

İSTANBUL'UN ZAHİRE İAŞESİNDE BANDIRMA LİMANI'NIN ÖNEMİ (XVIII. YÜZYIL)

Hanife ÇAVDAR¹

ÖZET

Osmanlı Devleti'nin iktisadi görüşünün temeli sayılan provizyonizm (iaşecilik) ilkesi üretilen mal ve hizmetlerin tüketicie ucuz, kaliteli ve bol bir şekilde sağlanmasıdır. İaşe ürünlerinin tedarik edilmesi ve bunların tüketicie ulaştırılması her zaman önemli bir konu olmuştur. Başkent İstanbul gerek nüfus yoğunluğu gerek stratejik önemi dolayısıyla iaşe hususunda her zaman öncelikli olmuştur. Şehrin iaşe gereksinimini karşılamak Bizans İmparatorluğu'ndan beri önemli bir mesele olarak görülmüştür. İstanbul, fethinden sonra ve başkent haline getirilmesinden itibaren Osmanlı Devleti'nin ekonomik ve siyasal merkezi olmuş, dolayısıyla iaşe temini büyük önem arz etmiştir. Başkent İstanbul'un iaşe ihtiyacını sağlama hususunda, ilk olarak ihtiyaç duyulan ürün veya mallar tespit edilmiştir. Ardından tespit edilen ürün ve malların bulunduğu ve getirileceği sahalara belirlenmiştir. Güney Marmara kıyı şeridinde yer alan Bandırma bu sahalardan birisidir. İstanbul'un zahire ihtiyacının sağlanmasında önemli bir misyon üstlenen Bandırma, işlek limanı, İstanbul'a olan yakınlığı, ulaşım kolaylığı ve tarımsal art alanının üretim potansiyeli sayesinde İstanbul'un en önemli iaşe merkezlerinden biri haline gelmiştir.

Anahtar Kelimeler: Bandırma Limanı, İstanbul'un İaşesi, Zahire.

THE IMPORTANCE of BANDIRMA PORT in İSTANBUL'S GRAIN SUPPLY (XVIII. CENTURY)

ABSTRACT

According to the principle of provisionism, which is considered the basis of the economic view of the Ottoman Empire, the goods and services produced are provided to the consumers in a cheap, high-quality and abundant manner. Procuring subsistence products and delivering them to the consumer has always been an important issue. The capital Istanbul has always been a priority in terms of food supply due to its population density and strategic importance. Meeting the city's food needs has been seen as an important issue since the Byzantine Empire. Istanbul became the economic and political center of the Ottoman Empire after its conquest and its becoming the capital, so provision of food was of great importance. In order to meet the food needs of the capital

¹ Hanife Çavdar, Dr., Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, hanifecavdar4@gmail.com, ORCID: 0000-0002-0507-5795.

Istanbul, the products or goods needed were first determined. Then, the areas where the identified products and goods were located and where they would be brought were determined. Bandırma, located on the Southern Marmara coastline, was one of these areas. Bandırma, which undertakes an important mission in meeting the grain needs of Istanbul, has become one of the important food centers of Istanbul, thanks to its busy port, proximity to Istanbul, ease of transportation and the production potential of its agricultural hinterland.

Keywords: *Bandırma Port, Provisioning of İstanbul, Grain.*

1. GİRİŞ

Tarih boyunca İstanbul, büyük nüfusu nedeniyle iâşe açısından önemli bir tüketim, dağıtım ve dönüştürme merkezi olmuştur. Başkent olması sebebiyle, saray ve şehir halkının yanı sıra merkez ordusunu da barındıran kalabalık bir nüfusa sahipti (Tabakoğlu, 2014: 101-103; Çiftçi, 2004: 167). İstanbul'u mide-kent olarak ifade eden Mantran'a göre, şehrin nüfusunun sayısal büyüklüğü, çeşitli bölgelerin İstanbul'un iâşesini karşılamaları zorunlu bir hale getirmekteydi. Ayrıca kent birinci derecede üretim merkezi olmadığından ve endüstri de burada az geliştiğinden dolayı, şehrin iâşesini karşılamak için dışa dönük bir politika sürdürülmüştür. Çeşitli bölgelerin üretim ve tüketimleriyle, İstanbul'un ihtiyaçları arasında sıkı bir ilişki bulunmaktaydı (Mantran, 1986: 173). İstanbul, tüketim ihtiyaçları karşılanması bakımından çevresine bağımlı olması iâşe politikasını zorunlu bir hale getirmekteydi (Tabakoğlu, 2014: 104).

İâşe politikası gereğince İstanbul'un iâşesinin kesintisiz ve sorunsuz bir şekilde karşılanarak gereksinim duyulan temel ihtiyaç maddelerinin uygun fiyatlarla, kaliteli ve bol bir şekilde tedarik edilmesi devletin öncelikleri arasındaydı (Genç, 2017: 40, 41). Bu çerçevede, üretim bölgelerindeki ihtiyaçlar karşılandıktan sonra, artan üretim fazlası öncelikli olarak İstanbul'a gönderilirdi. Bu fazlalık, İstanbul'da yaşayan halkın, padişah saraylarının, ordunun ve vakıflar gibi çeşitli kurumların ihtiyaçlarını karşılamak için kullanılırdı (Çiftçi, 2012: 82). İâşe anlayışı gereğince bütün bu kademeli ihtiyaçlar giderildikten sonra kalan ürünlerin ihraç edilmesine izin verilirdi (Genç, 2017: 43, 44).

İstanbul'un iâşesinde temel gıda maddeleri önemli bir yere sahipti. Gıda ürünlerini kendi içerisinde et ve bakkaliye ürünleri, sıvı maddeler (meşrubat) ve hububat olmak üzere üç gruba ayırmak mümkündür (İnalçık, 1994: 117). Osmanlı Devleti'nin İstanbul'un iâşesinin karşılanmasında öncelik verdiği hususlardan belki de en önemlisi zahire yani ekmeçlik buğdaydı. Ekmek meselesine gösterilen önemden dolayı Osmanlı iâşe sistemi içerisinde bilhassa hububat

meselesinde üretim yerlerinden İstanbul'da tüketimine kadarki tüm süreçler devletin sıkı kontrolü altında ilerlemekteydi (Kolay, 2016: 175).

İstanbul'a yakın bir coğrafi konumda yer alan Bandırma tarımsal art alanı (bağlı kazalar) ve çevre kazalar zahire üretiminde önemli bir paya sahiptiler. Bu çalışmada, çeşitli arşiv belgeleri temel kaynak olarak kullanılmıştır. Arşiv kayıtlarından elde edilen bilgiler ve ikincil kaynaklardaki veriler bir araya getirilerek, belirlenen plan doğrultusunda değerlendirilmiştir. Böylece XVIII. yüzyılda Bandırma Limanı'nın İstanbul'un zahire işesine olan katkısı ve bu husustaki rolü ele alınmaya çalışılmıştır. Bandırma Limanı'nın İstanbul işesindeki yerini doğrudan ele alan bir çalışma mevcut değildir. Feyzan Yayalar'ın "XVIII. yüzyılda Güney Marmara İskeleleri ve İstanbul'un İşesindeki Önemi" adlı yüksek lisans tezinde Bandırma Limanı'na da değinilmiştir. Ancak, çalışmada Bandırma Limanı'ndan devletin en çok hangi dönemde zahire talebinde bulunduğu, limanın çevresiyle olan ilişkisi, ticaret ağı ve sevkiyat işlemleri detaylı olarak incelenmemiştir. Bu çalışmada ise, XVIII. yüzyılda Bandırma Limanı'nı besleyen kırsal kesim ve İstanbul'un işe tedarikinde kullanılan ticaret güzergâhı belirlenmeye çalışılmıştır. Ayrıca, limanın İstanbul nüfusunu beslemede bir aracı merkez haline gelmesinin nedenleri ve İstanbul'dan yapılan zahire talebinin sürekliliğinin Bandırma Limanı'nın ticari potansiyelini ne ölçüde etkilediği üzerinde durulmuştur.

2. BANDIRMA LİMANI ve İSTANBUL İŞESİNDE KURULAN İÇ TİCARET AĞI

Bandırma, Ege ve Marmara denizinin kesiştiği noktada bulunan Kapıdağ Yarımadası'nın doğusunda bulunan ve kendisiyle aynı ismi taşıyan körfezin güney ucunda yer almaktadır. Anadolu bağlantılı deniz yollarının ikinci güzergâhı Üsküdar'dan başlayıp İzmir, Antalya, İskenderun üzerinden Cebeli Tarık Boğazı'na kadar ulaşan kısımdır. Bu yol üzerinde Anadolu'nun batısı ve güneyinde yer alan sahil kentlerinde elli sekiz iskele bulunmaktadır. Bu iskeleler içerisinde Bandırma, Gemlik, Mudanya, Mihaliç, Aydıncık gibi kentler almaktadır ki buralar Sebde Boğazı'na kadar ulaşan Anadolu'nun sağ kolu olarak adlandırılan rota üzerinde bulunmaktadır (Çetin, 2014: 357, 358).

Bandırma'nın Antik Çağ'da "Panormos" (güvenilir liman) ismiyle anılması eskiden beri burada bir iskelenin mevcut olduğu anlaşılmaktadır (Uzunçarşılı, 2000: 57). Tepede bir balıkçı köyü olarak tarif edilen Bandırma'ya (Tuğlacı, 1985: 45) 1591 senesinde Haydar Çavuş'un inşa ettirdiği vakıf eserleri, şehrin gelişiminin altında yatan unsurlardan biri olarak değerlendirilebilir. İnşa edilen vakıf eserleri Bandırma'nın gelişme ve değişmesine oldukça katkı sağlamıştır. Vakfa

gelir sağlamak ve hayratın ihtiyaçlarının karşılanması maksadıyla inşa edilen dükkânlar bir balıkçı köyüne ait limanın ekonomik anlamda daha da canlanmasını ve hareketliliğin deniz kenarında, liman çevresinde faal olmasını sağlamıştır (Mutaf, 2018: 221-224). Evliya Çelebi, Bandırma İskelesi'nden bahsederken iskele gümrüğünün 700.000 akçeye iltizama verildiğini, "Rum" denizindeki büyük bir ticaret iskelesi olduğunu ifade etmektedir (Evliya Çelebi, 2017: 390).

Braudel'in belirttiği gibi "dünyanın her yerinde büyük kentler küçük kentlerin hizmetlerini kendilerine tabi kılar". Bu konuda İstanbul'da istisna değildi (Faroqhi, 2004: 623). İaşeci yaklaşım doğrultusunda Bandırma, İstanbul iaşesine zahire maddelerinden biri olan hububat ürünleri ile kayda değer bir katkı sağlayıp özellikle belirli miktarlarda buğday ve arpanın İstanbul'a gönderilmesinde hatırı sayılır bir potansiyele sahipti. İstanbul'a hububat satın alınması hususunda, devlet üretici konumundaki kazaların kendilerine en yakın iskeleden zahire nakletmesini sağlamaya çalışırdı. Bu yüzden zahire üretimi yapan her kazanın belirli bir iskeleye dahil edilmesi uygun görülerek mesafeye orantılı kaza-iskele bağlantısı kurulmaya gayret edilirdi (Aynural, 2002: 28). Bu çerçevede XVIII. Yüzyıla ait kayıtlardan hareketle İstanbul için gerekli olan hububatın naklinde hangi kazaların hangi iskeleye bağlandığı takip edilebilmektedir (BOA, D.MKF.d, 30648: 3-5; D.MKF.d, 30610: 5-8; BOA, D.MKF.d, 30715: 8-9; BOA, D.MKF.d, 30913: 2).

Marmara Denizi'nin güneyinde bulunan Aydıncık, Kapıdağı, Erdek, Bayramiç, Gönen, Kepsud, Kızılcatusla, Kirmastı Manyas ve Mihaliç'ten satın alınan hububat coğrafi işleklik ve yakınlık nedeniyle Bandırma Limanı aracılığıyla İstanbul'a sevk ediliyordu. Bu yerleşim yerlerinden satın alınan hububat nakil araçları vasıtasıyla söz konusu iskelede toplanarak ve buradan gemilere yüklenerek başkente nakline başlanırdı (BOA, D.MKF.d, 30610: 5-8; BOA, D.MKF.d, 30648: 3-5; BOA, D.MKF.d, 30715: 8-9).

Hububat nakli için her ne kadar iskele-kaza ilişkisi göz önüne alınsa da hangi kazanın hangi iskeleye hububat göndereceği tam olarak oturtulmuş değildi. Bandırma Limanı'na sabit olmamakla birlikte yukarıda isimleri verilen yerlerden başka Balıkesir, Başgelembe, Bigadiç, Fırt maa Şami, İvrindi, Kozak maa Kesikli, Sındırgı, Ayvalık gibi kazalar da hububat gönderirdi. Bandırma Limanı Güney Marmara bölgesinde bulunan tüm bu kazaların İstanbul ile olan ulaşımını ve iaşe ürünlerinin nakliyatını sağlıyordu. Bahsedilen yerleşim yerlerinin her biri idari olarak Karesi ve Hüdavendigâr sancaklarına tabi olup Bandırma Limanı bu iki

bölgeye taksim edilmiş durumdaydı (BOA, C.BLD, 96/4772; BOA, C.BLD, 84/4160).

Bandırma Limanı, Mihaliç'ten Aydıncık'a kadar Güney Marmara sahil şeridini, Karesi ve Hüdavendigâr gibi iç bölgelerdeki kazaları ve Saruhan gibi Batı Anadolu kazalarını kapsayan bir coğrafyaya açılabilen bir iskele olarak tanımlanabilir (BOA, C.BLD, 141/7028; BOA, AE. SSLM. III, 307/17894; BOA, D.MKF.d, 30905: 3).

Görevliler tarafından kazalardan Bandırma Limanı'na ulaştırılan hububat, zahire mübaşiri veya görevlendirdiği kişi tarafından gerekli kontroller yapıldıktan sonra, İstanbul'dan gelecek bir talimata kadar iskelede mevcut ambarlarda bekletiliyordu. Gerekli nakil araçları tedarik edildiğinde depolanan hububatın İstanbul'a nakli sağlanıyordu. Nakil işleminden sonra geriye kalan hububat olursa bir sonraki mübâyaa vaktine kadar tekrar ambarlarda stoklanıyordu. Böylece Bandırma Limanı İstanbul açısından transfer, çevre bölgeler açısından ise antrepo merkezi olarak bir işlev görüyordu (BOA, C.BLD, 96/4772; BOA, C.BLD, 84/4160).

İstanbul iaşesinin sağlanmasında önemli bir misyon üstlenen Bandırma iç ticarete daha çok İstanbul'un yardımcı limanı olarak işlev görmekteydi. Bandırma kendi art bölgesinin iaşe ve ulaşım merkezi olup kırsal alanında ve civar kazalarda üretilen ticarete konu malları işlek limanı sayesinde çeşitli noktalara ulaştırabilmekteydi.

3. BANDIRMA LİMANI'NDAN İSTANBUL İHTİYACI İÇİN ZAHİRE NAKLİNE BAŞLANMASI

Buğday ve arpa temel besin maddeleri arasında önemli bir yer teşkil etmekteydi. Ekmek yapımında kullanılan ve ekmeğin ham maddesi olan buğdayın İstanbul'a düzenli bir şekilde alımını sağlamak devletin temel prensipleri arasında yer almıştır (Dinç 2014: 214). İstanbul için gerekli hububatın kaynak bölgeleri Tuna, Eflak-Boğdan, Burgaz, Varna, Balçık gibi Karadeniz'in Rumeli iskeleleri, Trakya ovası ve çevresi, Rumeli'nin Ege sahillerindeki iskeleleri, Anadolu'da Kocaeli, Hüdavendigâr ve Karesi gibi yerlerdir (Güçer, 1952: 403-410). XVIII. yüzyılda Rusya ve Avusturya ile yapılan savaşlar, Karadeniz'in kuzeyi ve Tuna civarında gerçekleşiyordu. Bu bölgeler, İstanbul'un iaşesini karşılaması açısından son derece stratejik alanlardı. Karadeniz ve Tuna iskelelerinden gelen hububat, savaş alanlarındaki askerlerin iaşesini karşılamak için tahsis edilince, zaman zaman İstanbul'da zahire tedarikinde kıtlıklar yaşanmaya başlanmıştır (Fidan, 2014: 73).

Netice itibariyle söz konusu sahadan gelen hububat İstanbul halkının iaşesini karşılamakta yetersiz gelmeye başlayınca devlet başka üretim sahalarından zahire tedarik etmeye yönelmiştir. Öncelik olarak mesafe ve ulaşım göz önünde bulundurularak başkente yakın olan üretim sahalarından zahire temin edilmesi planlanmıştır. Bu üretim sahalarına Bandırma başta olmak üzere Erdek, Kapıdağı, Mihaliç, Mudanya, Aydıncık, Kemer, Çandarlı, Karabiga, Lâpseki gibi birçok iskele dâhil edilmiştir. Bu iskeleler iaşe açısından öncelikli yerler arasına girip buralardan sık sık zahire naklinin yapılması için taleplerde bulunulmaya başlandı. Bu da doğal olarak söz konusu iskeleleri iaşe açısından daha değerli hale getirdi (BOA, A.DVNSTZEİ.d, 11: 132, 184).

İstanbul'da yaşanması muhtemel zaruretlere karşı tedbir amaçlı Bandırma ve çevresindeki üretim sahalarından tedarik edilen zahire daha çok devlet sermayesiyle satın alınıp Tersâne-i Âmire ambarlarında depolanırdı (BOA, D.MKF.d, 31127: 3, 4). Stoklanan bu zahire sayesinde İstanbul'da herhangi bir darlık yaşanılması minimum düzeye indirgenmiş olurdu. Herhangi bir sıkıntı yaşandığı zaman kapan tüccarını destelemek, doğa şartları gereği mahsul üretiminde azalma veya nakil imkanının güçleşmesi durumlarında ambarlarda stok yapılan zahire devreye sokulurdu (Aynural, 1989: 40). Devletin satın alıp ambar ettiği hububat "miri zahire" olarak adlandırılırdı (Güçer, 1952: 408). Devlet tarafından zahire alımında uygulanan yöntem ise "mübâyaa" denirdi (Güran, 1986: 249-251). Üretim yerlerinden mübâyaaacı ismi verilen memurlar tarafından çiftçinin ellerindeki mahsulün onda biri satın alınır, limanlardan İstanbul'a sevkiyatının temini için de mübaşirler tayin edilirdi (Pakalın, 1983: 580).

Miri mübâyaa usulüyle zahire satın alma ve depolama işlemlerinde öncelikli yerler arasında olan Bandırma ve tarımsal art alanının yemeklik ve tohumluk ihtiyaçları ayrıldıktan sonra geriye kalan zahirenin İstanbul'a gönderilmesi istenirdi (BOA, C.BH, 175/8257). Bandırma ve yukarıda bahsedilen istihsal bölgelerinden asıl hububat mübâyaaası XVIII. yüzyılın ikinci yarısından sonra gerçekleşmiştir. Özellikle 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşı döneminde Karadeniz'in kuzeyinde yaşanan genel seferberlik ve savaş hali dolayısıyla devletin hububat talepleri bir hayli fazlalaşmıştır. Bu talepler Akdeniz'in Anadolu limanlarından olan Bandırma, Mudanya, Kemer, Çandarlı, Lâpseki; Karesi, Saruhan ve Kocaeli sancakları gibi geniş bir coğrafyayı kapsamaktaydı (BOA, AE.SMST. III, 65/4844).

1772 ve 1773 senelerini ihtiva eden muhasebe icmal defterlerinde İstanbul'da yaşanan kıtlıktan ve halkın geçim sıkıntısından

bahsedilmekteydi (BOA, D.MKF.d, 30610: 2; BOA, D.MKF.d, 30715: 8). Devlet, bu dönemde 189.266,5 kile buğday ve 1.700 kile arpaya ihtiyaç duyulduğunu belirlemiş ve hububat tahsil memurlarına bu hususu bildirmiştir. İhtiyaç duyulan miktardaki buğday ve arpanın tedarik bölgeleri Güney Marmara'dan Batı Anadolu'ya kadar uzanan sahil kentleriydi. Bandırma Limanı'na kendisiyle birlikte Aydıncık, Bayramiç, Erdek, Gönen, Kapıdağı, Kepsud, Kızılcatusla, Kirmastı, Manyas, Mihaliç olmak üzere on bir kazanın üreticileri kendilerinden talep edilen toplam 11.440 kile buğday ile 1.700 kile arpayı karşılamışlardır (BOA, D.MKF.d, 30610: 2-8). Devlet talep ettiği hububatın eksiksiz ve zamanında tedarik edilmesini şart koşuyordu. Fakat bu iş tam anlamıyla yapılamıyordu. Az da olsa üretim yerlerinden temin edilen hububat miktarları kısa süreliğine bu ihtiyaca cevap veriyordu. Bu da İstanbul'da yaşanan zahire darlığının devam etmesine sebep oluyordu.

Dolayısıyla 1773-1774 senelerinde Bandırma ve yukarıda bahsi geçen on bir kazadan tekrar hububat tedarik edilmesi gündeme geldi. Devlet bu üretim sahalarından toplam 12.290 kile buğday satın alınacağını Bandırma İskelesi'ndeki memurlara bildirmiştir. Bu satın alma işinde bazı kaza ahalileri kendilerinden istenen buğday miktarını eksiksiz tamamlayamamışlardır. Hububat mübâyasında talep edilen ürünün aynı olarak tahsil edilmesi büyük önem taşırdı. Fakat hububat üretim merkezlerinden herhangi bir geçerli sebeple aynen tahsil edilemeyen ürün nakde çevrilir karşılığı bedel olarak tahsil edilirdi (Güran, 1986: 253, 254). Söz konusu iskeleye kazalardan gelecek olan 12.290 kile buğdaydan 3.000 kilesi tamamlanamadığı için hububat üreticilerinden bu para olarak tahsil edilmiştir. Tüm bu veriler düşüldükten sonra Bandırma İskelesi'nden Tersâne-i Âmire ambarına toplam 9.290 kile buğday sevk edilmiştir (BOA, D.MKF.d, 30648: 3-5).

Devlet çiftçiden aynı olarak satın alamadığı hububatın parasını alarak bu işi tamamlardı. Bedele çevrilirken esas alınan fiyat, mübâyaa için belirlenen fiyattan fazlaydı. Devlet bu farkla ürün olarak alamadığı mahsulünün zararını kapatmış olurdu. İncelenen defterlerde bu şekilde yapılan işlemlere rastlanılmıştır fakat bedele çevrilirken hangi fiyat üzerinden bu işin yapıldığına dair bir bilgi çok az veriliyordu (Güran, 1986: 254). Mesela 1773-1774 senesi mübâyasında Bandırma, Erdek ve Kapıdağı ahalileri toplam 2.000 kile buğdayı aynı olarak karşılamak yerine bu yükümlülüğün nakde çevrilerek yerine getirilmesi kararlaştırılmıştır. Yapılan hesaba göre bu yerlerin ahalisi kilesi 80 akçeden olmak üzere 1.333 akçe 40 para Zahire Hazinesi'ne borçlanmıştı. Nitekim bedele çevrilmede uygulanan fiyat, miri mübâyaa fiyatından

fazlaydı. Çünkü aynı tarihte söz konusu yerlerden satın alınan buğdayın miri fiyatı 60 akçeydi (BOA, D.MKF.d, 30648: 5).

Bandırma ve etrafındaki kazalardan savaş halinin olmadığı dönemlerde de zahire satın alınıyordu. Bu bölgeden zahire alımına 1777 tarihli bir kayıta rastlanılmıştır. Bu mübâyaa kararı her ne kadar savaş bitiminden sonra verilse de İstanbul'daki zahire sıkıntısının devam ettiği sürekli beyan ediliyordu. Daha önce ifade edildiği üzere zahire darlığı yaşanmasında sadece savaşlar değil birçok olay etkili olmaktadır. Devletin 1777 tarihindeki bu talebi haziran ayına denk gelmektedir (BOA, D.MKF.d, 30715: 8, 9). Mevsim şartlarının üretim ile ilgili olduğunu düşünerekten haziran ayı hububat stoklarının bittiği ve mahsul döneminin gelmediği bir zamana denk geliyordu (Öztürk, 1982: 176-181).

XVIII. yüzyılın ikinci yarısından sonra yaşanan 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşından (Yıldız ve Yöyen, 2022: 431, 434) başka ikinci bir savaş 1787-1792 tarihleri arasında Rusya ve Avusturya ile yaşanmıştır. İstanbul'a zahire sağlayan üretim yerlerinin savaş bölgesinde olması sebebiyle bu savaş boyunca da İstanbul halkının ihtiyacı olan zahire Bandırma ve etrafındaki sahillerden karşılanmaya çalışılmıştır. Tablo 1'de 1790 tarihinde Bandırma İskelesi'ne buğday ve arpa getirecek olan yerlerin isimleri ve her bir kazadan satın alınması planlanan hububat miktarları gösterilmiştir. Şöyle ki Bandırma İskelesi'nden başka İstanbul'a hububat gönderecek Çandarlı, Kemer, Lâpseki, Mudanya, İznikmid ve İzmir iskeleleri de bulunmaktaydı. Bandırma İskelesi devletin talep ettiği toplam 105.830 İstanbul kilesi arpanın %27 (29.420 kile)'sini; 94.390 İstanbul kilesi buğdayın ise %29 (27.580 kile)'lük dilimini karşılamaktadır. Tablo 1'de görüldüğü üzere Balıkesir'den Ayvalık'a kadar kazaların payına düşen arpa ve buğday her kaza için aynı miktarda olmuştur. Karesi sancağını meydana getiren kazaların iskeleye göndereceği hububat miktarları aynı iken Ayvalık'tan sonraki sekiz kazada hububat miktarları farklı şekilde zuhur etmiştir (BOA, MAD.d, 7874: 48-50).

Tablo 1'deki veriler ışığında Bandırma ve komşu kazaların göndereceği hububat miktarlarının bu savaş döneminde daha da artmasına bağlı olarak, Bandırma İskelesi'ne bağlı yerlerin sayısının da fazlaştığı görülmektedir. 1772-1774 tarihleri arasında yapılan mübâyaa işlemlerinde Bandırma İskelesi'ne hububat gönderen kaza sayısı kendisiyle birlikte on bir iken, bu dönemde on dokuza yükselmiş, doğal olarak iskeleden sevk edilecek hububat miktarları da artmıştır. Yine 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşı boyunca bölgeden arpa satın alımı daha

azken, bu savaş dönemi boyunca bu ürünün yüklü miktarlarda, hatta buğdaydan daha fazla olduğu görülüyordu. 1768-1774 döneminde söz konusu bölgeden hububat satın alınırken bazı kazaların çiftçileri kendilerinden talep edilen zahirelerinin tamamını veya bir kısmını karşılayamadıklarında bunu para ödeyerek telafi etmeye çalışmışlardı. Fakat devletin nakitten ziyade hububat tedarikine daha çok ihtiyacı olduğundan 1787-1792 savaş dönemi mübâyaa işlemlerinde ihtiyaç duyulan zahirenin kısa sürede bakiye bırakılmadan gönderilmesi veya bir önceki seneden bakiye kalan hububatın talebine dair fermanlar gönderilmiştir (BOA, MAD.d, 7874: 125-131).

Savaş halinin olmadığı zamanlarda da Bandırma İskelesi'nden İstanbul'un iâşesini karşılamak amacıyla hububat talep edilmiştir ki bunun ilk örneği savaştan iki yıl sonra 1794 senesinde İstanbul'un ihtiyacına yönelik olarak Bandırma İskelesi'nde toplanmak üzere Erdek, Kapıdağı, Bandırma, Aydıncık, Mihaliç, Balıkesir, Balya, Bigadiç, Fırt maa Şami, Gönen, Güvercinlik, Kemer, Kepsud, Kirmastı ve Manyas gibi Balıkesir ve Bursa çevresindeki kazalardan arpa ve buğday satın alınmıştır. İsimleri verilen on beş kazanın tamamından toplam 115.254 kile buğday ve 7.421 kile arpa satın almayı planlayan devlet arpanın tamamını tahsil ederken, buğdayın sadece 49.756 kilesini satın alabilmiştir (BOA, MAD.d, 7874: 40-48).

Tablo 1: 4 Mart 1790 (17 Cemaziyelevvel 1204) Tarihli Kayda Göre Bandırma Limanı'na Nakil Edilecek Buğday ve Arpa Miktarları

Kazalar	Arpa Kile	Buğday Kile
Balıkesir	3.750	3.750
Bigadiç	3.135	3.135
Kozak	2.145	2.145
İvrindi	2.805	2.805
Başgelembe	2.720	2.720
Sındırgı	2.970	2.970

Fırt	1.155	1.155
Ayvalık	1.320	1.320
Kızılcatusla	1.700	800
Bayramiç	670	330
Manyas	1.340	660
Mihaliç	1.700	800
Gönen	1.000	500
Aydıncık	1.340	660
Kepsud	1.000	500
Kırmastı	670	330
Bandırma	-	1.000
Erdek	-	1.000
Kapıdağı	-	1.000
Toplam	29.420	27.580

Kaynak: BOA, MAD.d, 7874: 48-50.

Burada dikkat edilmesi gereken husus Bandırma ve etrafındaki kazalardan istenen toplam buğday miktarıydı. Bu miktar, önceki dönemlerde Bandırma ve art bölgesinden talep edilen buğday miktarlarından oldukça fazlaydı. 1790 senesinde yapılan bu mübâyaa işlemi diğer senelerle kıyaslandığında Bandırma İskelesi'ne buğday ve arpa gönderen kazaların sayısında çok büyük bir fark olmadığı fakat kazalara taksim edilen buğday miktarlarında bir artış eğilimi söz konusu olduğu görülmüştür. Örneğin 1794 öncesi satın alma işlemlerinde Kapıdağı, Erdek ve Bandırma'dan toplamda 3.000 kile buğday talep edilirken (BOA, D.MKF.d, 30610: 3-8) söz konusu tarihte bu miktarın iki katına yani 6.000 kileye kadar çıktığı görülmektedir. Gerek her kazaya tevzi edilen buğday miktarlarına, gerek bölgeden istenen toplam buğday miktarına bakıldığında Güney Marmara bölgesinin miri mübâyaa işinde

ne derece öne çıktığı görülebilmektedir. Ancak bu mübâyaa kararı her ne kadar savaş döneminden sonraya denk gelse de devletin bölgeden satın alınmasını planladığı buğday miktarının yarısının bile temin edilemeden bir sonraki seneye bakiye kaldığı görülmüştür. Bu durumun devletin savaş dönemi ve sonrasında sık sık yaptığı hububat taleplerinin bölge ahalisinin bazılarına ağır gelmesinden kaynaklı olabileceği düşünülmektedir.

İstanbul'un iaşesinde ulaşım önemli bir meseleyi oluşturuyordu. İstanbul'un deniz ulaşımı için nispeten elverişli konumu, ona temel ürünlerin iletilmesinde deniz yolunu kullanma imkânı sağlıyordu. Kara yoluyla sevkiyata genellikle, ürünlerin istihsal bölgelerinden iskelelere taşınmasında başvuruluyordu (Uzun, 2015: 56). Deniz yoluyla yapılan taşımacılığın kara taşımacılığına göre avantajı daha hızlı ve daha ucuz olmasıdır (Bulunur, 2014: 91). İstanbul'un iâşe gereksiniminin ulaştırılmasında en önemli hususlardan biri de mümkün olduğu kadar az masrafla seri nakiller yapmaktı (Dinç, 2014: 214).

XVIII. yüzyılda Bandırma ve çevresinden talep edilen hububatın bir kısmı kapan tüccarı, çoğunluğu ise miri mübâyaa için satın alınmaktaydı. Hububatın üretim yerlerinden satın alınmasından sonra kara yolu ile kendilerine tayin edilen iskelelere, buradan deniz yolu ile İstanbul'a naklinin gerçekleşmesi için sistematik bir yol izleniyordu. Bu sırada işlerin organizasyonunda özellikle iskelelere getirilen hububatın hızlı bir şekilde İstanbul'a ulaştırılması ehemmiyet arz ederdi. Deniz yolu ile İstanbul'a sevk edilecek hububat için çeşitli gemiler kullanılmaktaydı. Girişimci veya devletle sözleşmeli olarak hububat ticareti yapan gemilere "tezkireli sefain", "defterli sefine" veya "kapan sefinesi" denilmekteydi (Aynural, 2002: 17). Unkapanı gemileri dışında Tersane'nin gemileri kullanılmaktaydı. İhtiyaç halinde yabancı tüccarın gemileri de kiralanabilirdi (Uzun, 2015: 59).

Bandırma-İstanbul arasında çalışan küçük gemiler ve büyük kayıklar için Arapça sefine kelimesinin yaygın biçimde kullanıldığı ancak gemi ve kayık ifadelerinin daha az olduğu görülmüştür. Örneğin kazalardan kara yoluyla gelen hububat Bandırma İskelesi'nde toplandıktan sonra nakli ya iskelede bulunan yerli kayık olarak adlandırılan gemilerle ya da İstanbul'dan gelecek sefinelerle yapılırdı (BOA, C.BLD, 80/3968). "Kayık" veya "yerli kayık" olarak tabir edilen ancak bugünkü deyimle kayık olmayan bu nakil araçları küçük tonajlı gemiler olarak ifade edilmektedir. Bu gemiler yelkenli olup 800-2.000 kile yani 20,5 ile 51,2 ton arasındaki yükleri taşıyabilen araçlardı (Aynural, 2002: 24). Mübayaa olunan zahireyi taşıyacak gemiler

İstanbul'dan kiralanmışsa bu iş İstanbul Gümrük emininin sorumluluğundaydı. Gemicilerle yapılan sözleşme gümrük emini tarafından imzalanarak kiralari hazineden ödenirdi. Mübâyaanın yapıldığı iskelelerden kiralanen gemilerin kira akitleri ise ilgili yerin kadısı yahut naibi tarafından yapılıyordu. Eğer zahire nakli için gemiler yetersiz kalırsa Venedik, Dubrovnik ve Fransız gibi müstemen gemileri kiralanırdı (Güçer, 1952: 409).

İstanbul Gümrüğü emini el-Hac Ali'nin 1771 tarihli arzında, Bandırma İskelesi'nden İstanbul'a nakledilmek üzere satın alınan buğdayın nakli için kiralanen Dubrovnik gemilerinin yükü ve taşıma bedeli konusundaki şartları ve bu dönemdeki nakliye usullerini açıklayıcı bilgiler içermektedir. İstanbul gümrük emininin buğdayı taşıyacak olan Dubrovnikli gemicilerle yaptığı bir kontratta tüccarın buğdayın kilesini kaç akçeye taşıyacağı bilgisi yer almaktadır. Kontrat şartlarına gelince gemi kaptanları Bandırma İskelesi'ne varır varmaz yükleme işine başlayacak ve on beş gün içinde bu işi tamamlayacaktır. Buğdayın satın almasını yapan mübâyaacı ise her bir gemiye güvenilir bir adamını görevlendirecektir. Bu şekilde gemilere yerleştirilen "gözcü" sayesinde buğdayın Tersâne-i Âmire ambarlarına teslimine kadar takip edilmesi ve teslim sırasında buğdayın eksik çıkmaması sağlanacak, buğday eksik bir şekilde İstanbul'a getirilse bile gemi reisi bunun sorumluluğundan kurtulabilecektir (BOA, C.BLD, 133/6603).

1769 senesinde Bandırma İskelesi'nde hazır bulunan 6.700 kile buğdayın İstanbul'a naklinde bu defa, dört adet "Akdeniz gemisi" tabir olunan yerli reislerin gemileri kiralanmıştır. Söz konusu buğdayı İstanbul'a taşıyacak olan kişiler Boğazhisarlı Abdullah, Kandıralı Nikola, Simsar Reis ve Kayapazarlı Halil Reis isimli dört Osmanlı tebaası tüccarıdır. Nizama göre Bandırma İskelesi'nden İstanbul'a nakledilen buğdayın kilesini 4 akçeye taşıyacaklar ve taşıma ücretinin üçte birini de peşin olarak alacaklardır. Geriye kalan ücretlerini ise taşıma işlemi bittikten sonra tahsil edeceklerdi. İstanbul gümrük emininin Müslüman ve gayrimüslim tüccara sunduğu bu antlaşma şartlarıyla 1771 senesinde Dubrovnikli kaptanlara sunduğu şartlar aynıdır. Bu iki örnekte de görüldüğü gibi miri zahirenin Bandırma İskelesi'nden İstanbul'a naklinde kiralanen gemilerin reislerinin uyuğu ne olursa olsun ödenen navlun ücreti ile ödeme şekli arasında bir fark olmadığı görülmektedir (BOA, C.ML, 174/7369).

Taşınan zahire Tersâne-i Âmire eminine teslim edilirken tartılırdı. Böylelikle iskeleden yüklenen miktarda zahirenin ulaştırılıp ulaştırılmadığı tespit edilirdi. Daha sonra getirilen zahirenin miktarına

göre taşıma ücreti ödenirdi. Tartım işlemi sonucunda gemilerden boşaltılan zahirenin eksik çıkması söz konusu olduğunda kaptanın bir sorumluluğu bulunmuyordu (Çiftçi, 2012: 49, 50).

Bir yerden başka bir yere nakletmek için gemiye yüklenen eşyanın tümü veya taşıyıcı tarafından gemisinde taşınacak yük için talep edilen ücret olarak navlun olarak tanımlanmaktadır (Çiftçi, 2012: 49; Yurdakul ve Şipal, 2022: 352). Bandırma gibi İstanbul'a yakın aynı zamanda elverişli liman ve üretim alanlarına sahip bölgelerin iaşe açısından tercih edilmesinde nakliye ücretlerinin uygunluğunun önemli bir etkisi bulunmaktaydı. Taşıma ücretinin az veya fazla olması mesafeyle de bağlantılıydı. Hububat getirilen iskele İstanbul'a ne kadar yakın ise navlun da o oranda azalmaktaydı. Navlun ücreti mesafeyle doğru orantılı olduğundan (Bulunur, 2014: 92). İstanbul'un varış noktası olduğu durumlarda hububatın çıkış iskelesinin İstanbul'a olan mesafesi dikkate alınırdı. Örneğin Bandırma İskelesi ile Çandarlı İskelesi'nin coğrafi konumları göz önüne alındığında Bandırma İskelesi Çandarlı İskelesi'ne nazaran İstanbul'a daha yakın bir mesafedeydi. İstanbul'a buğday taşımak için Çandarlı İskelesi'nden yola çıkan bir geminin taşıma ücreti kile başına 10 akçe (BOA, AE.SMST III, 16/1097) Bandırma İskelesi'nden yola çıkan gemi ise taşıma ücreti 3 akçe almaktaydı (BOA, AE.SMST III, 126/9744). Çandarlı İskelesi'nde geçerli olan navlun ücreti Bandırma İskelesi'ndeki ücretin 3 katından fazladır.

Navlun ücretinin farklı olmasına mesafeden başka geminin aldığı yük miktarı da etkiliydi. Örneğin Bandırma'dan gemiye yüklenen 1.892 kile buğday için kile başına 3; Tekirdağ'dan yüklenen 28.811,5 kile zahire (cinsi verilmemiş) için 4 akçe nakliye ücreti istenmiştir. Mesafe yönünden baktığımızda Tekirdağ, Bandırma'ya göre İstanbul'a daha yakındır ve dolayısıyla taşıma ücretinin de Bandırma'ya göre daha düşük olması gerekmektedir. Fakat burada mesafeden ziyade gemilere bir seferde yüklenen zahirenin miktarının da taşıma ücretini etkilediği görülmektedir. O yüzden Tekirdağ'dan yola çıkan 46 geminin taşıma ücreti Bandırma'daki ücrete göre fazladır (BOA, AE.SABH.I, 335/23327).

4. İAŞE HUSUSUNDA DİKKAT EDİLEN NOKTALAR, YAŞANAN SIKINTILAR ve ALINAN ÖNLEMLER

İstanbul'un iaşesinde kullanılmak üzere her sene yüklü miktarlarda satın alınan zahirenin düzenli bir biçimde İstanbul'a ulaştırılması disiplinli bir planlama gerektirmekteydi. Bu malzemelerin reyadan toplanmasından Tersâne-i Âmire ambarlarına ulaşıncaya kadar geçen sürede çok sayıda üretici ve kamu görevlisi yer almaktaydı. Gerekli

iaşenin tedarik edilmesi hususunda devlet her ne kadar kapsamlı bir organizasyon ağı kursa da üretim mahallinde bu sistemi olumsuz etkileyen çeşitli gelişmeler yaşanmaktaydı (Göktepe, 2017: 882). Merkezi yönetim, sancak, kaza ve nahiyelere gönderdiği emirlerle ihtiyaç duyulan zahirenin ivedi bir şekilde tedarikini ve naklini istese de bu istek kimi zaman hızlı bir şekilde gerçekleşmezdi. Bu noktada ortaya çıkan sorunlar devleti bir hayli uğraştırırdı. Buğday dışarıya satılması yasak olan ürünler arasındaydı. Hububat ihracının yasaklanmasında çeşitli nedenler söz konusuydu. Devletin ekonomisinin tarıma dayanması, buğdayın temel besin maddesi olması, üretim dengesinin bozulması endişesi gibi nedenler bu yasağı gerekli kılıyordu. Öyle görünüyor ki yasağa her zaman uyulmayıp üretimin bol olduğu zamanlarda ihracına izin veriliyor veya kaçak yollarla bu yasak bertaraf edilmeye çalışılıyordu (Arıkan, 1991: 283-286).

Bandırma ve çevresinde iaşe meselesinde sıkça karşılaşılan sorun hububatın bazı kişiler tarafından stoklanması ve akabinde kaçak yollarla satılmasıydı. Yaşanan bu sorunların arkasında ise miri mübâyaa rejimi yatmaktadır. Bu rejimde, merkezce bir fiyat belirlenmekte ve alımlar bu fiyat üzerinden yapılmaktadır. Piyasanın arz ve talep dengesine göre oluşan piyasa fiyatına yön veren etmenler miri fiyatta geçerli değildir. Halk elindeki hububatı piyasa fiyatının çok altında olan bu fiyatlardan satmak zorundaydı. Yüksek enflasyon baş gösterdiğinde ise miri fiyat üzerinden kendilerine verilen ücretin değerinin azalıyor ve alım gücü geriliyordu (Taş, 2020: 685; Güran, 1986: 250). Bu nedenle üretici kaçakçılık ve stokçuluk yapmaya yelteniyordu. Bandırma ve çevresinde de bu fiyat rejiminden kaynaklı bu tür sorunlarla sık sık karşılaşılıyordu. Söz konusu bölgede bulunan bazı ayan, voyvoda, mültezim, muhtekir, çiftlik sahiplerinin hububatlarını ambarlarda saklayıp stok yaptıkları bölgenin kadı ve naiblerine gelen fermanlardan anlaşılmaktadır. Bu kişiler, ellerinde bulunan hububatı iskeledeki görevlilere satmak yerine mahzenlerde ve ambarlarda saklamaktaydılar. Bu kimselerin amacı zahire vurgunculuğu yaparak stok yaptıkları hububatı daha sonra yüksek fiyattan satarak kâr elde etmektir. Özellikle yeni mahsulün çıkmasıyla hububat fiyatları düşeceğinden bu stokçular ellerindeki hububatı saklayıp daha sonra ortaya çıkarırlardı (BOA, A.DVNSTZEİ.d, 16: 129; BOA, C.BLD, 133/6629).

Saklanan hububat ancak kış mevsimi geldiği zaman gün yüzüne çıkarılırdı. Çünkü stokçular görevli mübaşir ve yazıcıların kış şartlarından dolayı İstanbul'a geri döneceklerini bilirlerdi. Onlar da bu mevsimde ellerindeki hububatı istedikleri fiyata satma düşüncesiyle hareket

ederlerdi. Devlet, bu durumu bildiğinden, görevlilerin kış mevsimi nedeniyle yerlerinden ayrılmamalarını emrederek, uygun havalarda Bandırma ve çevre kazalardan satın aldıkları hububatı İstanbul'a göndermelerini sağlamaya çalışırdı (BOA, C.ML, 322/13291; Köroğlu, 2000: 323).

Bandırma ve yakın çevresindeki yerleşim yerlerinde görevli memurların bir mahalde durmamaları, ara sıra iskele ve kazaları tek tek dolaşmaları da talep ediliyordu. Buradaki amaç ise gerek ayan, voyvoda, mültezim ve muhtekirin gerek çiftlik sahipleri, ziraat erbabı ve rençberlerin ellerinde olan zahireyi ambarlarında saklamasını ve iskele dışında satışını önlemektir. Böylece bu kişilerin kaçakçılık yapmasına da ket vurulmuş olacaktı (BOA, A.DVNSTZEİ.d, 9, hk. 84: 47).

Vurguncuların zahire stoklamaları, hiç şüphesiz arzın talepten az olmasına ve zaman zaman İstanbul'da kıtlıklar yaşanmasına sebep olurdu (Kılıç, 2002: 1347). Şöyle ki XVIII. yüzyılda seferler dolayısıyla zahirenin fiyatları artış yönündeydi. Fakat seferler bitmesine rağmen İstanbul'da zahire hem az hem de pahalıydı. Bunun sebebi ise üretim bölgelerinde meydana gelen muhtekirlerdi. Bunlar fazla ücret vererek ziraat erbabından aldıkları zahireyi stokluyorlardı. Biriken bu zahire fiyatlarına zam koyarak tüccara, tüccar da üzerine kendi kârını ekleyerek esnafa satardı. Altında kâr amacı güden bu zincirleme alışveriş zahirenin pahalı bir şekilde satılmasına sebep olurdu (Ahmet Cevdet Paşa, 2018: 10, 11). Çünkü bu stoklama işleminden dolayı İstanbul'a Bandırma ve çevresindeki iskelelerden yeterli miktarda hububat mübâyaaşı gerçekleşmiyordu (Köroğlu 2000: 186). Bu karaborsacılığın önlenmesi için kim ihtikar amacıyla zahire saklarsa saklasın bu duruma göz yuman memurlar tespit edildiği takdirde hepsinin uzak beldelere sürgün ve kale hapsi ile cezalandırılmaları kanundu. Çünkü görevlilerin iltimas göstermeleri İstanbul'da var olan sıkıntıyı daha da artırıyordu. Stoklanan hububatın en yakın iskeleye gönderilmesi için gerekli tedbirleri almaktan geri kalmayan devlet karaborsacılığın önlenip, araçların uyarılması ve malların üreticiden tüketiciye en kısa sürede intikal etmesini sağlamaya çalışmıştır (BOA, A.DVNSTZEİ.d, 16: 98; Tabakoğlu, 1999: 20).

Bandırma İskelesi'nden İstanbul'a hububat sevkiyatında yaşanan sıkıntılardan biri de buğday ve arpanın içine başka malzemelerin katılmasıydı. Devletin düşük fiyattan zahire satın alım işlemlerinden memnun olmayan ziraatçi elindeki buğday ve arpanın içine başka malzemeler katarak tepkilerini göstermeye çalışıyorlardı. Böylece onlar malın hem ağırlık oranıyla oynarlar hem de ürünün kalitesini düşürüyorlardı (Köroğlu, 2000: 147-148). Devlet ise İstanbul'a gelen

hububatı katıksız bir şekilde satın almak istiyordu. Bundan dolayı ilgili emirlerde kazalardan gelecek olan her çeşit hububatın gayet saf ve temiz olarak tahsil edilmesi önemle vurgulanıyordu. Bunu sağlamak için özellikle yeni mahsulün hasat edildiği zaman mübaşirlerin direk harman yerlerinde satın alım işlerini yapmaları istenirdi. Bu uygulamanın başka bir amacı da ürünlerin ambarlara konulup İstanbul'a gelmesinin gecikmesini önlemektir (Köroğlu, 2000: 147, 148: BOA, MAD.d, 7844: 130, 131).

Hububatların içine başka maddelerin karıştırılarak teslim alınması mübâyaa işlemlerini aksattı. Bunun önlenmesi için de üretim bölgelerinden satın alınacak hububatın bir numunesi alınarak bu numune doğrudan İstanbul'a gönderiliyordu. Burada bir heyet tarafından gerekli incelemeler yapılıyordu (Aynural, 2002: 35). İncelenen hububat istenilen saflıkta olmadığı tespit edildiğinde mübâyaa işinde görevli bulunan kişilere uyarılarda bulunuluyordu ve hububatın temiz bir şekilde İstanbul'a iletilmesi talep ediliyordu (BOA, MAD.d, 7844: 174, 175).

Bandırma İskelesi ve çevresindeki kazalardan İstanbul'a yapılan nakliyatla karşılaşılan sorunlardan diğeri de iklim ve doğa koşullarıydı. Bölgede zaman zaman zahire konusunda yaşanan kıtlıklar; yağmur azlığı veya çokluğu ve çekirge istilasından dolayı ortaya çıkıyordu. Sene içerisinde az yağın yağmurlar mahsulün kıt olmasına sebep olmuştur. Böyle durumlarda elde edilen mahsul ziraatçinin geçimine ancak yettiği için İstanbul'dan istenen hububat karşılanamıyordu. Kazalardaki çiftçiler bu gibi durumlarla karşılaştıklarında göndermeleri gerektiği hububatın affını istiyorlardı (BOA, A.DVNSTZEİ.d, 9, hk. 560: 262).

Kış mevsimi geldiği zaman İstanbul halkının hububat darlığı yaşamaması da zahire mübâyaa ve naklinde yaşanan sıkıntıların doğal bir sonucuydu. İstanbul'da hububat sıkıntısının yaşanmaması için taşıma işleminin düzenli bir şekilde yapılması gerekiyordu. Ancak bu düzen yaz mevsimlerinde kolay bir şekilde işliyorken, kış aylarında sekteye uğruyordu. Bu şekilde bir sorun oluştuğunda devlet, önceden çeşitli ambarlarda depoladığı hububatın dağıtımını yapıyordu. Devletin ambarlara yapmış olduğu bu stok, kış mevsiminde yaşanacak herhangi bir zaruretin önüne geçip arz devamlılığını sağlamak açısından oldukça önemliydi (Uzun, 2015: 61, 62).

Kış aylarında iskelelerden İstanbul'a hububat naklinin yapılması oldukça zahmetli olabiliyordu. Kış koşullarından kaynaklanan ulaşım zorluğu yüzünden gemiler veya kayıklar sefer yapabilmek için "derya mevsimini" beklemek zorunda kalırdı. Bu dönem ruz-ı Hızır'dan ruz-ı Kasım'a kadar devam etmekteydi. Bu zaman dilimi içerisinde İstanbul

için gerekli olan hububatın iskelelerden sevkinin tamamlanması devletin takip ettiği bir durumdu (Bilge, 2015: 57). Bandırma'dan İstanbul'a gönderilecek hububat için ruz-ı Kasım ölçüt alınarak, iskeledeki hububat yüklü kayıkların peyderpey İstanbul'a ulaşması gerektiği her daim buradaki görevlilere sık sık hatırlatılıyordu (BOA, A.DVNSTZEİ.d, 11: 132,184). Özellikle deniz mevsimi içinde iskelelerden İstanbul'a külliyetli miktarda hububat nakli gerçekleşiyordu. Zira limanlarda birikmiş hububatın tamamının belirlenen zaman içerisinde İstanbul'a gönderilmesi gerekiyordu (BOA, MAD.d, 7844: 167, 168).

Devletin İstanbul'a sürekli hububat ikmali yapması ve fiyatları düşük tutması gibi müdahaleci iâşe politikası yasal ticaretten daha kârlı olan hububat kaçaklığını tetiklemekteydi. Verilen yüksek fiyat teklifleri sayesinde üreticinin ürettiğinin karşılığını almak istemesi, stokçular, yerli tüccar, askeri ve yerel idarecilerin daha fazla kâr etme arzusu onları hububat kaçakçılığına sevk etmekteydi (Aynural, 2002: 41).

Yerel üretici açısından çoğu zaman hububat fiyatları düşük belirlendiği için fiyatlar üreticiyi bir noktada tatmin etmiyordu. Bu da satıcıyı gayri meşru yollara iterek elindeki hububatını daha fazla paraya dışarıya satmaya sevk etmekteydi (Çiftçi, 2004: 156). XVIII. yüzyılda Bandırma ve çevre kazalara gönderilen fermanların bazıları hububatın başka şehirlere ve yabancı tüccara satılmamasıyla ilgili ikazlar üzerinde yoğunlaştığını göstermektedir. Bandırma, Erdek, Aydıncık, Mihaliç, Mudanya, Edremid, Kemer-i Edremid, Ayazmend, Çandarlı, Lâpseki, Karabiga gibi Bahri Sefid'in Anadolu iskeleleri ve buralara bağlı kazalardan meçhul/başka yerlere hububat vermenin yasak olduğu defalarca vurgulanmaktadır (BOA, A.DVNSTZEİ.d, 13: 28, 35; BOA, C.BLD, 133/6629).

Devlet, yukarıda görüldüğü üzere çok defa telkinde bulunmasına rağmen yasağın delinmesini engelleyememiştir. 1776 tarihli bir kayıтта Bandırma, Erdek, Aydıncık, Mihaliç, Karabiga, Çandarlı ve İzmir'e kadar varan kıyılarından bazen Anadolu tarafına bazen de ahidnamesiz tüccara zahire verildiği ihbar edilmiştir. Devlet, bu ihbarı dikkate alarak üretim yerlerindeki çiftlik ve ambar sahiplerinin ellerinde mevcut olan zahirenin toplanmasını uygun görmüştür. Bunun için İstanbul'dan çukadar Köçek Ahmet'i görevlendirmiştir. Bu memur, topladığı hububatın önce iskelelere naklini gerçekleştirecek ardından kapan tüccarına satarak, sefinelere yükleyerek İstanbul'a gönderecekti (BOA, A.DVNSTZEİ.d, 13: 28).

Yabancı tüccara veya meçhul yerlere hububat satılmasında askeri görevlilerin, yerel idarecilerin ve hububat mübâyaasında görevli kişilerin

tutumları belirleyici olmaktadır. Kimi zaman bu kişiler kaçakçılık zihniyetiyle hareket edebiliyorlardı. Çünkü İstanbul'a Bandırma ve bölgedeki diğer iskelelerden az veya hiç zahire gelmediği durumlarda devlet yönünü bu işte görevli olan memurlara çevirebiliyordu. Görevli memurların bazı yolsuzluklara göz yumarak müsamaha gösterdikleri veya muhtekir taifeleriyle iş birliği yaptıkları anlaşıldığı takdirde devlet ilk önce gerekli uyarıları yapıyordu. Eğer görevliler bu uyarılara kulak asmayıp, bu işlere devam ederlerse hangi bölgede bu olaylar vuku bulmuş ise o mahaldeki görevlilerin cezalandırılması kararı alınmıyordu (BOA, C.BLD, 133/6629).

Kaçakçılık hususunda yazılan bazı fermanlar Bandırma'dan Karadeniz (İstanbul) Boğazı'na varıncaya kadar o istikametteki iskelelerin hepsi için geçerli idi. Güney Marmara kıyıları kaçakçılık yapmaya oldukça müsait bir bölgeydi. Bölgenin batı kısmında yer alan Kemer, Edremid, Ayvalık, Ayazmend kıyılarının girintili çıkıntılı olması çok sayıda koy körfez ve iskelenin bulunması kaçakçılık yapmaya uygun zemin hazırlıyordu (Genç, 2004: 52). Özellikle biraz daha Akdeniz/Ege tarafında bulunan Çandarlı İskelesi, kaçakçılık yapmak için elverişli bir kanaldı. Bu da muhtekirlere Balıkesir, Bandırma, Aydıncık, Mihaliç gibi kazaların ürünlerinin Akdeniz'e veya Ayazmend tarafına kaçırılması için büyük bir avantaj sunuyordu. Bandırma ve çevresindeki çiftçi ve ayan taifesi kara yoluyla deve, beygir, katır veya araba gibi yük araçlarını kullanarak Çandarlı İskelesi'ne ulaşma konusunda istekli ve ısrarlı davranıyorlardı (BOA, A.DVNS.MHM.d, 135, hk. 1478: 415). Söz konusu iskeleye yanaşan kayıklar da Sakız, Midilli veya İstanköy gibi Akdeniz adalarına hububatı götürmek bahanesiyle gelmekteydiler. Fakat hububatın bu adalara götürülmediğini ve yabancı gemilere nakledildiğinin devlet de farkındaydı (BOA, A.DVNS.MHM.d, 115, hk. 2466: 555).

Yasadışı satış yapmak isteyen kişiler için avantajlı bir yer olan Çandarlı İskelesi ve civarına ilaveten Mihaliç tarafından da Bandırma, Balıkesir, Kirmastı, Manyas, Mihaliç gibi kazaların hububatı kaçırılıyordu. Mihaliç İskelesi'nden kara ve deniz yoluyla kaçakçılık gerçekleştiriliyordu. Hububat, deniz yoluyla gemiler vasıtasıyla koy ve körfezlere; kara yoluyla ise develer ile Bursa'ya ve tespit edilemeyen bazı yerlere kaçırılmaktaydı (BOA, A.DVNSTZEİ.d, 9, hk. 560: 262; BOA, A.DVNS.MHM.d, 144, hk. 453: 151). Coğrafi olarak elverişli olan bu iskeleler devlet açısından İstanbul'a hububat nakli için avantaj sağlarken, kaçakçılık hususunda dezavantaj yaratıyordu.

Bandırma gibi Güney Marmara sahillerinden yapılan hububat kaçakçılığı İstanbul'da zahire kıtlığı yaşanmasına sebep olurdu. Devlet, İstanbul'dan başka yere satışı yasak olan hububatın kaçak olarak başka yerlere satılmaması için çeşitli tedbirler almıştır. Bu önlemlerin başında hububat almak için gelen gemi reisleri ve tüccarları güvenilir birer kefile bağlanması gerekmekteydi. Böylece İstanbul'a götürmek için zahiresini gemisine yükleyip, yola çıkan kaptanlar nihai hedefe varmadıklarında kefilleri sorgulanıp cezalandırılırdı (BOA, C.BLD, 133/6629).

5. SONUÇ

Güney Marmara bölgesinde yer alan Bandırma gerek coğrafi konumu ve gerek İstanbul'a yakınlığı dolayısıyla XVIII. yüzyılda iâşe tedarikinde etkin bir rol oynamıştır. Bandırma İskelesi işleklığı ve mevcut ambarları sayesinde birçok üretim sahasının hububatını hem depolayan hem de dağıtımını yapan bir işleve sahipti. Devletin Güney Marmara bölgesinden talep ettiğı hububatın tedarik sahası, iç kısımlarda Balıkesir ve Bursa civarını, kıyı kesimlerde ise Gemlik'ten Aydıncık'a kadar olan sahilleri kapsıyordu. Bu sahada bulunan yaklaşık on dokuz kazanın hububat sevkiyat merkezinin Bandırma İskelesi olduğı tespit edilmiştir. Bandırma ve hinterlandının (Balıkesir, Bursa ve Aydıncık çevresi) özellikle devlet açısından stratejik bir ürün olan buğday ihtiyacını karşılamaları dolayısıyla buraların iâşe açısında cazip bir hale gelmesini sağlamıştır.

Bandırma Limanı'nın ve art alanının ticari potansiyellerini, İstanbul'dan yapılan ürün talebinin sürekliliğı büyük ölçüde etkilediğı görülmüştür. İstanbul açısından Bandırma ve çevresinin önem kazanmasında, coğrafi konumlarından kaynaklı ulaşım imkânlarının etkisi önemli olmuştur. Çünkü bölge, en başta deniz yolu ulaşım maliyetinin düşük ve mesafenin daha kısa olmasıyla, iâşe ürünlerinin İstanbul'a sevk edilmesi konusunda devlet açısından bir avantaj sağlamıştır. XVIII. yüzyılda Rusya ve Avusturya ile yaşanan savaşlar, devletin iâşe konusuna gösterdiği özeni her geçen gün artırmıştır. İstanbul'a zahire sağlayan üretim yerlerinin savaş bölgesinde bulunması nedeniyle, İstanbul halkının ihtiyacı olan hububat Bandırma ve hinterlandından karşılanmaya çalışılmıştır. Bu durum, başkentin ihtiyaç duyduğu hububatın karşılanması ilkesini Bandırma Limanı'nı İstanbul'a bağlamış ve İstanbul'dan Bandırma'ya ulaşan deniz yolunu daha da önemli hale getirmiştir. Bu çalışma özellikle, XVIII. yüzyıl Osmanlı Rus ve Osmanlı-Avusturya savaşlarının yoğun yaşandığı bir döneme denk gelmektedir. İlk bakışta sadece Rus ve Avusturya savaşları nedeniyle Bandırma ve çevresinde yetişen hububata talebin olduğı düşünülse de

barış zamanlarında da bölgeden hatırı sayılır miktarlarda hububatın İstanbul'a sevk edildiği anlaşılmaktadır.

Osmanlı Devleti, İstanbul'un iâşe ihtiyacının tedarik edilmesi hususunda kapsamlı bir organizasyon ağı kurmuştur. Devletin mübâyaa sistemi, herhangi bir aksaklığın yaşanmaması için ihtisaslaşma yoluyla düzenli bir organizasyon kurmayı gerekli kılmıştır. Fakat kimi zaman bu organizasyonun gerek bu işte görevli memurların usulsüzlükleri yüzünden gerek üretim alanlarında yaşanan bazı olaylar nedeniyle aksamıştır. Bandırma ve çevresinde yaşanan iklim ve doğa koşullarına bağlı olarak ortaya çıkan kuraklık, çekirge istilası ve aşırı yağmurlar bölgede kıtlıklara neden olduğunda, o yıl elde edilen mahsul iç tüketime ancak yetmiştir. Bunlara ilaveten, kış mevsiminin ulaşım üzerindeki olumsuz etkisi de Bandırma İskelesi'nden İstanbul'a yapılan nakliyat işlemlerinin aksamasına sebep olmuştur.

Bandırma naibine çiftçinin elindeki hububatı yabancı tüccara veya başka yerlere satmaması, satın alınan hububatın Bandırma Limanı'na getirilerek en kısa sürede İstanbul'a çıkışının sağlanması gibi hususların yer aldığı çok sayıda fermanlar gönderilmiştir. Bu fermanlar devletin iâşe konusuna verdiği önemi göstermekle birlikte Bandırma ve çevresinde üretilen hububatın İstanbul açısından değerini ve bölgenin iâşedeki önemini göstermektedir.

KAYNAKÇA

T.C. Cumhurbaşkanlığı Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Ali Emiri Sultan I. Abdülhamid (AE.SABH.I): 335/23327.

Ali Emiri Sultan III. Mustafa (AE.SMST III): 16/1097, 126/9744.

Ali Emiri Sultan III. Selim (AE. SSLM. III): 307/17894.

Bab-1 Asafî Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri (A.DVNS.MHM.d): 115, 135, 144.

Bab-1 Asafî Divan-ı Hümayun Sicilleri Tevziât, Zehair, Esnaf ve İhtisab Defterleri (A. DVNS.TZEİ.d): 9, 11, 13, 16.

Bab-1 Defteri Mevkufat Kalemî Defteri (D.MKF.d): 30610, 30648, 30715, 30905, 30913, 31127.

Cevdet Belediye (C.BLD): 84/4160, 96/4772, 133/6603, 133/6629, 141/7028.

Cevdet Bahriye (C.BH): 175/8257

- Cevdet Maliye (C.ML): 174/7369, 322/13291.
- Maliyeden Müdevver Defterler (MAD.d): 7874.
- Ahmed Cevdet Paşa, (2018). *Tarih-i Cevdet*, Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Arıkan, Z. (1991). Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta). *Prof. Dr. Bekir Kütükoğluna Armağan*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi Edebiyat Fakültesi Basımevi.
- Aynural, S. (1989). Selim III Döneminde İstanbul'da İktisadi Hayat (1789-1807), (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aynural, S. (2002). *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları (1740-1840)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Bilge, S. M., (2015). "15. ve 18. Yüzyıllarda İstanbul ve Kafkasya İskeleleri Arasında Deniz Ticareti: Tacirler, Gemiciler, Köylüler", III. Uluslararası Osmanlı İstanbul'u Sempozyumu Bildirileri, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, 53-90.
- Bulunur, K. İ., (2014). 16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri, *History Studies International Journal of History*, 6 (3), 90-102. <http://dx.doi.org/10.9737/historyS1304>
- Çetin, C. (2014). Anadolu İskeleleri ve Kara Bağlantıları, (XVI. yüzyıl Sonları), *The Journal of Academic Social Science Studies*, 28, 349-367. <http://dx.doi.org/10.9761/JASSS2534>
- Çiftçi, C. (2004). Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesinde Bursa'nın Rolü, *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Dergisi*, 154-171.
- Çiftçi, C. (2012). *Osmanlı Döneminde Mudanya İskelesi ve Gümrüğü*, Bursa Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- Dinç, G. (2014). İstanbul'un Zahir İaşesinde Kıbrıs Adası'nın Rolü (1769-1839). Ş. Kantarcı & Fatma Şimşek (Eds.), *Berna Türkdogan Uysal Armağan Kitabı*, (ss. 207-244), Sonçağ Yayıncılık.
- Evliya Çelebi. (2017). *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, (2. Baskı), Yapı Kredi Yayınları.

- Faroqhi, S. (2004). İzmir'in Yükselişi: İpek İhracatı ile Yerli Ürün Ticareti Karşı Karşıya, H. İncalçık & D. Quataert (Eds.), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi 2 (1600-1914)*,(ss. 633, 634), Eren Yayınları.
- Fidan, F. (2014). XVIII. yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İaşesinde Tuna İskelelerinin Rolü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Kafkas Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kars.
- Genç, M. (2017). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları.
- Güçer, L. (1952). XVIII. Yüzyılın Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 11 (1-4), 396-416.
- Güran, T. (1986). İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü (1793-1839), *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 44 (1-4), 246-275.
- İncalçık, H. (1994). İâşe-Osmanlı Dönemi, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. C. 4*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları.
- İsmail H. U., (2000). *Karesi Vilayeti Tarihçesi*, Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları.
- Kılınç, O. (2002). Osmanlı Devleti'nde Meydana Gelen Kıtliklar, *Türkler Ansiklopedisi, C. 10*, Yeni Türkiye Yayınları.
- Kolay, A. (2016). "İstanbul'un İaşesinde Deniz Ulaşımının Yeri", VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 174-194.
- Köroğlu, Y. (2000). Başbakanlık Osmanlı Arşivi 19 Numaralı Zahire Defteri Çerçevesinde İstanbul'a Zahire Sevkiyatı (1794-1795), (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Mantran, R. (1986). *17. Yüzyılın İlk Yarısında İstanbul*, (Mehmet Ali Kılıçbay, Çev.), Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Mutaf, A. (2018). Haydar Çavuş Camii'nin İnşası ve Vakfiyesinin Kuruluşu, Ulaş Töre Sivrioğlu (Ed.), *Antikçağ'dan Cumhuriyete Bandırma ve Yakın Çevresi Tarihi*, (ss. 219-225), Dora Basın Yayın Dağıtım.
- Öztürk, M. (1982). Bursa'da Hububat Fiyatları (1775-1840) *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 7 (1), 167-190.

- Pakalın, M. Z., (1983). *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü 2*, Milli Eğitim Basımevi.
- Tabakoğlu, Ahmet. (2014). “Osmanlı Döneminde İstanbul’un İaşesi”, *Bildiriler (Uluslararası Osmanlı İstanbul’u Sempozyumu II*, 99-168.
- Tuğlacı, Pars. (1985). *Osmanlı Şehirleri*, Milliyet.
- Uzun, A. (2015). İstanbul’un İaşesi, *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi Ansiklopedisi, C. 6*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- Yayalar, F. (2018). XVIII. Yüzyılda Güney Marmara İskeleleri ve İstanbul’un İaşesindeki Önemi, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Bülent Ecevit Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Zonguldak.
- Yıldız, H. ve Yöyen, E. (2022). Top u Tüfenge Karşı Sıhr ü Vefk: III. Mustafa’nın Ak Büyüleri ve Padişahı Büyüye Sevk Eden Psikolojik Sebepler, *Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2 (43), 429-455.
- Yurdakul, E. M. ve Şipal, Y. Z. (2022). Deniz Yoluyla İhracat, Baltık Kuru Yük Endeksi ve Ham Petrol Fiyatları İlişkisi: Türkiye Örneği, *Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3 (4), 351-368.