aynı dönemlerde ihraç yasaklarına rağmen başka yerlere hububat satmakla anılacak ve bu nedenle de ambarı mühürlenecektir. Diğer bir isim olan Kanlızadeli ailesini de yaklaşık on beş yıl sonra âyânlık iddiasında bulunan bir aile olarak görmekteyiz. Bkz.: BŞS, nr. 730, 70a-2.

<sup>241</sup> Balıkesir kazasındaki deveci esnafı ile Mihaliç İskelesindeki navluncular arasında nakliye ücretleri hususunda bazı sorunlar ortaya çıkmış ve navluncular kazadaki devecileri merkeze şikayet etmişlerdir. Bkz.: BOA, Şikayet Defteri, nr. 32, s.200/831.

<sup>242</sup> BŞS, nr. 733, 147b-1. İstanbul için Balıkesir'den buğday, nakliye dahil 60 akçeden satın alınmıştır.

<sup>243</sup> Bir kuruş ortalama 120 akçeye denk geldiğinden 6 kuruş 720 akçe etmektedir. Bu da günlük deve başına sahibine 24 akçe kira ücreti ödendiği sonucunu vermektedir. Bkz.: BŞS, nr. 716, 66a-2.

<sup>244</sup> BŞS, nr. 716, 8b-3.

ücreti üreticiden satın alınan fiyatın yaklaşık olarak  $\frac{1}{4}$  ini oluşturmaktadır. Devecilerin taşıma ücretleri mubayaacı olarak tayin edilen kişi tarafından ödenmekteydi.<sup>245</sup> Ayrıca, 1754-1755 senesinde Mihaliç İskelesine buğday naklinde deveciler de, kilesi 10'ar paradan toplam 597 buçuk kile buğday nakletmişlerdir.<sup>246</sup>

Kazalarla iskeleler arasındaki mesafenin ücretin belirlenmesinde temel etken olduğu gerçeğinden hareket ederek Mihaliç ve Bandırma İskelelerine hububat naklinde daha fazla ücret ödendiğini söylememiz mümkündür. Nitekim, 1754-1755 senesinde Balıkesir'den develerle Mihaliç İskelesine naklolunacak buğday için kile başına 10'ar para ödenmiştir.<sup>247</sup> Bu da yaklaşık olarak kile başına 30'ar akçeye denk gelmektedir. Halbuki Çandarlı İskelesine naklolunacak buğday için kile başına 12 akçe ödenmiştir. Yani, Mihaliç İskelesine hububat naklinde ödenen nakliye ücreti Çandarlı İskelesine nakilde ödenen ücretin ortalama iki buçuk katı kadardır.

İskeleden İstanbul'a deniz taşımacılığı için de 15 akçe ödendiğini bildiğimizden, Balıkesir'den İstanbul'a nakledilecek bir kile buğdaya kara ve deniz nakliye ücreti olarak, toplam 45 akçe ödenmektedir. 1754-1755 yılında mirî olarak üreticiden de bir kile buğdayın 50 akçeden alındığını hesaba kattığımızda; Balıkesir'den İstanbul'a nakledilen bir kile buğday yaklaşık olarak 95 akçeye mal olmaktadır.

Ancak kazalardan iskeleye hububat naklinde bazı sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sorunlardan en önemlisi kazadaki ürünü nakledecek vasıta bulmakla ilgilidir. Çünkü, bazı zamanlarda hububatı iskelelere nakletmekle görevlendirilen Türkmen aşiretleri yerlerinde bulunamamaktadır. Bu durum da iskelelere yapılacak olan nakliyede gecikmeler ortaya çıkabilmekte idi. Diğer bir sorun ise kara yoluyla nakliyatta ücretlerin düşük olmasıyla ilgilidir. Nitekim, Balıkesir'deki deveciler, nakliye ücretlerini düşük bularak Mihaliç İskelesine hububat nakletmemişlerdir. Deveciler aynı zamanda hububatı iskeleye

---

<sup>245</sup> BŞS, nr. 716, 8b-3.

<sup>246</sup> Devlet, kazadan buğday satın alırken İstanbul kilesini esas almaktaydı. Bu doğrultuda bir İstanbul kilesini yaklaşık olarak 25 kg olarak aldığımızda kazadan develerle bir defada toplam 14937 kg buğday nakledilmiştir. Bkz.: BŞS, nr. 730, 70a-3.

<sup>247</sup> BŞS, nr. 730, 70a-3.

nakletmek isteyen diğ er deve sahipleri üzerinde de baskı yaparak onların da hububat nakletmesine izin vermemişlerdir. İskelede kazadan gelecek olan hububatı bekleyen navluncular durumu merkeze bildirerek kazadaki devecileri şikayet etmişlerdir.<sup>248</sup> Merkez, devecilerin diğ erlerine karışmamalarını ve yükleri iskeleye taşımak isteyen deve sahiplerine müdahale olunmaması ve zulüm yapılmamasını emretmiştir.<sup>249</sup>

Kazalardan iskelelere yapılan sevkıyatta bir diğ er önemli mesele ise yol güvenliğinin sağlanmasıdır. Osmanlı Devleti, eşkıyalık hareketlerine engel olmak ve yollarda güvenliği sağlamak için stratejik bazı noktalara derbentler kurmuştur. Bunun için de orada bulunan köy halkını görevlendirerek bunların vergiden muaf olmalarını sağlamıştır.<sup>250</sup> Fakat alınan tedbirlere rağmen yollarda bazı eşkıyalık hadiselerinin meydana gelmesine engel olunamamıştır.<sup>251</sup> Özellikle savaş zamanlarında orduya katılmayan ya da sefer sonrası dağınık halde kalan leventlerin köylüler üzerinde baskılarının olduğu bilinmektedir.<sup>252</sup> Kapusuz levendat olarak adlandırılan bu kişiler levent çiftliklerinden kaçarak güvenliği tehdit etmişler, hatta bu firariler, zaman zaman kazalardan iskelelere hububat nakline de engel olmuşlardır. Bu nedenle hububatın güvenilir kişilerle iskelelere nakledilmesine dair Aydın, Bursa ve İzmir sancaklarına emir gelmiştir.<sup>253</sup>

Bunların yanında kazalardan iskelelere hububat naklolunurken bazı gasp olayları da meydana gelmiştir. 1755-56 senesinde İstanbul'un iaşesi için tertip olunan 2000 kile buğday Balıkesir'den Mihaliç iskelesine nakledilmek üzere develere yüklenmiştir. Fakat iskeleye gider iken Ömerköy ve Susıgırlık<sup>254</sup> civarında Manyas kazasından Kürt İbrahim Hakkı adlı şahıs develere yüklenen

---

<sup>248</sup> BOA, Şikayet Defteri, nr. 32, s. 200/ 831.

<sup>249</sup> BŞS, nr. 711, 48b-2.

<sup>250</sup> Derbentler konusunda bkz. : Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı*, 2. Basım, Eren Yayınları, İstanbul: 1990.

<sup>251</sup> EŞS, nr. 1238, 64a-1.

<sup>252</sup> Firari leventler köyleri basarak buradaki reayadan çeşitli adlarla (diş kirası) zorla para aldıklarına dair sicillerde kayıtlar mevcuttur. Bkz.: BŞS, nr. 737, 11b-1; EŞS, nr. 1241, 69b-2.

<sup>253</sup> BŞS, nr. 737, I.kısım 13b-1.

<sup>254</sup> Ömerköy ve Susıgırlık köylerinin derbent köyleri olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Sezai Sevim, *a.g.t.*, s. 250, BŞS, nr.701, 77a-3.

buğdayın 166 kilesini<sup>255</sup> gasp etmiştir. Durumun araştırılması amacıyla merkez, mübaşir tayin etmiştir. Mübaşir, Balıkesir Serdarı olan İblikçizade El-Hac Ali ile birlikte hareket ederek İstanbul için gönderilen hububata müdahalenin engellenmesi için uğraş vermiştir.<sup>256</sup>

Hububat naklinde karşılaşılan bir diğer sorun ise mevsim şartlarından ileri gelmektedir. Bazı zamanlarda yağın şiddetli yağmurlar yoları kullanılamaz hale getirmekte ve bu durum da taşımacılığı engellemekteydi.<sup>257</sup> Yazın Marmara bölgesinde yağmurun yağması ender olsa da yaz yağmurları şiddetli olduğundan yüklenen ürüne de zarar verebilmektedir. Hatta hasat zamanı yağın yağmur ürünün kalitesinin düşmesine de neden olmaktadır. Bunun yanında nakilde kullanılan hayvanların durumları da taşıma koşullarını ve yükün miktarını belirleyen unsurlar arasında yer almıştır.<sup>258</sup> Bunların farkında olan merkez, İstanbul'a naklolunacak hububatın bir an önce iskelelere ulaştırılması ve oradan da gemilere yüklemenin yapılarak gönderilmesi üzerinde önemle durmuştur.

## 2. Deniz Taşımacılığı ve Ortaya Çıkan Sorunlar

Kazalardan iskelelere yapılan kara taşımacılığında sonra ikinci aşamayı iskelelerden İstanbul'a yapılan deniz taşımacılığı oluşturmaktadır. Bu bölümde sancağın kazalarının bağlı olduğu iskelelere getirilen hububatın İstanbul'a naklinde kullanılan gemiler, bu gemilerin kapasiteleri, navluncu taifesi, navlun ücretleri ve deniz taşımacılığında ortaya çıkan sorunlar açıklanmaya çalışılacaktır.

Kazalardan iskelelere getirilen hububat buralarda bulunan ambarlar ve mahzenlerde depolanmaktaydı. Nitekim İstanbul'un iaşesinin sağlanmasında önemli bir yeri olan Rodosçuk kazasında elliden fazla mahzen bulunması bunun

<sup>255</sup> 166 kile buğday ortalama olarak 4 ton 150 kg. buğdaya denk gelmektedir.

<sup>256</sup> BŞS, nr. 730, 30b-1, 30b-2; BOA, Zahir Defteri, nr. 9, s. 357.

<sup>257</sup> Bilgin, a.g.t., s. 267.

<sup>258</sup> 1576 senesinde arpa hasadının yeterli olmaması nedeniyle yük hayvanları yeteri derecede beslenememişler. Hayvan sahipleri de durumu merkeze bildirmiş ve bunun sonucunda Bursa-Mudanya arasında çalıştırılan hayvanların taşıdıkları malın ağırlığını düşüren bir karar almıştır. Bkz.: Bilgin, a.g.t., s. 268.

en açık bir örneğidir.<sup>259</sup> Bunun yanında Evliya Çelebi, Marmara Denizine kıyısı bulunan Edincik (Aydincık) iskelesinde de mahzenlerin bulunduğu dair birtakım bilgiler vermektedir.<sup>260</sup> Fakat Karesi Sancağı kazalarının bağlı olduğu diğer iskelelerde kaç adet ambar ve mahzen bulunduğu ya da bunların kapasiteleri hakkında her hangi bir bilgiye sahip değiliz.<sup>261</sup>

Diğer taraftan kazalardan deveçiler vasıtasıyla iskelelere getirilen hububat iskelede görevli olan iskele eminine veya mubayaacıya teslim edilmekte ve bu vakitten sonra sorumluluk ona ait olmaktadır. Hububatı İstanbul'a nakletmek üzere iskelede bekleyen gemi var ise hububat gemiye yüklenir ve bir an evvel yola çıkması sağlanırdı. Eğer hububat geldiği halde gemi gelmemişse durum merkeze bildirilerek gerekli sayıdaki geminin gelmesi sağlanmaktaydı.<sup>262</sup> Bu süre zarfında da hububat iskelede mevcut depolarda tutulurdu.

İskelelerde muhafaza edilen hububatın İstanbul'a ulaştırılmasında kimler rol oynamaktadır? İskeleden İstanbul'a hububat nakli için izin tezkeresi alan tüccar, gemi reisleri ile anlaşarak gemi kiralamaktadırlar. XVIII. yüzyılda taşıma ücreti olarak (navlun) ne kadar ödendiğine dair bazı ipuçlarını birleştirerek bir kısım neticelere ulaşabiliriz. XIX. yüzyılın başlarında bazı iskelelerde ödenen navlun ücretleri hakkında bilgi sahibiyiz. Buna göre Bandırma ve Mihaliç İskelesinden İstanbul'a nakliye için her kile için ortalama 5 para, Çandarlı İskelesinden ise ortalama 17 para nakliye ücreti ödendiği belirtilmektedir.<sup>263</sup>

---

<sup>259</sup> Faroqhi, a.g.m., s.141.

<sup>260</sup> Bkz.: *Evliya Çelebi Seyahatnamesi* (5. Kitap), (Yay.Haz.) Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman-İbrahim Sezgin, YKY (1. Baskı), İstanbul, 2001, s. 151.

<sup>261</sup> Sadece Kemer kazasıyla ilgili olarak bazı kaynaklarda geçen verilerden kazada mahzenlerin olabileceğini düşündürmektedir. XVI. yüzyılda Behramkale'deki tuzun gemilerle Kemer İskelesine Edremit'e getirildiği ve burada depolandığı ifade edilmektedir. Bkz.: Fikret Yılmaz, *a.g.t.*, s. 79. Tuzun depolanması için gerekli olanakların bulunduğu bir yerde hububat için de aynı durumun geçerli olabileceğini söyleyebiliriz. Bunun yanında Kemer'de bir tersanenin bulunması kazada depoların olduğu yönündeki savımızı güçlendirmektedir. Kemer'de tersanenin varlığına dair bkz.: Feridun Emecen (Yay.Haz.) *İstanbul'un Uzun Dört Yılı (1785-1789)*, TATAV, İstanbul: 2003, s. 33.

<sup>262</sup> BOA, Cevdet Belediye, nr. 4772.

<sup>263</sup> Aynural, a.g.e., s. 26.

Bandırma ve Mihaliç İskelelerinin İstanbul'a olan yakınlıkları hemen hemen aynı olduğundan bu iskelelerden taşıma ücretleri de aynı olmuştur.<sup>264</sup>

İskelelerden hububat nakleden gemilerin tonajları ve türleri hakkında sicillerde ayrıntılı bilgilere ulaşmak mümkün değildir. Yalnızca iskelede bulunan kayıklara ve bazen de teknelere yükleme yapılmasını belirten genel ifadeler yer almaktadır. Kayıklar haricinde Marmara'da XVI. yüzyılda şayka<sup>265</sup> ve karamürsel<sup>266</sup> tipi gemilerle de hububat taşındığına dair bazı bilgiler bulunmaktadır.<sup>267</sup> Hububat naklinde kullanılan gemilerin 3 bin kileden<sup>268</sup> daha düşük kapasitede olanlarına kapan naibi tarafından tezkire (izin) verilmesi yasaklanmıştır. Bu tür gemiler bir yolunu bulup tezkire alsalar dahi iskelelerde bu iznin geçerliliği bulunmamaktadır.<sup>269</sup> Nitekim 1790-1791 senesinde Karesi Sancağı kazalarından satın alınarak Bandırma İskelesinde depolanmış olan hububatın İstanbul'a ulaştırılması için mubayaacı olarak görev yapan Lutfullah Ağa tarafından İstanbul'dan gemi talep olunmuştur. Aynural'ın ifade ettiğinin aksine bu iki gemiden birine 2200 kile değerine de 1800 kile hububat yüklenerak İstanbul'a gönderilmiştir.<sup>270</sup> Mubayaacının, İstanbul'dan 6000 kile hububat yüklenebilecek kapasitede gemi istemesine rağmen İstanbul'dan daha düşük tonajlı gemiler gönderilmiştir. Bu durum merkezin, elinde hububat nakli için yeterli sayıda geminin bulunmamasından kaynaklanmış olabilir. Çünkü, iskelelerdeki hububatı taşımakla görevlendirilmiş olan gemi sahiplerinin önemli bir kısmı hububat taşımamaktadır. Bu gemi sahipleri, gemilerini kendilerine

---

<sup>264</sup> 1815 yılındaki râyic üzerinden 5 para ortalama 15 akçeye denk gelmektedir. Çandarlı İskelesinden yapılan nakliyatta ise kile başına 51 akçe ücret ödenmektedir. Yani Çandarlı iskelesinden yapılan nakliyata Bandırma ve Mihaliç'in 3 katından fazla bir navlun ücreti ödenmekteydi. 1815 yılı bizim için geç bir dönem olmasına rağmen XVIII. yüzyıl için fikir vermesi açısından önemlidir. Ayrıca, iskeleler arasındaki mesafenin taşıma ücretlerini yansıması bakımından da kayda değerdir. Bkz.: Aynural, a.g.e., s. 26.

<sup>265</sup> Altı düz ve enli büyükçe bir tür harb gemisinin adıdır. Ruslar bu türlü gemilerle Karadeniz'deki Osmanlı sahillerini tahrip ve yağma etmişlerdir. Bkz.: M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, III, s. 312.

<sup>266</sup> Osmanlıların ilk çekdirisi olan karamürsel gemisi, daha sonraları nakliye işlerinde kullanılan bir buçuk direkli, sivri üçgen yelkenli, güvertesiz küçük teknelerden ibarettir. Daha sonraları değişik şekillerde büyük tipleri de yapılmıştır. Bkz.: İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, TTK Basımevi, Ankara: 1992, s. 88.

<sup>267</sup> Bilgin, a.g.t., s. 268.

<sup>268</sup> Bir İstanbul kilesi ortalama 25 kg. olduğundan 3 bin kile yaklaşık olarak 75 tona denk gelmektedir.

<sup>269</sup> Aynural, a.g.e., s. 54.

<sup>270</sup> BOA, Cevdet Belediye, nr. 4772. (H. 13 Cemâziyelâhir 1205)

sermaye edip para kazanma yolunu tutmuşlardır. Ayrıca gemi sahiplerine taşımacılık karşılığında navlun ücretlerinin yarısı peşin verildiğinden bir çok gemi sahibi taşımacılık yapmadığı halde para aldıklarından devleti zarara uğratmışlardır.<sup>271</sup>

Sancak kazalarının hububat naklettiği Bandırma, Mihaliç, Çandarlı, Kemer (Kemer-i Edremit) İskelelerinden taşımacılık Unkapanı<sup>272</sup> veya diğer adıyla “Kapan-ı Dakik” gemileri ile yapılmaktaydı.<sup>273</sup> Unkapanı gemilerinin yetersiz kaldığı zamanlarda reisler kethüdası, çavuş ve reislerin ileri gelenlerinin onayı ve İstanbul kadısının ilâmıyla gemilerin sayıları arttırılabilmekteydi. Böylelikle yeni gemi, kapan defterine kayıt olunarak İstanbul kadılığında tescil ettirilmekteydi. Daha sonra bir kayıta Baş Muhasebe’ye yaptırılmakta ve gemi sahibine mühürlü sureti verilmekteydi.<sup>274</sup> Fakat bazı zamanlarda iskelelerden hububat sevk etmeye dair izinleri olan Unkapanı tüccarları<sup>275</sup> çeşitli sorunlarla karşılaşmışlardır. Kapan tüccarının gemileriyle hububat naklolunacak iken iskelelerden başka gemilere hububat yüklenmesi sonucu tüccara ait gemiler boş kalmaktaydı.<sup>276</sup> Ancak iskelelerden hububat yalnızca kapan tüccarına ait gemilerle değil bazı zamanlarda devlete ait gemilerle de İstanbul’a nakledilmiştir. Devlet, mirî hububatı müstemen gemileri ile taşımakta, özel tüccardan İstanbul’a hububat satmak isteyenlerin ise taşradan gemi kiralamasını istemekteydi.<sup>277</sup> Ayrıca, İskelelerden hububat nakli için kaç geminin bulunduğu dair Halil İnalçık, XVII. yüzyıl ortalarında Karadeniz’de

---

<sup>271</sup> H.1205 (M.1790-1791) senesine ait belgede zahire nakline 208 kıta gemi memur kılındığı halde bunların 71 kıtasının hububat taşımadığı belirtilmektedir. Bkz.: BOA, Cevdet Askeriye, nr. 4792.

<sup>272</sup> Unkapanı ile ilgili olarak bkz.: Salih Aynural, “Kapanlar”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C. IV, TVY, s. 430-431.

<sup>273</sup> EŞS, nr. 1242, 86a-1.

<sup>274</sup> Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları*, TVYY, İstanbul: 2002, s. 21.

<sup>275</sup> Unkapanı tüccarları İstanbul nüfusunun ihtiyacı olan hububat nev’inden zahireyi, zahire ticareti sistemi içerisinde mubayaa edip Unkapanı’na getiren tüccarlardır. Bu sistem içerisinde Unkapanı tüccarları hububat haricinde zahire ticareti yapmamaktadırlar. Bkz.: Salih Aynural, “18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Kapan Tüccarları”, *TDA Dergisi*, Sy: 80, İstanbul: 1992, s. 207-214.

<sup>276</sup> BOA, Zahire Defteri, nr. 11, s. 155.

<sup>277</sup> Halit Utkan, *a.g.t.*, s. 51-52.



2000, Akdeniz'de 3000 kaptanın İstanbul'un hububat alım ve taşıma işini yerine getirdiğini belirtmektedir.<sup>278</sup>

Kapan gemilerine hububat yüklendikten sonra başka iskelelere uğramadan Unkapanı İskelesine yanaşması gerekmektedir. Gemilerin limanlarda oyalanmaması için Unkapanı'nda yükleri boşaltılarak müteakip seferlere gönderilmelerine ihtimam gösterilmekteydi. Burada amaç, deniz yolu sefere müsait olduğu zaman içerisinde İstanbul'un iaşesi için hububat temin etmektir. Kapan getiren hububat kapan defterine kaydolunurdu. Daha sonra da buradan Kapan naibi tarafından ekmeçkilere dağıtılmaktaydı.<sup>279</sup>

Kara yoluyla yapılan taşımacılıkta ortaya çıkan sorunlar deniz yoluyla yapılan nakliyat da görülmektedir. Bu sorunlardan en önemlisi, yeterli miktarda gemi olmadığı zamanlarda ambarlarda hububatın beklemesidir. Ya da kazalardan iskelelere hububat aynı anda gelmediği için veya gecikmeler olduğunda gemilerin boşta kalmaları ve beklemeleridir. Bu bekleme bazen aylarca sürebilmekteydi. Bu duruma bir de derya mevsiminin geçmesiyle elverişsiz hava şartlarının eklenmesi hububatın İstanbul'a ulaştırılmasında bir takım aksamlara neden olacaktır. Bu ihtimaller göz önünde bulundurularak gemi reislerinin bir iskelede en fazla 15 gün beklemeleri bildirilmiştir. Aynı zamanda nakliye işlerinde aksamaları asgari düzeye indirebilmek için bir taraftan da kaza idarecileri uyarılmıştır.

Bazen de gemiler rüzgarsızlıktan dolayı yollarından kalıp ara limanlarda günlerce müsait rüzgarı beklemekteydiler. Bu gecikmeler nedeniyle iaşede bazı aksamlar meydana gelebilmekteydi.<sup>280</sup> Gemilerin denizde karşılaştıkları diğer bir sorun da gemilerin fırtınaya yakalanmaları idi.<sup>281</sup> Bu durumda gemiler yüklerini denize atmak zorunda kalabiliyorlardı. Bunun yanında fırtına nedeniyle gemideki hububat nemlenerek bozulabilmekte idi. Bütün bu problemler göz önünde bulundurularak, gemilerdeki yüklerin güverte kısmına konmaması

---

<sup>278</sup> Halil İnalçık, "Dobrudja", *EI*, C. II, Leiden-Brill 1965'den naklen İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme, *Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Turhan Kitabevi, Ankara: 2000, s. 98.

<sup>279</sup> Aynural, a.g.m., s. 210-211.

<sup>280</sup> Güçer, a.g.e., s. 35.

<sup>281</sup> Emecen, a.g.e., s. 43.

istenmekte ve buna azami dikkat gösterilmekteydi.<sup>282</sup> Ancak buna rağmen gemilere fazla yükleme yapmak için tüm bunlar yapılmaktaydı. Deniz nakliyatında gemilerin karşılaştıkları bir diğer sorun ise deniz kazalarıdır. Bu kazaların meydana gelmesinde hava şartları etkili olabildiği gibi bazen de insan faktörü etkili olmuştur. Nitekim, Beykoz köylüleri İstanbul'a tahıl götüren gemilere yanıltıcı işaret ateşleri yakarak gemilerin kayalara bindirmesine neden olmuşlardır.<sup>283</sup> Köylülerin bu tür bir girişimde bulunmaları gemide bulunan mallara sahip olma isteklerinden kaynaklanmış olsa gerektir. Deniz kazası meydana geldiğinde yerel idareciler olay yerine bilirkişilerle birlikte giderdi. Bilirkişi heyeti tarafından kurtarılan malların değeri saptanır ve bu mallar dellal<sup>284</sup> aracılığıyla satılırdı.<sup>285</sup>

Deniz taşımacılığında diğer bir risk faktörü ise korsan saldırılarıdır. Bu saldırılar kıyılarda bulunan kazalara yapıldığı gibi hububat taşıyan gemilere de yapılmaktaydı. Korsanlık<sup>286</sup> tarih boyunca, Akdeniz'de taşımacılık yapan gemilerin kabuslarından olmuştur. Devlet, deniz yoluyla yapılan nakliyatı güvence altına almak için Batı Anadolu ve Mısır'da bulunan derya beylerini örgütleyerek bunları, Mısır-İstanbul arasındaki yolun güvenliğini sağlamakla görevlendirmiştir.<sup>287</sup>

Adalar denizinde kıyıya yakın köylere ve yerleşim yerlerine zaman zaman korsan saldırıları olmuştur. Korsanlara karşı en etkili ve ucuz savunma yöntemlerinden biri, köyleri kıyıdan birkaç kilometre içeride kurmaktır.<sup>288</sup> Aynı

---

<sup>282</sup> Aynural, a.g.e., s. 22.

<sup>283</sup> Faroqi, a.g.e., s. 126.

<sup>284</sup> Dellal; tellal, satılacak şeyi satan, alıcı ile satıcı arasında vasıta olan kimse. Bkz.: Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, 18. Baskı, Aydın Kitabevi, Ankara: 2001. Tellal, bir şeyin satılacağını ya da herhangi bir şeyi halka bildirmek için çarşıda, pazarda yüksek sesle bağırarak kimse, satışlarda aracılık eden kimse. Bkz.: <http://www.tdk.org.tr/sozluk>

<sup>285</sup> Faroqi, a.g.e., s. 126.

<sup>286</sup> Korsanlıkla ilgili olarak bkz.: Maurice Aymard, "XVI. Yüzyılın Sonunda Akdeniz'de Korsanlık ve Venedik", *İÜİFM*, C. XXIII, Sy.: 1-2, 1963, s. 219-238; Robert Mantran, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarsında Doğu Akdeniz'de Ticaret, Deniz Korsanlığı ve Gemiler Kafileleri", *Belleken*, 1988, s. 685-695; Mücteba İlgürel, "Adalar Denizinde Rum Korsanları", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sy: XIII, İstanbul: 1968, s. 62-67; Nebi Bozkurt, "Korsanlık", *DİA*, C. XXVI, Ankara: 2002, s. 210-212; İdris Bostan, "Adriyatik'te Korsanlar ve Deniz Gazileri", *Toplumsal Tarih*, C. XX, Sy: 127, İstanbul: 2004, s. 64-70; Bülent Kayhan, *Adalar Denizi'nde Rum Korsanları: İzbandidler*, MÜ Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: 1996.

<sup>287</sup> Bilgin, a.g.t., s. 274.

<sup>288</sup> Faroqi, a.g.e., s. 123.

şekilde kıyılarda bulunan kaleler ve diğer tahkimatlar buraların korsan saldırılarına karşı korunmasına yardımcı olmaktadır.<sup>289</sup> Nitekim Karesi Sancağı'nın batısındaki Boğazhisar, Ayazmend ve Edremit kıyılarına zaman zaman korsanlar saldırmış ve hırsızlık, yol kesme, yaralama ve öldürme gibi zorbalıklarda bulunmuşlardır. Bunun sonucunda da kıyıda bir kısım köyler boşalmıştır.<sup>290</sup> Kıyıda köylere saldırılar düzenleyen korsanlar bazı zamanlar da İstanbul'un iaşesini sağlamak amacıyla hububat taşıyan gemilere de saldırılar düzenlemişlerdir.<sup>291</sup>

#### **D. Hububat Mubayaasında Görevliler ve Ortaya Çıkan Sorunlar**

Osmanlı Devleti, başkentin hububat ihtiyacının sağlanmasında ortaya çıkabilecek sorunları en asgari düzeye indirebilmek ve art bölgelerden kente düzenli bir şekilde hububat akışını temin edebilmek için bazı uygulamalara başvurmuştur. Zamana ve uygulamanın başarısına göre bazı değişimler meydana gelmesine rağmen bu uygulamalarda esas alınan noktalardan birisi kazaların üretim potansiyelleri olmuştur. Hububat talebi ile ilgili işlemler, kazaların merkeze bildirmiş olduğu miktar üzerinden yürütülmüş ve bildirilen rakam esas kabul edilmiştir. Uygulamalara esas olan diğer bir nokta bölgeden bölgeye de farklılık göstermesidir. Karadeniz'in kuzeyinde uygulanan yöntem ile Karesi Sancağı'nda uygulanan yöntem arasında önemli farklılıklar vardır.

Bu bölümde; başkentin hububat ihtiyacının karşılanmasında uygulanan yöntemler, XVIII. yüzyılda bunların Karesi Sancağı ile olan bağlantıları, Sancağa bağlı kazalardan talep edilen hububat tertibinde ortaya konulan esaslar, hububat tertibinde görev alan devlet görevlileri ve bu görevlilerin tutumları ve nihayetinde ortaya çıkan sorunlar ele alınarak incelenecektir. Çünkü XVII. yüzyılda İstanbul'un iaşesinin sağlanması için Karesi Sancağı'ndaki hububat yerine Karadeniz ve Tuna bölgelerinin hububatı ön planda olur iken özellikle yüzyılın ikinci yarısından itibaren bu bölgelerden satın alınan hububatın

---

<sup>289</sup> Faroqhi, *a.g.e.*, s. 125.

<sup>290</sup> Sevim, *a.g.t.*, s. 172.

<sup>291</sup> BOA, Cevdet Dahiliye, nr. 1460; BOA, Cevdet Askeriye, nr. 10912.

İstanbul'un nüfusuna yeterli gelmemeye başlaması ve bölgede kıtlıkların ortaya çıkması ve Rus savaşlarının başlamasıyla var olan kaynakların orduya sevk edilmesi; bundan sonra Karesi Sancağı gibi İstanbul'a yakın olan sancakların iaşe hususunda merkezle olan bağlantılarında bazı değişimlere sebep olmuştur.

XVIII. yüzyılda başkentin hububat ihtiyacını karşılamak üzere yüzyılın ilk başlarında kullanılan yöntem "mukayese usulü" olarak adlandırılmıştır. Bu uygulamayla, hububatın başkente akışında meydana gelen düzensizlikleri ve tüccarlar ile gemi kaptanlarının iskelelerde mağdur duruma düşmelerini engellemek amaçlanmıştır.<sup>292</sup> Bu usule 1748 yılında çıkarılan bir fermanla geçilmiştir. Bu usule göre her kazanın şimdiye kadar İstanbul için göndermiş olduğu hububatın miktarı defterlerden kontrol edilerek yıllık ortalama olarak ne kadar hububat gönderdikleri hesaplanmıştır. Ortaya çıkan sonuç çerçevesinde, her kazanın yıllık olarak İstanbul'a ne kadar hububat göndereceğini önceden taahhüt etmesi gerekmektedir. Böylelikle, hasat zamanı geldiğinde hangi kazadan ne kadar hububatın sağlanacağı tespit edilmiş olacaktır. Kazalar da, tespit edilen yani hisselerine düşen miktarda hububatın tamamını bir sene zarfında İstanbul'a göndermek yükümlülüğünü kabul etmişlerdir.<sup>293</sup>

Ancak bu sistemin uygulanmasında zamanla bazı sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu sorunlardan birisi, taahhüt etmiş olduğu ürünü gönderemediğinde kazanın durumunun ne olacağı ve kalan miktarın nasıl tahsil olunacağı meselesidir. Kazalar, taahhüt ettiği hububatı bir yılda gönderemediğinde kaza için ertesi yıla bakiye devretmiştir. Konuyla ilgili bir diğer sorun ise kazalarda çeşitli nedenlerle ortaya çıkan darlıklar ve kıtlıklar nedeniyle belirlenen miktardaki hububatın İstanbul'a gönderilememesidir. İstanbul'un iaşesinin sağlanması hususunda üretim bölgeleri olarak nitelenen kazalarda bu gibi sorunlarla karşılaşılması hububat naklinde aksaklıklar ve çeşitli sıkıntılar ortaya çıkarmaktadır. Devletin esas çabası ise başkente hububat naklinin kesintiye uğramamasıdır.

Aslında mukayese usulü daha çok Tuna ve Karadeniz taraflarında süreklilik arz ederek uygulanmıştır. Karesi Sancağı'nda ise ara sıra,

---

<sup>292</sup> Aynural, *a.g.e.*, s. 5.

<sup>293</sup> BŞS, nr. 728, 75a-1.

muhtemelen de İstanbul'da hububat ihtiyacının arttığı dönemlerde uygulanmıştır.<sup>294</sup> Fakat XVIII. yüzyılın ikinci yarısında değişen şartlar, nakliye masraflarının fazlalığını ve mukayese usulünde ortaya çıkan sorunlar nedeniyle devlet merkeze daha yakın ve üretim miktarı elverişli sancaklara yönelmek durumunda kaldığını ifade etmemiz mümkün görünmektedir.

Mukayese usulünün kaldırılmasının temel amacı İstanbul'a daha fazla hububat naklini sağlamaktır.<sup>295</sup> Aynural, mukayese usulünden vazgeçilmesi olarak 1782'li yıllarını işaret etmektedir. Daha önceden de bahsettiğimiz gibi XVIII. yüzyılın son çeyreğindeki siyasal değişimler ve artan ihtiyaçlar devleti üreticiden daha fazla hububat mubayaa etmeye yöneltmiştir. Zaten mukayese usulünden sonra üreticiden ya da kazalardan alınacak hububat için belirlenen parametre yemeklik ve tohumluk olarak ayrılan hububattan geriye kalanının mubayaa edilmesidir. Mukayese usulünde olduğu gibi kazaların üretim miktarını bildirmeleri ya da taahhüt ettikleri miktar üzerinden hububat göndermeleri söz konusu değildir. Devlet, üreticinin alanını biraz daha daraltmış, üretilen ürünün büyük bir kısmı kontrol altına alınmış ve İstanbul'a ve orduya sevk ettirmeye çalışmıştır.

Bu uygulama esnasında merkez, kazalardan mubayaa olunacak hububat için iki çeşit fiyat uygulamıştır. Bunlardan biri mirî mubayaa diğeri ise râyic mubayaadır. Mirî ve râyiç uygulamalarının her ikisinde de fiyat devlet tarafından belirlenmektedir. Mirî fiyatlar, enflasyona rağmen neredeyse yüzyıl boyunca sabit kalmış ve değiştirilmediği gibi zaman içerisinde de bir vergi özelliği kazanmıştır. Devletin burada amaçladığı, üreticiye para kazandırmaktan ziyade bütçe koşullarını göz önünde bulundurarak kendi ihtiyacını sağlamak ve üreticinin daha fazla ürününü almaktır. Râyic mubayaa ise yine piyasa fiyatının altında olan bir uygulamadır. Ancak bazı zamanlarda devlet, fiyatlara müdahale etmiştir. Genellikle kıtlık zamanlarında meydana gelen fiyat artışları bu müdahalenin nedenleri arasında yer almıştır.

---

<sup>294</sup> Lütfi Güçer, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İÜİFM*, C. XI, İstanbul: 1949-1950, s. 405.

<sup>295</sup> Aynural, a.g.e., s. 12.

Devlet, XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Karesi Sancağı kazalarından hububat mubayaasında iki fiyat sistemini de uygulamıştır. Ancak ağırlıklı olarak mirî alımlar göze çarpmaktadır. Yüzyılın ikinci yarısında devam eden Rusya ve Avusturya savaşlarına rağmen mirî fiyatlar sabit kalmış ancak Hububat Nezareti'nin kurulmasıyla<sup>296</sup> birlikte fiyatlarda bazı değişimler meydana gelmiştir. Aslında daha öncede belirttiğimiz gibi siyasal gelişmeler merkezin iâşe politikalarını ve temin süreçlerini doğrudan etkilemiştir. Devlet, sancaktan hububat temin ederken mirî mubayaayı daha ağırlıklı olarak kullanmıştır. Devletin mirî alımlarla hedefi, savaşlar dolayısıyla ortaya çıkması muhtemel sıkıntılar karşısında gerek İstanbul halkının ve gerek ordunun hububat konusunda sıkıntılar yaşamamasının önüne geçebilmektir. Depolarda fazla miktarda buğdayın bulunması olası durumlara karşı devlet için bir garanti olmaktaydı.

1793 yılında Zahirî Nezaretinin kurulmasıyla birlikte hububat temini konusunda yaşanan sıkıntılar göz önünde bulundurularak uygulanan fiyatlarda bazı iyileştirmelere gidilmiştir. Bu iyileştirmeler her ne kadar piyasa fiyatlarıyla kıyaslanamazsa da eski fiyatlara nazaran bir artış söz konusuydu. Bunun yanında kapan tüccarı tarafından gerçekleştirilen alımlarda râyic fiyat uygulamasına dikkat edilmeye çalışılmıştır.

## 1. Hububat Mubayaasında Görevliler

Osmanlı Devleti, Karesi Sancağı kazalarından hububatın İstanbul'a düzenli bir şekilde akışını sağlamak amacıyla bu işlerle ilgilenmek üzere mübaşirler görevlendirmiştir. Bu kişilere *zahire mübaşiri* denilmekteydi. Mübaşirler, genellikle Dergah-ı Ali kapıcıbaşlarından<sup>297</sup>, bazen de hassa

<sup>296</sup> Konuyla ilgili olarak bkz.: Yavuz Cezar, "Osmanlı Devleti'nin Mali Kurumlarından Zahirî Hazinesi ve 1795 (1210) Tarihli Nizamnamesi", s. 111-156.

<sup>297</sup> "Kapıcıbaşı" tabiri padişahın saray kapıcıları hakkında kullanılmıştır. Vazifeleri, sarayın orta kapısını beklemektir. Dergah-ı Ali kapıcıları XVII. yüzyılın sonlarında kırk beş bölük olup XVIII. yüzyılın sonlarında ise bölük sayısı on beşe inmiştir. Her bölüğün birer bölükbaşı ile kethüda ve katibi bulunmaktaydı. kapıcıların derece ve kıdemlerine göre yevmiyeleri ve her sene elbise ve aidatları vardı. Taşra, kasabalarda ihtisap hizmetleri öncelikle bunlara verilmekteydi. Ayrıca bazı tevcihat ve tayinlerde aidatları da vardı. Bkz.: M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.I, s. 426.

hasekilerinden seçilmekteydi.<sup>298</sup> Fakat bazı durumlarda Hâcegân divanındaki<sup>299</sup> memurlar ile taşradaki idareciler de hububat mubayaası için görevlendirilmişlerdir.<sup>300</sup> Aynı zamanda mübaşire yardımcı olmak üzere iskelelere çavuşlar<sup>301</sup> ve çukadarlar<sup>302</sup> da görevlendirilmiştir.<sup>303</sup> Ayrıca kazalarda görev yapmakta olan kadı, naib, voyvoda, serdar gibi idarecilerin ve âyânların iskeleye hububat nakli hususunda görevlendirilmiş olan mübaşirle işbirliği içerisinde olmaları üzerinde önemle durulmuştur.<sup>304</sup> Devlet, böylelikle yalnızca merkezden görevli tayin etmekle yetinmemiş kazalardaki idarecileri de bu organizasyon içerisine dahil ederek ortaya çıkması olası sorunların önüne geçmeye çalışmıştır.

Mubayaacı olarak görevlendirilen mübaşirler umumiyetle her iskeleye bir kişi olmak üzere gönderilmişlerdir. Fakat bazı zamanlarda birkaç iskeleye

---

<sup>298</sup> Aynural, *a.g.e.*, s. 30.

<sup>299</sup> Divan-ı hümâyun ve Paşa kapısındaki kalemlerin şefleriyle bunlardan başka maliye, kapıkulu ocakları, katipleri tersane emini, şehremini, arpa, matbah ve darphane eminleri, teşrifatçı, tophane, baruthane ve saire gibi daire hizmetlerin müdür, nazır ve eminleri hâcegân-ı divan-ı hümâyun denilen rütbe sahiplerinden tayin edilmekteydiler. XVIII. asırdan itibaren devlet merkezi haricindeki bazı hizmet sahiplerine ve vezirlerin maiyetlerindeki divan efendisi ve saire gibi eşhasa kadar teşmil edilmiştir. Bkz.: İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Yayınları, Ankara: 1988, s. 68- 71.

<sup>300</sup> BOA, Cevdet Belediye, nr. 7028.

<sup>301</sup> Çeşitli Türk devletlerinde bazı saray hizmetlilerini ifade eden ve askeri rütbe olarak kullanılan bir terimdir. Çavuş kelimesi ve teşkilatı Osmanlılara bir Selçuklu müessesesi olarak girmiştir. "Dergah-ı ali çavuşları" olarak anılan Divan-ı Hümâyun çavuşları, yabancı ülkelerden gelen elçileri karşılamaktadırlar. Bunun yanında padişah veya veziriazam tarafından verilen bir emrin tebliği, idam hükümlerinin icrası, sefirlere nezaret etme gibi işler de çavuşların görevleri arasında yer almıştır. Ayrıca elçi olarak yabancı ülkelere gönderilir ve bazı madenlerin işletilmesi gibi işlerde kullanılırdı. Divan-ı hümâyun çavuşları dışında bir de kapıkulu ocaklarında çeşitli rütbelerde çavuşlar bulunmaktadır. Bkz.: Orhan F. Köprülü, "Çavuş" *DİA*, C. VIII, İstanbul 1993, s. 236- 238.

<sup>302</sup> Çuhadar Farsça'da "yün kumaş" manasına gelen çuhaya sahip olan anlamında dar kelimesiyle oluşmuştur. Yaygın olarak çukadar şeklinde kullanılmıştır. Çuhadarlık Çelebi Sulatan Mehmed zamanında ortaya çıkmıştır. Başçuhadar ağa ve maiyetindeki ikinci ve üçüncü çuhadarların görevi; padişahın yağmurluğunu, kürk, kaftan, ayakkabı ve çizmelerini korumak, merasimlerde ve biniş törenlerinde bunları bir yerden bir yere taşımak, bayram törenlerinde halka para serpmektir. Bunun haricinde çuhadar odasının amiri olan başçuhadar terfi ederse silahdar, dış hizmetlere çıkarsa XVII. yüzyılda beylerbeyi ve vezir olurdu. Yeniçeri ağalarının bir ara ağa bölüklerinden tayin edilmesi sırasında bazı çuhadarların ağa olarak da görevlendirildiği olmuştur. Çuhadarlar XVIII. yüzyılda protokolde silahtarın altına düşmüş ve silahtar ağanın yokluğunda onun vekilliğini yapmıştır. Çuhadar padişaha doğrudan arzda bulunma yetkisine sahiptir. Bkz.: Abdülkadir Özcan, "Çuhadar", *DİA*, C. VIII, İstanbul: 1993, s. 381- 382.

<sup>303</sup> Aynural, *a.g.e.*, s. 30.

<sup>304</sup> BŞS, nr. 730, 9b-1.

sadece bir mübaşir görevlendirildiği de olmuştur.<sup>305</sup> İskelelere görevlendirilmiş olan mübaşirler ya da mubayaacılar önceleri sadece mubayaa zamanlarında iskelelerde bulunmaktaydılar. Fakat, özellikle üretim sahalarının daha yakından denetimini sağlamak ve bu bölgelerdeki hububat hususunda ihtikar ve kaçakçılık hadiselerini kontrol için bu kişilerin görevli oldukları iskelede kış mevsiminde de kalmaları yönünde emirler gelmiştir.<sup>306</sup> Böyle bir uygulamaya geçilmesinde iskeleleri ve üretim ağını sıkı bir denetim altında tutabilmek ve olası hububat kaçakçılığını engellemek amaç edinilmiştir. Mubayaacılar, görev yerlerinde hububat konusunda her türlü yetkiye sahiptirler. Ayrıca mübaşirler, hububatın mubayaasında herhangi bir muhalefet ortaya çıktığında ya da mubayaa işlemine karşı çıkan olduğunda, olayı kim çıkardı, ya da kimler olaya karıştı ise bu kişilerin isimlerini merkeze bildirme konusunda tam yetkiye sahiptiler.

Kazalardan ve köylerden satın alınacak hububat için tespit edilen bedeller, görevli mübaşirlerin uhdelerine hazineden nakit olarak verilmekteydi. Bu nedenle mubayaacı, kazalardan satın aldığı buğdayı İstanbul'a teslim ettiğinde alım miktarını gösteren makbuzları da ibraz etmek durumundaydı. Eğer zimmetinde para kalmış veya hazineden alacağı var ise, bu makbuzlar esas alınarak hesap edilmekteydi. Bu nedenle de mübaşirler, kazalardan İstanbul'a ne kadar hububat geldiğini ne miktarının geriye kaldığını kayıt altına alarak bu kayıtları da yetkililere teslim etmek zorundaydı.

Mubayaacıların ne gibi görevleri vardı? Bu görevlilerin hububat alımında ve naklinde birinci derecede halkla, yani üretici ile birebir muhatap olmaları bunları önemli hale getirmiştir. Buna hububat kaçakçılığının varlığını da dahil edersek, konunun mahiyetinin ve öneminin vurgulanması açısından mubayaa için görevlendirilen mübaşirlerin görev sahalarının çizilmesinin ne denli ehemmiyet kazandığı görülecektir. Hububat fiyatlarının tespitini sağlamak, hububatın iskelelere sevkiyatını ve buradan da kış mevsimi gelmeden bir an evvel gemilere yüklenerek İstanbul'a naklini temin etmek, herhangi

---

<sup>305</sup> Çandarlı ve Bandırma İskelelerinin her ikisine de mubayaacı olarak yalnızca Namık Efendi damadı Abdülkadir Efendi görevlendirilmiştir. Bkz.: BOA, Cevdet Belediye, nr. 7028.

<sup>306</sup> BOA, Cevdet Maliye, nr. 13291.



olumsuzlukla karşılaşıldığında durumu merkeze bildirmek, kazaların ne miktar zahire vereceklerini belirten taahhüt ilamlarını İstanbul'a göndermek,<sup>307</sup> hububat kaçakçılığına fırsat vermemek,<sup>308</sup> mubayaa olunacak hububatın karışık değil temiz ve yeni hasat mahsulü olmasını sağlamak<sup>309</sup> ve iskelelerde nakliye için gemi bulunmadığında merkezden gemi istemek mubayaacıların başlıca görevleri arasında yer almaktadır.<sup>310</sup>

Bu açıdan bakıldığında hububat mubayaası için görevlendirilecek kişilerin sadakat üzere hareket eden, sorumluluk sahibi kişiler olmalarına dikkat edilmeye çalışılmıştır. Hatta iyi birer idareci olmaları aranan şartlar arasındadır ki onların mubayaacı olarak tercih edilmelerini sağlamıştır. Görevlendirilen kişilerin görevleri hususunda gerekli ihtimamı göstermeleri ve mubayaa olunan hububatın sahiplerine ücretlerini nakit olarak vermeleri ve hububatı zamanında İstanbul'a ulaştırmaları sorumluluk sahibi görevliler tarafından yapılması gerekli işlerdir.<sup>311</sup> Mubayaacıların görevlerini yerine getirmediklerine dair her hangi bir şikayet hasil olduğunda haklarında soruşturma başlatılabilmektedir. Soruşturmanın neticesine göre gerektiğinde mubayaacı görevinden azledilebilmektedir.<sup>312</sup>

## 2. Hububat Mubayaasında Ortaya Çıkan Sorunlar

İstanbul'un hububat ihtiyacının karşılanması ve olası darlıkların ortaya çıkmasını engellemek amacıyla incelediğimiz dönemde de Karesi Sancağı kazalarından yapılan mubayaada bir takım sorunlar ortaya çıkmıştır. Hububat konusundaki bu sorunları üç başlık altında toplamakta yarar vardır. Bunlardan birincisi, devlet tarafından hububat mubayaası için görevlendirilen görevlilerden kaynaklanan sorunlardır. İkincisi kazadaki yerel idareciler, âyân, tüccar,

<sup>307</sup> Aynural, *a.g.e.*, s. 32.

<sup>308</sup> BOA, Cevdet Maliye, nr: 13291.

<sup>309</sup> EŞS, nr: 1241, 50b-1.

<sup>310</sup> BOA, Cevdet Belediye, nr: 4772.

<sup>311</sup> Mubayaacılık görevinden azledilen Tayfur Bey'in yerine tayin olunan kişinin tayin fermanında belirtilmektedir. Bkz.: EŞS, nr: 1241, 5b-1.

<sup>312</sup> BŞS, nr: 733, 30a-2.

mültezim ve ziraatla uğraşan reaya ile ilgili sorunlar üçüncüsü ise iklim şartlarından ve diğer doğa olaylarından kaynaklanan sorunlardır.

Devlet tarafından başkente hububat akışını sağlamak için görevlendirilmiş olan kişiler konusunda bazı zamanlarda sıkıntılar yaşanmıştır. Başkente hububat nakline memur mübaşir ya da mubayaacıların; işleri bittikten sonra yaptıkları mubayaa miktarının, İstanbul'da Tersane ambarlarına teslim ettikleri hububat miktarlarının, yaptıkları masrafların ve kendilerine yapılan ödemelerin muhasebesi yapılarak kalan borçları kendisinden tahsil edilerek alacakları kendilerine ödenmekteydi. Mubayaacılar görevlerinin karşılığı olarak her 10 kilede 1 kile (%10) "ondalık" almaktaydılar. Daha sonra hisselerine düşen bu miktarı Kapanda satarak mubayaa işinden önemli kazançlar sağlamaktaydılar.<sup>313</sup> Fakat mubayaacılar bununla yetinmeyerek çeşitli yolsuzluklarla haksız kazanç sağlamaya çalışmışlardır. XVIII. yüzyıl seyyahlarından M. De M. D'Ohsson'un mubayaacılarla ilgili yapılan tespit durumu daha net bir şekilde ortaya koymaktadır:

"...Bunlar satın alıcı manasındaki "mübayaacı" adı altında, alımın yapılacağı mıntıklar dolaşır ve tahılı mal sahiplerinden satın alırlar. Hükümet kendilerine bu iş için yüzde on kar verir ama bu mübayaacıların bir kısmı buna kanaat etmezler. Böylece bazıları vazifelerini kötüye kullanarak kendilerine emanet edilen buğdayın onda veya on beşte birini kendi hesaplarına satar; eksilen kısmı da arpa, çavdar hatta samanla tamamlarlar. Hatta bazılarının deniz suyuyla ıslatarak taneleri şişirdiği de olur. Çaldıkları miktarın ağırlığını telafi etmek için bu feci suçu işlerler."<sup>314</sup>

Burada da görüldüğü üzere mübaşirler kendilerine ayrıldan daha fazla kazanç sağlamak için çeşitli yollara başvurmuşlar ve böylece devleti önemli ölçüde zarara uğratmışlardır.

Mubayaacılar, bunun haricinde taşrada bulunan halka karşı da haksız davranışlarda bulunmaktaydılar. Bu kişiler halktan zahire bedel akçesi, kile başı, tuzluk, kolcu, yazıcı ve keyyal (kileci) ücreti, tezkire akçesi gibi taleplerde

<sup>313</sup> Tefik Güran, "İstanbul'un İlaşesinde Devletin Rolü", *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, Eren Yayınları, İstanbul: 1998, s. 23.

<sup>314</sup> M. De M. D'Ohsson, (Çev.) Zerhan Yüksel, *XVIII. Yüzyıl Türkiyesinde Örf ve Adetler*, Tercüman 1001 Temel Eser nr: 3, İstanbul: t.y., s. 142.

bulunarak üreticiyi zor durumda bırakmışlar ve bu konularda merkez tarafından sık sık uyarılmışlardır. Bunun yanında görevliler üreticiye ve diğer elinde hububat bulunanlara nakit olarak ödemeleri gereken hububat bedellerini zaman zaman eksik ödemişler ya da hiç ödemişlerdir.<sup>315</sup> Bu nedenle devlet, mubayaacıları üreticiden satın aldıkları hububatın ücretlerini nakit olarak ödemeleri hususunda özellikle uyarmıştır.<sup>316</sup>

Bir diğer mesele ise tertip olunan hububatın özellikleri konusunda yaşanmıştır. Devlet, taşradan temin edilen buğdayın yeni ürün ve temiz olmasına her zaman önem vermiştir.<sup>317</sup> Fakat görevliler kimi zaman görevli buldukları iskeleden değil de başka mahallerden daha düşük fiyatla eski ve nemli buğday alarak yeni buğdayla karıştırmışlardır.<sup>318</sup> Zira bir önceki hasattan kalan ve nemli olan buğdayın dayanıklılığı azalmakta ve dolayısıyla da uzun süre depolanmasında bazı problemler ortaya çıkmaktadır. Ayrıca bu tür buğdaydan elde edilen unun kalitesinin düşük olması ekmeğin de kalitesini de etkilemekte idi. Tabii ki ortaya çıkan bu durumdan hem halk hem de ekmekçiler memnun kalmamakta ve ayrıca devlet de büyük zarar görmekteydi.

Diğer taraftan görevlilerin özellikle sefer zamanlarında halka daha acımasız davrandığı anlaşılmaktadır. Kontrolün azaldığı ve buğdaya şiddetle ihtiyaç duyulduğu bu zamanlarda gerek görevliler gerekse de yerel idareci, âyân, tüccar ve mültezimler daha serbest hareket etme imkanına sahip olabilmekteydiler. Görevlilerin, halkın üzerinde baskı kurmaları ve halka kötü davranmaları nedeniyle ortaya çıkan düzensizlik Sultan III. Selim dönemi fermanlarına yansımıştır.<sup>319</sup> Devlet tarafından kazalardan talep edilen hububatı, mubayaacıların aynî olarak tahsil etmesi gerekirken bedel olarak almaları ve bu durumu alışkanlık haline getirmeleri halkın fakirleşmesinde önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun önüne geçilmesi için mubayaanın aynî

---

<sup>315</sup> BŞS, nr. 730, 5a-2.

<sup>316</sup> BŞS, nr. 732, 37a-1; EŞS, nr. 1241, 5b-1.

<sup>317</sup> BŞS, nr. 737, 58b-1.

<sup>318</sup> Eğer bu durumdaki hububatı ihraç ederlerse hububatları kabul olunmayıp masrafların mubayaacıdan temin olunacağı bildirilmektedir. Bkz.: EŞS, nr. 1241, 50b-1.

<sup>319</sup> 1789 yılındaki ferman. Bu fermanın özelliği III. Selim'in tahta çıktığını belirtir ferman olmasıdır. Ferman yayımlandığında 1787-1792 Osmanlı Rus ve Avusturya savaşı halen devam etmektedir. Bkz.: EŞS, nr: 1243, 4a-1.

olarak alınması ve üreticiden bir kile dahi fazla buğday alınmaması emredilmiştir.<sup>320</sup>

Öte yandan, mubayaa hususunda görevlendirilen görevlilerin taşradaki üretici ya da köylü ile olan ilişkilerinde bir başka sorun ortaya çıkmaktadır. Mubayaacılar, taşradaki üreticiden hububat satın aldıklarında bu işleme dair ellerine mühürlü tezkere vermeleri gerekmektedir.<sup>321</sup> Çünkü bu tezkerenin verilmediği zamanlarda taşradaki halk mağdur duruma düşmektedir. Ellerinde tezkere olmadığı zaman ikinci defa kendilerinden hububat alma gibi bir durum ortaya çıkması muhtemeldir. Aynı şekilde devletteki kayıtlar için de sakıncalı bir durumdur. Çünkü mubayaacı hangi bölgelerden ne miktar hububat aldığını nerelerden almadığını ya da ne kadar bakiye kaldığını yazılı olarak bildirmek zorundadır.

Görevlerini ihmal eden ya da kötüye kullanan bu kişiler hakkında ne gibi cezalar verilmekteydi? Öncelikle görevini kötüye kullanıp kullanmadıklarının tespiti için haklarında soruşturma başlatılıyordu. Soruşturma sonucunda görevini kötüye kullandıkları, yani haksız kazanç sağladıkları ortaya çıkarılan kişilerin öncelikle bütün mal varlığına el konuluyordu. Daha sonra muhtemelen yolsuzluğun boyutuna bağlı olarak sürgün ve kalebentlik cezaları da verilebiliyordu. Hatta, daha ileri bir adım olarak idam cezası ile cezalandırılıbiliyorlardı.<sup>322</sup> Görevlerini ihmal edip yerine getirmeyen görevliler ise görevlerinden azlediliyorlardı. Nitekim, Karesi bölgesinde mübaşir olarak görev yapmakta olan Mir Mehmed Tayfur Bey bunlardan birisidir. Tayfur Bey, Akhisar voyvodası olan Hacı Şaban'dan<sup>323</sup> mubayaada kalan küsur bahasını alamadığı için görevinden azledilmişti.<sup>324</sup>

---

<sup>320</sup> EŞS, nr: 1243, 4a-1. (H.1205)

<sup>321</sup> BOA, Cevdet Maliye, nr: 20832.

<sup>322</sup> D'Ohsson, a.g.e., s. 142.

<sup>323</sup> El-Hac Şaban Akhisar voyvodası olup bölgede etkin olan Karaosmanoğulları ailesindedir. Hacı Şaban'ın bölgeden hububat mubayaasına memur Mir Mehmed Tayfur Bey'e 1190 senesindeki buğday ve arpa bahasından 3290 kuruş borcu bulunmaktadır. Tayfur bey parayı tahsil için Süleyman adında bir kişi göndermiştir. Süleyman paranın 2690 kuruşunu voyvodadan tahsil etmiş geriye kalan 660 kuruşa da senet yapılmıştır. Süleyman parayı İstanbul'a getirmek üzere yola çıktığında Başgelembe kazası köylerinden olan Demirbaş köyü taraflarında Memişharmanı nam mahalde yol kesen eşkiyasının saldırısına uğramıştır. Eşkiyalar Süleyman'daki parayı çalmışlardır. Bkz.: BŞS, nr: 733, 171a-1.

<sup>324</sup> BŞS, nr: 733, 171 a-1.

Mubayaada ortaya çıkan bir diğer bir sorun ise taşrada bulunan idareciler ve yerel güç sahibi olan âyânlar ve mültezimlerden kaynaklanmaktadır. Çünkü, bazen Tersane-i Amire ambarlarında depolamak amacıyla yapılan mubayaalarda kaza mütesellimleri de görevlendirmiştir. Bu noktada yerel idareciler önem kazanmaktadır. Kazalarındaki hububat tertibini yapan ve mubayaa sürecine yardımcı olan yerel yöneticiler, tertip olunan hububatın kaza halkına taksiminde zaman zaman çeşitli haksızlıklar yapabilmişlerdir. Konuyla ilgili merkezden gelen emirlerde her ne kadar herkesin haline göre dağıtım yapılması bildirilmekte ise de bunun ne derece uygulandığı konusu şüphelidir. Buna dair bir durum Selanik Sancağı'nda vukû bulmuş, sancağa bağlı bazı kazalarda büyük çiftlik sahiplerinden bazıları muafiyet iddiasıyla hisselerine düşen hububatı vermediğinden mubayaa küçük çiftçilere yüklenmiştir.<sup>325</sup> Bu nedenle Devlet, muaf olsun olmasın herkesten hububatın mubayaası gerekliliğini kazalara göndermiş olduğu emirlerde özellikle vurgulamıştır.<sup>326</sup>

Yerel idareciler ve âyânlar bölgede sahip oldukları siyasi ve iktisadi güçlerini kullanarak mubayaada muktedir oldukları halkı ön plana çıkarmışlardır. Çünkü mubayaası istenen hububatın kaza hanelerine tevziinde ve üreticiye ücretlerinin ödenmesinde yerel idareciler birinci derecede etkin olmaktadır. Hatta bu idarecilerden bazıları etkinlikleriyle devletin merkezden görevlendirdiği mubayaacıyı dahi suçlu duruma düşürmek için ellerinden geleni yapmaktan geri kalmamışlardır. Bölgede görevli olan mubayaacıyı gaspçı olarak göstermek gibi bir hilenin içerisine de girmişlerdir. Bu duruma dair örneği Karesi Sancağı'na komşu olan Saruhan Sancağı âyânı Karaosmanoğullarının faaliyetlerinde görülmektedir. Batı Anadolu'da önemli siyasi ve iktisadi nüfuza sahip olan Karaosmanoğulları, Saruhan sancağı ve Tarhala<sup>327</sup> kazasının hisselerine isabet eden hububat bedelinin mubayaacı tarafından verilmediğini ve ahalinin alacağı

---

<sup>325</sup> Güran, a.g.m., s. 24.

<sup>326</sup> BŞS, nr. 733, 147b-1, EŞS, nr. 1243, 11a-1.

<sup>327</sup> Tarhala, bugünkü idari yapılanma içerisinde Soma ilçesinin bulunduğu yeri ifade etmektedir. Bkz.: Nuri Akbayar, *Osmanlı Yer Adları Sözlüğü*, TVYY, İstanbul: 2001, s. 156.

olduğunu merkeze bildirmiştir. Oysa mubayaa bedeli bu tarihte mubayaacı tarafından değil kendileri tarafından halka teslim edilmekteydi.<sup>328</sup>

Kazalarda bazı köyler ve kişiler çeşitli nedenlerle bazı vergilerden ve sorumluluklardan muaf tutulmaktaydı. Bu nedenle bu kişi ve köyler, mirî mubayaadan da muaf olma yollarını aramışlardır. Bu durumun farkında olan devlet, muaf olsun olmasın tüm vakıf köylerinin ve kişilerin bu mubayaada hisselerine isabet eden miktarı vermelerini istemiştir.<sup>329</sup>

Bunun dışında, kazalardaki âyân ve sair elinde hububat bulunan bazı kişiler mubayaa için hububat vermekten kaçınmışlardır. Nitekim Balıkesir’de İlyas Bey adında bir kişi elindeki hububatını mirî olarak vermeyip başka mahallere nakletmiştir.<sup>330</sup> Yine bazı zamanlarda Devlet; kazanın mütesellim, serdar ve âyân gibi ileri gelenlerinin bizzat kendi ambarında bulunan hububatı talep etmiştir. Fakat, taşradaki bu ileri gelenlerin bazı zamanlarda yavaş davranmaları ve mazeret bildirmeleri hububatın İstanbul’a naklinde gecikmelere neden olmuştur.<sup>331</sup>

Mubayaa konusunda bir başka sorun da kaza voyvodalarının halk üzerinde baskı kurmalarıdır. Karesi Sancağı’na bağlı kazalardan Ayvalık’ta voyvodalık yapmakta olan El-Hac Ahmed bunlardan birisidir. El-Hac Ahmed, kaza halkına yakınlarında bulunan Ayazmend kazasına yardım etmeleri için baskı uygulamıştır. Bunun sonucunda Ayvalık ahalisinin ellerinde bulunan buğdayın bir kısmını Ayazmend’e göndermelerini sağlamıştır. Daha sonra devletin Ayvalık’tan hububat talep etmesiyle de voyvoda bu durumu ileri sürerek hububat konusunda muhalefet etmiştir.<sup>332</sup> Diğer taraftan âyânlar mubayaacılara

---

<sup>328</sup> Saruhan sancağı ve Tarhala (Soma) kazası ahalilerine zahire bahalarının mubayaacı tarafından ödenmediğine dair bölge ahalileri ve Karaosman zadeler merkeze bildirmişlerdir. Fakat o bölgede mubayaa olunacak zahirenin ahaliye dağıtımında ve paralarının ödenmesinden Karaosmanzadeler sorumluydu. Merkez durumun incelenmesi için soruşturma başlatmıştır. Mubayaacının tüm makbuzları ve kayıtları incelemeye tabii tutulmuştur. Aynı zamanda mubayaacının mubayaa eylediği kazaların kadılarında bilgi istenmiştir. Saruhan ve civarında Karaosmanzade Hacı Ömer Ağa tarafından hububat kazalara tevzi ve tahsil olunmuştur. Ömer Ağa, zahiresi olmayanlardan kendi zahiresinden vermek üzere parasını almıştır. Bu nedenle bölgede eğer kaza ahalilerine bir borç söz konusuysa bundan Karaosmanzadelerin sorumlu olduğu bildirilmiştir. Bkz.: BOA, Cevdet Belediye, nr: 7028.

<sup>329</sup> EŞS, nr. 1243, 11a-1; BŞS, nr: 733, 28b-2.

<sup>330</sup> BŞS, nr: 730, 31b-1.

<sup>331</sup> BŞS, nr: 733, 11b-1.

<sup>332</sup> BŞS, nr: 732, 2b-2.

karşı ahaliyi koruma eğiliminde olduklarını her fırsatta merkeze kanıtlamaya çalışmışlardır. Aslında çıkar amaçlı olan bu tutumları daha sonra ortaya çıkacaktır. Bu duruma en iyi örnek Batı Anadolu'da büyük bir itibara sahip olan Karaosmanoğulları ile ilgilidir. Nitekim, Saruhan Sancağındaki kaza ahali durumu mäsait olmaması nedeniyle mubayaası istenen hububat konusunda bazı sıkıntılar yaşamışlardır. Üreticinin devletin talepleri karşısında zor durumda kalmalarında, savaşlar, artan vergiler ve uygulanan mirî fiyatın etkisi bulunmaktadır. Bu sıkıntıları yaşayan üretici de bazı zamanlarda devletin istediği hububatı vermek hususunda olumsuz tavırlar takınmışlardır. Nitekim H.1192 (M.1778-1779) senesi mahsulünden Balıkesir'den talep edilen hububatı vermek konusunda kaza ahali muhalefet etmiştir.<sup>333</sup>

Taşradaki hububatın mubayaasında karşılaşılan sorunlardan sonuncusu ise iklim ve diğer doğal şartlardan dolayı ortaya çıkan engellerdir. Osmanlı geleneksel tarımsal yapısı içerisinde üretimde verimli bir hasat için toprağın verimliliği, kullanılan tarım araçları, gübreleme ve nadasın önemli bir yeri vardır. Fakat bunların dışında üretimi etkileyen en önemli faktör, üretimin hava şartlarına bağlı olmasıdır. Zira bu nedenle elde edilen ürün konusunda yıldan yıla dalgalanmalar meydana gelmektedir.<sup>334</sup> Bir anlamda verimli bir hasat için yeteri derecede yağmurun yağması gerekmektedir. Yağmur, zamanında yağmadığında ekili olan buğday gelişmemekte ve bunun sonucunda daha az ürün alınmaktadır. Aynı şekilde hasat zamanı ve harman vakitlerinde yağın yağmurlar da ürünün kalitesini düşürmekte veya ziyan olmasına neden olabilmektedir.<sup>335</sup>

Bu çerçevede, XVIII. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un ihtiyacı için hububat sağlanan bazı bölgelerde zaman zaman kıtlıklar ortaya çıkmıştır. Kıtlıkların ortaya çıkmasının kuraklık ya da yağmur azlığı dışında bir çok nedeni vardır.<sup>336</sup> Ancak Karesi Sancağı'nda ortaya çıkan kıtlıklar, yağmur azlığı ve

---

<sup>333</sup> BŞS, nr. 734, 26b-2.

<sup>334</sup> Tefik Güran, "Osmanlı Tarım Ekonomisi (1840-1910)", *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, Eren Yayınları, İstanbul: 1998, s. 71.

<sup>335</sup> Osmanlı devletinde doğal afetlerle ilgili geniş bilgi için bkz.: Elizabeth Zachariadou, (Ed.), *Osmanlı İmparatorluğunda Doğal Afetler*, TVYY, İstanbul: 2001.

<sup>336</sup> Kıtlıkların yaşanmasında sel, yangın, deprem, salgın hastalıklar, aşırı soğuk ve sıcaklar da etkili olabilmektedir. Kıtlık olayları bir doğal afetle bağlantılı olarak ortaya çıkması durumunda

çekirge istilaları nedeniyle meydana gelmiştir. Sancakta meydana gelen kıtlıklarla ilgili olarak Balıkesir ve Edremit şer'iyeye sicilleri bizlere bazı önemli veriler sunmaktadır. Sicillerden yalnızca Karesi Sancağında meydana gelen kıtlıklar hakkında değil İstanbul için hububat mubayaa olunan diğer bölgelerdeki kıtlıklarla ilgili olarak da bilgi sahibi olmamız mümkündür. Belgelerde yağmur azlığı "killet-i matar", "killet-i baran", çekirge istilaları da "cerad istilası" gibi kelimelerle ifade edilmişlerdir.<sup>337</sup>

Nitekim (H.1209) M.1794-1795 senesinde Tuna, Bahr-i Siyah ve Akdeniz sahillerinde kuraklık nedeniyle çeşitli yerlerde kıtlıkların ortaya çıktığı ifade olunmaktadır.<sup>338</sup> Aynı şekilde (H.1193) M.1779-1780 senesinde Selanik ve Yenişehir havalisinde yağmur azlığı nedeniyle hububat hususunda kıtlık ortaya çıkmıştır.<sup>339</sup> İstanbul'un hububatının sağlanmasında önemli bir yere sahip olan Balkanlar ve Karadeniz sahillerinde zaman zaman ortaya çıkan kıtlıklarda, devlet bu olumsuzluklardan en asgari düzeyde kurtulabilme yollarını aramıştır. Bu bölgelerden kıtlık öncesine oranla hububat sağlanamayacağından, hububat mubayaa olunan diğer kazalarda her hangi bir ertelenme ve noksanlık söz konusu olmadan hububatın sağlanması konusunda daha sıkı tedbirler alınmıştır.<sup>340</sup> Ayrıca iskeleye bağlı kazaların bazılarında kıtlık ortaya çıktığında hububat mubayaa ürünün bol olduğu diğer kazalardan sağlanmıştır.<sup>341</sup>

---

insan iradesi dışında olduğu için doğal afet olarak kabul edilir. Ancak siyasi ve sosyal olayların sonucunda ortaya çıkması durumunda ise insan iradesi söz konusu olduğundan bir afettir. Bkz.: Orhan Kılıç, "Osmanlı Devletinde Meydana Gelen Kıtlıklar", *Türkler*, C. X, YTY, Ankara: 2002, s. 718-730.

<sup>337</sup> Yağmurun azlığı nedeniyle ortaya çıkan kıtlık zamanlarında yağmur yağması için yağmur dualarına çıkılması bu konuya padişah tarafından da desteklenmesi konuya gösterilen ehemmiyetin en iyi ifadesidir. Bu uygulama Anadolu'da halen devam etmektedir. Konuyla ilgili olarak Bkz.: Yavuz Selim Karakışla, "Yağdır Mevlam Su" : Yağmur Duası Üzerine Belgeler, *Toplumsal Tarih*, Sy: 81, İstanbul: 2000, s. 52- 55.

<sup>338</sup> BŞS, nr. 737, 28a-2.

<sup>339</sup> EŞS, nr. 1241, 91a-3.

<sup>340</sup> H.1192-93 (M.1779-1780) senelerinde Yenişehir ve Selanik'te yağmur azlığı nedeniyle ortaya çıkan kıtlıkta Karesi Sancağından geçen seneki gibi 30 bin kile buğday mubayaa talep olunmuştur. Kıtlık olayları da göz önünde bulundurularak mubayaa ferman buyrulan miktar buğdayın bir an evvel ve eksiksiz bir şekilde iskelelere nakl edilerek İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir. Bkz.: BŞS, nr. 733, 137b-1, 145a-1.

<sup>341</sup> İstanbul için hububat mubayaaasına dair ferman kaydında bazı kazalarda yağmur azlığı nedeniyle kıtlık yaşandığından Mihaliç, Balıkesir, Kirmasti, Manyas ovalarında bu sene ürünün bol ve bereketli olması hasebiyle hububat mubayaaasının bu kazalardan sağlanması istenmektedir. Bkz.: BŞS, nr. 730, 7b-1.



Yağmur azlığı sonucu ortaya çıkan darlıkların haricinde bir diğer kıtlık nedeni ise çekirge istilalarıdır. Kır çekirgesi ya da tarla çekirgesi olarak adlandırılan çekirge cinsleri, daha çok yarı kurak bölgelerde yaşamakta ve büyük sürüler halinde göç ederek tarlaları yağmalamaktadırlar. Çekirgeler, sonbahar geldiğinde karın bölgelerindeki yumurta borularını toprağa sokarak yumurtalarını bırakmaktadırlar. Çekirgeler çok hızlı bir şekilde üreyebildiklerinden kısa sürede bir çekirge ordusu 200 katına kadar ulaşabilmektedir.<sup>342</sup>

Karesi Sancağı'nın batısındaki Edremit ve Kemer Edremit kazaları ve köyleri çekirge istilaları nedeniyle yaşanan kıtlıklar sonucunda yiyecek temininde önemli derecede sıkıntılar yaşamışlardır. H.1193 (M.1779-1780) senesinden birkaç sene evvelinde bu kazalar civarında çekirge istilası meydana gelmiştir. Çekirge istilasının ardından ertesi senelerde de yağmur yağmaması sonucunda ekili araziler (ekinler) zarar görmüş ve kaza halkı kendi ihtiyaçlarını karşılama hususunda yardıma muhtaç duruma düşmüşlerdir.<sup>343</sup> Bu nedenle kazalar, kendi hisselerine isabet eden mubayaa miktarının bedele çevrilmek suretiyle bedellerini Hazine-i Âmire'ye ödenmek üzere mubayaadan af olunmalarını istemişlerdir.<sup>344</sup> Nitekim hemen aynı tarihlerde Balıkesir kazasında da çekirge istilası meydana gelmiş ve çekirgelerin ekili arazilerdeki hububatı tüketmesi neticesinde kazada kıtlık ortaya çıkmıştır.<sup>345</sup>

Yaklaşık on yıl sonra yeni bir çekirge istilası daha baş göstermiştir. Çekirgeler, istilalarıyla adeta bir kazadan diğerine sirayet etmektedirler. Nitekim, (H.1214) M.1798-1799 senesinde Karesi Sancağı kazalarında görülen

---

<sup>342</sup> Kılıç, a.g.m., s. 725.

<sup>343</sup> Aynı senelerde Selanik ve Yenişehir civarında da yağmur azlığı nedeniyle kıtlık yaşanmıştır. ESS, nr. 1241, 91a-3.

<sup>344</sup> Edremit ve Kemer Edremit kazalarında 1193 senesine mahsuben 1500'er kile toplam 3000 kile buğday mubayaası isabet etmiştir. Kazadaki ahalinin içinde bulunduğu durum göz önünde bulundurularak buğdayı aynı olarak vermeleri affolunmuştur. Böylelikle buğdayın kazalarda 1'er kuruştan mubayaa olduğuna binaen kazaların durumlarına merhamet olunarak her kilesi 1'er kuruştan toplam 3000 kuruş olarak bedele çevrilmiştir. Merkez, bu miktarın Hazine-yi Âmire'ye nakit olarak teslim edilmesine karar vermiştir. Bkz.: EŞS, nr. 1242, 3b-1.

<sup>345</sup> Çekirge istilası sonucu ekili araziler talan olduğundan kazanın H.1193 senesi için taahhüt ettiği 5621,5 kile buğdayı mubayaaya güçleri yetmeyeceğinden ve kazanın masraflarının da fazla olması göz önünde bulundurularak fukara ahaliye merhamet olunarak H.1193 senesine mahsuben mubayaaları affedilmiştir. Bkz.: BŞS, nr. 734, 20a-1.

çekirgeler<sup>346</sup> kısa bir süre sonra da Bursa ve civarında ortaya çıkmışlar ve burada da kıtlığa neden olmuşlardır.<sup>347</sup> Çekirgeler nedeniyle Edremit ve civarında hububatın çok az olduğu ve kaza ahaliilerine üç ay dahi yetmediği bildirilmiştir.<sup>348</sup>

Savaşların devam ettiği dönemlerde ortaya çıkan kıtlıklar halkı daha da kötü bir duruma düşürmektedir. Bir taraftan sefer masrafları ve ordunun iaşesi, diğer taraftan ortaya çıkan kıtlıklar halkın yükünü bir kat daha arttırmaktadır.<sup>349</sup> Bu darlık ve kıtlık dönemlerinin sürerliliğinde bazı mütegalibe taifesinin de etkisini göz ardı etmemek gerekmektedir. Bu kişiler kendi menfaatleri için köylüyü kötü bir durum içerisinde bırakabilmektedirler. Nitekim H.1160 (M.1746-47) senesinde Akhisar kazasında kıtlık nedeniyle kasaba halkının durumları perişan olup kasabada bir İstanbul kilesi buğday 3,5 kuruştan satılmıştır. Halk ihtiyacı olan hububatı civarlarında bulunan Türkmen taifesine iltica ile develerle naklettirir duruma düşmüşlerdir. Halk bu durumdayken Karesi Sancağı mutasarrıfı ve Kepsut kazasından Salih kasabaya gelen hububatı gasbetmişler ve hububat bedeli olan parayı da çalmışlardır. Öncesinde zaten kötü durumda olan Akhisar halkı bitki ve bir kısım otlar ile geçimlerini sağlamak zorunda kalmışlardır.<sup>350</sup> Görüldüğü üzere kıtlık zamanlarında idareciler ve işbirlikçilerinin tutumları halkı kendi yiyeceği hububatı dahi karşılayamaz duruma düşürmüştür.

Devlet, kazaların kıtlıklar ve üretimleri durumları hakkında verdikleri bilgilerin doğruluğunu teyit etmeyi önemsemiştir. Böylesi durumlarda, civarda bulunan mübaşir İstanbul'a çağrılarak durum hakkında bilgi alınmıştır.<sup>351</sup> Çünkü

---

<sup>346</sup> Sancak ve kazalarından İstanbul için mubayaası istenen buğdayın çekirge istilası nedeniyle affı istenmiştir. Ancak merkez, İstanbul için gerekli olduğundan râyic fiyat üzerinden ücretleri nakden ödeneceğini ve af olunamayacağını ancak mahsuller ziyan ise kaza ahaliilerinin gelecek mahsulde vereceklerini şimdiden taahhüt etmelerine dair ferman gelmiştir. Bkz.: BŞS, nr. 738, 47a-1.

<sup>347</sup> Kılıç, a.g.m., s. 722. Kılıç, bu kıtlığın yaşanmasında çekirge istilasıyla birlikte şehirde çıkan yangının da etkili olduğunu belirtmektedir.

<sup>348</sup> EŞS, nr. 1243, 92b-2.

<sup>349</sup> Osmanlı-Fransız savaşı sırasında Karesi Sancağı kazaları gerek ordu iaşesi için gerek İstanbul'un iaşesi için hububat mubayaası sağlamıştır. Kaza ahaliileri çekirge istilaları nedeniyle mahsulleri ziyan olduğundan ve bir taraftan da ordu iaşesi için de hububat vermeleri dolayısıyla İstanbul iaşesi için hububat mubayaasının affedilmesini istemişlerdir. Bkz.: BŞS, nr. 738, 47a-1.

<sup>350</sup> BŞS, nr. 728, 48 a-1.

<sup>351</sup> İstanbul için Balıkesir mütesellimi çiftliklerinden 2000 kile hububat mubayaasına dair emri âlişan gelmiştir. Ancak mütesellim çiftliklerinde belirtilen miktarda mahsulat bulunmadığını ve bu hususta affedilmesini istemiştir. Mübaşirin vermiş olduğu bilgi doğrultusunda mütesellimin

bazı zamanlar kazalarda kıtlık ve sair durumlar söz konusu olmadığı halde merkezi yanıtacak bilgiler verilebilirdi. Ancak verilen bilgilerin doğruluğu anlaşıldığında kazaların mubayaaları affedilmiş ya da bedel olarak tahsil edilmiş ya da daha sonraki seneye bakaya şartıyla ertelenmiştir. Fakat her kaza için aynı uygulamalar söz konusu olmamıştır. H.1214 (M.1799-1800) senesinde Edremit ve Kemer Edremit kazalarında meydana gelen çekirge istilası nedeniyle kaza halkları buğday mubayaasından aflarını istemişlerdir.<sup>352</sup> Fakat merkez, adı geçen kazalardaki hububat kaçakçılığını göz önünde bulundurarak affın mümkün olmayacağını bildirmiştir.<sup>353</sup> Daha önceki istilada da Balıkesir kazası halkı affedildiği halde Edremit ve Kemer bedellerini ödemek suretiyle affedilmişlerdi.

İstanbul için hububat mubayaa olunan bölgelerde ortaya çıkan olumsuzluklar merkeze buğday akışını engellemiş ya da belli bir süreliğine sekteye uğratmıştır.<sup>354</sup> Mubayaa sürecinde karşılaşılan bu sorunlar görevlilerden, yerel idarecilerden ya da doğal koşullar sonucu meydana gelmişlerdir. Aslında bu sürecin düzenli bir şekilde işlemesi için gösterilen çabanın ve alınan önlemlerin temelinde, başkent İstanbul'un darlık içerisinde kalmasını önlemek ve devlet ambarlarında daima belli bir miktar hububat bulundurma isteği yatmaktadır.

---

çiftliklerinin ancak 2000 kile buğday tahmilleri olduğunu belirtmiştir. Buna göre istenen buğday af olunmuştur. Bkz.: BŞS, nr. 732, 24a-1.

<sup>352</sup> Edremit ve Kemer Edremit kazalarının çekirge istilaları nedeniyle 1799'lu yıllarda bazı sıkıntılar çekmişlerdir. Kazaların ahalipleri mahsullerinin zeytinden ibaret olduğunu ve ekili arazilerinin (ekin) çok az olduğunu ve yiyeceklerini civar kazalardan sağladıklarını ifade etmektedirler. Bkz.: EŞS, nr. 1245, 6a-2.

<sup>353</sup> Merkez, İstanbul'un ihtiyacını ve Edremit ve Kemer Edremit kazalarında ahalinin bugüne kadar ellerindeki hububatları yüksek fiyatlarla ahar mahalle satmak için öne sürüldüğünü ifade ederek mubayaası olacak miktar buğdayın yerli yerinden mubayaasını istemiştir. Fakat kaza ahaliplerinin ve naibinin verdiği bilgilerin doğruluğu civardaki kazalardan sorulmuş ve gerçekten de bu kazaların kendi ihtiyaçları için dahi İvrindi, Balya, Ezine, Çan, Bayramiç civarından sağladıkları anlaşılmıştır. Bunun üzerine Edremit ve Kemer Edremit kazalarının ihtiyaçlarına yetecek kadar buğdayı öteden beri iştirâ eyledikleri kazalardan râyic fiyatla almalarına izin verilmiştir. Bkz.: EŞS, nr. 1245, 6a-2, 10b-2.

<sup>354</sup> Kıtlıklar Bandırma ve Mihaliç iskelelerine hububat nakleden diğer kazalarda da kendini göstermiştir. Nitekim H.1224 (M.1809-1810) senesinde Edincik kazasında kıtlık olmuş ve kaza ahalipleri kendi ihtiyaçlarını dahi civar kazalardan temin etmek zorunda kalmışlardır. Bkz.: BOA, Cevdet Belediye, nr. 126.

## BÖLÜM III

### KARESİ SANCAĞI VE HUBUBAT KAÇAKÇILIĞI

#### A. Osmanlı Devleti'nin Uyguladığı Hububat İhraç Yasakları

İstanbul'un hububat ihtiyacının temininde karşılaşılan sorunlardan birisi de hububat kaçakçılığıdır. Hububat kaçakçılığı, üretilen hububatın devletin izni dışında bir yerden başka bir yere nakl edilip satılmasıdır. Bu çerçevede hububat kaçakçılığı tarihsel süreç içerisinde daima var olmuş bir kavramdır. Merkezi yönetimler yürürlüğe koymuş oldukları yasaklamalar ve sıkı kontrollerle kaçakçılığın önüne geçmeye çalışmışlardır. Bu durum yalnızca Osmanlı Devleti'nin değil aynı zamanda batı dünyasının da çözüm bulmak için uğraş verdiği bir sorun olmuştur. Osmanlı Devleti'nin hububatın ihracını yasakladığı XVI. yüzyılda Venedik de, kendi körfezinin dışına buğday çıkışını yasaklamıştır.<sup>355</sup>

Osmanlı Devleti'nin XVI. yüzyıldan itibaren başta hububat olmak üzere diğer savaş malzemeleri konusunda yasaklamalar getirmesinin çeşitli nedenleri bulunmaktadır. Bu nedenleri ortaya koyduğumuzda, devletin kaçakçılık konusundaki girişimleri ve izlemiş olduğu politikalar daha iyi anlaşılacaktır. Hububatın, buğday ve arpa, temel besin maddeleri arasında yer almasından dolayı Osmanlı toplumunun gündelik ihtiyaçları arasında önemli bir yere

---

<sup>355</sup> Fernand Braudel; (Çev.) M. Ali Kılıçbay, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C. I, İmge Kitabevi Yayınları, İstanbul: 1993, s. 399-400.

sahiptir.<sup>356</sup> Bunun yanında hububat, sürekli sefer süreci içerisinde bulunan ordunun da temel ihtiyaçları arasında yer almaktadır. Çünkü ordunun ihtiyaçlarının eksiksiz bir şekilde karşılanması savaşın sonucuna etki eden bir etmen olarak karşımıza çıkmaktadır.

Diğer taraftan Osmanlı taşrasında üretilen buğdayın bir kısmı bu hususta kıtlıklar yaşayan İtalyan şehirlerine ve Avrupalı tüccarlara satılmaktaydı. Böylelikle, İtalyan şehir devletleri hububat ihtiyaçlarını Osmanlı ülkesinden sağlamaktaydılar.<sup>357</sup> Osmanlı Devleti'nin buğday konusunda sınırlandırmalar getirmesi nedeniyle zor durumda kalan İtalyan şehir devletleri ihtiyaçlarını karşılamak için bu defa kuzey ülkelerine yönelerek buğdayı buradan sağlamaya çalışacaklardır.<sup>358</sup>

Yabancı tüccarlara gayri resmi yollardan yapılan buğday satışından devlet kazanç sağlayamamaktaydı. Çünkü, bu satışlardan devlet gümrük vergisi alamamaktaydı. Halbuki, kazalarda ve kasaba pazarlarında yapılan satışlardan devlet, düzenli olarak vergi tahsil edebiliyordu.<sup>359</sup> Tüm bunların yanında hububat ihracı yasaklarının yürürlüğe girmesinde, devletin büyük kentlerin ikmalinin giderek zorlaşmasından duymuş olduğu kaygı, iklim faktörleri<sup>360</sup> ve ortaya çıkması muhtemel kıtlıkların etkisi de söz konusuydu. Görüldüğü üzere savaşların ve şehirlerin iaşesinin sağlanmasında meydana gelen sorunlar nedeniyle Devlet, XVI. yüzyıldan itibaren buğdayın dışarıya çıkışından hissedilir biçimde etkilenmiş ve yasakları uygulamaya başlamıştır.

Bu nedenlerle hububat konusunda özellikle sefer zamanlarında yoğun bir şekilde uygulanmış olan ihracat yasakları, belirli aralıklarla XIX. yüzyıla kadar devam etmiştir.<sup>361</sup> XVIII. yüzyıla gelindiğinde yasakların uygulanmasında dönemin ekonomik şartlarından başka siyasal şartlarının da belirleyici etkilerini göz ardı etmemek gerekmektedir. Savaşların aralıksız olarak sürdüğü XVII.

---

<sup>356</sup> Bkz.: Lynne M. Şaşmazer, "Policing Bread Price And Production in Ottoman Istanbul 1793-1807", *The Turkish Studies Association Bulletin*, 24/1 (Spring 2000), pp. 21-40.

<sup>357</sup> Braudel, *a.g.e.*, s. 696.

<sup>358</sup> Braudel, *a.g.e.*, s. 705-707.

<sup>359</sup> Lütfi Güçer, "XVI.Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dahilinde Hububat Ticaretinin Tabii Olduğu Kayıtlar", *İÜİFM*, C.XII, İstanbul 1951, s. 82.

<sup>360</sup> Halil İnalcık, *a.g.e.*, I, s. 231.

<sup>361</sup> Bkz.: Zeki Arıkan, *a.g.m.*, s. 279-306.

yüzyılın son çeyreği ve XVIII. yüzyıllarda hububatın ihracıyla ilgili yasaklamalar devam etmiştir. XVIII. yüzyıl, Osmanlı Devleti ile Rusya arasında sürekliliği olan ve yüzyılın ikinci yarısından itibaren sonuçları Osmanlı aleyhinde gelişen savaşlar nedeniyle ordunun ihtiyacının karşılanmasında halkın desteğine olan gereksinimin daha da artmıştır.<sup>362</sup> Devlet, güçlü rakibi Rusya'ya karşı başarı elde edebilmek için savaşlarda daha fazla kaynağı kullanma yoluna gitmek zorunda kalmıştır.<sup>363</sup> Aynı zamanda, yüzyılın ikinci yarısında yoğunlaşan Rus savaşlarında devletin hububat ambarı durumunda olan Karadeniz'in kuzeyinde uğradığı toprak kayıpları ya da bölgenin savaş alanı haline gelmesi üretimin aksaması ve bölgeden buğday akışının durması sonucunu da beraberinde getirmiştir.<sup>364</sup> Seferdeki ordunun ve başkentin iaşesinin karşılanması zorunluluğu devleti mevcut hububatı ihtiyaç bölgelerine yönlendirerek dışarıya çıkmasını engellemek için daha sıkı tedbirler almaya yöneltmiştir.

Kaçakçılık hususunda devlet esaslı ortaya koymaya çalıştığımız bakış açısının diğer tarafında köylü ve üretici bulunmaktadır. Bu çerçevede uygulamaya konan yasaklamaların yanında üreticiyi kaçakçılığa yönlendiren nedenleri de incelemek gerekmektedir. Üreticinin elde ettiği ürününü yabancı tüccara satmasının temelinde neler vardır. Osmanlı Devleti, hububat mubayaasında bazı hususları göz önünde bulundurmaya dikkat etmiştir.

Devlet, üreticiden ya da köylüden bir hanenin yıllık ihtiyacını karşılayacak olan miktarda hububat ile gelecek sene tarlasına ekeceği tohumluk hububat dışında geriye kalan ürünü kendisine satmasını istemiştir.<sup>365</sup> Bazı zamanlarda ise yalnızca senelik ihtiyacını karşılaması yeterli olarak görülmüştür.

XVIII. yüzyıl boyunca seferlerin devam etmesi nedeniyle devlet, genellikle mirî mubayaa adı altında kendisinin belirlediği ve piyasa fiyatından çok düşük olan ve aynı zamanda sabit kalan bir ücretle buğday satın almıştır. Hatta mirî alımlar zamanla vergi özelliği kazanmıştır. Mali sistemdeki sorunlar ve paranın

---

<sup>362</sup> Özkaya, a.g.e., s. 331.

<sup>363</sup> Mehmet Genç, "18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş", *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul: 2000, s. 217-221.

<sup>364</sup> Genç, a.g.e., s. 221; Özkaya, a.g.e., s. 332.; İklil Erefe, *Bread and Provisioning in the Ottoman Empire: 1750-1860*, Bilkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: 1997, s. 20.

<sup>365</sup> BOA, Cevdet Maliye, nr. 13291. (H.1210)

değerinde meydana gelen değişmelere<sup>366</sup> rağmen yüzyılın başındaki fiyatlarla alımların yapılması üreticiyi zor durumda bırakmıştır. Üreticinin nakit paraya olan ihtiyacı ve ürettiğinin karşılığını almak istemesi diğer taraftan tüccarın da daha fazla fiyat teklifi hububat kaçakçılığının artmasındaki en önemli nedenler olarak karşımıza çıkmaktadır. Çünkü, yabancı tüccarlar her zaman devletin vermiş olduğu fiyattan ya da piyasa fiyatından daha yüksek bir fiyat vermekteydiler. Hatta bazı üreticiler ve hububat sahipleri yabancı tüccarın cazip fiyat teklifleri karşısında yemeklik ve tohumluk hububatlarını dahi satmışlardır.<sup>367</sup>

Bunun yanında taşradaki kazalardan hububat almak için gelen devlet görevlilerinin buradaki üreticiye karşı tutumları, taşradan kaçakçılık yapılmasında önemli bir etken olmuştur. Nitekim; ellerindeki hububatı satmaları için görevlilerin taşrada bulunan halka baskı yapmaları ve bu konuda zor kullanmaları,<sup>368</sup> taşradaki hububatın başka yerlere satılmasına neden olmuş olabilir.

Diğer yandan Bahr-i Sefid'in (Akdeniz) Anadolu ve Rumeli kıyıları kaçakçılık için elverişli bölgeler olmuşlardır. Mudanya'dan Antalya'ya kadar olan sahiller merkezi yönetimi endişeye sevk etmiş ve bu nedenle sürekli olarak bu bölgelerin yerel yöneticilerini uyarmıştır. Akdeniz'in Anadolu sahilinde yer alan Karesi Sancağı da kaçakçılığın yapılmasını kolaylaştıran etkenleri içinde barındırmaktadır. En önemlisi de bu kıyıların yabancı tüccarlara ait teknelerin ve gemilerin yanaşmasına ve gizlenmesine olanak sağlayan koylara sahip olmasıdır. Çandarlı başta olmak üzere Edremit, Kemer, Foçalar, Kaz dağlarının kıyıya bakan tarafındaki iskeleler kaçakçılığın yapılması için elverişli mekanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Sancağın batı kıyısında bunlar olurken kuzeyinde yer alan ve İstanbul ile olan bağlantıyı sağlayan Bandırma ve Mihaliç İskeleleri civarında da hububat kaçakçılığı yapılmaktadır.<sup>369</sup>

---

<sup>366</sup> Bkz.: Şevket Pamuk, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, TVYY, İstanbul: 2000.

<sup>367</sup> Aynural, *a.g.e.*, s. 41.

<sup>368</sup> Feridun Emecen, "XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İlaşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyatı", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul: 1989, s. 204.

<sup>369</sup> Marmara Denizinde kaçakçılık konusunda tedbirler alınmış olmasına rağmen İstanbul civarında bulunan Çekmece-i Kebir, Silivri, Ereğli, Kum Burgas, Sultançiftliği, Köyaltı ve sair iskelelerden ve köylerden yabancı gemilerine veya başka bölgelere hububat satılmaktadır.

Devlet, hububat ile ilgili yasakları yürürlüğe geçirebilmek için bir takım tedbirler almıştır. Bu tedbirlerden ilki, İskelelerden gemilere hububat yüklenirken gemi reislerinin ismi, yükledikleri ürünün cinsi ve miktarının kaydedilmesidir. Daha sonra bu kayıtlar İstanbul'a gönderilmiş ve böylece gelen gemi reisinin elindeki belgeyle karşılaştırılıp kontrol edilerek reislerin hububatı başka yerlere götürmesi engellenmeye çalışılmıştır. Ayrıca hububat almak üzere iskelelere yanaşan gemilere izin hükmü sorulmak suretiyle denetim yapılmakta ve izni<sup>370</sup> olmayan gemi sahiplerine hububat vermemeleri için bölgedeki kadılar ve diğer görevliler de uyarılmıştır.<sup>371</sup>

Diğer taraftan kaçakçılığın önlenmesi için iskelelere çavuşlar görevlendirilerek, çavuşların buldukları iskelelerde sürekli olarak ikamet etmeleri sağlanmıştır.<sup>372</sup> Halbuki daha önce hububat alımı için gelen görevliler yalnızca mubayaa süresince iskelelerde bulunmaktaydılar. Oysa kaçakçılar ve muhtekirler görevlilerin iskelelerden ayrıldıkları kış mevsiminde daha rahat hareket edebilmekteydiler. Böylelikle çavuşlar, sürekli olarak iskelelerde ikamet etmekle olası kaçakçılık hadiselerini ve bölgedeki üretim durumunu daha yakından kontrol edileceklerdi. Bunun haricinde iskelelerde kaçakçıları ihbar edecek istihbarat elemanlarıyla, üretim bölgeleri sahillerinde kaçakçılığı kontrol için gemiler görevlendirilmiştir. Özellikle boğazlardaki trafiği kontrol edebilmek amacıyla buralarda güvenlik noktaları oluşturulmuştur.<sup>373</sup>

## **B. Karesi Sancağı ve Hububat Kaçakçılığı**

Osmanlı Devleti XVI. yüzyılın ortalarından itibaren hububatı, ihracı yasak olan maddeler arasına almıştır. Sonraki yüzyıllarda merkezi yönetimde ortaya çıkan sorunlar nedeniyle taşranın kontrolü zorlaşmış ve taşradaki idareciler ve âyânlar daha bağımsız hareket etme fırsatını yakalamışlardır. Dönemin kendi

---

Durumun kontrolü için merkezden Sadrazam çukadarlarından Mehmed mübaşir olarak tayin olunmuştur. Bkz.: BOA, Cevdet İktisat, nr. 1329.

<sup>370</sup> Aynural, a.g.e., s. 48.

<sup>371</sup> Emecen, a.g.m., s. 201.

<sup>372</sup> BŞS, nr. 730, 9b-2.

<sup>373</sup> Refik, a.g.e., s. 106.



içerisinde barındırdığı siyasi ve iktisadi şartları göz önünde bulundurduğumuzda, İstanbul'a coğrafi olarak oldukça yakın olan Karesi Sancağı'ndaki hububat kaçakçılığının incelenmesinin konuyla ilgili önemli bir boşluğu doldurmaya yardımcı olacağı fikrindeyiz.

Sancağın kuzeyinde Marmara Denizi, batısında Adalar Denizi, güneyinde Aydın ve Saruhan Sancakları, doğusunda ise Anadolu Eyaleti'nin merkezi olan Kütahya Sancağı bulunmaktadır. Sancak, Adalar Denizi ile bağlantısı olması nedeniyle yanı başında bulunan Biga Sancağı ile birlikte boğazların ve adaların kontrolünde gerek askeri gerekse mühimmat açısından önemli bir yere sahiptir.<sup>374</sup> Coğrafi olarak sancağın batısında bulunan Edremit, Kemer, Ayvalık ve Ayazmend kazaları kıyılarının girintili çıkıntılı olması ve kıyı boyunca çok sayıda koy ve iskelenin bulunması bölgede kaçakçılık için doğal bir ortam oluşturmuştur.<sup>375</sup> Sancağın bu özelliği kaçakçılık konusunda tedbirler almaya çalışan devlet için büyük bir dezavantaj olurken bölgede bulunan stokçular, kaçakçılık yapan bazı yerel idareciler ve yabancı tüccarlar için ise büyük bir avantaj sağlamıştır.

Karesi Sancağı'ndan hububat kaçakçılığı nerelere yapılmaktadır? Bunlardan birincisi, belgelerde "ahar yere"<sup>376</sup> olarak ifade edilen ve Osmanlı ülkesi içerisindeki çeşitli kazalara ya da bölgelere yapılan kaçakçılıktır. Diğerleri ise daha çok sefer zamanlarında "küffâr-ı hâkisâra", "berrani sefineleri", "harb-i kefer", "ecnebi sefineleri" ve "müste'men sefineleri"<sup>377</sup> gibi terimlerle ifade

---

<sup>374</sup> XVIII. yüzyılda Avusturya ve Venedik ile yapılan savaşlarda ve 1798-1802 Osmanlı-Fransız savaşı sırasında Karesi Sancağı Boğaz bölgesinde ve civarda bulunan adaların muhafazasında önemli görevler üstlenmiştir. Bu bölgenin muhafazası amacıyla sancaktan önemli sayıda asker gönderilmiştir. Bunun yanında sancak, bu bölgenin ve adaların muhafazasında bulunan askerlerin işlerinin sağlanmasında da önemli görevler üstlenmiştir. Bkz: BŞS, nr. 738, 13b-1, 13b-2, 14a-1, 15b-3, 17a-1; BOA, Cevdet Maliye, nr. 24316.

<sup>375</sup> Sancağın batı kıyısında yer alan kazalarda devletin çözmeye çalıştığı konu yalnızca bölgeden adalara, yabancı tüccara kaçırılan buğday, arpa ve sair hububat değildir. Bunun yanında kıyıda önemli bir potansiyeli olan zeytin yağının da kaçırılmasını önlemek amacıyla da çeşitli tedbirler alınmıştır. Bkz.: EŞS, nr. 1241, 54b-2.

<sup>376</sup> Şer'îye sicillerinde hububat kaçakçılığı ile ilgili merkezden gelen emirlerde sürekli olarak tekrar edilen bu kelime ile hububatin, üretildiği köy ya da kazanın dışındaki diğer köy veya kazalara emre aykırı olarak satılması ifade edilmektedir. Emre aykırı olarak hububat satılan yerler arasında Bursa, adalar ve Anadolu'da zaman zaman hububat konusunda kıtlık yaşayan kazalar bulunmaktadır.

<sup>377</sup> Müstemem, Osmanlı ülkesinde oturmalarına müsaade olunan yabancı devlet tebaasına denilmektedir. Çoğunlukla Osmanlı Devleti ile ticaret yapan ecnebi tebaayı ifade etmektedir. Bkz.: M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.II, s. 631.

edilen yabancı tüccarlara hububat satılması olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çerçevede, kaçakçılık konusunda sancağa gelen fermanlarda coğrafi olarak üzerinde durulan bir diğer bölge de Bahr-i Sefid Boğazi'nin (Çanakkale) Anadolu tarafında bulunan iskelelerdir. Bunlar; Çandarlı, Kemer, Edremit, Ayazmend, Boğazhisarı, Ezine, Kazdağı, Tuzla, Labseki, Karabiga, Mihaliç, Bandırma, Erdek, Sazlıdere, Paşalimanı, Taş liman ve Mudanya İskele ve limanlarıdır.<sup>378</sup> Ayrıca savaş zamanlarında, yine sancağın batısında yer alan Edremit, Kemer ve Kaz dağı civarındaki kazalar ve iskeleler ile biraz daha güneyde yer alan Çandarlı ve Foçalar iskelelerinden zaman zaman yabancı tüccara buğday satılmıştır.<sup>379</sup> Bunun dışında sancakta üretilen buğday deniz yoluyla körfeze<sup>380</sup> ve kara yoluyla ise Bursa tarafına kaçırılmaktadır.<sup>381</sup>

XVI. yüzyılın ortalarında, yasaklamalara rağmen Mihaliç, Gönen, Manyas ve Aydıncık (Edincik) kazalarında üretilen hububat, bazı kimseler tarafından develere yüklenerak sahillere nakledilmiş ve buralardan da yabancı tüccarlara satılmıştır. Aslında bölgedeki hububat devlet görevlileri tarafından İstanbul'un ihtiyacını karşılamak üzere satın almak istenmesine rağmen kazalardaki hububat üreticileri bu kişilere satış yapmamıştır.<sup>382</sup> Aynı şekilde, 1564 yılında sancağın batısındaki kazalardan olan Edremit'te de, üretilen hububatın büyük bir kısmının yabancı tüccara satıldığı bilinmektedir. Hatta, bu satışın boyutları çok miktarda olmalı ki kazada buğday darlığı ortaya çıkmıştır. Edremit ahalisi de durumu merkeze bildirerek kazadaki hububat ihracının kontrol altına alınmasını istemişlerdir.<sup>383</sup>

Devlet, sancak kazalarında ortaya çıkması muhtemel kaçakçılık konusunda hemen her dönem kazaların kadı, serdar, âyân, yeniçeri vb. diğer görevlilerini uyarmaktan geri kalmamıştır. Hububatın her hangi bir şekilde gerek

<sup>378</sup> EŞS, nr. 1241, 84b-1; EŞS, nr. 1243, 65a-1.

<sup>379</sup> BŞS, nr. 713, 89a-3. H.1121(M.1709-1710)

<sup>380</sup> EŞS, nr. 1241, 73a-2. Belgelerde geçen "körfez" tabiriyle sancağın batısının kastedildiğini söylemek mümkündür. Zira Hüdavendigâr Vilayet Salnamelerinde Edremit sahili için körfez tabiri kullanılmaktadır. " Edremid kazası merkez kaza olup adalar denizinde kendi ismindeki körfez sahilinden....." Bkz.: Hüdavendigâr Vilayet Salnamesi, Bursa: 1324, s. 542.

<sup>381</sup> BOA, Zahire Defteri, nr. 9, s. 270/574. H.1168 (M.1754-1755).

<sup>382</sup> Mihaliç, Aydıncık, Gönen ve Manyas kadılarına gelen M.1564-1565 (H.972) tarihli fermanla yasaklara uyularak hariç yere hububat satılmasının önüne geçilmesi istenmektedir. Bkz.: BOA, Mühimme Defteri, nr. 6, s. 20.

<sup>383</sup> Öntüğ, a.g.t., s. 257.

kaza dışında bir yere gerekse de yabancı tüccara satılması halinde ortaya çıkacak durumdan kazada bulunan görevlilerin sorumlu olacağını da bildirmiştir. Ancak, hububat yalnızca kazalarda değil bazı zamanlarda köylerdeki çiftliklerden de yabancı tüccara satılmaya devam etmiştir.<sup>384</sup>

Hububat hususunda yasaklamaların devam etmesine rağmen 1629-1630 yılında Balıkesir kazasındaki bazı köylerde köylülerin, ellerinde izin mektuplarıyla buğday almaya gelen ekmekçilere buğday vermedikleri görülmektedir. Köylüler sahip oldukları buğdayı gelen bu görevlilere satmak yerine başka mahallere satmayı tercih etmişlerdir.<sup>385</sup> Köylerde ortaya çıkan bu durumu kontrol altına almak ve başka yerlere buğday verilmesini engellemek amacıyla gerek köy imamları gerekse de köylüler merkez tarafından uyarılmışlardır. Bu konuda özellikle imamların dikkati çekilmiş ve kaçakçılığın önlenmesi konusunda sorumlu tutulmuşlardır. Köy imamlarının köylüler üzerindeki etkisini göz önünde bulundurduğumuzda belki de köylerde bir oto kontrol mekanizmasının kurulması amaçlanmış olabilir.<sup>386</sup> Diğer yandan başka yerlere buğday satıp ekmekçilere vermeyenlerden “cerime” alınacağı ve bunların büyük hakarete maruz kalacağı belirtilmektedir.<sup>387</sup> Buradaki “cerime” ifadesiyle, yasağa muhalefet edenlerden “para cezası” alınacağı belirtilmektedir. Ayrıca kişiler üzerinde caydırıcı bir etki yaratması için hakaret cezası kullanılarak toplumsal bir baskı ortamı oluşturulmak istenmiştir. Bu durumu,

---

<sup>384</sup> Köylerde bulunan çiftliklerden harbi kefereye buğday satıldığı haberleri neticesinde böyle bir emrin gönderilen olasılığı bulunmaktadır. Çünkü 1056 (1656) yılında Mora’da Fenar kazasına bağlı Harhar(?) nam karyede bulunan çiftlikten elde edilen mahsulden üç gemi buğdayı savaş halinde olunan gayrimüslimlere yüksek bedelle verildiğine dair kayıtlar mevcuttur. Bkz.: Mühimme Defteri (90), *Türk Dünyası Vakfı*, İstanbul: 1993, s. 124.

<sup>385</sup> “Siz ki karye-i Akdarma sakinlerinden ve sair kurralarda imamiler ve ahalilersiz şöyle malum ola ki her biriniz karyelerde olan buğdayı hariçten bir ferde vermeyüp bu cânibde mektub ile varan etmekçilere teslim edüp ferdi inat ve muhalefet ettürmeyesüz bu babda ihmal ve yâhud ahar yere buğday veresiz sonra her birinizden cerime alunup azim hakaret mukarrerdir ana göre mukayyet olup aharda bir ferde vermeyesüz”. (H.1039) BŞS, nr. 699, 105b-1.

<sup>386</sup> İmamlar konusunda Bkz.: Kemal Beydilli, *Osmanlı Döneminde İmamlar ve Bir İmanın Günlüğü*, TATAV Yayınları, İstanbul: 2001; İsmail Arslan, *XIX. Yüzyılda Balıkesir’de Tarımsal Üretim ve Köylüler*, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir: 2004. İmamların bir diğer özelliği ise yine Balıkesir şer’iye sicil kayıtlarında karşımıza çıkmaktadır. Sefer zamanlarında toplanan imdâd-ı seferiye vergilerinin mahallelerden toplanması ve kadiya teslim edilmesinde mahalle imamlarının görev aldığını görmekteyiz. Bu durumun köylerde de aynı şekilde işlemesi de mümkün görünmektedir. BŞS, nr. 730, 70a-4.

<sup>387</sup> Belgede; “her birinizden cerime alunup azim hakaret mukarrerdir ona göre mukayyet olup aharda bir ferde vermeyesüz...” şeklinde ifade olunmaktadır. Bkz.: BŞS, nr. 699, 105b-1.

devletin üretim sahaları üzerindeki denetimi sağlayabilmek ve hububatın üretim birimi dışına çıkmasını engellemek için üretimin temel taşları olan köylerden başlayarak çözüm bulmaya çalıştığının bir göstergesi olarak değerlendirmek mümkün gibi görünmektedir.

Diğer bir husus ise hububatın civardaki kazalara ve adalara satılmasıdır. Bu dönemde adalar, yabancı tüccarlar ile Osmanlı ülkesinde kaçakçılıkla uğraşan kişiler arasında bir köprü ve karaborsa vazifesi görmekteydi.<sup>388</sup> Bu nedenle Edremit, Kemer, Ayvalık, Ayazmend, Boğazhisarı kazalarından adalara<sup>389</sup> kaçak olarak buğday akışı hemen hemen her dönem devam etmiştir. Ancak zaman zaman adalarda meydana gelen kıtlıklarda ortaya çıkmıştır. Bu dönemlerde devletten izinli olan tüccar<sup>390</sup> tarafından sancaktan satın alınan buğday adalara nakl olunmuştur. Bu gibi özel durumlarda devlet, izin çerçevesinde ve yabancı tüccara götürülmeyip doğrudan adalara ulaştırılması şartıyla hububat nakl ettirmektedir.<sup>391</sup>

Sancak kazalarından hububat kaçakçılığının yapıldığı bölgeler haricinde bir diğer önemli konu hububat kaçakçılığında belirleyici unsur olan toplumsal dinamiklerdir. Yasaklara rağmen sancaktan yabancı tüccara, savaş zamanlarında ise düşman gemilerine hububat satılmasında askeri görevlilerin ve yerel idarecilerin tutumlarının belirleyici bir etkisi söz konusudur. XVII. yüzyılda Boğazhisarlarından Alanya'ya ve Antalya'ya kadar olan sahildeki yalılarda<sup>392</sup> ve iskelelerde, askeri görevliler bir yolunu bulup zaman zaman kaçakçılık işine girmişlerdir.<sup>393</sup> Karesi Sancağı'nda da bazı zamanlarda bu tür

<sup>388</sup> Braudel, *a.g.e.*, s. 688.

<sup>389</sup> Edremit, Kemer, Ayazmend ve Ayvalık civarında bulunan voyvodalar ve köylerdeki bazı ambar sahipleri, mültezim ve köy mutasarrıfları Rusya ile savaş devam ederken harb-i kefareye ve adalara hububat vermektedirler. Bkz.: EŞS, nr. 1241, 17b-2.

<sup>390</sup> Adalarda ortaya çıkan darlık zamanlarından sancak kazalarından kendi sermayeleri ile adalara hububat nakl etmek üzere bazı zamanlarda adalarda bulunan Rum ve İngiliz tüccarlarına da izin verilmiştir. Bkz.: EŞS, nr. 1241, 37b-2; 47b-2, b-3.

<sup>391</sup> XVIII.Yüzyılda Midilli ve Limni adalarında zaman zaman buğday konusunda çeşitli kıtlıklar ortaya çıkmıştır. Bu çerçevede Karesi Sancağı kazalarından olan Balıkesir ve Edremit'ten bazı tüccarların Midilli ve Limni adalarına kıtlık zamanlarında buğday nakl etmek amacıyla başvuruları olmuştur. Gerekli şartları kabul eden tüccarların adalarda bulunan ahalinin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla buğday ve arpa götürmelerine izin verilmiştir. Bkz.: BŞS, nr. 713, 88b-2, EŞS, nr. 1242, 41b-2.

<sup>392</sup> Yalı kelimesi; deniz, göl ve ırmak kenarı, düz ve açık su kıyısı, sahil anlamına gelmektedir.

Bkz.: <http://www.tdk.org.tr/sozluk>

<sup>393</sup> BŞS, nr. 702, 49a-2.

olaylara rastlanmaktadır. Bunlardan birisi Balıkesir kazası Serdarı ve aynı zamanda kazadan İstanbul için sağlanacak olan buğdayın iskelelere sevk edilmesine memur olan İblikçizade El-Hac Ali ile ilgilidir. 1756 yılında kazaya gelen bir emirde El-Hac Ali'nin kendi ambarlarında bulunan hububatı Bandırma ve Mihaliç İskelesine nakletmesi istenmiş<sup>394</sup> ve bu hususta dikkatli olarak başka yerlere hububat satılmaması hususunda da uyarılmıştır.<sup>395</sup> Bu tür emirler merkezin rutin uyarıları olarak yorumlanabileceği gibi El-Hac Ali konusunda merkezin olumsuz intibainın bir neticesi olarak da değerlendirilebilir.

Konuyla ilgili bir başka örnek ise Biga Sancağı mütesellimidir. Mütesellim ve Boğaz muhafızı olan Hadımzade Osman Bey, muhafızlık görevi ve peksimet imalinden sorumludur. Hadımzade'nin bölgedeki kontrolü elinde bulundurması kendisinin daha rahat hareket etmesini sağlamıştır. Bölgede kaçakçılığı kontrol edebilmek amacıyla devlet tarafından bir denetim noktası oluşturulmuş olsa da<sup>396</sup> Hadımzade, peksimet bahanesiyle civardaki sahillerden gemilere buğday yükleyerek Bahr-i Sefid'e geçirebilmiştir. Hatta Sakız Adası muhafızlığına ait gemiye hububat yüklediği de bilinmektedir.<sup>397</sup> Devletin üst düzey bir görevlisi, bölgeyi kontrol etmek ve kaçakçılığı önlemek şöyle dursun bu işi bizzat kendisi organize etmektedir. Kaçakçılık, farklı konumlarda bulunan insanlara bir çıkar ağı içerisinde birlikte hareket etme fırsatı vermiştir. Tımar sahipleri, beylerbeyi, sancakbeyleri, yeniçeriler, hatta ulemadan kişiler bu kârlı ticarete aktif rol oynamışlardır.<sup>398</sup> Kısacası en üst düzeydeki devlet görevlisinden köyde bulunan çiftçiye kadar geniş bir yelpazenin içinde karmaşık bir menfaat ağının olduğunu söylememiz yanlış olmasa gerektir.

Hububat kaçakçılığında diğer bir husus; bu konuda taşrada bulunan askeri görevliler haricinde bazı ailelerin de önemli etkilerinin olmasıdır. Nitekim, Karesi Sancağı'nın batısında bulunan Kemer kazasında ikamet ettikleri bilinen Koca Mehmed oğulları, Kemer ve Edremit kazalarının bulunduğu kıyı

---

<sup>394</sup> "...gerek senden gerek aharlarda olan zahâirin mahal-i ahara gönderilmeyüb doğruca zikr olunan iskelelere fevc fevc nakl ve irsal ve narh-ı carisiyle kapan-ı dakika gelecek rüesâ sefâinine fûrûht ve kayıklara vaz'..." BŞS, nr. 730, 29a-2.

<sup>395</sup> BŞS, nr. 730, 29a-2; 32a-2; BOA, Zahir Defteri, nr: 9, s. 354.

<sup>396</sup> Ahmet Refik, *a.g.e.*, s. 106.

<sup>397</sup> BOA, Cevdet Belediye, nr. 2080. (H.1205)

<sup>398</sup> İnalçık, *a.g.e.*, s. 231.

bölgesinde taşra iktidarının bir prototipini oluşturmaktadırlar.<sup>399</sup> Koca Mehmed oğulları bölgedeki iktidarlarını, Kemer ve Edremit kazaları mukataalarını iltizama alıp işletmeleriyle pekiştirmişler<sup>400</sup> ve aynı zamanda bu aileden Mehmed Emin Ağa Edremit voyvodalığı görevinde de bulunmuştur.<sup>401</sup>

Özellikle Kemer ve Edremit kazalarının bulunduğu kıyı civarı kaçakçılık için müsait bir ortam oluşturmaktadır. Bu nedenle merkez bu kıyıların kontrolünü sağlayabilmek için daha önceki dönemlerde de sürekli uyarılarda bulunmuştur. Fakat uyarılara rağmen bu bölgede hububat kaçakçılığı devam etmiştir. Nitekim, 1776 senesinde Edremit ve Kemer civarından Koca Mehmed oğullarının “dar’ül harb”e buğday sattıkları ifade edilmektedir.<sup>402</sup> Dar’ül harb ifadesinden buğdayın Rus tüccarlarına satılmış olma ihtimali bulunmaktadır.<sup>403</sup> Çünkü 1774 yılında Rusya ile Küçük Kaynarca Anlaşması imzalanmış olmasına rağmen Rus tüccarlarının Osmanlı topraklarında serbest ticaret yapması hususunda bir takım sıkıntılar ortaya çıkmıştır.<sup>404</sup> Rus tüccarlarının Osmanlı Devleti’nin ihracını yasaklamış olduğu maddeleri Rusya’ya nakletme teşebbüsleri iki ülke arasında gerginliği arttırmıştır. Bu bağlamda özellikle Midilli, Kazdağı ve Edremit civarında muhtekirlerin yasaklanmış olan malları bu tüccarlara sattıklarına dair

---

<sup>399</sup> Koca Mehmed oğullarının Kemer kazasında önemli bir konumunda olma ihtimali yüksektir. Koca Mehmed oğlu ailesi Kemer kazasında âyânlarından olup kaza voyvodalığı da yapmışlardır. Bunun yanında ürünün bol olduğu zamanlarda H.1185 (M.1771-72) senesinde İstanbul’un iaşesini karşılamak amacıyla bazı âyân ve voyvodaların ambarlarında külliye miktarda hububat bulunduğu haberi üzerine sancağa gelen emirde Kemer kazasında bulunan Koca Mehmed oğullarından 5500 kile buğdayı Çandarlı İskelesine nakl etmeleri istenmiştir. Bkz.: EŞS, nr. 1241, 82b-1.

<sup>400</sup> Kemer ve Edremit mukataaları Saliha Sultan malikaneleri arasında yer almaktadır. H.1180 (M.1766-1767) yılındaki bir kayıta bu mukataaların birkaç seneden beri Koca Mehmed oğulları ailesi tarafından iltizam olarak işletildiği belirtilmektedir. Bkz.: EŞS, nr. 1240, 17a-1.

<sup>401</sup> EŞS, nr. 1241, 54b-2.

<sup>402</sup> Bunların haricinde aynı dönemde Milas’ta Milaslı Aziz oğulları ve Menteşe ilinde Hasan Çavuş oğullarının da bu işle iştigal ettikleri haber verilmektedir. Bkz.: EŞS, nr. 1241, 67b-2. H. 1189 Zilhicce (M. 1776)

<sup>403</sup> Rusya ile 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Andlaşmasından sonra özellikle ihracı yasak olan mallar konusunda çeşitli sıkıntılar yaşanmıştır. Bkz.: Osman Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması (Oluşumu-Tahlili-Tatbiki)*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun: 1997.

<sup>404</sup> Rusya ile ticaret süreci için bkz.: İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleter*, C. LIX, 23, s. 353-393; “İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz’de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, Sy.: VI, İstanbul: 1990, s. 21-43.

verilerin olması<sup>405</sup> aynı yıllarda bölgede Koca Mehmed oğullarının faaliyetleri ile örtüşmektedir.

Koca Mehmed oğullarının tüm geçim kaynağını hububat kaçakçılığından sağlamış olabileceğini ileri sürmek çok iddialı bir yaklaşım olsa da isimlerinin hububat kaçakçılığı hususunda dile getirilmesini ve bölgedeki iktidarlarını göz önünde bulundurduğumuzda kaçakçılıktan gelir elde ediyor olabileceklerini de düşündürmektedir.<sup>406</sup> Diğer taraftan kaza civarındaki iskelelerden yapılan hububat kaçakçılığının sadece Kemer ve Edremit kazalarıyla sınırlı kalmadığı da düşünülebilir. Zira bir anlamda bu iskelelerin antreposu konumunda olan İvrindi, Balya, Ezine, Çan, Bayramiç kazalarından yabancı tüccarlara satılmak üzere iskelelere buğday nakledilmesi de mümkün görünmektedir.

Hububat kaçakçılığı ile ilgili sancak dahilindeki durumu netleştirmemize olanak sağlayacak bu çerçevede, kaçakçılığın toplumsal yapı ve üretim bağlantısını ortaya koyması açısından kayda değerdir. Zira kaçakçılığın adeta bir gelir kapısı ya da sektör gibi bazı sözü geçen ve geniş arazilere (çiftliklere) sahip olan ailelerin tekelinde olduğu ve bunların kazadaki hububatı devlet görevlilerinden önce satın alarak depoladıkları ve daha sonra da yüksek fiyatlarla yabancı tüccara sattıkları bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır.<sup>407</sup>

Kazaların civarlarında bulunan iskele ve koylardan hububat kaçakçılığı yapılmasına yerel idarecilerin göz yummaları taşrada kaçakçılarla idareciler arasında bir işbirliği olduğu fikrini akla getirmektedir. Merkezi yönetim, hububat kaçakçılığını engelleyerek taşradaki hububatı orduya ve İstanbul'a yönlendirmeye çalışırken idari kademede yer alan görevlilerin önemli bir kısmının bu kaçakçılık bağlantılarından haberdar olmamaları düşünülemez.

---

<sup>405</sup> Bkz.: Köse, *a.g.t.*, s. 175.

<sup>406</sup> Hububatın yanında kazadaki arazilerin çok önemli bir kısmında zeytin tarımı yapılmakta olup, zeytin yağının da yabancı tüccarlara satılmaması hususunda merkezden sık sık emirler gelmiştir. Bu nedenle Koca Mehmed oğullarının yalnızca hububat kaçakçılığından değil zeytin yağının yabancı tüccarlara satmak ile de gelir elde ediyor olmaları da düşünülebilir. Zeytin yağının yabancı tüccara satılmasını yasaklayan emirler için bkz.: EŞS, nr. 1241, 61a-1, 62a-2, 64b-3.

<sup>407</sup> EŞS, nr. 1241, 67b-2.

Nitekim ümeradan olan paşalardan, voyvoda ve âyânlardan, mültezim ve mübaşirlere kadar hemen hepsi bu menfaat ağı içerisinde yer almışlardır.<sup>408</sup>

Aynı şekilde Kemer ve Edremit kazalarındaki mevcut iskele ve koylardan yapılan hububat kaçakçılığında, kaçakçılık yapanların yerel yöneticilerle işbirliği içinde olma ihtimalini göz ardı etmemek gerekmektedir. Fakat taşrada meydana gelen bu hadiseleri merkezi yönetim haber alabilmektedir. Özellikle iskelelerde görevlendirilmiş olan istihbaratçılar ile taşrada bu durumdan memnun olmayan bazı üreticilerin şikayetleri buna yardımcı olmaktadır. Merkez, verilen bilgiler doğrultusunda konuyla ilgili gerekli incelemeleri yaptırarak sık sık yerel yöneticilerden kazalarındaki durumla ilgili bilgi talep etmiştir.

Kıyılardan adalara ve yabancı tüccara kaçak yollardan satılan hububatın dışında kaçakçılığın bir diğer çeşidi olan ve iç bölge kaçakçılığı olarak niteleyebileceğimiz bir kaçakçılığın olduğunu görmekteyiz. Burada daha çok iskeleler veya koylar vasıtasıyla değil civarda bulunan kazalar hububatı gayri resmi yollardan satın almışlardır. Nitekim, Balıkesir'den İstanbul'un iaşesi için nakledilmesi gereken hububat başka yerlere sevk edilmiştir. Kazada, İlyas Bey adında bir şahsın yasaklara rağmen sancak dışına hububat nakl ettiği görülmektedir. Bunun üzerine, İlyas Bey'in emre muhalif hareketi nedeniyle ambarı mühürlenmiş ve ambarda bulunan buğdayına el konulmuştur. Daha sonra el konulan buğday İstanbul'a nakl olunmak üzere Mihaliç İskelesine gönderilmiştir.<sup>409</sup>

XVII. ve özellikle XVIII. yüzyılların genel yapısında taşrada bir takım yerel güçlerin ortaya çıkmaya başladığı bilinmektedir.<sup>410</sup> XVIII. yüzyılda hemen her kazada bir âyân ortaya çıkmıştır. Dönemin siyasal ortamı bu fenomen için bir zemin oluşturmuştur. Böylelikle taşrada belirmeye başlayan bu güç odakları sahip oldukları siyasi ve iktisadi iktidarlarıyla taşradaki üretim mekanizmasına

---

<sup>408</sup> Hububat kaçaklığıyla bağlantılı olan bu menfaat ilişkilerini; Koca ili, Ezine, Kaz dağı, Güzelhisar kadılikları ile Sığla mütesellimine gelen emir iyi bir şekilde yansıtmaktadır. Zira bu kayıta ümeradan olan Ömer Paşazade Mehmed Paşa ile Güzelhisar kazasından El-Hac İsmail, Güzelhisar nahiyesinden Tiryaki Mustafa ve Hatib oğlu Mehmed adlı şahısların Çandarlı ve Foçalar İskelelerinden kefereye buğday sattıkları ifade edilmektedir. Bkz.: BŞS, nr. 713, 89a-3.

<sup>409</sup> BŞS, nr. 730, 31b-1, BOA, Zahir Defteri, nr. 9 s. 357/ 747 (1169).

<sup>410</sup> Konuyla ilgili olarak bkz.: Yücel Özkaya, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Âyânlık*, TTK Basımevi, Ankara: 1994; Ahmet Hezarfen, *Rumeli ve Anadolu Âyan ve Eşkıyası*, Kaynak Yayınları, İstanbul: 2002; Yuzo Nagata, *Tarihte Âyânlar*, TTK Basımevi, Ankara: 1997.



da etki edebilmektedirler. Bu çerçevede, taşradaki bu nüfuzlu kişilerin ellerinde hemen her zaman önemli miktarlarda hububat bulunması mümkündür.<sup>411</sup> Hububatın güç sahibi kişilerin elinde toplanması, taşrada bulunan yerel idarecilerin ve âyânların devletten bağımsız hareket edebilmelerinin bir neticesi olarak görülebilir. Hatta bazı zamanlarda Devlet, yalnızca taşrada bulunan çiftlik sahiplerinden âyânlardan ve voyvodalardan hububat satın almıştır.

Hububat kaçakçığı çerçevesinde taşrada ortaya çıkan bu görüntüde köylünün yeri ne olmalıdır. Köylünün doğrudan hububat kaçakçılığı içinde yer aldığı düşünülebilir mi? Dönemin şartlarını ve üretim yapısını göz önünde bulundurduğumuzda köylünün doğrudan kaçakçılıkta yer aldığını söylememiz zor görünmektedir. Köylünün, arazisinde ürettiği hububat ile kendi ailesinin geçimini temin etmek temel sorumluluğuydu. Ancak ordunun ihtiyaçlarını sağlama konusunda devletin halkı sorumlu tutması ve gerek vergi yoluyla nakdi gerekse de mirî alım adı altında aynı yükümlülüklerinin bulunması köylünün yükünü arttırmıştır. Bu bağlamda temel hedefi kendi ailesinin geçimini sağlamak olan üretici, özellikle savaşlardaki başarısızlıklarla birlikte daha fazla kaynağın orduya sevk olunması gerçeğiyle karşı karşıya kalmıştır. Bu şartların, hububat üretim sahalarının genişlemesine etki etmiş olabileceği de ifade edilmiştir.<sup>412</sup>

Hububat üretimi konusunda bir diğer husus, köylünün, ürettiği hububattan arta kalanından para kazanma isteğidir. Bazı zamanlarda köylünün nakit paraya olan ihtiyacı taşrada çeşitli ilişkilerin de doğmasına neden olmuştur. İklim şartları veya devletin talepleri dolayısıyla ellerinde yeterli miktarda buğday bulunmayan köylü, gerek kendi geçiminin devamını sağlamak gerekse de devletin taleplerini yerine getirebilmek için borçlanma yoluna gidecektir. Belgelerde, köylerden yapılan kaçakçılıkta ise söz konusu olan köylü hanesi değil çiftlik sahibi kişilerdir.

Taşrada iktidarı temsil eden bu güç odakları üretilen hububatı kendilerine yönlendirebilme özelliğine sahiptirler. Köylüden vergi olarak aldıkları hububatın dışında geniş çiftliklere sahip olmaları nedeniyle hatırı sayılır miktarda ürün elde

<sup>411</sup> Bkz.: EŞS, nr. 1239, 34a-1; BOA, Zahirde Defteri, nr. 10, s. 180.

<sup>412</sup> Konuyla ilgili olarak bkz.: Huri İslamoğlu, "16. Yüzyıl Anadolu'sunda Köylüler, Ticarileşme ve Devlet İktidarının Meşrulaşması", Çağlar Keyder-Faruk Tabak (Ed.), *Osmanlıda Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım*, TVYY, İstanbul: 1998, s. 72-73.

etmekteydiler. Ayrıca buldukları bölgede iktisadi ve siyasi olarak etkin olmaları köylüyle olan ilişkilerine de farklı boyutlar katmıştır. Bu kişiler hasat öncesinde köylüye aynı ve nakdi olarak borç vererek köylünün hasattan elde edeceği ürünü ipotek altına alabilmekteydiler. Böylelikle, taşradaki âyânın elinde gerek kıtlık zamanlarında gerekse de bolluk zamanlarında stoklanmış ürün bulunabilmekteydi. Taşradan başkente yeterli miktarda hububat ulaşmadığının ve köylünün zor durumda kaldığının farkına varan devlet, köylülere destek olmak için “orak akçesi” adıyla kredi verme yoluna gitmiştir.<sup>413</sup> Bunun yanında devlet, ziraatı teşvik amacıyla köylüye tohum ve hayvan vererek yardımcı olmaya ve üretimi arttırmaya çalışmıştır.<sup>414</sup> Diğer taraftan da âyânların ve yerel idarecilerin ambarlarındaki buğdayın varlığından haberdar olan devlet, bu kişilerin buğdaylarını kendisine satmalarını sağlamak için sık sık emirler göndermekten geri kalmamıştır.<sup>415</sup>

### C. Hububat Stoklama

Hububat kaçakçılığının dışında bu konuyla yakın bir ilişkisi bulunan bir diğer husus ise ihtikar meselesidir. İhtikar, ticaret malını pahalılaşması amacıyla istifleyip piyasaya arzını geciktirmek anlamına gelmektedir. İhtikar yapan kişiye de muhtekir denilmektedir.<sup>416</sup>

İhtikar, aslında hububat kaçakçılığının bir diğer yönünü oluşturmakla birlikte İstanbul’un hububat iâşesinin sağlanmasında hemen her dönem devletin karşılaştığı sorunlardan da birisi olmuştur. Muhtekirler, İstanbul’da veya taşrada olabilmekteydi. Bunlar, bir yolunu bulup piyasadaki hububatı çekerek

---

<sup>413</sup> Güran, a.g.m., s. 23.

<sup>414</sup> Yücel Özkaya, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara: 1985, s. 338.

<sup>415</sup> EŞS, nr. 1241, 82b-1, nr. 1239, 34a-1.

<sup>416</sup> İhtikar konusunda hadislerde bazı ifadeler yer almaktadır. Ancak İslam hukuku açısından ihtikar sayılma hususları, ihtikarın süresi, ihtikar yasak olan mallar konusunda görüş ayrılıkları bulunmaktadır. İhtikar yapanlara verilecek cezalar konusunda da tam bir kesinlik söz konusu değildir. Bazı Sünni ve Şii hukukçular gerektiğinde yetkililerin muhtekirin stoklarını normal piyasa fiyatlarından satmaya mecbur edileceğini belirtirken, Ebû Hanîfe ihtikar yapılan malların cebren sattırılmayacağı görüşündendir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz.: Cengiz Kallek, “İhtikar”, *DİA*, C. XXI, İstanbul: 2000, s. 560-565.

mahzenlerde,<sup>417</sup> ambarlarda veya yer altına kazdıkları kuyularda<sup>418</sup> saklamaktaydılar. Amaçları piyasada hububat darlığı ortaya çıkararak hububatın fiyatının yükselmesini sağlamaktır. Aslında hububat kaçakçılığıyla uğraşanlar çoğunlukla ihtikar yapmaktadırlar.

Hububat ihtikarını iki yönden ele alabiliriz. Bunlardan birisi İstanbul'da yapılan ihtikardır. İstanbul, kalabalık nüfusu itibarıyla yiyecek sıkıntılarının yaşanma olasılığı yüksek bir şehirdir. Taşradan yeteri derecede hububat gelmediği zamanlarda vurguncular hububatı piyasaya çıkmadan satın alarak piyasayı kontrol edebilmekteydiler. Ayrıca savaş zamanlarında yiyecek azlığı nedeniyle vurgunculuk artmış ve bu durum da fiyatlara yansımıştır. Hatta öyle ki İstanbul'da her esnaf gurubu kendisine göre bir fiyat belirler hale gelmiştir.<sup>419</sup>

İhtikarın bir diğer yönünü ise taşra meydana getirmektedir. Taşrada bulunan âyân, voyvoda, çiftlik ve ambar sahipleri ve bazı mültezimler; ellerinde bulunan hububatı iskelelerdeki görevlilere satmak yerine ambarlarında saklayabilmekteydiler. Yeni mahsulün çıkmasıyla hububat fiyatları düştüğünden bu kişiler ellerindeki hububatı saklayıp daha sonra ortaya çıkarmaktaydılar. Böylelikle piyasada hububatın fiyatını yükselterek kâr elde etmeyi amaçlamışlardır.<sup>420</sup> Çünkü İstanbul'a hububat sağlayan bölgelerde buğday arzında azalma meydana geldiğinde başkentte buğday fiyatları yükselmekte ve haliyle bu durum buğdayın taşradaki fiyatına da yansımaktadır. Piyasada, fiyatlarda meydana gelen her hangi bir artış devlet görevlileriyle muhtekirleri de karşı karşıya getirmektedir.<sup>421</sup> Ayrıca, Marmara'nın güneyindeki iskeleler ve

---

<sup>417</sup> Nitekim H.1188 (M.1774-1775) senesinde Boğazhisarlarına kadar olan kıyıdaki yalı ve iskeleler ile civarlarındaki kazalarda muhtekirlerin mahzenlerde arpa sakladıkları belirtilmektedir. Bu bilgi doğrultusunda mahzenlerde saklanan arpaların bulunarak buraların mühürlenmesi ve arpaların da İstanbul'a nakledilmesi emredilmiştir. Bkz.: BOA, Cevdet Belediye, nr. 5007.

<sup>418</sup> BŞS, nr. 728, 56b-1.

<sup>419</sup> Bkz.: BOA, Cevdet İktisat, nr. 1085.

<sup>420</sup> BOA, Zahir Defteri, nr. 19, s. 89.

<sup>421</sup> Bandırma, Mihaliç, Labseki ve Karabiga kadılarına gönderilen bir fermada bu iskeleler civarında mevcut kazalarda bazı muhtekir taifesinin ellerinde külliyetli miktarda arpa ve sair hububat bulunduğu ve yeni mahsul çıktığında hububatın fiyatı düşer diye bu esnada hububatlarını ambarlarında sakladıkları anlaşılmıştır.

kazalarında ortaya çıkan ihtikar hadiseleri nedeniyle İstanbul'a düzenli bir şekilde hububat mubayaası sağlanamamaktadır.<sup>422</sup>

Muhtekirler, bazı zamanlarda iskelelere gemilerle buğday almak için gelen devlet görevlilerine iskelelerden buğday aldırılmamışlardır.<sup>423</sup> Ayrıca taşrada bulunan stokçular buğdayın bol olduğu zamanlarda buğday darlığı yaşayan iskelelere yüksek fiyatlarla hububat nakl ederek önemli kazançlar elde etmişlerdir.<sup>424</sup> Öte yandan muhtekirler ya da çiftlik sahipleri kaçakçılık hususunda belirttiğimiz gibi ellerindeki hububatı yüksek fiyatlarla müste'men sefinelerine<sup>425</sup> ve bazen de adalara ve diğer mahallere satmışlardır.<sup>426</sup> Bu gibi kişiler ellerinde bulunan buğday ve arpayı ambarlarında ve kazdıkları kuyularda<sup>427</sup> veya mahzenlerde<sup>428</sup> saklamaktaydılar. Kaçakçılıkta olduğu gibi ihtikarla uğraşanların da taşrada bulunan diğer görevliler ile gizli bir işbirliği içinde oldukları ve birbirlerini koruyup kolladıklarını ileri sürmemiz hiç de yanlış olmasa gerekir.<sup>429</sup> Bazı zamanlarda, muhtekirlerin kazanın ileri gelenlerinden olmaları ihtikar konusunda taşradaki halkı etkilemelerinde önemli bir etkidir.<sup>430</sup>

---

<sup>422</sup> "...Âsitâne-i sa'âdet'ümde sâkin ibâdullâhın tevsî-i dâire-i ma'âşları etraftan külliyyetlü zehâir isticlâbına menûd olduğu ve öteden berü Bandırma ve Mihaliç ve Lapseki ve Karabiga iskelelerine zahîreleri naklolunagelen kazaların mahsûlâtı telef olmayup tamâmen İstanbul'a celb olunmak lâzım gelse havâli-i merkumede hâsıl olan zehâir Der'aliyye'm ahâlîsinin idâre-i akvât-ı zarûriyelerine medar-ı küllî olacağı âşikâr olup ancak sevâhil-i merkumede kain ekser ashâb-ı çiftlikât ve erbâb-ı ihtikâr zahîrelerini ol havâlîde vâki' ma'ruf ve gayr-ı ma'rûf iskelelerde hırsız kayıklarıyla adalara ve sâir mahallere nakl ve fûruhat eylediklerinde..." Bkz.: Köroğlu, *a.g.t.*, s. 254.

<sup>423</sup> Refik, *a.g.e.*, s. 91.

<sup>424</sup> BŞS, nr. 737, 58b-1.

<sup>425</sup> BOA, Zahire Defteri, nr. 19, s. 80.

<sup>426</sup> BOA, Zahire Defteri, nr. 19, s.125.

<sup>427</sup> Aynural, *a.g.e.*, s. 43.

<sup>428</sup> BOA, Cevdet Belediye, nr. 5007. (H.1188) M.1774-1775.

<sup>429</sup> Çünkü Mihaliç'te ihtikar nedeniyle ve İstanbul için hububat vermek istememesi nedeniyle hakkında kalebentlik cezası hükmü verilen Yılandili oğlu denilen kişinin cezasının yerine getirilmediği konusunda Mihaliç naibinin Yılandili oğlunu himaye ettiği bildirilmektedir. Bkz.: Köroğlu, *a.g.t.*, s. 281

<sup>430</sup> "...muhtekir makûlesinden vücut-ı memleketden Kulaksızoğlu İbrahim ve Altıntopoğlu Hacı Mustafa nâm kimesneler ile Yılandilioğlu dimekle ma'rûf zimmî ve sairleri bizim vilayetimizde mübâya'aya ve tüccâra verecek zahîremiz yokdur deyü cevâb verdikleri ve merkumlar vucuh-ı memleketden olmak hasabıyla sâirlerini dahi iğfâl ile matlub olan zehâyirin pesmende-i akde-i te'hîr olmasına illet oldukları inha olunmuş...." Bkz.: Köroğlu, *a.g.t.*, s. 252.

Hububat kaçakçılığında olduğu gibi ihtikar hususunda gelen fermanlarda Bandırma, Mihaliç, Lapseki ve Karabiga<sup>431</sup> iskeleleri civarlarında bazı âyân, voyvoda, mültezim ve hububat sahiplerinin hububatlarını sakladıkları anlaşılmaktadır. Bu kişiler, ellerindeki hububatları ortaya çıkarmak için iskelelerden hububat naklinde görevli olan mübaşir ve yazıcıların kış mevsiminde kazadan ayrılmalarını beklemekteydiler.<sup>432</sup> Muhtekirler aynı zamanda hububat kaçakçılığı yapanlar olduğu gibi sadece ihtikar işiyle uğraşanlar da bulunmaktadır. Bu kişiler arasında bazen gayri müslimler de yer almıştır.<sup>433</sup>

Ancak burada üzerinde önemle durulması gereken nokta köylü muhtekir ilişkisidir. Köylüler bir yolla ellerinde bulunan hububatı buldukları yerin ileri gelenlerine ya da muhtekirlere kaptırmaktaydılar. Aralarında oluşan bir borç ilişkisi ya da nakit paraya olan ihtiyaçları köylünün ürettiğinin elinde kalmasını engellemektedir. Bu nedenle bazı zamanlarda gelen emirlerde üretilen hububatın bu kişilerin eline geçmesini engellemek amacıyla devlet, harman yerinden yani hububat ambarlara konmadan satın alınmasını istemektedir.<sup>434</sup> Diğer taraftan devletin mubayaa talepleri köylüyü zor durumda bırakmaktaydı. Köylünün içinde bulunduğu durumun farkında olan devletin, köylüyü yerel iktidarın baskısından kurtarabilmek için kredi olarak adlandırabileceğimiz yardımlarda ve girişimlerde bulunduğundan söz etmiştik. Ayrıca devlet, bazı zamanlarda da mubayaaalarını kazalarda ellerinde hububat bulunan âyân, voyvoda, mültezim, çiftlik ve ambar sahiplerinden sağlamaya çalışmıştır. Çünkü

---

<sup>431</sup> Özellikle Karabiga'nın Akdeniz boğazı olarak ifade edilen bölgeye yakın olması nedeniyle kazalardaki bazı mültezim ve muhtekirler adalardan gelen kayıklara hububat yüklemektedirler. Bkz.: BOA, Cevdet Belediye, nr. 202.

<sup>432</sup> Bu nedenle devlet iskelelerin daha yakından kontrolünün sağlanması için görevlendirmiş olduğu mübaşirlerin kış mevsiminde de iskelelerde kalmalarını sağlamaya çalışmıştır. Bkz.: Köroğlu, *a.g.t.*, s. 322.

<sup>433</sup> Mihaliç'te ikamet eden Yılandili adlı zimminin, kazada ihtikar ile uğraştığı ve o civardan gelen hububatı kendisi için satın alarak ambarlarında sakladığı ve dilediği kişiye sattığı bilinmektedir. Yine muhtekirler arasında Kirmasti'de Döğenci Kefere denilen zimmiyi saymamız mümkündür. Bkz.: Köroğlu, *a. g. t.*, s. 185, 280.

<sup>434</sup> BOA, Zahire Defteri, nr: 19, s. 58.

bu gibi kişilerin ambarlarında çoğu zaman önemli miktarlarda hububat bulunabilmekteydi.<sup>435</sup>

#### **D. Kaçakçılara ve Muhtekirlere Verilen Cezalar**

Uygulamaya konan yasaklamalara ve uyarılara rağmen hububat kaçakçılığına devam eden ve ihtikar hadiselerine karışan kişiler hakkında bir takım cezalar vermiştir. Hububat kaçakçılığı ve ihtikar konusunda ilk defa isimleri geçen kişiler bazı zamanlarda sadece uyarılmışlardır. Ancak, tekrarlanan uyarılara rağmen kaçakçılığa ve ihtikara devam ettiklerinde, bu kişilerin ürünlerine el koyularak hapis cezası verilmiştir.<sup>436</sup> Cezaların uygulanmasında kişilerin müslim ya da gayri müslim olmaları belirleyici ve ayırt edici bir unsur olmamış, işlenen fiilin niteliği ön planda tutulmuştur. Ancak Edremit ve Kemer civarında meydana gelen kaçakçılık hadiselerinde bölgenin ileri gelen ailelerinin söz konusu olması ve fiil işlerken yakalanamamaları nedeniyle cezalar da uygulanamamıştır.

Özellikle savaş zamanlarında dar'ül harb olarak ifade edilen Avrupalı devletlere ve düşman kayıklarına kıyılardan buğday verilmemesi konusunda kıyıdaki kazalara sürekli uyarılar gelmiştir. Bu konularda taşraya gelen emirler, belirli bir olaya dayalı olmaktan çok kıyıdaki idarecileri uyarmak ve kaçakçılık ve ihtikar konularında dikkatli olmaları hususunda rutin uyarılar olarak da değerlendirilebilir. Aslında taşrada meydana gelen kaçakçılık ve ihtikar hadiselerinin taşrada oluşmuş olan menfaat ağı çerçevesinde kalması ve dışarıya mümkün olduğu kadar yansıtılmaması da bunda etkili olmuş olabilir.

---

<sup>435</sup> 1756-1757 senesinde Mihaliç voyvodasının ambarlarında 3 bin kileye yakın buğday bulunduğu haber verilmiştir. Yine, 1757-1758 senesinde Bandırma voyvodası olan Salih'in ambarlarında 7 bin kile (yaklaşık 180 ton) buğday ve 8 bin kile (yaklaşık 205 ton) arpa bulunduğu bildirilmiştir. Bkz.: BOA, Zahir Defteri, nr: 10, s. 180/ 221.

<sup>436</sup> Hububatı başka bölgelere satan kişilerin ürünlerine el koyulması hususu kişilerin toplumsal statüleri ayrı edilmeden uygulanmıştır. Fakat hapis cezasında bazı zamanlarda statünün vermiş olduğu ayrıcalığın kullanıldığını görmekteyiz. Bu nedenle kazada önemli bir sosyal ve iktisadi konuma sahip olanların sadece ambarlarındaki buğdaya el konulduğunu fakat bu kişilerin hapis cezasına çarptırılmadığı görülmektedir. Bkz.: BŞŞ, 730, 31b-1; BOA, Zahir Defteri, nr: 9, s. 357.

Balıkesir ve Edremit şer'iyeye sicil kayıtlarında kaçakçılık ya da ihtikar sonucu fiilleri sabit görülmesiyle verilen hapis ya da sürgün cezalarına rastlanılmamaktadır. Bunun yerine bu kişilerin ambarlarındaki buğdaya el konulmuş ya da kişiler uyarılmakla yetinilmiştir. Ancak, Marmara'nın güneyindeki iskelelerde meydana gelen olaylar sonucunda verilen cezaları Zahire Defterlerindeki kayıtlardan takip etmek mümkündür. Diğer taraftan Zahire Nezaretinin kurulmasından sonraki süreçte devlet, hububat kaçakçılığını engelleyebilmek amacıyla çok sert tedbirleri gündeme taşımıştır. Bunlardan en önemlisi de bir kişi, kişiler, kaçakçılık yaparken yakalandığında diğerlerine ibret olması için yakalananlara "siyaseten katl" cezasının uygulanacağı ifade edilmiştir.<sup>437</sup> Ancak en azından Karesi Sancağı için bu uyarıların bu işlerle uğraşanlara göz dağı vermekten öteye geçmediğini söyleyebiliriz.

Kaçakçılık ve ihtikar yapan kişiler hakkında merkezden gelen emirlerde eğer ilk defa yakalanmışlarsa bu kişilerin kazadaki idareciler tarafından uyarılarak bir daha yapmamaları hususunda tembih edilmeleri istenmiştir. Bunun yanında bu kişilerin isimlerinin İstanbul'a bildirilmesi talep edilmekteydi.<sup>438</sup> İsimlerin merkeze bildirilme isteği, aynı kişilerin tekrardan yakalanması durumunda gerekli cezai işlemlerin uygulanması açısından kayda geçirilmesinin gerekliliğinden meydana gelmektedir.

Uyarılara rağmen kaçakçılık ve muhtekirliğe devam edenler için genellikle sürgün,<sup>439</sup> kalebentlik hapsi<sup>440</sup> veya kürek cezaları<sup>441</sup> uygulanmıştır.<sup>442</sup>

<sup>437</sup> Bkz.: BOA, Cevdet Belediye, nr. 6629.

<sup>438</sup> EŞS, nr. 1242, 86b-1. Ayrıca Osmanlı Devleti'nde kürek cezaları uygulamaları için bkz.: Mehmet İpşirli, "XVI. Asrın İkinci Yarsında Kürek Cezası İle İlgili Hükümler", *Tarih Enstitüsü Dergisi Prof. Dr. Tayyib Gökbilgin Hatıra Sayısı*, İstanbul: 1982, s. 203-248.

<sup>439</sup> H.1205 (M.1790-1791) senesinde Biga mütesellimi ve boğaz muhafızı olan Hadımzade Osman Bey'in, emre uygunsuz hareketlere devam ettiği taktirde başka bir yere sürülerek kalebentlik ile cezalandırılacağı bildirilmektedir. Bu nedenle Hadımzade Osman Bey görevini yerine getirerek o mahalden hububat geçirilmesine izin vermemesi konusunda uyarılmıştır. Bkz.: BOA, Cevdet Belediye, nr. 2080.

<sup>440</sup> Kalebentlik cezası, suçluların bir kale sınırları içinde hapsedilmesi anlamına gelmekte ve Osmanlı Devleti'nde XVIII. yüzyıldan itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Suçluların surlarla çevrili kaleden çıkmamak üzere bir şehir ya da kasabada oturmaya mecbur tutulmaları nedeniyle hapis cezası fakat kendi memleketlerinden uzak bir yere gönderilmeleri nedeniyle de bir çeşit sürgün cezası olarak kabul edilmektedir. Fakat sürgünden daha ağır bir ceza olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Mustafa Avcı, "Osmanlı Uygulamasında İnfazı Özellik Gösteren Hapis Türleri: Kalebentlik, Kürek ve Prangabentlik", 2003 E-Sosder, Sy:1, <http://www.e-sosder.com> BOA, Zahire Defteri, nr. 13, s. 35. Sicillerde ve Zahire Defterlerinde; merkezden gelen emirlere rağmen ellerinde bulunan hububatı devlet görevlilerine satmayan kişilerin cezalandırılacaklarına

Ancak bu tür cezaların uygulamasında dinî farklılıkların etkili olduğunu görmekteyiz. Çünkü Adaletnamelerde, karaborsacılık yapanların süresiz olarak kürek cezasına mahkum olacakları fakat bu suçları işleyen müslüman ise kalebentliğe gayri müslim ise küreğe konulduğu ifade edilmektedir.<sup>443</sup> Bunların yanında kaçakçılığı yapan tımar sahibiye tımarı, rütbe sahibi ise rütbesi elinden alınmıştır.<sup>444</sup> Bir diğer önemli tedbir olarak ise kaçakçılık yaparken yakalanan gemi reisleri haps olunarak gemideki hububata da el konulmuştur.<sup>445</sup> Aynı şekilde muhtekirlerin ellerinde hububat bulunduğu ve bunları sakladıkları yapılan tahkikatla doğrulandığında ambar ve mahzenleri mühürlenerek mahsullerinin tamamına el konulmaktaydı.<sup>446</sup>

Kaçakçılara ve muhtekirlere karşı bir diğer yaptırım ise yerel idareciler konusundadır. Devlet, yerel idarecilere durumu kontrol edebilmeleri için geniş yetkiler de vermiştir. Zira gelen fermanlarda kaçakçılıkla ilgili olarak her kim olursa olsun gerekli cezanın uygulanması istenmektedir. Kendilerinin dahi kaçakçılıkta herhangi bir ihmalleri söz konusu olduğunda devlet tarafından cezalandırılacakları da ayrıca ifade edilmektedir.<sup>447</sup> Bu çerçevede, kişiler hangi iskele ve kazalarda hububat kaçakçılığı ya da ihtikar neticesinde yakalanırlar ise

---

dair kayıtlara rastlamak mümkündür. Bunlardan, Mihaliç'te yaşayan ve "bizim vilayetimizde mübayaaya ve tüccara verecek zahiremiz yoktur" diyerek elinde bulunan zahireyi vermek istemeyen Yılandilioğlu adlı kişinin Sedd'ül Bahir kalesine hapsedilmesi ve zahiresinin de zapt olunup mühürlenerek ikişer kuruştan bahası verilip mirî için mubayaasına ve İstanbul'a gönderilmesine dair emir bulunmaktadır. Bkz.: Köroğlu; a.g.t., s. 280.

<sup>441</sup> Tanzimat'tan önce ve yekencilik devrinde işledikleri ağır suçlardan dolayı harp gemilerinde kürek çekmek üzere gemi hizmetine verilenler hakkında uygulanan bir cezadır. Ancak, hapse göre daha ağır bir ceza olarak kabul edilen kürek cezasının Osmanlı Devletinde XVI. yüzyıldan itibaren uygulanmaya başladığı ifade edilmektedir. Kürek cezası gerektiren suçlar arasında; düşman ülkelerine harp malzemeleri ve zahire gibi yasaklanmış olan malları satanlara uygulandığı belirtilmektedir. Bunun yanında resmi narhtan fazla fiyata mal satmak da bu cezayı gerektiren suçlar arasında zikredilmektedir. Bkz.: M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.II, s. 342; Mustafa Avcı, "Osmanlı Uygulamasında İnfazı Özellik Gösteren Hapis Türleri: Kalebentlik, Kürek ve Prangabentlik", 2003 E-Sosder, Sy:1, <http://www.e-sosder.com>.

<sup>442</sup> Osmanlı Devleti'nde suçlulara verilen cezalar konusunda bkz.: Neşe Erim, "Osmanlı İmparatorluğunda Kalebentlik Cezası ve Suçların Sınıflandırılması Üzerine Bir Deneme", *Osmanlı Araştırmaları*, Sy. IV, İstanbul: 1984, s. 78-88.

<sup>443</sup> Bkz.: Avcı, a.g.m., s. 4- 5.

<sup>444</sup> Aynural; a.g.e., s. 45.

<sup>445</sup> EŞS, nr. 1243, 65a-1; Refik, a.g.e., s. 102.

<sup>446</sup> BOA, Zahire Defteri, nr. 19, s.142.

<sup>447</sup> BŞS, nr. 728, 67a-1.



o mahallin hakim ve âyân ve voyvodasının sürgün veya kalebentlik cezasıyla cezalandırılacakları bildirilmiştir.<sup>448</sup>

Karesi Sancağındaki hububatın İstanbul'a naklinde kullanılmış olan Mihaliç iskelesi (kazası) ve civarında bazı muhtekirler ellerinde bulunan hububatlarını gerek mirî olarak gerekse de yarı resmi tüccar statüsünde olan kapan tüccarına satmak istememişlerdir. Bu nedenle de Kulaksızoğlu İbrahim, Altıntopoğlu Hacı Mustafa ve Yılandilioğlu adlı kişiler Sedd'ül Bahir kalesine haps edilmişlerdir.<sup>449</sup>

Karesi Sancağı coğrafi yapısı itibarıyla, batısı ve kuzeyinde denize çıkış noktalarına sahip olmasından dolayı hububat kaçakçılığı için elverişli bir bölge oluşturmuştur. Sancağın batısındaki iskele ve koylardan adalara ve yabancı tüccara, daha içeride yer alan kazalardan da civar bölgelere hububat kaçakçılığı devam etmiştir. Devletin üreticiden hububat satın alırken uzun süren savaşlar nedeniyle uygulamış olduğu mirî fiyat, ve bunun yanında yabancı tüccarların talebi ve önermiş olduğu yüksek fiyatlar kaçakçılığın ve ihtikarın artmasında belirleyici bir unsur olmuştur. Taşrada bulunan idarecilerin ve âyânların tutumları kaçakçılığı kontrol etmeye çalışan devletin bu konuda başarısızlığına neden olmuştur. Bunun yanında yeterli teknolojik donanıma sahip olan gemilerin bulunmaması ve kaçakçılık yapan gemilerin silahlarla donatılmış olması devletin müdahalesini imkansızlaştırmıştır. Devlet, içinde bulunduğu mali problemleri nedeniyle üreticiye yüksek fiyat teklif edememiştir. Alınmış olan tedbirlere rağmen hububat kaçakçılığının önüne geçilememiştir.

---

<sup>448</sup> BOA, Cevdet Belediye, nr. 6629; BOA, Zahire Defteri, nr. 19, s. 125.

<sup>449</sup> Köroğlu, *a.g.t.*, s. 20.

## SONUÇ

Sonuç olarak, bu çalışma ile XVIII. yüzyılın ikinci yarısına ait Balıkesir ve Edremit Şer'iyeye Sicilleri ile Zahire Defterleri esas alınarak İstanbul halkının hububat ihtiyacının sağlanmasının Karesi Sancağına olan etkileri ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

Karesi Sancağı'nın hububat üretimine elverişli bir tarımsal yapıya sahip olması, sancak ve bağlı kazalarda hububatın her çeşidi yetişme olanağı bulabilmiştir. Aynı zamanda kuzeyde Marmara Denizi batıda Adalar Denizi ile bağlantı sağlayabilmesi ve İstanbul'a olan yakınlığı sancağın stratejik önemini arttırmaktadır. Sancak, sahip olduğu bu özellikleri dolayısıyla üretmiş olduğu hububatın (buğday ve arpa), bir kısmını devletin talepleri doğrultusunda İstanbul'a nakletmiştir.

Metropol olan İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılanması için çevresi ve art alanın üretmiş olduğu ürünlerin yetersiz kalması ve bunlara ek olarak ordunun büyük bir kısmının burada konuşturılması gibi nedenlerle devlet tarafından özellikle yiyecek, en önemlisi hububat, ihtiyaçlarının karşılanması meselesine ayrı bir önem verilmiştir. Bu çerçevede, temel gereksinim maddesi olan hububat Karadeniz'in kuzeyi ve Tuna havzası ile Marmara Denizi yakınlarındaki kazalardan sağlanmıştır.

Fakat XVIII. yüzyılın kendi iç dinamiklerinin yanında meydana gelen siyasi ve askeri bazı gelişmeler başkente hububat nakledilmesinde bazı problemlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu dönemde, Karadeniz'in kuzeyinde cereyan eden Rusya ve Avusturya savaşlarından dolayı bu bölgeden İstanbul'a nakledilmekte olan hububat zorunlu olarak ordunun ihtiyacını temin için ayrılmıştır. Meydana gelen bu gelişmeler nedeniyle; devlet, başkente hububat sevkıyatında devamlılığı sağlayarak muhtemel problemlerin yaşanmasını önlemek için deniz ulaşımı olan ve ayrıca başkente yakın sancaklardan hububat nakledilmesi uygun görmüştür.

Karesi Sancağı'ndan; incelediğimiz dönem öncesinde de sefer zamanlarında orduya, barış döneminde ise İstanbul'a hububat sevk edilmekte idi. Sancaktan başkente gerçekleştirilen hububat naklinde sancağın kendi iç dinamiklerinin de önemli etkisi vardır. Yüzyılın genel özelliklerinden olan âyânların da bu nakliyatda önemli bir etkilerinin olduğu görülmüştür. Devletin hububat taleplerine rağmen bazı zamanlarda Balıkesir ve Edremit'teki âyânların ellerinde önemli miktarlarda hububat bulunduğu halde devlete mubayaadan kaçınmışlardır.

İstanbul'a sevk edilmesi öngörülen ve Karesi Sancağı kazalarının hisselerine düşen buğday ve arpanın ulaştırılmasında sancaktaki iskeleler kullanılmıştır. Mihaliç, Bandırma ve Edremit ve Çandarlı iskeleleri kazalardaki hububatın naklinde önemli rol oynayan iskeleler olarak karşımıza çıkmaktadır. Diğer taraftan iskelelere nakliyatda ise develer ve atlar kullanılmış olup burada da gerek ücret gerek de güvenlik konusunda bir çok problem yaşanmıştır.

Başkente hububat sağlanmasında devlet görevlilerin de ayrı bir yeri bulunmaktadır. Hububat mubayaası için görevlendirilmiş olan kişiler ile kazalardaki yerel idarecilerin uyum içerisinde çalışmaları önemle vurgulanmıştır. Böylelikle mubayaada ortaya çıkması muhtemel sorunların önüne geçilmeye çalışılmıştır. Fakat, hububat mubayaasında görevlilerin takınmış oldukları olumsuz tavırlar üreticiyi mağdur etmiş ve başkente hububat sağlanmasında bazı gecikmelere neden olmuştur. Diğer taraftan iklim koşullarından ve çekirge istilalarından dolayı meydana gelen kıtlıklar üreticinin maddi kayba uğramasında önemli bir etken olmuştur. Böylece ortaya çıkan durum nedeniyle taşradaki üretici; bir taraftan görevliler ile kazalarındaki âyânlar diğer taraftan da kıtlıklar nedeniyle zor anlar yaşamıştır.

Devlet, her zamanki gibi ya da her yerde uyguladığı gibi Karesi Sancağı'ndan hububat satın alırken de uzun yıllar boyunca sabit kalan mirî fiyat politikasını uygulamıştır. Piyasa fiyatının oldukça altında gerçekleştirilen bu mubayaanın üreticiye nakit olarak istenilen ölçüde bir getirisi olmaması daha fazla nakit elde etmek isteyen bazı üreticileri farklı yollara yöneltmiştir. Böylelikle bu üreticiler, hububatını daha yüksek fiyat veren karaborsacılara ya da yabancı tüccara satma yollarını aramıştır. Devlet, daha XVI. yüzyıldan itibaren hububat

ihracını yasaklamış olmasına rağmen kaçakçılığın önüne geçememiştir. Bu çerçevede Karesi Sancağı'nın batı kıyılarındaki Edremit ve Kemer kazalarının coğrafi durumları burada hububat kaçakçılığı için elverişli bir ortam oluşturmuştur. Sancağın merkez kazası olan Balıkesir'de ise ihtikar olayları meydana geldiği görülmüştür.

Bu çalışma ile; devletin üzerinde büyük bir itina göstermiş olduğu başkente hububat sağlanması probleminin, daha önce yapılmış çalışmalardan farklı olarak, İstanbul'da meydana getirmiş olduğu etkilerini tartışmaktan ziyade taşrada yer alan Karesi Sancağı üzerindeki yansımaları ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu çerçevede taşra-merkez etkileşimi üzerine de bir açılım elde edilmeye çalışılmıştır.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Kaynakları

#### **Ankara Milli Kütüphane**

Balıkesir Şer'ıye Sicilleri (BŞS):

nr. 693, 694, 699, 701, 702, 703, 711, 713, 716, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 736, 737, 738.

Edremit Şer'ıye Sicilleri (EŞS) :

nr. 1218, 1237, 1238, 1239, 1240, 1241, 1242, 1243, 1245, 1249.

#### **Başbakanlık Osmanlı Arşivi**

Cevdet Askeriye:

nr: 4792, 10912.

Cevdet Belediye:

nr. 126, 202, 2080, 4772, 5007, 6629, 7028, 7452.

Cevdet Dahiliye:

nr: 1460.

Cevdet İktisat,:

nr. 1085, 1329.

Cevdet Maliye:

nr. 13291, 20832, 24316.

Mühimme Defterleri:

nr. 6.

Şikayet Defteri

nr. 32

Zahire Defterleri:

nr. 9, 10, 11, 13 ,19

## İnceleme ve Araştırmalar

- Abou el Haj, Rifa'at Ali.** *Modern Devletin Doğası*, (Çev.) Oktay Özel- Canay Şahin, Ankara: İmge Yayınları, 2000.
- Ágoston, Gábor.** "1453-1826 Avrupa'da Osmanlı Savaşları", (Ed.) Jeremy Black, (Çev.) Yavuz Alagon, *Top, Tüfek ve Süngü*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2000, s. 128-153.
- Ahmet Refik.** *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı (1553-1591)*, Devlet Basımevi, İstanbul: 1935.
- \_\_\_\_\_. Sultan Süleyman Kanununun Son Senelerinde İstanbul'un Usul- u İaşe ve Ahval-i Ticariyesi, *TOEM*, C. VII / 37, İstanbul:1334, s. 21-42.
- Akdağ, Mustafa.** *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi*, II, Barış Kitabevi, Ankara: 1999.
- Akbayar, Nuri.** *Osmanlı Yer Adları Sözlüğü*, TVYY, İstanbul: 2001.
- Akkuş, Tacettin.** *Tanzimat Başlarında Balıkesir Kazası (1840-1845)*, Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları Nr. 8, Balıkesir: 2001.
- Appleby, Andrew B..**"Grain Prices and Subsistence Crises in England and France, 1590-1740", *The Journal of Economic History*, Vol. XXXIX, Issue: IV, December 1979, pp. 865-887.
- Arıkan, Zeki.** "XVI. Yüzyılda Foça", *Foça Üzerine Yazılar*, Foça Belediyesi Yayınları, İzmir: 1998, s. 4-12.
- \_\_\_\_\_. "Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Mallar)", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul: 1991, s. 279-306.
- Arslan, İsmail.** *XIX. Yüzyılda Balıkesir'de Tarımsal Üretim ve Köylüler*, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir: 2004.
- Atalay, İbrahim.** *Doğa Bilimleri Sözlüğü*, İzmir: 2004.
- Aymard, Maurice.** "XVI. Yüzyılın Sonunda Akdeniz'de Korsanlık ve Venedik", *İÜ İFM*, C. XXIII, Sy.: 1-2, 1963, s. 219-238.
- Aynural, Salih.** *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları*, TVYY, İstanbul: 2001.
- \_\_\_\_\_. *Selim III Dönemi İstanbul'da İktisadi Hayat (1789-1807)*, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: 1989.
- \_\_\_\_\_. "18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Kapan Tüccarları", *TDA Dergisi*, Sy.: 80, İstanbul: 1992, s. 207-214.

- \_\_\_\_\_. "XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda İstanbul Değirmenci ve Fırıncı Esnafının Nizamları", *TDA Dergisi*, Sy:81, İstanbul: 1992, s.111-122.
- \_\_\_\_\_. "Kapanlar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C. IV, TVY, İstanbul: 1994, s. 430-431.
- Berger, Partice.** "Pontchartrain and the Grain Trade During the Famine of 1693", *The Journal of Modern History*, Vol. XLVIII, Issue: IV, December 1976, pp. 37-86.
- Beydilli, Kemal.** *Osmanlı Döneminde İmamlar ve Bir İmamın Günlüğü*, TATAV Yayınları, İstanbul: 2001.
- Bilgin, Arif.** *Osmanlı Sarayının İaşesi (1489-1650)*, MÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: 2000.
- Bostan, İdris.** *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, TTK Basımevi, Ankara: 1992.
- \_\_\_\_\_. "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadenizde Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, Sy.: VI, İstanbul: 1990, s. 21-43.
- \_\_\_\_\_. "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Bellekten*, C. LIX, 23, s. 353-393.
- \_\_\_\_\_. "Adriyatik'te Korsanlar ve Deniz Gazileri", *Toplumsal Tarih*, C. XX /127, İstanbul: 2004, s. 64-70.
- Bozkurt, Nebi.** "Korsanlık", *DİA*, C. XXVI, Ankara: 2002, s. 210-212.
- Braudel, Fernand.** *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, I-II, (Çev.) M. Ali Kılıçbay, Ankara: İmge Kitabevi Yayınları, 1993.
- Cezar, Yavuz.** "Osmanlı Devleti'nin Mali Kurumlarından Zahir Hazinesi ve 1795 (1210) Tarihli Nizamnamesi", *Toplum ve Bilim*, Sy.: VI-VII, 1978, s. 111-156.
- Devellioğlu, Ferit,** *Osmanlıca- Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi, Ankara: 2001.
- D'Ohsson, M. De M.** *XVIII. Yüzyıl Türkiyesinde Örf ve Adetler*, (Çev.) Zerhan Yüksel, Tercüman 1001 Temel Eser nr: 3, İstanbul: t.y.
- Durukan, Aynur.** "Ortaçağ Türk Tarihinde Balıkesir ve Çevresi (1080-1453)", *Bitek Kent: Balıkesir*, YKY, İstanbul: 2003, s. 51-69.
- Emecen, Feridun.** (Haz.) *İstanbul'un Uzun Dört Yılı (1785-1789)*, TATAV, İstanbul: 2003.

- \_\_\_\_\_ . "XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İaşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkıyat", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul: 1989, s. 197-230.
- Erefe, İklil.** *Bread and Provisioning in the Ottoman Empire: 1750-1860*, Bilkent Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: 1997.
- Erim, Neşe.** "Osmanlı İmparatorluğunda Kalebendlik Cezası ve Suçların Sınıflandırılması Üzerine Bir Deneme", *Osmanlı Araştırmaları*, Sy. IV, İstanbul: 1984, s. 78-88.
- Evliya Çelebi Seyahatnamesi** (5. Kitap), (Haz.) Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman-İbrahim Sezgin, 1. Baskı, YKY, İstanbul: 2001.
- Faroqhi, Suraiya.** *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (Çev.) Neyyir Kalaycıoğlu, 3. Baskı, İstanbul: TVYY, 2000.
- \_\_\_\_\_ . *Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam*, (Çev.) Elif Kılıç, 4. Baskı, İstanbul: TVYY, 2002.
- \_\_\_\_\_ . *Osmanlı Tarihi Nasıl İncelenir?*, (Çev.) Zeynep Altok, İstanbul: TVYY, 1999.
- \_\_\_\_\_ . "İstanbul'un İaşesi ve Tekirdağ- Rodosçuk Limanı (16.- 17. Yüzyıllar)", *ODTÜ Gelişme Dergisi* (1979-80 Özel Sayısı), s. 139- 154.
- \_\_\_\_\_ . "Zeytin Diyarında Güç ve Servet: Edremit Ayanından Müridzade Hacı Mehmed Ağa'nın Siyasi ve Ekonomik Faaliyetleri", (Ed.) Çağlar Keyder- Faruk Tabak, *Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım*, İstanbul: TVYY, 1998, s. 82-100.
- \_\_\_\_\_ . "Supplying Seventeenth- and Eighteenth- Century İstanbul with Fresh Produce", *XIII. Economic History Congress* (22-26 July), Buenos Aires: 2002, s. 1-25.
- \_\_\_\_\_ . "18. Yüzyıl "Büyük İstanbul"una Göç", (Ed.) Tülay Artan, *18. Yüzyıl Kadı Sicilleri Işığında Eyüp'te Sosyal Yaşam*, İstanbul: TVYY, 1998, s. 33-48.
- Gazali.** *Balıkesir Vilayeti Coğrafyası*, Balıkesir Vilayet Matbaası, Balıkesir: 1927
- Genç, Mehmet.** "18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş", *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*", Ötüken Yayınları, İstanbul: 2000, s. 211-225.



- Goffman, Daniel.** *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, (Çev.) Ayşen Anadol-Neyyir Kalaycıoğlu, 2. Baskı, İstanbul: TVYY, 2000.
- Güçer, Lütfi.** *XVI. Ve XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, Sermet Matbaası İstanbul: 1964.
- \_\_\_\_\_. "XVI.Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dahilinde Hububat Ticaretinin Tabi Olduğu Kayıtlar", *İÜİFM*, C. XIII, İstanbul: 1953, s. 79-98.
- \_\_\_\_\_. "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İÜİFM*, C. XI, İstanbul: 1949-1950.
- Güneş Yağcı, Zübeyde.** "XVIII. Yüzyılda Karadeniz'de ve Kafkaslarda Rus Tehdidi", Orhan Kılıç- Mehmet Çevik (Ed.), *IV. Türkiye'nin Güvenliği Sempozyumu (16-17 Ekim 2003) Bildirileri*, Elazığ: 2004, s. 805-818.
- Güran, Tevfik.** "İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü", *19.Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, Eren Yayınları, İstanbul: 1988, s. 15-42.
- \_\_\_\_\_. "Osmanlı Tarım Ekonomisi (1840-1910)", *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, Eren Yayınları, İstanbul: 1998, s. 63-127.
- Hezarfen, Ahmet.** *Rumeli ve Anadolu Âyan ve Eşkıyası*, Kaynak Yayınları, İstanbul: 2002.
- İnalçık, Halil.** *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C. I: 1300-1600*, (Çev.) Halil Berktaş, İstanbul: Eren Yayınları, 2000.
- \_\_\_\_\_. "İstanbul" *DİA*, C. XXIII, İstanbul: 2001, s. 220-239.
- \_\_\_\_\_. "İaşe Osmanlı Dönemi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C. IV, TVY, İstanbul: 1994, s. 116-119.
- \_\_\_\_\_. "Dobrudja", *Encyclopaedia of Islam*, C. II, Brill, Leiden: 1965.
- İlgürel, Mücteba.** "Balıkesir'de Âyânlık Mücadelesi", *İÜEF Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sy: III, İstanbul: 1973, s. 63-74.
- \_\_\_\_\_. "Hububat Kaçakçılığı", *CIEPO XIV. Sempozyumu Bildirileri*, (Yay. Haz.) Tuncer Baykara, Ankara: TTK Yayınları, 2004, s. 361-369.
- \_\_\_\_\_. "Adalar Denzinde Rum Korsanları", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sy: XIII, İstanbul: 1968, s. 62-67.
- İpşirli, Mehmet.** "XVI. Asrın İkinci Yarsında Kürek Cezası İle İlgili Hükümler", *Tarih Enstitüsü Dergisi Prof. Dr. Tayyib Gökbilgin Hatıra Sayısı*, İstanbul: 1982, s. 203-248.
- İslamoğlu-İnan Huricihan.** *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Köylü*, İletişim Yayınları, İstanbul: 1991.

- İslamoğlu, Huri.** "16. Yüzyıl Anadoluşunda Köylüler, Ticarileşme ve Devlet İktidarının Meşrulaşması", (Ed.) Çağlar Keyder-Faruk Tabak, *Osmanlıda Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım*, İstanbul: TVYY, 1998, s. 59-81.
- Kallek, Cengiz.** "*İhtikar*", *DİA*, C. XXI, İstanbul: 2000, s. 560-565.
- Karabağ, Servet – Şahin, Salih.** *Türkiye Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası*, Ankara: 2003.
- Karakışla, Yavuz Selim.** "Yağdır Mevlam Su": Yağmur Duası Üzerine Belgeler, *Toplumsal Tarih*, Sy: 81 , İstanbul: 2000, s. 52- 55.
- Karpat, Kemal.** *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, TVYY, İstanbul: 2003.
- Kayhan, Bülent.** *Adalar Denizi'nde Rum Korsanları: İzbandidler*, MÜ Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: 1996.
- Kılıç, Orhan.** "Osmanlı Devletinde Meydana Gelen Kıtılıklar", *Türkler*, C. X, YTY, Ankara: 2002, s. 718-730.
- Köprülü, Orhan F..** "Çavuş" *DİA*, C. VIII, İstanbul: 1993, s. 236-238.
- Köroğlu, Yunus.** *Başbakanlık Osmanlı Arşivi 19 Numaralı Zahire Defteri Çerçevesinde İstanbul'a Zahire Sevkiyatı (1794-1795)*, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: 2000.
- Kütükoğlu, Mübahat S..** (Haz.) *Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri*, Enderun Kitabevi, İstanbul: 1983.
- Mantran, Robert.** *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, I-II, (Çev.) M. Ali Kılıçbay, Ankara: TTK Basımevi, 1990.
- \_\_\_\_\_. *İstanbul Tarihi*, (Çev.) M. Ali Kılıçbay, İstanbul: İletişim Yayınları, 2001.
- \_\_\_\_\_. "XVII. Yüzyılın İkinci Yarsında Doğu Akdeniz'de Ticaret, Deniz Korsanlığı ve Gemiler Kafileleri", *Belleten*, 1988, s. 685-695.
- Mert, Özcan.** "Âyan" *DİA*, C. IV, İstanbul: 1991, s. 195-198.
- Murphey, Rhoads.** "Provisioning İstanbul: The State and Subsistence in the Early Middle East" *Food and Foodways*, Vol. II, 1988, pp. 217-263.
- Mutaf, Abdülmecit.** XVII. Yüzyılda Balıkesir'de Kadınlar, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir: 2002.
- \_\_\_\_\_. *Salnamelerde Karesi Sancağı (1847-1922)*, Balıkesir: 1995.
- Mühimme Defteri (90).** Türk Dünyası Vakfı Yayınları, İstanbul: 1993.

- Nagata, Yuzo.** *Tarihte Âyânlar*, TTK Basımevi, Ankara: 1997.
- Necipoğlu, Nevra.** “İaşe Bizans Dönemi”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C. IV, TVY, İstanbul: 1994.
- Orhonlu, Cengiz.** *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbent Teşkilatı*, 2. Basım, Eren Yayınları, İstanbul: 1990.
- Ortaylı, İlber.** “16. Yüzyılda Rodosçuk (Via Aegnetia’nın Marmara Uzantısı)” *Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Turhan Kitabevi Ankara: 2000, s. 85-93.
- \_\_\_\_\_. “Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme”, *Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Turhan Kitabevi Ankara: 2000, s. 95-104.
- Osman, Köse.** *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması (Oluşumu-Tahlili-Tatbiki)*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun: 1997.
- Öden, Zerrin Günel.** *Karası Beyliği*, TTK Yayınları, Ankara:1999.
- \_\_\_\_\_. “Karesi Bey”, *DİA*, C. XXV, İstanbul: 2003.
- \_\_\_\_\_. “Karası Beyliği”, *DİA*, C. XXV, İstanbul: 2003.
- Özdemir, Zekeriya – Aru, Arzu.** *Bigadiç ve Çevresinde Bulunan Tarihi Eserler*, Ankara: 2000.
- Özel, Oktay.** *XV-XVI. Yüzyıllarda Anadolu’da Kırsal (Zirai) Organizasyon: Köylüler ve Köyler*, Hacattepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: 1986.
- Özkaya, Yücel.** *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara: 1985.
- \_\_\_\_\_. *Osmanlı İmparatorluğunda Âyânlık*, TTK Basımevi, Ankara: 1994.
- \_\_\_\_\_. “Osmanlı İmparatorluğunda XVIII. Yüzyılda Göç Sorunu”, *AÜ DTCFTAE Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. XIV, Sy.: 25, Ankara: 1981-1982, s. 171-203.
- Özveren, Eyüp.** “Black Sea& The Grain Provisioning in İstanbul: Imperial Legacies and Retrospect”, *XIII. Economic History Congress*, (22-26 July), Buenos Aires: 2002, s. 1-32.
- Öntuğ, Mustafa Murat.** *XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Balıkesir Şehrinin Fiziki, Demografik ve Sosyo-Ekonomik Yapısı*, Selçuk Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya: 2004.

**Özcan, Abdülkadir.** “Çuhadar”, *DİA*, C. VIII, İstanbul: 1993, s. 381- 382.

**Öztürk, Said.** “Türkiye’de Temettuat Çalışmaları”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, C.1, Sy.:1, s. 286-304.

**Pakalın, M. Zeki,** *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I-II-III, MEB, İstanbul : 1993.

**Pamuk, Şevket.** *Osmanlı İmparatorluğu’nda Paranın Tarihi*, TVYY, İstanbul: 2000.

**Sarıcaoğlu, Fikret.** *Kendi Kaleminden Bir Padişahın Portresi Sultan I. Abdülhamid (1774-1789)*, TATAV, İstanbul: 2001.

**Sevim, Sezai.** *XVI. Yüzyılda Karasi Sancağı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: 1993.

**Schneider, Alfons Maria.** “XV. Yüzyılda İstanbul’un Nüfusu”, *Bellekten*, C.XI/ 61-64, Ankara: 1952, s. 35-49.

**Su, Kamil.** *XVII ve XVIII inci Yüzyıllarda Balıkesir Şehir Hayatı*, İstanbul: 1937.

**Şaşmaz, M. Lynne.** “Policing Bread Price And Production in Ottoman Istanbul 1793-1807”, *The Turkish Studies Association Bulletin*, 24/1 (Spring 2000), pp. 21-40.

**Tabakoğlu, Ahmet.** *Türk İktisat Tarihi*, Dergah Yayınevi, İstanbul: 2000.

**Tanci, Ebu Abdullah Muhammed İbn Batûta.** *İbn Batuta Seyahatnamesi: I*, Çev. İnc. ve Notlar: A. Sait Aykut, İstanbul: YKY, 2000.

**Turnator, G. Ece.** “Bizans Döneminde Konstantinopolis’in İaşesi”, *Toplumsal Tarih*, Sy. 112, İstanbul: 2003, s. 86-89.

**Utkan, Halit.** *Başbakanlık Osmanlı Arşivi 17 Numaralı Zehair-i Rikab Defterine (1788-1791) Göre İstanbul’un İaşesinin Temini*, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: 1995.

**Uzunçarşılı, İ. Hakkı.** *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Basımevi, Ankara: 1988.

\_\_\_\_\_. *Osmanlı Tarihi*, C. IV, II. Kısım, TTK Basımevi, Ankara: 1995.

\_\_\_\_\_. *Karesi Vilâyeti Tarihçesi*, (Yay. Haz.) Abdülmecit Mutaf, 2. Baskı, Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı Yayını, Nr: 7, Balıkesir: 2000.

\_\_\_\_\_. “Karasi-Oğulları”, *İA*, MEB Yayınları, C. VI, İstanbul: 1970.

- \_\_\_\_\_ . "Karası Oğulları", *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, TTK Basımevi, Ankara: 1988.
- Üçel-Aybet, Gülgün.** *Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları (1530-1699)*, İletişim Yayınları İstanbul: 2003.
- Ülker, Necmi.** "Osmanlı Döneminde Balıkesir Tarihi ve Nüfus Hareketleri", *Bitek Kent: Balıkesir*, YKY, İstanbul: 2003, s. 73-87.
- \_\_\_\_\_ . "Sarıbey Oğlunun İzmir'e Yürüyüşü ve Avrupalı Tüccarlar", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Sy: IV, İzmir: 1989, s. 43-51.
- Ünlüyol, Aynur.** *Şeriyeye Sicillerine Göre XVIII. Asrın İlk Yarısında Balıkesir (1700-1730)*, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bursa: 1995.
- Varlık, Mustafa Çetin.** "Anadolu Eyaleti", *DİA*, C. III, İstanbul: 1991, s. 143-144.
- \_\_\_\_\_ . "Anadolu Eyaletinin Kuruluşu ve Gelişmesi" *Osmanlı*, C. VI, YTY, Ankara: 1999, s. 123-129.
- Yeşil, Fatih.** "İstanbul'un İlaşesinde Nizam-ı Cedid: Zahirî Nezaretî'nin Kuruluşu ve İşleyişi (1793-1839)", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, MÜ Fen Edebiyat Fakültesi, Sy.: 15, İstanbul: 2004, s.113-142.
- Yetkin, Gıyas.** *Kuruluşundan Bugüne Kadar Edremit'de Olup Bitenler*, Türk Dili Matbaası, Balıkesir: 1957
- Yıldırım, Onur.** "Bread and Empire: The Workings of Grain Provisioning in İstanbul During the Eighteenth Century" *XIII. Economic History Congress*, (22-26 July), Buenos Aires: 2002, s. 1-25
- Yılmaz, Fikret.** *XVI. Yüzyılda Edremit Kazası*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir: 1995.
- Zachariadou, Elizabeth A.** "Karesi ve Osmanlı Beylikleri: İki Rakip Devlet", *Osmanlı Beyliği (1300-1389)*, (Çev.) Gül Çağalı Güven, İsmail Yerguz, Tülin Altınova, İstanbul: TVYY, 2000, s. 243-255.
- \_\_\_\_\_ . (Ed.) *Osmanlı İmparatorluğunda Doğal Afetler*, TVYY, İstanbul: 2001.

## Salnameler

**Hüdavendigâr Vilayet Salnamesi**, Bursa: 1324.

**Hüdavendigâr Vilayet Salnamesi**, Bursa: 1325.

## İnternet Kaynakları

“Ambar”, <http://www.tdk.org.tr/sozluk> (07.09.2004).

“Mahzen”, <http://www.tdk.org.tr/sozluk> (07.09.2004).

“Lenger”, <http://www.tdk.org.tr/sozluk> (25.01.2005).

“Orak” <http://www.tdk.org.tr/sozluk> (08.09.2004).

“Sahan” <http://www.tdk.org.tr/sozluk> (26.01.2005)

“Tellal” <http://www.tdk.org.tr/sozluk> (06.09.2004).

“Yalı”, <http://www.tdk.org.tr/sozluk> (10.09.2004).

“Osmanlı Uygulamasında İnfazı Özellik Gösteren Hapis Türleri: Kalebentlik, Kürek ve Prangabentlik”, 2003 E-Sosder, Sy:l, <http://www.e-sosder.com>. (13.09.2004).

# **EKLER**

**Tablo 1. H.1321(M.1903-1904) Senesinde Kazalarda Yetiřen Hububat Miktarı (Kilo)\***

Kazalar	Buğday	Arpa	Çavdar	Yulaf	Kum Darı	Mısır
Balıkesir	49582096	6950000	13545000	1140000	250000	10000000
Bandırma	9916032	6845720	545000	2950000	445000	2000210
Dursunbey	6862832	6662100	2900000	132500	12570	1900000
Edremid	4416000	3634000	1475000	35000	715000	4000000
Gönen	8296480	5285100	846000	150000	-	1800000
Ayvalık	200000	320000	-	-	-	45000
Sındırgı	8490000	1750800	1484800	-	1280000	7000000
Burhaniye	2799360	3007710	113000	58000	25000	240000
Erdek	120000	125000	-	-	-	110000
Balya	6697000	8786000	3450000	600000	-	7000200
<b>Yekun</b>	<b>117374800</b>	<b>43366400</b>	<b>13358800</b>	<b>4065000</b>	<b>2727580</b>	<b>30495410</b>

\* Gazali, Balıkesir Vilayeti Coğrafiyası, Balıkesir Vilayet Matbaası, Balıkesir: 1927.



**Tablo 2. H.1329 (M.1911)-1340 (M.1921-1922) Senelerinde Kazalarda Buğday Ekili Olan Arazi (Dönüm)\***

<b>KAZALAR</b>	<b>1329</b>	<b>1340</b>	<b>VERİMLİLİK (1921-22)</b>
Balıkesir	52000	186000	İyi
Dursun bey	-	9689	İyi
Bandırma	40000	60246	İyi
Erdek	17600	1242	İyi
Gönen	20000	33726	İyi
Balya	180000	119405	İyi
Edremid	38000	24000	İyi
Burhaniye	70000	3500	İyi
Sındırgı	20000	140700	Orta
Ayvalık	15000	6000	Orta
<b>Yekun</b>	<b>452600</b>	<b>584508</b>	-

**Tablo 3. H.1329 (M.1911)-1340 (M.1921-1922) Senelerinde Kazalarda Arpa Ekili Olan Arazi (Dönüm)**

<b>KAZALAR</b>	<b>1329</b>	<b>1340</b>	<b>VERİMLİLİK (1921-22)</b>
Balıkesir	120000	129500	İyi
Dursunbey	-	8060	İyi
Bandırma	11950	23130	İyi
Erdek	10000	550	İyi
Gönen	14453	1062	İyi
Balya	70000	68090	İyi
Edremid	15000	36000	Çok İyi
Burhaniye	3000	40000	Çok İyi
Sındırgı	10000	16800	Orta
Ayvalık	400	6500	Orta
<b>Yekun</b>	<b>254803</b>	<b>329692</b>	-

\* Gazali, Balıkesir Vilayeti Coğrafyası, Balıkesir Vilayet Matbaası, Balıkesir: 1927.

**Tablo 4. 3750 İstanbul Kilesi\* Buğday ve Arpanın Balıkesir Kazası Hanelerine Dağılımı\***

Mahalle- Köyler	Hane	Buğday Kile	Arpa Kile	Köy	Hane	Buğday Kile	Arpa Kile
İzmirler	3	147	147	Naibli	3 rub'	35/1	35/1
Martlı	4,5	217,5	217,5	Kalaycılar	1	47	47
Börekçiler	3	141	141	Köylü	1	47	47
Oruçgazi	4,5	217,5	217,5	Kesirven	3 rub'	35/1	35/1
Eski Kuyumcular	2	94	94	Eftelle	1,5	70,5	70,5
Hacı İsmail	2	94	94	Taş	1 rub'	11/3	11/3
Hacı İshak	2	94	94	Akça	1 rub'	11/3	11/3
Sahnıhisar	3,5	164,5	164,5	Kaklı maa ...	1 rub'	11/3	11/3
Selahaddin	2	94	94	Çobanlar	1	47	47
Ali Fakı	1,5	70,5	70,5	Akçakısrak	0,5	23,5	23,5
Umur bey	1,5	70,5	70,5	Nergis	1	47	47
Hacı Gaybi	1	47	47	Çitnehor	0,5	23,5	23,5
Mustafa Fakı	1,5	70,5	70,5	Paşa	3 rub'	35/1	35/1
Karaoğlan	3,5	164,5	164,5	At	0,5	23,5	23,5
Yenice	1/1 rub'	58/3	58/3	Çağış	3 rub'	35/1	35/1
Mirzabey	1,5	70,5	70,5	Çölmekçi	1	47	47
Şeyh Lutfullah	1/1 rub'	58/2	58/2	Persi	1 rub'	11/3	11/3
Dinkçiler	2,5	117,5	117,5	İskele	1 rub'	11/3	11/3
Kasablar	3/1 rub'	152/3	152/3	Bayındır	1	47	47
Okçukara	1	47	47	Okuf	1 rub'	11/3	11/3
<b>Köyler</b>				Depecik	0,5	23,5	23,5
Üçbınar	0,5	23,5	23,5	Aslıhan	1	47	47
Yakub	1,5	70,5	70,5	Çandır	1	47	47
Mendehorye	3/1 rub'	152/3	152/3	Çayırhisar	0,5	23,5	23,5
Karaman	1	47	47	Gök	2	94	94
Küblü maa Hacı Ömer	1 rub'	11/3	11/3	Cinge	1 rub'	11/3	11/3
Kesik maa Kadı	1 rub'	11/3	11/3	Atnas	1,5	77,5	77,5
Halalca	1/3 rub'	82/1	82/1	Yenice	1	47	47
Aişebacı	1 rub'	11/3	11/3	Kamçılı	3 rub'	35/1	35/1
Ziyaretli	0,5	23,5	23,5	İrvana	0,5	23,5	23,5
Kavaklı	0,5	23,5	23,5				

\* 3750 İstanbul kilesi yaklaşık olarak 93 ton 750 kg.dır.

\* Kazadaki 80 haneden her bir haneye 47'şer İstanbul kilesi (1175kg) buğday ve arpa isabet etmiştir. BŞS, nr. 737, 2b-1.

**Tablo 5. Mirî Mubayaa Defterine Göre Balıkesir Kazası Haneleri\***

<b>Mahalle- Köyler</b>	<b>Hane</b>	<b>Köyler</b>	<b>Haneler</b>
Martlı	6	Okuf	3 rub'
Oruçgazi	6	Persi	1 rub'
Dinkçiler	3,5	İskele	1 rub'
Kasablar	4	Ziyaretli	1,5
Yenice	1,5	Naibli	1/1 rub'
Eskikuyumcular	3	Kabaklı	1 rub'
Umur bey	2	Çağış	1
Şeyh Lutfullah	2,5	Küpeliler	1,5
İzmirler	4	Eftelle	2
Selahaddin	2/1 rub <sup>1*</sup>	Nergis	1,5
Sahnıhisar	4	Çömlekçi	1,5
Okçukara	1/1 rub'	Üçbınar	1
Mustafafakı	2,5	Alidemirci	1
El Hac İshak	3,5	Aişebacı	1 rub'
Mirzabey	2,5	Akçakısrak	1/1 rub'
El Hac İsmail	3	Kömürcübayındır	1 rub'
Hacı Gaybi	1/1 rub'	Akça	1 rub'
Karaoğlan	4	Kesik	1 rub'
Börekçiler	3	Kesirven	1
Alifakı	2	Çobanlar	1
<b>Köyler</b>		Kalaycılar	1
Mendehorye	5	Kavaklı	0,5
Kirman	1/3 rub'	Bayındır	2
Küblü	0,5	Bayat	0,5
Yakub	2,5	Çandır	1
Çayırhisar	1	Gök	2
Elhac Ömer	1	Yenice	1,5
Halalca	2	İrvana	1
Aslıhan	1 rub'	Cinge	0,5
Aslıhantepeciği	0,5	Atnos	2
Çitnehor	1	Kamçılı	4
Paşa	1,5	Çitnehortepciği	1 rub'
At	0,5		

\* H.1193 senesi mirî mubayaa defterine göre, 1192 senesine mahsuben Balıkesir kazasından mubayaa olunacak 5621,5 İstanbul kilesi buğday (141 ton civarı) kazada mevcut 114,5 haneye dağıtılmıştır. Bu dağıtımda her bir haneye 49'ar kile yarımşar şinik buğday isabet etmiştir. BŞS, nr. 733, 147b-1.

\* Rub' terimi dörtte bir manasına gelmektedir.

**Tablo 6. H.1186 (1772-73) Senesinde Karesi Sancağı'ndan Talep Edilen 30 Bin Kile Buğdayın Kazalara Dağılımı\***

<b>Kazalar</b>	<b>Buğday Kile</b>	<b>Buğday Ton</b>
Balıkesir	5625	140 ton 625 kg
Bigadiç	4702,5	117 ton 562,5 kg
Kozak maa Fesleke	3217,5	80 ton 437,5 kg
Başgelenbe	4083	102 ton 75 kg
Sındırgı	4456,5	1114 ton 12,5 kg
İvrindi	4207,5	105 ton 187,5 kg
Ayvalık	1980	49 ton 500 kg
Fırt	1733,5	43 ton 337,5 kg
<b>Toplam</b>	<b>30000</b>	<b>750 ton 25 kg</b>

**Tablo 7. H.1192 (1778-79) Senesinde Karesi Sancağı'ndan Talep Edilen 30 Bin Kile Buğdayın Kazalara Dağılımı\***

<b>Kazalar</b>	<b>Buğday Kile</b>	<b>Buğday Ton</b>
Balıkesir	5621,5	140 ton 537,5 kg
Bigadiç	4702,5	117 ton 562,5 kg
Kozak maa Fesleke	3217,5	80 ton 437,5 kg
İvrindi	4207,5	105 ton 187,5 kg
Başgelembe	4083,5	102 ton 87,5 kg
Sındırgı	4455	111 ton 375 kg
Fırt	1732,5	43 ton 337,5 kg
Ayvalık	1980	49 ton 500
<b>Toplam</b>	<b>30000</b>	<b>750 ton 25 kg</b>

\* BŞS, nr. 733, 31b-1.

\* BŞS, nr. 733, 125b-1.

**Tablo 8. H.1184 (1770-71) Senesi Mubayaasında Edremit Kazası Haneleri\***

<b>Mahalle- Köy</b>	<b>Hane</b>	<b>Köyler</b>	<b>Haneler</b>
Gazi Celal	2 /3 rub'	Kadı	3,5
Cami-i Tuğrul	2	Kızıl	2
Kapucubaşı	2 /3 rub'	İbrahimce	1/1rub'
Hekimzade	2/3 rub'	Babalar	1
Soğanyemez	2 /1 rub'	Narlı	1
Cami-i Vasat	2 /1 rub'	Bacılar	1
Gazi İlyas	3	Dereli	1,5
Turhanbey	1,5	Hacıarslanlar	1
Tuzcu Murad	3,5	Biller	1
Adilzade	1/0,5 rub'	Şekviran	3
Cami-i Kebir	1/ 0,5 rub'	Temaşalık	3,5
<b>Köyler</b>		Havran-ı kebir	17/3 rub'
Avcılar	1,5	Yenice	2
Bayındır	1/1 rub'	Kırcılar	1,5
Kulaklar	2,5	Sarnıç	1/1 rub'
Tahta	5	Dereviran	1
Güre	5/3 rub'	Eymir	1
Kızılkeçili	1,5	Şabçı	1/3 rub'
Zeytinli	11,5	Firenk	3
Etmekçi	1,5	Çit	2/1 rub'
Kaşıklı	2/1 rub'	Çoruk	4
Arablar	1	Çıkırıççı	4,5

\* 1184 yılında Edremit kazasından 1000 İstanbul kilesi buğday ve arpa kazada 120 haneye paylaştırılmıştır. EŞS, nr. 82a-1.