
Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu İle Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804 A Study Of The European Overland Exports To The Ottoman Empire: 1795-1804

Doç. Dr. A. Mesud KÜÇÜKKALAY*
Osmangazi Üniv. İİBF. İktisat Bölümü
Dr. Numan ELİBOL**
Osmangazi Üniv. Fen Ed. Fak. Tarih Bölümü

Öz: Bu çalışmada Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki Cevdet Maliye ve Cevdet İktisat tasniflerine, ek olarak Bab-ı Defteri tasnifindeki Başmuhasebe kayıtlarına bağlı kalınarak 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın ilk yıllarında Belgrad'dan Osmanlı topraklarına gelen kervanların tüccar, mal ve mali kompozisyonları incelenmiştir. Malların çeşitleri, mal getiren tüccarların tabiyetleri ile kervanlardan alınan vergiler söz konusu kayıtlardan derlenmek suretiyle tablolar oluşturulmuştur. Elde edilen bulgular sonucunda, söz konusu dönemdeki Osmanlı-Avrupa ticaretine kara ticareti bağlamında bir ışık tutmak ve bazı araştırmacıların satır aralarında değindiği değişimi somut olarak göz önüne serek ticaretin eğilimini bulmak amaçlanmıştır. 9 adet kervan, 318 tüccar ve 1036 parça mal içeren 9 defter üzerinde yapılan inceleme sonucunda oluşturulan 3 tablodan elde edilen bulgular bu çalışmada maddeler halinde sunulmuştur.

Anahtar sözcükler: Ticaret, Osmanlı Ticareti, Kervan Ticareti, Dış Ticaret, Belgrad Ticareti, 18. Yüzyıl Ticareti.

Abstract: In this study, the merchants, the trade articles and the financial composition of the caravans coming from Belgrade to the interior of the Ottoman Empire at the turn of the 18th century are examined. The chief sources of the study are Cevdet Maliye, Cevdet İktisat and Bab-ı Defteri Başmuhasebe registers in the Ottoman Archives of Prime Ministry in Istanbul. In the course of the study the trade articles are categorized and together with the nationalities of merchants and taxes collected from the caravans are presented in tables. The aim of the study is to shed light on the Ottoman-European overland trade during the period under study and to show clearly the fundamental changes referred by some researches briefly as well as to determine the major tendencies of the trade. The results reached by the examination of 9 registry books (9 caravans, 318 merchants, 1036 items of goods) are presented in conclusion in separate items.

Key words: Trade, Ottoman Trade, Caravan Trade, Foreign Trade, Belgrad Trade, Trade of Eighteenth Century.

* OGU. İİBF. İktisat Bölümü Öğretim Üyesi, Meşelik Kampüsü/ESKİŞEHİR.
Elektronik Posta: amesud@ogu.edu.tr, Faks: 0 222 2292527.

** OGU. FEF. Tarih Bölümü Öğretim Elemanı, Meşelik Kampüsü/ESKİŞEHİR.
Elektronik Posta: nelibol@ogu.edu.tr, Faks: 0 222 2393578.

1. GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu gibi geleneksel ekonomilerde, coğrafi sınırlılıklar, iklim koşulları, bugüne kıyasla varolan teknolojik gerilik ve devletin temel gelir kaynağını oluşturan mali unsurlardaki sınırlılık nedeniyle, ticaretin önemli bir rol oynadığı bilinmektedir. Nitekim geleneksel ekonomilerde ticaret, vergilendirilebilir bir kaynak olarak merkezi yönetimlerin ihtiyaç duydukları gelirin sağlanmasında önemli bir role sahipken, diğer yandan ülkelerin ihtiyaç duydukları tüketim mallarının ülke içinde yeter miktarda bulunmasını sağlayan bir unsurdur. Ticaretin bu iki temel getirisine, ülke içinde üretilme imkanı olmayan malların tedarik edilmesi, kıtlık, çekirge salgını, yangın gibi üretimi olumsuz etkileyen afetlerin toplumun refahı üzerindeki kötü etkisinin en aza indirgenmesi ve ticaret yoluyla geleneksel ekonomilerin kendi medeniyet havzalarını canlı tutmayı hedeflemesi de eklenebilir. Osmanlı İmparatorluğu da tüm bunlardan hareketle ticari sektöre çağının gerektirdiği özeni göstermeye çalışmış ve ticaret noktasında politikalar geliştirmiştir. Ulaşım sisteminin ve güvenliğinin geliştirilmesi, gümrük politikaları oluşturulması, ticari anlaşmaların yapılması bu politikalarından en önemlileri olarak belirtilebilir. Bu politikaların coğrafya ve dönem bağlamında başarısı/başarısızlığı ayrıca incelenmesi gereken bir konudur.

Osmanlı benzeri geleneksel ekonomilerin bir diğer önemli özelliği ekonomilerin yükseliş ve düşüş trendine girmelerinde ticaretin oynadığı roldür. Bugün Büyük Roma İmparatorluğu'nun çöküşünde ithal eğilimli dışa bağımlı ticari yapısının rolü bilinmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşünde ise 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması sonrasındaki ticari oluşumların etkisini göz önünde bulundurmamak gerekmektedir. Ticaretin bu öneminden hareketle bu çalışmada 1795-1804 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun kara yolu ile yaptığı ithalat (ya da Avrupa'nın yaptığı ihracat) arşiv belgelerine bağlı kalınarak analiz edilmiştir ve bunun sonucunda söz konusu dönemin dış ticari yapısı ortaya konulmaya çalışılmıştır.

18. yüzyıl, en genel anlamda, Osmanlı ticaret tarihine ilişkin olarak yapılan araştırmalarda bir dönüşüm yüzyılı olarak ifade edilmektedir. Bu dönüşüm ana hatlarıyla, ticari partnerlerin değişerek Orta Avrupa devletlerinin bu ticaretteki rollerinin artması, Karadeniz ticaretinde yeni ulusların ortaya çıkması, Osmanlı'nın tarımsal ürün ihracatının belirginleşmesi, ticarete konu olan metallerin değişimi, ticaretin coğrafi değişimi, kapitülasyonların süreklilik kazanması, taşımacılıkta Avrupalı ulusların artan faaliyetleri, Osmanlı ticaretinde azınlıkların boy göstermeye başlaması, Osmanlı topraklarında yeni elçiliklerin kurulması, Osmanlı'nın sınıai anlamda yenileşme faaliyetlerine girişmesi ve ilk kez olarak Avrupa'ya elçi göndermesi, hammadde ihracatının artması ve ticaret hacminin artması gibi dönüşümleri içermektedir. (Bkz.: PASKALEVA, 1967; MCGOWAN, 1994; PANZAC, 1992; GENÇ, 2000; PANZAC, 1989; ISSAWI, 1982; CEZAR, 1991).

18. yüzyılda batı pek çok alanda gelişmesini tamamlamış, merkantilist politikalar ekseninde ulusal dış ticaret avantajı sağlamak için ticaretin önemini kavramış ve sonuçta bu olgunlaşmayı pratiğe yansıtmıştır. Dünya coğrafyasının etkin ticari merkezleri ve rotalarının değişmesinin sonuçları artık net olarak hissedilmektedir. Düşünsel, dinsel, kurumsal ve demografik alandaki dönüşümler üretime ve zenginliğe olan ilginin artması sonu-

cunda talebi, talep artışı ise üretim, ticaret ve teknolojik gelişmeleri kamçulamış ve sonuçta feodal kurumlar yerini kapitalist kurumlara terk etmeye başlamışlardır. Dünyanın klasik imparatorlukları artık kabuk değiştirmektedirler. Bu anlamda 18. yüzyıl Osmanlı dış ticaretinde Osmanlıya mal satan ülkelerin ve ticarete konu olan malların farklılaşarak ağırlıklarının değiştiği, Osmanlı iktisadiyatının 17. yüzyılın başlarından itibaren karşı karşıya kaldığı mali sorunlarla boğuştuğu, 18. yüzyılın sonlarında Karadeniz'in bir iç deniz olma kimliğinin yok olarak ticari anlamda Osmanlı kontrolünden çıktığı, taşımacılıkta git-tikçe Osmanlı dışı ulusların egemen olduğu, Batı Anadolu'da yeni limanların ve dış ticarete yeni etnik grupların ağırlığının hissedildiği, ülke içinde batılı ulusların ekonomik nüfuzlarının arttığı, dış ticaretin hacminde bir değişimin gözlemlendiği ve tüm bunları defetmek için Osmanlı'da yenileşme/sanayileşme çabalarının başladığı bir yüzyıl olarak değerlendirilebilir. Bu çalışmada 18. yüzyıl Osmanlı dış ticareti ile ilgili olarak bu yargıların doğruluğu/yanlışlığı bir çeşit teste tabi tutulacaktır.

V. Paskaleva 18. yüzyıl Osmanlı dış ticaretinin, Orta Avrupa devletlerinin ticaretteki ağırlıklarının artması, Rusya'nın Karadeniz havzasında güçlenmesi, etnik grupların dış ticaretteki aracılık faaliyetlerinin artması ve tarımsal ürün ihracı gibi dört belirleyici unsur tarafından kuşatıldığını ifade etmektedir (PASKALEVA, 1967, s. 47). B. McGowan ise 18. yüzyıl Osmanlı dış ticaretinde genellikle anıldığı şekliyle üç trendden bahsetmenin olanaklı olduğunu belirtir. Dış ticaretin ticari metaller itibarıyla bileşiminde değişiklik; dış ticaretin coğrafi dağılımında değişiklik; dış ticari ortakların göreceli ağırlıklarındaki değişiklik (MCGOWAN, 1994, s. 725).

18. yüzyılda Balkanlar'da, çoğu daha önceki yüzyıllarda mevcut olan panayırların dış ticarete önemi arttı. *Laysikon* denilen Alman, Leh, Yahudi ve Rum tüccarlar, Verviers, Vervins ve Aix-la Chapelle'de dokunan Leipzig kumaşlarını, 1720'lerde Tuna Eyaletlerine getirmeye başladılar (STOIANOVICH, 1960, s. 260-261) Bu anlamda Leipzig 17. ve 18. yüzyıllarda Avrupa'nın batısı ile güneydoğusu arasında kurulan bir ticaret köprüsü durumuna gelmişti.(PASKALEVA, 1967, s. 48-49) Bu yüzyılda doğu Akdeniz'de de Avrupalı tüccarların faaliyetleri arttı. Bu bölgede gerçekleştirilen nakliyatın büyük kısmında yabancı gemiler tercih edilmekteydi. İskenderiye ile Avrupa ve Garp Ocakları (Trablus-Tunus-Cezayir) arasında gerçekleştirilen ticaret büyük ölçüde Avrupalıların tekelindeydi. 18. yüzyılda İskenderiye ile İzmir arasında gerçekleştirilen ticaretin %78'i; İskenderiye ile Selanik arasında gerçekleştirilen ticaretin %53'ü; İskenderiye ile İstanbul arasında gerçekleştirilen ticaretin yarısı; İskenderiye ile Mora ve Suriye limanları arasında gerçekleştirilen ticaretin büyük kısmı Avrupalı tüccarların tekelindeydi. 1785 yılında Osmanlı dahilinde gerçekleştirilen deniz ticaretinde kullanılan gemilerin %48'ini Avrupa gemilerinin oluşturduğu, toplam ticaretin 3/4'ten fazlasının da Avrupalı tüccarlar tarafından gerçekleştirildiği tahmin edilmektedir.(PANZAC, 1992, s. 195-197) Bu ağırlığın tam olarak hissedilmesi 18. yüzyılın sonlarına rastlar. 1782 yılında İskenderiye Limanına 1039 gemi girip çıkmıştır. Bunların %71,4'ünü oluşturan 743'ü Osmanlı; %28,6'sını oluşturan 296'sı çeşitli Avrupa bandıralı gemiler olup, Osmanlı bandırası baskın gelmiştir. Türk ve Türk kabul edilebilecek (Rum ve Kuzey Afrikalı) gemilerin bu oldukça önemli sayısal üstünlüğü aslında (Panzac'a göre) yanıltıcıdır. Çünkü koşullar öyle gerektirmiştir. ABD bağımsızlık savaşından kaynaklanan güvensiz ortam, Avrupa, özellikle Fransız gemilerinin et-

kinliğini sınırlandırmıştır. 1783 yılında savaş sona erer. 1785’de Osmanlı gemilerinde önemli bir gerileme görülür. Sayıları ancak 618’dir. Avrupa gemileri ise önemli bir ilerleme gösterir. Sayıları 300 gemi ilavesiyle 597’ye ulaşmıştır. Artık hemen hemen eşitlik söz konusudur (PANZAC, 1989, s. 195-197).

Taşımacılıktaki dönüşüme ek olarak ticarete yeni ortaklar katılmakta ve coğrafî anlamda Osmanlı’nın ticari jeostratejik egemenliği yavaş yavaş kaybolmaktadır. Yakınoğu’da ticaret yapan eski ulusların yanında yeni gelenler, örneğin Avusturyalılar ve Ruslar ortaya çıktı. Bunlar 1725’de Tunus ve Trablus’da, 1727’de Cezayir’de konsolosluk açma hakkını elde ettiler. Bununla birlikte bu sırada Avusturyalılar henüz ulusal bir filoya sahip değillerdi ve korsanların veya Napoli-Sicilya gemilerinin hizmetinden faydalanıyorlardı. Fakat gemiciliklerini ve kendi ticaretlerini gerçekleştirmek için canla başla çalışıyorlar, Trieste’yi Venedik’e rakip bir limana dönüştürmek için çaba gösteriyorlardı. Bu limana çok geniş bağışlıklar verildi. Hatta 1719 yılında Trieste, İstanbul ve Selanik’de şubeleri olan bir Levant Avusturya Kumpanyası kurdu (MANTRAN, 1987, s. 164-165). 1718’deki Pasarofça Anlaşması Avusturyalıların Tuna Nehri’nden aşağıya nehir ağzına kadar, fakat buradan öteye gitmemek üzere gemi işletmesine izin veriyordu. 1774’te Küçük Kaynarca şartlarına göre Rusların Karadeniz’de gemi yüzdürmesine izin veriliyordu ve 1784’te Katerina, Karadeniz limanlarını yabancılara açtı. Aynı yıl Avusturyalıların Karadeniz’de gemi işletmesine ve boğazlardan geçmesine izin verildi ve 1799 ve 1803’te aynı imtiyazlar sırasıyla İngiliz ve Fransızlara tanındı.

18. yüzyıl aynı zamanda dış ticarete konu olan mallarda dönüşümün olduğu bir yüzyıl olarak da değerlendirilebilir. Nitekim 18. yüzyılın başlarında Osmanlı ticaret ve ticaret bölgelerinin halen dış pazarlarda kabul gören mallar ürettiklerini ve bunların dış ticarete söz sahibi olduklarını söylemek olasıdır. H. Sahillioğlu’nun 1749-1750 tarihli, Fransa sefaretince hazırlandığı anlaşılan, Paris Milli Arşivi Dışişleri belgeleri arasında Seri BI-II, 239 numaralı kutudaki 12-13 ve 14 nolu raporlara dayanarak Bursa, Gelibolu ve Ankara üzerine yaptığı bir çalışmada da buraların ticaret imkanlarının, ürettikleri malların ve uluslararası ticaretteki etkin konumlarının varlığı ifade edilmiştir (SAHİLLİOĞLU, 1968, s. 61). 18. yüzyılın ilk yarısı, ekonomik açıdan Osmanlı’da hemen hemen bütün sektörleri kapsayan bir genişleme içindedir. Büyük merkezlerde uzak pazarlar için üretim yapan sınaî üretim genişlemektedir. İstanbul, Halep, Ankara, Bursa, Tokat, Edirne, Selanik gibi merkezlerde üretim artmaktadır. Genişleme kendini yalnızca sanayi alanında değil tarım alanında da gösterir. Bu ekonomik büyümenin sonucu, devlet bütçesine ait gelirlerde %50 oranında bir artma olmuştur. Buna karşılık, yüzyılın ikinci yarısında tersine bir gelişme ile, genişleme yerini bir daralmaya bırakır ve bütün alanlarda bir sıkıntı baş gösterir (ERGENÇ, 1988, s. 518) C. Issawi’ye göre aynı zamanda bu yüzyıl Osmanlı’nın, Avrupalı devletlerin gelişen endüstrileri için bir hammadde kaynağı durumuna geldiği ve Avrupalıların bol miktarda pamuk, yün ve ipek ithal ettikleri bir dönemdi. 18. yüzyıl boyunca tekstil sanayinin bu üç maddesi, yün, pamuk ve ipek kumaş, iplik ve hammadde olarak ihraç edilirken 18. yüzyıl sonlarına doğru yalnızca hammadde olarak satılmaya başlanmıştır (ISSAWI, 1982, s. 160) Kaldı ki hammadde ihracına dayanan bu durumun uzun sürdüğünü ve bu sayede dış ticaret hacminin sürekli artış eğiliminde olduğunu söylemek güçtür. Zira ilk defa bu yüzyılda beliren hammadde ihracı ve mamul madde ithali eğilimi dış ticaret hadlerinde olumsuz sonuçlar doğururken, Avrupa ülkele-

rinin bu hammaddeler için yeni kaynaklara yönelerek alımlarını oralara kaydirmaları da ihracatın azalması eğilimini 19. yüzyılın ortalarına doğru beraberinde getirmiştir. Nitekim 18. yüzyılda kahve gibi bir Osmanlı merkezli malın dahi Jawa'dan Basra'ya ihraç edildiği ya da Suriname'dan kahve gelmeye başladığı bilinmektedir (SLOT, 1990, s. 19) 18. yüzyılda 17. yüzyılın tam tersine olarak Avrupalılar kahve, çay, şeker, baharat gibi ürünler için sömürgelere yönelmeye başlamışlardı (WOLF, 1972, s. 176) 18. yüzyılın ilerleyen dönemlerinde Avrupa'dan ithal edilen ürünlerin hacim olarak fazlalaştıkları da dikkati çekmektedir. Ayrıca, Osmanlı'da özellikle lüks kumaşlara olan ilgi de artmaya başlamıştır. Bu mallar fazla kaliteli olmamakla birlikte, görüntüsünün alımlı ve fiyatının düşük olması nedeniyle halk arasında rağbet görüyordu. İmparatorluk ileri gelenlerine ve üst tabakaya mahsus kürk vb. elbiseler alt tabakalarda da giyilmeye başlanmış, Avrupa ve Hindistan'dan gelen mallara rağbet artmıştı (UZUNÇARŞILI, 1959, s. 571). Osmanlı'nın batı ile yapılan ticaretinin hem ithalat hem de ihracat bakımından ham, yarı mamul ve mamul madde olarak tekstil ürünleri %60'ın üzerinde bir ağırlığa sahipti. Osmanlı açısından ithalatta, ihracata nazaran çok daha fazla kutuplaşmış olarak, tek bir tekstil mamulü, yünlü hakimdi. Onu takip eden ipekli ile birlikte, bu iki mamulün toplam ithalattaki payı %50'ye yakın idi (GENÇ, 2000, s. 255-256) Söz konusu yüzyıl aynı zamanda teknik/mekanik aletlerin de artık yavaş yavaş Osmanlı topraklarına girdiği bir dönemdir. Nitekim Selanik'teki Fransız konsolosu Felix Beaujour'un 1787-1797 dönemi için hazırlanmış olduğu raporda, 18. yüzyılın sonlarında Avrupa'daki saat ticaretindeki gelişmenin yanı sıra İngiltere'nin de Osmanlıya olan saat ticaretinin sanıldığı kadar ötesinde olduğu belirtilmektedir (BEAUJOUR, ?, s. 18 ve 23).

Osmanlı'nın Avrupa ile olan kara ticareti de bu dönüşümlerden etkilenmişti. Bu nedenle de 18. yüzyıl, 19. yüzyıldaki ticari teslimiyeti öncelleyen bir dönüşüm yüzyılı olarak göze çarpmaktadır. Bu dönüşümün ortaya konulması için pek çok çalışmaya ihtiyaç olduğu da ortadadır. Buradan hareketle bu çalışmanın temel amacı 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın ilk yıllarını dikkate alarak, Osmanlı'nın ticari yapısındaki dönüşümü arşiv belgeleri ışığında saptamak olarak belirlenebilir.

2. OSMANLI İMPARATORLUĞU-AVRUPA KARAYOLU TİCARETİ

Osmanlı İmparatorluğu kuruluşundan çöküşüne kadar tüm dönemlerinde, başka devletlerle ticari ilişkiler içinde bulunmuştur. Her ne kadar bazı çalışmalarda Osmanlı'nın ticari anlamda kendine yeter konumu vurgulansa da H. İnalçık bunun abartılmaması gerektiği ya da dış ticaretin olmadığı şeklinde anlaşılabilmesi gerektiğini vurgulamıştır. (İNALCIK, 1995, 47). Osmanlı bu ticari ilişkilerini yürütürken ticari metaların nakledilmesi bağlamında üç temel taşıma alanı söz konusu olmuştur. Bunlardan en kapsamlı taşımaya konu olan deniz taşımacılığı ilk sırada, taşımacılık anlamında daha az öneme sahip olan karayolu ikinci sırada, ve nehir yolu taşımacılığı ise önemi nedeniyle üçüncü sırada yer almıştır. Nitekim Tuna, Dicle, Fırat ve Nil dışındaki nehirlerin karakterleri itibarıyla hacimli taşımacılığa müsait olmadıkları bilinmektedir. Osmanlı dış ticaretinde deniz ticaretinin hemen hemen her zaman kara ticaretine üstün geldiğini R. Mantran ifade etmektedir.

Mantran'a göre konsolosluk raporları da bunu doğrulamaktadır. 18. yüzyılda bile Ege Denizi hala üzerinde en fazla geminin dolaştığı bir alandı. (MANTRAN, 1987, 163). Bu durum ilkin deniz ve karayolu ile taşınan metaların, taşıma maliyeti açısından, geminin daha avantajlı bir konumda olmasından kaynaklanmış olmalıdır. Gemi, karayolu taşıma araçlarına (at, katır, merkep, atlı araba) göre daha fazla meta taşıyabildiği için ortalama taşıma maliyetinin küçük olmasına neden olmaktadır. Karayolu taşımacılığının ise maliyet yüksekliğinin yanı sıra, metaların ticari bölgelere dağıtılmasından, alt yapı yetersizliğinden, taşınan meta hacminin düşük olmasından ve teknolojik gerilikten dezavantajlı bir konumda olduğu düşünülebilir. (GÜÇER, 1964, 33). Ancak tüm bunlara rağmen karayolu ile ticaretin ve ticari taşımacılığın canlı bir şekilde sürdürülebilmesi için bu konuya azami özenin gösterildiği bilinmektedir. Osmanlılardan önce dahi A. Selçuklu Devleti'nin yol güvenliğini sağlama noktasında önlemler aldığı, kervansaray, yol ve köprü yapımı ile ulaşımı kolaylaştırdığı ve büyük kentsel ticaret merkezleri kurarak ekonominin canlı ve reyanın refah içinde tutulmasına önem verdiği bilinmektedir. (KÖYMEN, 1986, 613-620; KIENITZ, 1986, 285-286). Ortadoğu devletleri böylelikle vergi gelirlerini artırmak için ekonomik faaliyetleri geliştirmenin ve reyanın bütün sınıflarında mümkün olan en büyük üretim artışını sağlamanın gereğini kabul ediyordu. Ekili toprakların kanalları açılmak suretiyle artırılması, yollar, köprüler ve kervansaraylar inşa etmek ve yolcuların güvenliğini sağlamak suretiyle de farklı bölgeler arasındaki ticaretin geliştirilmesi gerektiği öneriliyordu. (İNALCIK, 2000a, 83). Osmanlı İmparatorluğu da bu düşünceden hareketle kendi toprakları dahilindeki karayolu ticareti noktasında benzer önlemleri gündeme getirmiştir. Devlet aynı zamanda bu tür önlemleri teşvik etmeye yakın ilgi de gösteriyordu. (İNALCIK, 1995, 37). Ancak I. Süleyman dönemine kadar net olarak ortaya konulamayan yol ve ulaşım sistemi, Tanzimat sonrasında 1853 yalındaki talimat, 1869 yılındaki ilk büyük düzenleme ve 19. yüzyıldaki diğer düzenlemelere kadar Lütü Paşa'nın sadareti sırasında kurduğu ifade edilen menzil teşkilatı ve II. Murat devrinden varlığı bilinen derbent teşkilatı etrafında şekillenmişti. (TOZLU, 1999, 644-662; Bkz. HALAÇOĞLU, 1994, 162-164; HALAÇOĞLU, 1981, 123-132).

Menzil ve derbent teşkilatı dışında ve bunların yetmediği yerlerde kaleler (ribat) inşa etmek, köprücülük kurumu oluşturmak ve zaviyelerin varlığına izin vermek gibi uygulamalar söz konusu olmaktadır. Ancak 17. yüzyıldan itibaren derbent ve 16. yüzyılda da zaviye sisteminin zayıflamaya başladığı görülmektedir. Kentlerde, daha çok ıssız yol ve geçitlerde yolcuları barındırmak için kurulan, bir şeyh ya da dervişin hayır kurumu olarak kurduğu, ölü toprakların ihyasında, yol güvenliğinde, nüfusun iskan edilmesinde ve yeni yerleşim yerlerinin oluşturulmasında önemli roller üstlenen zaviyeler 16. yüzyıla gelindiğinde çoğu halen vergi muafiyetlerinden yararlanırken işlevlerini de yitirmişlerdi. Vakıf oldukları sürece de devlet onların topraklarını mali ve askeri amaçlarla kullanamazdı. Dolayısıyla devlet, özellikle II. Mehmet döneminde yol üstünde olmayan ve yolculara hizmet vermeyen zaviyelerle, gelirlerini hayır işlerinde kullanmayan vakıf ve zaviyeleri ortadan kaldırmış, topraklarını tumarlı sipahilere dağıtmıştır. 1530'da 623, yüzyılın ortalarında ise 1100 kadar zaviye vardı. I. Süleyman, İran Savaşları'nda harap olmuş köyleri canlandırmak için Erzurum yolu üzerinde zaviyeler kurulmasına izin vermiştir. (İNALCIK, 2003, 155-156). Derbentler de 17. yüzyıldan itibaren kırsal kesimde güvenliğin azalmasına paralel olarak bozulmaya başlamışlar, görevlerini yapamaz duruma

düşmüşler ve askeri mahiyette olanları hariç dağılmışlardır. Bu durum güvenliğin yok olmasına ve bölge ahalisinin güvenlik nedeniyle yerlerini terk etmelerine neden olunca 18. yüzyıl başlarında duruma müdahale edilerek derbentçiler eski yerlerine yerleştirilmeye başlanmıştır. (TABAKOĞLU, 2002, 239-240; İNALCIK, 2003, 155). Köprücülük ise, ülke genelinde ve fethedilen topraklarda varolan köprülerin bakım/onarımı ile yenilerinin yapılması için gerekli özenin gösterilmesi şeklinde belirmektedir. Genellikle devletin ileri gelenleri tarafından yapılan köprüler için belirli vakıflar kurulmakta ve bunun geliri söz konusu köprünün bakımına tahsis edilmekteydi. Kimi zaman bu bakım maliyeti bazı vergilerden muaf tutulmuş bir grup reayaya bırakılabiliyordu. L. Güçer'in ifade ettiği, Kili Kadısı'na gönderilen hükümden de anlaşılmalıdır ki devlet, muafiyet vermek suretiyle hazineden yaptığı fedakarlık karşılığı olarak, hazineden bir akçe sarfetmeden devamlı olarak köprülerin bakım ve tamiratını temin etmiş oluyordu. (GÜÇER, 1987, 9-11). Bu politikalar ekseninde Osmanlı döneminde yalnızca Bosna Hersek'te 232 han, 18 kervansaray, 32 misafirhane, 10 bedesten ve 42 köprü inşa edilmişti. Bu köprüler arasında 1566'da yapılmış Mostar Köprüsü, 1550 dolaylarında yapılmış Saraybosna'daki Koca (Kodja) Köprü ile Tirebinye Köprüsü gibi mimarlık başyapıtları vardır. (İNALCIK, 2003, 154).

Ticari taşımacılığın güvenliğini sağlamak için ana hatlarıyla ifade edilen bu uygulamalara paralel olarak Anadolu ve Rumeli topraklarında belirli karayolu ticaret rotaları oluşmuş, bu rotalar üzerinde gümrükler konuşlandırılmış ve sonuç olarak önemli kent ve kasaba merkezleri de bu rotaların geçtiği güzergahlar üzerinde oluşmuştur. Osmanlı'da ulaşım ve ticaretin büyük değişiklikler gösterdiği 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar işlevini sürdüren bu organizasyon içinde, çeşitli tarihlerde düzenlenmiş çok sayıdaki menzil defterinin verdiği bilgiye göre Anadolu'daki yol güzergahları şöyle idi:

İstanbul'dan Halep yönüne giden sağ kol Üsküdar'dan başlıyor, Gebze, Hersek, Lefke, Söğüt, Eskişehir, Seyitgazi, Hüsrevpaşa Hanı, Bayat, Bolvadin, İshaklı, Akşehir, Iğın, Ladik, Konya, İsmail, Karapınar, Ereğli, Ulukışla, Külek, Bayrampaşa Hanı, Adana, Kurt Kulağı, Antakya menzilleri üzerinden Halep'e varıyordu.

İstanbul'dan başlayıp 16. yüzyılda Diyarbakır'ın alınmasından sonra, burada son bulacak olan orta kol Üsküdar'dan, İzmit, Sapanca, Geyve, Taraklı, Göynük, Hendek, Düzce Pazarı, Bolu, Gerece, Bayındır, Karacalar, Koçhisar, Tosya, Osmancık, Merzifon, Amasya, Turhal, Tokat, Sivas, Kangal, Hasan Çelebi, Malatya, Harput, Ergani üzerinden Diyarbakır'a ulaşıyordu. Bu yol Diyarbakır'dan sonra Mardin, Nusaybin, Toprakkale, Karakuş, Kerkük ve Musul üzerinden Bağdat tarafına gidiyordu.

İstanbul'dan Erzurum ve Kars tarafına giden sol kol, orta kolun Merzifon menziline ayrılarak, Ladik, Niksar, Hacı Murat Kalesi, Karahisar-ı Şarki, Kelkit, Bayburt, Tercan üzerinden Erzurum'a ulaşıyor, oradan da Hasan Kalesi'ne uğrayarak Kars'a varıyordu.

Bu üç ana kol dışında Batı Anadolu'da Hendek, Hersek, Gölpazarı, Gemlik, Mudanya, Nilüfer Suyu, Ulubad, Susıgırlık, Başgelenbe, Ayazmend, Bergama, Manisa, Urla, Çeşme menzillerinden geçen ve İzmir'de sonuçlanan bir başka yol vardı. Kasabaların bu yollarla kurdukları bağ ile de şehir merkezleri ile etkin bir ulaşım söz konusu olabiliyordu. (ERGENÇ, 1998, 8-9'dan: BOA, Maliyeden Müdevver Defterler, No: 3858-4004; AK-

DAĞ, 1995, 343). Bu rotalar üzerinde birçok ticaret merkezi gelişerek uzunca bir süre ticari canlılığını koruyarak bölgesel anlamda merkez olma özelliklerini sürdürmüşlerdir. (İNALCIK, 1970, 207-218). Ek olarak, bu şehirler bazı malların üretiminde uzmanlaşarak, buldukları rota üzerinde, söz konusu mallar aracılığıyla avantajlar elde etmekteydiler. Ankara-Kastamonu yöresi tiftik, dokuma; Konya-Afyon yöresi keçecilik; Uşak-Gördes yöresi halıcılık; Bursa-Bilecik yöresi ipek üretimi ve dokuma; Mezopotamya camii kandilleri, cam işleri; Manisa-Akhisar yöresi dericilik; Maraş demir üretimi; Şam demir işleri, kılıç, mine; Gaziantep ayakkabı yapımı; Ankara kervan avadanlığı üzerinde ihtisaslaşmıştı. Böyle olunca bu şehirler doğu-batı ticaretini sağlayan yollar üzerinde transit fonksiyonları ötesinde, coğrafi uzmanlaşmaları nedeniyle kendilerine mal akımları ve ticari ilişkiler doğurmaya başladılar. (TEKELİ, 1971, 45). Belli başlı bu rotalar üzerinde de gümrük merkezleri yerleştirilmiş durumdaydı. Kervanların, resmen saptanan güzergahları izlemek zorunda olmaları eninde sonunda gümrük merkezinden geçmeleri demekti. Örneğin Tebriz'den Bursa'ya gelmekte olan kervanlar ilk gümrüklerini Tokat'ta ikinci gümrüklerini de Bursa'da ödüyorlardı. Yüklerini bu merkezler dışındaki yerlere götürüp indirmeleri yasaktı. Dolayısıyla imparatorluk bir gümrük bölgeleri mozayikine bölünmekteydi. Her bölgede gümrük vergisi ödenmesi şarttı ve bunlardan her birinin ayrı kanun ve yönetmelikleri, ayrı vergi oranları olabiliyordu. (İNALCIK, 2000b, 245). Oluşturulan gümrüklerden küçük olanlar büyük bir gümrüğe bağlı kılınmakta ve merkezi hükümet büyük gümrüğü muhatap almaktaydı.

Osmanlı İmparatorluğu'nda hem dış ticaretten hem de iç ticaretten gümrük vergisi alınmaktaydı. Dolayısıyla dış gümrüklerin yanında iç gümrüklerin de varlığı söz konusuydu. İç gümrükler Avrupa'da 18. yüzyıldan itibaren kaldırılmaya başlanarak 19. yüzyılda tamamen yok olmalarına karşın Osmanlı'da 20. yüzyılın başlarına kadar varlıklarını korumuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli toprakları aracılığı ile Avrupa'yla yaptığı etkin bir ticaret bulunmaktaydı. Bu ticarete de yukarıda ifade edilen politikalar varlığını sürdürmekteydiler. Osmanlılar İstanbul ile Belgrad adasındaki kadim Roma Yolu'nu, bozuk yerlerini kabaca kesilmiş taşlarla Belgrad'a kadar onararak her zaman bakımlı tutmuşlardır. Bu yol boyunca bütünüyle yeni yollar da yapmışlardır. Ünlü Slav tarihçisi Jrecek'in Osmanlı İmparatorluğu'nu, modern zamanlara kadar bütün tarihte, Roma'dan sonra yol sistemini en iyi çözümlen sistem olarak nitelemesi belki de bundan dolayıdır. (ORTAYLI, 1973, 183). Ana yollar üzerindeki belli köyler, yol yapım ve bakımıyla görevlendirilir bu hizmet karşılığında da olağandışı vergilerden (avarız) muaf tutulurdu. Belgrad-İstanbul yolunu arabalar bir ayda geçebiliyordu. 1566'da II. Selim atla aynı yolu 15 günde geçmiştir. Balkanları İstanbul'a bağlayan önemli genel üç büyük yol bulunmaktaydı. Ohri, Manastır ve Selanik üzerinden Arnavutluk Limanları'ndan gelen eski Via Egnatia; Belgrad, Sofya ve Filibe üzerinden gelen büyük askeri yol ve Tunca Vadisi ve Edirne üzerinden Aşağı Tuna bölgesinden gelen yol. (İNALCIK, 2003, 152).

Osmanlı ile Avrupa toprakları arasındaki ticarete karayolu ve karayolu ile sıkı bağlantıları olan nehiryolu taşımacılığı önemli rol oynamaktaydı. Karayolu ile Osmanlıya mal getiren tüccarlar, geldikleri bölgelere göre değişik rotalar izlemekteydiler. Avusturya'nın içlerinden doğuya, Osmanlı topraklarına kadar gelen karayolları, Tuna, Mur, Drava ve

Sava nehirlerini izlemişlerdi. Önce, Osmanlı topraklarının batı sınırında yer alan Budin ve Ösek'e çıkan bu yollar, daha sonra Erdel'e yönelmekte, sonra Eflak ve Boğdan'a kadar uzanmaktaydı. Budin'e çıkan en önemli iki yoldan ilki (Tuna Yolu) Güney Alman topraklarından başlayıp Tuna Nehri boyunca Viyana-Pressburg (Bratislava) üzerinden; ikincisi ise (Laibach Yolu) Avusturya'nın daha güneyindeki Alp topraklarından çıkıp Gorizia (Görz), Ljubljana (Laibach), Ptuj (Pettau) üzerinden gelmekteydi. Drava ve Mur Nehirleri boyunca Ösek'e kadar işleyen yollar, güneyden gelen bu ikinci yolu Laibach, Pettau ve Kanije arasında üç ayrı noktada kesmekteydi. Ayrıca İtalya'nın kuzeyinden gelip Tuna Nehri'ne kavuşan Brenner Yolu, Tauern Yolu, Semmering Yolu gibi birden fazla güzergah olup, bunların daha kuzeyde yer alan Bohemya, Şilezya ve Polonya ile bağlantıları vardı. (PICKL, 1988, 29; HOFFMAN, 1961, 35; PICKL, 1980, 36). Karayolunu kullanarak gelen Avrupa tüccarlarının izledikleri rota, hangi bölgenin tüccarı olduklarına ve nereden geldiklerine bağlı olarak farklılık göstermiştir. Örneğin Erdel'den ve Krayova'dan ticaret eşyası getiren Avusturya tüccarları İstanbul'a Niğbolu üzerinden gelmekteydiler. (BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 338). Viyana tarafından karayoluyla gelen tüccarların bir kısmı Belgrad, Niş, Sofya, Filibe, Edirne, İstanbul güzergahını kullanırken, (BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 58/2, 90) bir kısmı da Niş'ten sonra Vidin'e yönelerek Tuna Nehri boyunca uzanan Vidin, Niğbolu, Rusçuk, Yerköyü rotasını kullanmışlardır. (BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 568).

Erdel tarafından gelen tüccarların ise, Avusturya tarafından gelen tüccarların aksine Eflak üzerinden geldiklerini, karayolunu kullanmaları halinde Rusçuk ve Varna yoluyla Güneye indiklerini (BOA, A. DVN. DVE, 58/2, 99) sonra nehiryolunu kullanmaları halinde ise önce Eflak yoluyla Tuna Nehri'ne indiklerini ve daha sonra Niğbolu, Rusçuk, Silistre, İbrail, Varna üzerinden İstanbul'a geldiklerini görüyoruz. (BOA, A. DVN. DVE, 58/2, 260; BOA, A. DVN. DVE, 60/4, 198).

Galiçya tarafından ise Torla Nehri (Dinyeper) yoluyla Hotin, Bender, Akerman ve Kocabeyi'ne kadar inen tüccarlar, buradan Karadeniz'e işleyen Osmanlı gemilerini kullanarak İstanbul'a gelmekteydiler. (BOA, A. DVN. DVE, 61/5, 741; BOA, A. DVN. DVE, 62/6, 37). Aynı bölgede kullanılmakta olan ve Hotin-Galaş yolu olarak bilinen bir diğer kol da, İstanbul'a Suçeva, Yaş, Barlad, Kalas, İsmail, Tulca hattı üzerinden bağlanmaktaydı. (MEHLAN, 1939, 257).

Osmanlı topraklarına güneyden gelen Hırvat tüccarlar ise, Bosna, Karadağ, Arnavutluk, Selanik, İstanbul güzergahını kullanmaktaydılar. (BOA, A. DVN. DVE, 60/4, 1029). Ancak 18. yüzyıl sonlarına doğru Saraybosna tarafından gelen Avusturya tüccarları artık, büyük bölümü Avusturya egemenliği altındaki Alman topraklarını Balkan Yarımadası'nın güney kesimleriyle bağlayan en önemli karayolu durumundaki (MEHLAN, 1938, 69) Belgrad, Niş, Üsküp, Selanik rotasını kullanıp Selanik ve Siroz'u ziyaret etmeye başlamışlardı.

Rumeli'de söz konusu bu yollarda yapılan ticari taşımacılık öküz, manda veya atların koştuğu yük arabalarıyla gerçekleştirilirdi. Manda ve öküzlerin koştuğu arabaların taşıma kapasitesi 700-800 okka dolayındaydı. At arabalarında ise, koşulan atların sayısına bağlı olarak yük kapasitesi 600 okkadan 1500 okkaya kadar çıkabilirdi. Rusçuk'tan Var-

na'ya at arabalarıyla nakledilecek ticaret eşyasının her bir 100 okkası için 34-35 pare ödenmekte, bu meblağ kış aylarında 1 kuruşa kadar çıkmaktaydı. Daha yavaş hareket eden ve öküz ve mandaların koşulduğu arabaların kirası ise daha ucuzdu. (PEYSSONEL, ?, 275) Balkan topraklarından Avusturya tarafına yönelen tüccarların, İstanbul, Belgrad, Viyana; veya Üsküp, Belgrad, Viyana; ya da Zıştovi, Rusçuk, Bükreş, Braşov, Viyana rotalarından herhangi biri üzerinde ve 10, 20 veya 30 kadar atın çektiği yük arabalarıyla yaptığı yolculuklar, yaklaşık 6 hafta sürmekteydi. (PASKALEVA, 1966, 109).

Kara ticaretinde nakliyatta kullanılan yük hayvanlarının taşıma kapasitesi birbirinden farklılık göstermekteydi. Develerin taşıma kapasitesi 200 kg ile 700 kg arasında değişmekteydi. Atların taşıma kapasitesi ise 300-350 kg'dan 600-650 kg'a kadar çıkmaktaydı. Nakliyatta develerin tercih edilme nedeni fazla yük taşıyabilmelerinden ziyade, bakımlarının zahmetsiz olmasıydı. Zira at gibi tımar derdi de olmayan bu hayvan günlerce aç ve susuz yolculuk yapabilmekteydi. Ancak zemini ağır yollarda rahatlıkla yürüyememesi nedeniyle, Balkan Dağları'nın kuzeyine düşen yerlerde ve daha güneydeki Yunanistan'ın bozuk yollarında develere rastlamak olanaklı değildi. Bu yüzden develer ağırlıklı olarak Trakya üzerinde seyreden rotalarda kullanılmaktaydı. (MEHLAN, 1939b, 271).

Yolculuk esnasında atların ayaklarına nal çakılmış olması ve yolculuk sırasında Türk işi eyer kullanılması dikkat edilen hususlar arasındaydı. Zira Türk eyerlerinin, Avrupa işi eyerlerin aksine ayağı iyi kavrayan üzengileri vardı ve önleri ve arkalarının hafif yükseltilmiş olması nedeniyle oturma rahatlığı sağlıyordu. (MEHLAN, 1939b, 272). Taşınan yükler ise keten bezi veya yün çuvallardan yapılan balyalar, örme sepetler veya ahşap sandıklar halinde hayvanların arka tarafına yerleştirilmekteydi. Taşımacılıkla en fazla meşgul olanlar ise Sırbistan'ın doğu kesimlerinde ve dağlık bölgelerde ikamet eden halklardı.

Nakliyatta arabaların kullanılması yalnızca düzlük alanlarda ve kısa mesafeli olarak olanaklı idi ve pek az sayıda güzergahla sınırlıydı. Dağlık/yüksek bölgelerde arabaların kullanılabilirdiği güzergahlar sadece Braşov-Sibiu arasında mevcuttu ve söz konusu güzergahlarda bile arabaların kullanılabilmesi için çok sayıda koşum hayvanına ihtiyaç duyulmaktaydı. (MEHLAN, 1939b, 273). Aynı zamanda nakliye arabalarının kullanım alanları da o kadar geniş değildi. Söz konusu arabalar ağırlıklı olarak Eflak ve Boğdan'da kullanılabilmekteydi. Örneğin bu arabalara Bosna'da rastlamak mümkün olmadığı gibi Sırbistan topraklarında 19. yüzyıla gelindiğinde sık olarak rastlanmamaya başlamıştı. Zira yük arabalarının daha 16. yüzyılda kullanıldığı bilinmesine rağmen nakliyatta atların yerini alması, ancak 19. yüzyıl ortalarında söz konusuydu. (MEHLAN, 1939b, 274).

Erken tarihlerde kullanılan araba çeşitlerini de tam olarak ortaya koymak oldukça zordur. Arabanın yapımı, takip edilecek yolların özelliklerine göre değişiklik göstermekteydi. Tuna Nehri'nin kuzey ve güneyine düşen yerlerdeki arabalar oldukça hafifti. Bu bölgelerde kullanılan ve *karutza* olarak adlandırılan arabalar 4 tekerlekli, üç adım yükseklikte ve iki adım genişlikteydi. Uzunluğu 4 adımı geçmeyen ve oldukça dar olan bu arabalar at koşularak kullanılabilmekteydi. (MEHLAN, 1939b, 273). *Talika* olarak adlandırılan ve tatar menşeli olduğu anlaşılan yük arabaları da, at koşularak kullanılan ve kullanım alanı Türkler tarafından geliştirilmiş arabalardandı. Yük arabası olduğu ve seyahat amaçlı olarak kullanılan talikaların pencereyi olanlarına da rastlanmaktaydı. Ancak seya-

hat amaçlı arabaların Eflak'ta yaygınlaşması, 19. yüzyıl ortalarında Viyana arabalarının (*fiak*) bölgeye girmesinden sonra gerçekleşmişti. (MEHLAN, 1939b, 274). Balkanların orta bölgelerinde ise öküz ve mandaların koşulduğu ağır yük arabaları kullanılmaktaydı. *Tarnika* adlı modelinde, arka tarafında iki kişilik ekstra oturma yeri bulunan ve altı yere yakın 2 veya 3 tekerlekli arabalar oldukça ilkeldi. Balkanlarda *araba* adıyla yer eden yüksek tekerlekli ve genellikle üzeri çıplak ahşap veya kumaşla örtülü nakliye araçları ise, hem yük eşyası naklinde, hem de seyahatler için en fazla arananlardı. (MEHLAN, 1939b, 275).

Avrupa ve Osmanlı arasında Rumeli'den yapılan ticarete başta Tuna Nehri olmak üzere Sava, Drava ve Mur Nehirleri kullanılmaktaydı. Her ne kadar Rumeli'de nehir ticareti ayrı bir kategori olarak düşünülebilirse de, karayolu ile yapılan ticaretle iç içe geçmiş durumdaydı. Güneyde yer alan Sava, Drava ve Mur Nehirleri çok eski zamanlardan beri ticari ve askeri amaçlarla kullanılmıştır. Drava Nehri üzerinde yer alan Villach ve Pettau, geç ortaçağlardan beri uzak mesafeli ticarete sahne olan ticaret merkezleri olmuştur. Daha 15. yüzyılda Drava Nehri üzerinde sallarla Pettau'ya kadar getirilen ringa balığı ve Aachen, Frankfurt, Kreuznach, Nürnberg ve Speyer orijinli kumaşlar, Pettau panayırlarında Macar sığır ve derileriyle takas edilmiş, takas edilen sürüler akıntının ters yönünde ve nehir boyunca batıya doğru sürülmüştür. 15. yüzyıldan çıkarken, Venedik yoluyla ithal edilen ticaret maddeleri de aynı yolla Pettau'ya getirilmeye başlanmıştır. 16. yüzyıl öncesinde kurşun, civa, demir, demir eşyalar ve muhtelif tekstil ürünlerinin yanı sıra, Venedik tarafından getirilen zeytinyağı, pirinç, baharat, şarap, cam ve kaliteli kumaşların bir bölümü de Villach'tan itibaren nehir yoluyla nehrin akış yönünde Pettau'ya doğru sevkedilmekteydi. 16. ve 17. yüzyıllarda Drava ve Mur Nehirleri üzerinde gemi ve sallarla yapılan nakliyat Osmanlılara karşı askeri birlik ve cephane sevkiyatında da kullanılmıştır. Drava Nehri üzerinde askeri amaçlı kullanılan gemiler küçük ebatlı Osmanlı gemilerinden esinlenerek *şayka* veya *nassaren* (*nassad*) adlarıyla anılmıştır. Macarca *Naszad*, Çekçe *Nassadok*, Slavca *Nasad* olarak bilinen ve genellikle *martolos* olarak adlandırılan sırp mürettebattan teçhiz edilen bu hafif savaş gemileri, Osmanlı tarafından Tuna donanmasının bir parçası olarak 15. yüzyıldan beri Tuna Nehri'nde çok sayıda bulundurulmaktaydı. Bir Floransalı'nın raporuna göre 1475 yılında Tuna Nehri'nde bu gemilerden 300 adet olup 10.000 de gemici istihdam edilmekteydi. 1522 yılında Petervaradin'de Radic Bozic adındaki bir Sırp tarafından yeniden tasarlanan ve 1529 yılında I. Viyana kuşatması sırasında önemli bir rol oynayan bu gemilerin 1530 yılındaki sayısı 800'ü bulmuştur. (BABİNGER, 1961, 18-20).

18. yüzyıl göz önüne alındığında Tuna Nehri konusunda Avusturya ile yapılan Pasarofça Anlaşması'nın (1718) II. Maddesindeki düzenleme esas alınmalıdır. Buna göre Avusturya tarafından Tuna Nehri'ni kullanarak gelen tüccarlar Vidin, Rusçuk ve sair mahallere kadar kendi gemileriyle gelebilecekler, ancak getirmiş oldukları ticaret eşyasını burada gemilerden arabalara aktaracaklar ve ücreti karşılığında karayoluyla daha ileri noktalara nakledebileceklerdir. Nakliyatta Rusçuk'tan öte nehir yoluyla devam etmek isterlerse, İbrail, İsakçı, Kili veya Karadeniz'e işleyen diğer Osmanlı gemilerini kiralayabilecekler, bu şekilde getirmiş oldukları ticaret eşyasını İstanbul, Kırım, Trabzon, Sinop ve Karadeniz'de alıcı olan diğer iskelelere kadar nakledebileceklerdir. (BOA, A. DVN. DVE, Nem-

çe Ahid Defteri, 57/1, 23/122). Bu düzenlemeye göre 18. yüzyıl başlarından itibaren Tuna Nehri yoluyla Osmanlı topraklarına ticaret eşyası getiren tüccarların bir kısmı, Rusçuk'ta arabalara aktarma yaptıktan sonra Edirne üzerinden İstanbul'a doğru yol almışlar, (BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 127) bir kısmı da adı geçen iskelelerde aktarma yaptıktan sonra mallarını nehir ve deniz yoluyla İstanbul'a nakletmişlerdir. (BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 336). Ancak nehir yolunu kullanarak gelen tüccarların hepsi yolculuklarını iç kesimlere kadar sürdürmemişler, getirmiş oldukları ticaret eşyasını Rusçuk yerine Vidin vb. yerlerden karayolu ile aktarmışlardır. (BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 411). 18. yüzyılın büyük bölümünde uyulan bu kural, Osmanlı tarafından 1784 yılında Avusturya'ya verilen ve Avusturya tüccarlarının Karadeniz'e çıkmalarına olanak tanıyan anlaşma ile geçerliliğini yitirmiştir. Söz konusu senedin 6. ve 7. maddeleriyle hem Tuna Nehri'nden, hem de boğazlardan Karadeniz'e çıkmak ve Karadeniz ve Akdeniz'den birbirine geçiş yapabilmek olanaklı hale gelmiştir. (BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 269/637). Ancak buna rağmen Avusturya tüccarlarına Karadeniz'e çıkış izni verilmesinden çok önceleri bazı Avusturya tüccar gemileri İbrail, İsmail ve Kili'ye kadar seyretmişler (BOA, A.DVN.DVE, 60/4, 983-986 (Evail-i Cemaziyelahir 1191 tarihli)). ve İbrail ve Varna yoluyla İstanbul'a gelmişlerdir. (BOA, A.DVN.DVE, 60/4, 198).

Avusturya tüccarları genel olarak, Osmanlı topraklarına gelirken yaptıklarının aksine, dönüş yolculuğu sırasında akıntı yönünün ters olması nedeniyle Tuna nehrini pek kullanmamışlardır. Bununla birlikte nehir yolculuğunu deneyen tüccarlar olduğunu görüyoruz. Örneğin 1724 yılında Eflak'tan satın aldığı yün ile Viyana'ya dönmek isteyen *kumpanya* tabir olunan Oryantal Ticaret Şirketi'nin tüccarları, dönüş sırasında Tuna nehrini kullanmışlardı. (BOA, A.DVN.DVE, Nemçe Ahid Defteri 57/1, 328).

Vidin'den Rusçuk'a kadar özel olarak kiralanan ve yük kapasitesi 200 kantar olan gemilerin kirası 14 ile 15 kuruş arasında değişmekteydi. Ancak özel olarak değil de, yalnızca Vidin'de yükünü boşaltıp geri Rusçuk'a dönmek üzere olan gemilerin kiralınması halinde bu tutar 6-7 kuruşa kadar düşerdi. Akıntının ters yönünde yapılacak nakliyatlarda, Rusçuk'tan Vidin'e kadar özel olarak kiralanan gemilerin fiyatı ise 12 ile 15 kuruş arasındaydı. Aynı rota üzerinde özel olarak kiralınmayıp, yükünü boşaltıp geri dönmekte olan gemilerin kiralınması halinde bu tutar 9-10 kuruşa kadar inmekteydi. Vidin ve Rusçuk'ta nehrin akış yönünde daha uzak mesafeler için de özel gemiler kiralınabilmekteydi. Vidin'den Kalas'a nakledilmek istenen ticaret eşyası için kiralınmak istenen gemilerin ücreti 28-30 kuruş; Rusçuk'tan Kalas'a nakledilmek istenen ticaret eşyasının ücreti 15-20 kuruş; Vidin'den Tuna ağzındaki Süne Boğazı'na nakledilmek istenen ticaret eşyasının ücreti ise 50-55 kuruş arasında değişmekteydi. Kalas'tan Karadeniz'e ticaret eşyası nakledebilmek için ise, genellikle Vidin ve Rusçuk'tan gelmekte olan ve bu yüzden daha düşük maliyete konu olan gemiler kiralınmaktaydı. Bu rota üzerinde kiralanan gemilerin yük kapasitesi genellikle 200 kantarın altında olmaz ve kiraları gemilerin büyüklüğüne ve rotanın uzaklığına göre değişiklik gösterirdi. (PEYSSONEL, ? , 174).

18. yüzyılın başlarında, Avusturya dış ticaretinde gözler Tuna'ya çevrilmiş olmasına rağmen, iki bölge arasında hala ağırlıklı olarak karayolu kullanılmaktaydı. Tuna Nehri'nin Avusturya'ya yakın bölgelerinde Raiz tüccarları, daha iç kesimlerinde de Rum

tüccarları ticaret faaliyetlerinde söz sahibi durumundaydı. (HALM, 1943, 67). Pickl'e göre 18. yüzyıl başlarından 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca anlaşmasını takip eden yıllara, hatta 1784 yılında Osmanlı Devleti tarafından Avusturya'ya verilen anlaşma senedinin imzalanmasına kadar köklü değişiklikler meydana gelmemiştir. Bu süre zarfında iki bölge arasında kara ve nehir yoluyla yapılan ticaret faaliyetleri, eskiden olduğu gibi, büyük ölçüde Osmanlı tebeası tüccarlar ile Macaristan ve Erdel tüccarları tarafından gerçekleştirilmiştir. (PICKL, 1980, 45). O dönemde Avusturyalı tüccarların sayıca azlığı, 18. yüzyılın sonlarına doğru bu araştırmanın da bir bulgusu olduğu gibi artmaya başlayacaktır.

Osmanlı-Avrupa arasında Rumeli topraklarında yapılan kara ticaretinde belirli gümrük noktalarının varlığı söz konusudur. 18. yüzyılın büyük bir bölümünde Avrupa topraklarının kara veya nehir yoluyla Osmanlı topraklarına ithal edilen ticaret eşyasının ilk vergiye tabi tutulduğu gümrük noktalarından birisi Belgrad idi. Bu dönemde Avrupa'dan gelen ticaret eşyasının büyük ölçüde İstanbul'da pazarlanmasına ve vergi tahsilatının İstanbul ile birlikte ticaret eşyasının satışa sunulduğu Rumeli topraklarındaki Selanik, Edirne gibi diğer ayrıcalıklı gümrük merkezlerinde yapılması ilkesinin benimsenmiş olmasına rağmen, Avrupa'dan kara ve nehir yoluyla Balkanlara ve İstanbul'a getirilen ticaret eşyası söz konusu olduğunda, İstanbul gümrüğü hariç, ticaret eşyasının satışa sunulduğu bölgelerden ziyade Osmanlı toprakları içerisinde ilk ödemenin yapıldığı bölgeler esas alınmaktaydı. Örneğin Avusturya topraklarından gelen tüccarların gümrüğünü Bükreş'te veya Vidin'de ödediği ticaret eşyasından Rusçuk'ta, gümrüğünü Belgrad'da ödedikleri ticaret eşyasından Zıştovi, Selanik, Filibe veya Sofya'da tekrar gümrük talep edilmesi ahitnamelere aykırı kabul edilmekteydi ve talep edilen tutarların tüccarlara geri verilmesi istenmekteydi. (ELİBOL, 2003, 46-47).

18. yüzyılda imparatorluğun diğer bölgelerinde görüldüğü gibi, Rumeli toprakları da Fransa ve İngiltere'nin rekabetine sahne olmuştur. 18. yüzyılın ilk yarısında Balkan pazarına Fransızlar egemen olurken, yüzyıl ortalarından itibaren İngilizler ticaret usullerindeki cazibeyle kendilerine yer bulmuşlar ve Fransız ihtilaliyle birlikte Fransızların önüne geçmişlerdir. Bu dönemde her iki devletin de temsilciliklerinin bulunduğu Selanik, bölgenin en önemli ticaret merkezi haline gelmiştir. Osmanlı Devleti ile yaptıkları ithalat ve ihracatta deniz yolunu kullanan her iki devlet tüccarları da önceleri doğrudan, sonraları ise halkı ve bölgeyi daha iyi tanıyan Osmanlı tebeası Ermeni ve Yahudi tüccarların aracılığıyla Balkanlardan pamuk, yün, halı ve kilim, tahıl, afyon, kuş üzümü, kırmızı boya, deri ve balmumu ve ecza ürünleri ithal etmişler, karşılığında bölgeye mensucat ürünleri, keten bezi, pamuklu kadife, yün kasket, maden filizi, saat, mücevherat ve altın işlemeli eşyalar, cam, kağıt, kürk ve sömürge ürünleri getirmişlerdir. Bölgeye getirilen mallardan bir kısmı önce Alasonya, İslimye, Nevrokop ve Uzuncaova panayırlarına indirilmiş, daha sonra iç kesimlere aktarılmıştır. Fransızların Balkan pazarındaki rolünün azalmasından, ithal ettikleri yün ve kuş üzümü karşılığında bölgeye tekstil ürünleri ve baharat getiren Hollandalılar ve ithal ettikleri yün, yünlü kumaş, ipek, tahıl, afyon, kuşüzümü, kırmızı boya, balmumu ve ecza bitkileri karşılığında bölgeye ipekli kumaşlar, kadife, damasko, yün kasket, maden filizi, silah, cam ve kağıt getiren İtalyanlar da yararlanmışlardır. İthal ettikleri tütün, şarap, kuş üzümü ve demire karşılık bölgeye kürk ve

ipekli eşya getiren Rusların bölgedeki etkinlikleri ise, Karadeniz'e inme ve Osmanlı Devleti ile doğrudan ticaret yapma fırsatını elde ettiği 1774 yılından sonra, diğer devletlere göre daha fazla gelişme göstermiştir. Ancak 18. yüzyılda Balkan ticaretindeki payı en fazla artış kaydeden Avrupa devletleri, deniz yolunun yanısıra kara ve nehir yolunu da yoğun biçimde kullanan Avusturya ve diğer Alman eyaletleri olmuştur. Avusturya ve Alman eyaletlerinden Balkanlara gelen tüccarlar, Osmanlı topraklarından ithal ettikleri pamuk, yün, iplik, büyükbaş hayvan, post ve deri karşılığında yünlü kumaş, müslin, maden filizi, çelik ve bakır eşyalar, mücevherat ve altın işlemeli eşya, emaye eşya, cam, porselen, kürk ve sömürge ürünlerini getirmişlerdir. 18. yüzyılda genelinde korunan bu tablo, 1830'lardan itibaren tekrar İngilizler lehine değişmeye başlamıştır. (MEHLAN, 1939a, 75-76).

3.ARAŞTIRMANIN TANITIMI

2 Numaralı başlıkta Osmanlı kara dış ticareti ve özellikleri ana hatlarıyla ortaya konulmuştur. Bu anlamda dikkatimizi 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın ilk yıllarında yoğunlaştırdığımızda, Osmanlı arşivlerinde yer alan Bab-ı Defteri tasnifindeki Başmuhasebe kayıtları ile Cevdet İktisat ve Cevdet Maliye tasniflerindeki kervan defterleri dikkatimizi çekmektedir.

Bu çalışmada yararlanılan ve Belgrad-İstanbul arasında işleyen kervanlara ilişkin defterlere ait, tespit edilebilen arşiv kayıtları oldukça sınırlıdır. Örneklerine Bab-ı Defteri Başmuhasebe kalemi, Cevdet İktisat ve Cevdet Maliye tasniflerinde rastladığımız bu defterlerin başında, genellikle *îrâd-ı defter-i kârbân-ı belgrad müfredâtı* ifadesi yer almış; zaman zaman *şehr-i ...nın ... gününde vürûd iden belgrad kârbân defteri* biçiminde tanımlanmıştır. Bazen de sadece *îrâd-ı defter-i belgrad* ibaresiyle yetinilmiştir.

Bağlı buldukları maliye kalemine, bizzat başlıklarında yer verilen bilgiler ve içeriğine bakarak Belgrad'dan İstanbul'a ithal edilen malların taşındığını anladığımız bu kervanlarla ilgili diğer kayıtlara ancak dolaylı yollardan rastlayabiliyoruz. Bu kayıtlara örnek olarak Nemçe Ahkam Defterleri'nin ilgili hükümleri verilebilir. (Bkz. BOA, DVN.DVE, 62/6, 891,943). Belgrad kervanlarıyla ilgili bilgilere yer verdiği tespit edilen literatür çalışmaları içerisinde ise, araştırmalarını Osmanlı döneminde Rumeli'deki ticaret faaliyetleri üzerinde yoğunlaştıran A. Mehlan'ın eserleri ön plana çıkmıştır.

Buradan hareketle araştırma amacımıza ulaşmak için söz konusu kayıtlarda ve ilgili döneme ait 9 adet deftere ulaşarak bunları temin etmeye çalıştık. Defterler Belgrad'dan gelen kervanların içinde yer alan tüccarların, isimleri, tabiyetleri, getirdikleri malların isimleri, miktarları ve her bir maldan alınan vergi miktarını içermekteydi. Farklı süreler için tutulan defterlerin transkripsiyon işlemi tamamlandıktan sonra defterlerdeki bilgilerin sistemli bir şekilde yorumlanabilmesi için 3 tablo oluşturularak bilgiler yoruma uygun bir hale getirildi. Sonuçta 9 defter (9 kervan), 1036 parça mal ve 318 tüccar üzerinden bilgiler derlenerek tablolar oluşturuldu. I nolu tablo ile söz konusu 9 kervanın mali kompozisyonuna ulaşıldı. Her bir kervanın ödediği toplam vergi ile getirdiği tüm malların toplam değerleri saptanarak 9 kervanın ödediği toplam vergi ve getirdiği malın toplam değerine ulaşıldı. II. nolu tabloda ise 1036 mal gruplanmak suretiyle gelen tüm malların bu

gruplar itibariyle bıraktıkları vergi, malların gruplar itibariyle değeri ve toplam içindeki oranına ulaşılmaya çalışıldı. Ancak burada belirtilmesi gereken bir nokta şudur ki, I. ve II. tablolarda genel toplamların eşit çıkmaları gerekirken farklı çıkmalarıdır. Bunun nedeni, II nolu tablo oluşturulurken okunamayan, ya da okunduğu halde ne olduğu saptanamayan malların II nolu tabloya dahil edilmemesidir. Bu nedenle II nolu tablonun genel toplamı, I nolu tablonun genel toplamından biraz daha küçük çıkmıştır. Verginin bir grup mal için toplam şeklinde gösterildiği durumlarda ise her bir mala düşen vergi, o gruptan alınan toplam vergi/mal sayısı şeklinde hesaplanarak tabloya öyle dahil edilmiştir. III nolu tabloda ise 318 tüccar tabiyetler itibariyle gruplanarak yoruma hazır hale getirilmiştir. Ancak bu tablo oluşturulurken de genel toplam içinde sayıları birkaçı bulanlar (örneğin müs-lim 3 tane) ile tabiyetleri belirtilmeyenler diğer başlığı içine dahil edilmiştir.

I ve II nolu tablolarda malların değerlerine, maldan alınan verginin %3 olduğu hesabıyla, maldan alınan vergi 3'e bölünüp 100 ile çarpılmak suretiyle ulaşılmıştır. Kuruş değerinin hesaplanmasında ise 1 kuruş=120 akçe paritesinden yola çıkılmıştır.* Oluşturulan tablolar yorumlanmak suretiyle de araştırmanın bulguları ortaya konulmuştur.

Dileğimiz bu çalışmanın Osmanlı iktisat tarihinde küçük bir alanı aydınlatabilmesidir. Dönemin dış ticari yapısının kara ticareti ekseninde aydınlatılabilmesi için daha pek çok çalışmaya ihtiyaç olduğu da ortadadır.

Tablo 1. Avrupa'dan Osmanlıya Gelen Kervanların Mali Kompozisyonları:1795-1804

Kervan No	Defter No	Geliş Yeri	Geliş Tarihi	Yükünün Toplam Değeri	Ödediği Toplam Vergi
1	D. BSM. 6357	Belgrad	13 Şubat 1795	18.739.433	562.183
2	D. BSM. 6457 (1)	Belgrad	22 Mayıs 1795	12.159.400	364.782
3	D. BSM. 6445	Belgrad	10 Ocak 1796	15.846.667	475.400
4	D. BSM. 6457 (2)	Belgrad	31 Mart 1796	13.294.933	398.848
5	C. M. 28667	Belgrad	21 Nisan 1797	17.549.800	526.494
6	D. BSM. 6701	Belgrad	18 Ağustos 1798	19.729.133	591.847
7	C. İKTİSAT 1498	Belgrad	26 Ekim 1798	57.115.500	1.713.465
8	D. BSM. 6962	Belgrad	19 Ağustos 1801	59.117.233	1.773.517
9	C. İKTİSAT 2029	Belgrad	4 Ocak 1804	28.142.400	844.272
TOPLAM (Akçe)				241.694.499	7.250.808
TOPLAM (Kuruş) (Akçe/120)				2.014.120	60.423

KAYNAK:D. BSM. 6357, D. BSM. 6457 (1), D. BSM. 6445, D. BSM. 6457 (2), C. M. 28667, D. BSM. 6701, C. İKTİSAT 1498, D. BSM., 6962, C. İKTİSAT 2029.

* 18. yüzyılın sonları 19. yüzyılın başlarına ait gümrük tarife defterlerinde 1 kuruşun rayicinin 120 akçe olduğu özellikle vurgulanmıştır. Bununla birlikte 18. yüzyılın ikinci yarısına ait bazı gümrük tarife defterlerinde 1 kuruşun rayicinin 110 akçe olarak da belirlendiği görülmektedir. Bkz. BOA, C. Hariciye, 6228; BOA, C. Hariciye, 24435.

Tablo 2. Avrupa'dan Osmanlı'ya Karayoluyla Gelen Malların Toplam Değerleri Üzerinden Alınan Vergiler ve Yüzdeleri: 1795-1804

MALLAR	Parça Sayısı	Malların Toplam Akçe Değeri (Akçe)	%	Alınan Toplam Vergiler (Akçe)	%
Hırdavat	45	3.307.200	1.38	99.217	1.38
Kağıt	11	145.200	0.06	4.356	0.06
Cam ve Cam Ürünleri	6	234.800	0.09	7.038	0.09
Mensucat	571	193.203.766	80.90	5.796.113	80.90
Baharat ve Ecza	82	19.925.300	8.34	597.760	8.34
Yarı Mekanik Aletler	30	2.257.200	0.94	67.718	0.94
Maden	1	33.000	0.01	990	0.01
Gıda	1	15.700	-	471	-
Deri ve Deri Mamulleri	46	3.998.000	1.67	119.940	1.67
Ahşap ve Ahşap Ürünler	-	-	-	-	-
Manifatura ve Tuhafiye	148	9.667.500	4.04	290.027	4.04
Diğer	95	6.001.200	2.51	180.036	2.51
TOPLAM	1036	238.788.866	100	7.163.666	100
TOPLAM (Kuruş) (Akçe/120)	-	1.989.907	-	59.697	-

KAYNAK:D. BSM. 6357, D. BSM. 6457 (1), D. BSM. 6445, D. BSM. 6457 (2), C. M. 28667, D. BSM. 6701, C. İKTİSAT 1498, D. BSM., 6962, C. İKTİSAT 2029.

4.ARAŞTIRMA BULGULARI VE DEĞERLENDİRME

Buraya değin ana ilkeleri belirlenen, bu çalışmanın konusu ile ilgili olarak, arşiv belgelerinden derlenerek ekte sunulan 3 adet tablodan bazı bulgular elde edilmiştir. Bu bulgular aşağıda maddeler halinde sunulmaktadır:

- 1795-1804 yılları arasında Osmanlı topraklarına Avrupa'dan (Belgrad) değişik tarihlerde 9 adet kervan gelmiştir. Tablo I'de mali kompozisyonları verilen bu kervanların toplam 241.694.499 akçe (2.014.120 kuruş) değerinde mal getirdikleri ve bu mal üzerinden 7.250.499 akçe (60.423 kuruş) vergi ödedikleri saptanmıştır. Her kervan ortalama olarak 26.854.808 akçelik (60.423 kuruş) değerinde mal getirirken, yine her kervan ortalama olarak 805.654 akçe (6.713 kuruş) vergi bırakmıştır. Söz konusu 9 kervanda toplam 318 tüccar bulunmakta olup ortalama olarak her bir tüccarın 22.801 akçe (190 kuruş) tutarında vergi ödediği ve her tüccarın 760.045 akçe (6.333 kuruş) değerinde mal getirdiği hesaplanabilmektedir.
- Tablo III incelendiğinde 1795-1804 döneminde 9 kervan içinde toplam 318 tüccar bulunmaktadır. Bu tüccarlar tabiyet itibariyle ve ağırlıklı olarak izinli* (%40,56),

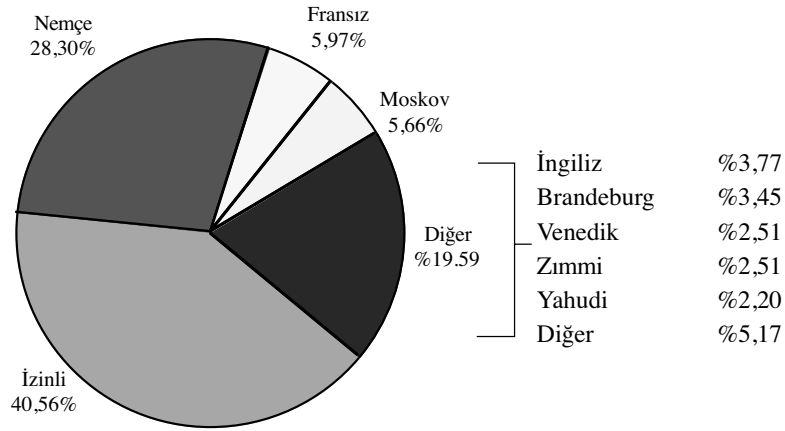
* Bu çalışmada kullanılan kervan defterlerinde kimi tüccarların tabiyetleri yerine kullanılan bu kavrama tüm çabalarımıza rağmen rastlanmamıştır. Ancak muhtemelen, kendilerine herhangi bir nedenden dolayı ticaret yapma izni verilmiş olan bir devlet tüccarını ya da aynı özelliklere haiz farklı devletler tüccarlarını ifade ediyor olmalıdır.

Nemçe (%28,30), Fransız (%5,97), Moskov (%5,66), Diğer (%5,17), İngiliz (%3,77), Brandeburg (%3,45), Venedik ve Zımmi (%2,51'er) ve Yahudi (%2,20) olarak sıralanmaktadır. Osmanlı'nın Avrupa ile olan karayolu ticaretinde kayıtlarda mezun (izinli) olarak adlandırılan tüccar grubu ile Nemçe (Avusturya) tüccarlarının ezici üstünlüğü hemen dikkati çekmektedir. Diğer ulusların payları yüzde itibariyle %2 ile %6 arasında küçük oranlarda ve birbirlerine oldukça yakın olarak belirmektedir. Aşağıda Şekil 1'de tüccarların tabiyetleri yüzdeler halinde gösterilmektedir.

Tablo 3. Avrupa'dan Osmanlıya Karayoluyla Mal İhraç Eden Tüccarlar ve Tabiyetleri:
1795-1804

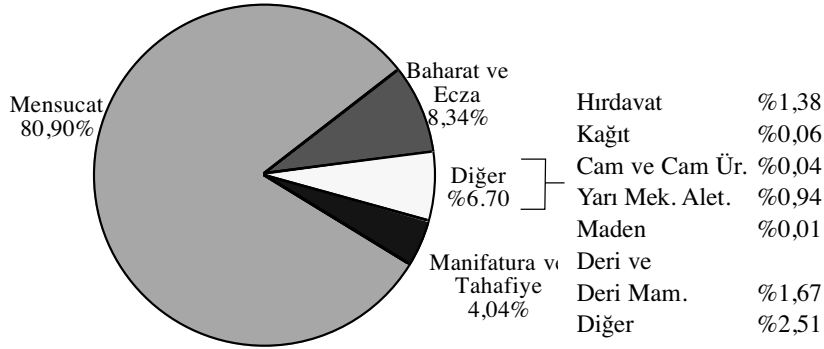
Kervan No	DEFTER NO	TABİYETLER										Toplam
		Nemçe	Moskov	Fransız	İngiliz	Brandeburg	Venedik	Zımmi	Yahudi	İzinli (Mezun)	Diğer	
1	D. BSM. 6357	4	1	-	-	-	1	1	2	14	1	24
2	D. BSM. 6457 (1)	6	-	2	-	2	-	1	2	14	-	27
3	D. BSM. 6445	5	-	2	-	2	1	-	-	11	4	25
4	D. BSM. 6457 (2)	6	-	3	-	1	2	-	-	14	-	26
5	C. M. 28667	3	-	1	1	-	3	2	1	12	1	24
6	D. BSM. 6701	5	1	-	3	1	-	2	-	16	4	32
7	C. İKTİSAT 1498	13	3	-	4	2	-	2	1	22	3	50
8	D. BSM. 6962	19	7	-	3	3	1	-	-	20	3	56
9	C. İKTİSAT 2029	29	6	11	1	-	-	-	1	6	-	54
TOPLAM		90	18	19	12	11	8	8	7	129	16	318
YÜZDE		28,30	5,66	5,97	3,77	3,45	2,51	2,51	2,20	40,56	5,17	100

KAYNAK:D. BSM. 6357, D. BSM. 6457 (1), D. BSM. 6445, D. BSM. 6457 (2), C. M. 28667, D. BSM. 6701, C. İKTİSAT 1498, D. BSM., 6962, C. İKTİSAT 2029.



Şekil 1. Osmanlı Devleti'ne Kara Yolu İle Mal Getiren Tüccarların Tabiyetleri: 1795-1804

- Söz konusu dönemde 9 kervan 318 tüccarın karayoluyla Osmanlıya getirdiği mallar gruplamaya tabi tutulduğunda 571 parça ve toplam değer içindeki %80,90'lık payıyla mensucat ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırayı 82 parça ve %8,34'lük payla baharat ve ecza, üçüncü sırayı ise 148 parça ve %4,04'lük oranla manifatura ve tuhafiyeye almaktadır. Manifatura ve tuhafiyeye gurubu mallar parça bazında (148), baharat ve eczadan gurubundan (82) daha büyük olduğu halde değer bazında baharat ve eczadan küçüktür ki bu durum söz konusu malların birim fiyatlarındaki farklılıktan kaynaklanmış olmalıdır. Tablo II'de dikkati çeken bir diğer nokta karayolu ile Osmanlıya gelen gıda mallarının, incelemenin kapsamı bağlamında, yüzde ile ifade edilemeyecek derecede küçük çıkmasıdır. Bunun nedeni konusunda genel bilgiler ekseninde saptamalarda bulunmak olanaklı olsa da ayrıca bir çalışma yapmanın gerekliliği ortadadır. Aşağıda Şekil II'de gelen malların yüzde dağılımları gösterilmektedir.



Şekil 2. Osmanlı Devleti'ne Karayoluyla Gelen Malların Değer Bazında Yüzde Dağılımları: 1795-1804

Şekil II'de incelenen malların Osmanlı Devleti'ne geldiği ülkeler noktasında arşiv kayıtlarında ayrıntılı bilgiler yer almamakta olup bütün kervanların kayıtlarının tutulduğu nokta Belgrad olarak görünmektedir. Ancak buna rağmen yine de Osmanlıya gelen malların hangi ülkelerden geldikleri noktasında önceden yapılmış çalışmalara da bağlı kalınarak düşünceler üretilebilmek olanaklı olabilmektedir.

Belgrad kervanlarıyla İstanbul'a ve imparatorluğun iç kesimlerine ithal edilen ticaret maddelerinin menşelerini, dolaylı olarak da olsa, tespit edebilmek mümkün gözükmemektedir. Bilindiği gibi, söz konusu kervanları kullanan tüccar guruplarının getirdikleri mallarının en önemli bölümünü mensucat ürünleri oluşturmaktadır. Bu mensucat ürünlerinin menşenin ortaya konulabilmesi için, ticaret faaliyetlerinin tamamına yakını ellerinde bulunduran Avusturyalı ve izinli tüccarların yaptıkları ithalata daha yakından bakmak yeterli olacaktır.

Yabancı tüccar gurupları arasında ilk sırayı alan Avusturya tüccarları tarafından ithal edilen ticaret maddeleri arasında kayıtlarına en sık rastlanan kumaş çeşidi beyâz, beyâz hâssa vb. adlarla anılan pamuklu çeşididir. Bununla birlikte cânfes, hâre, atlas, sandal, is-

kâki (hâki), muhabbethâne, sâye, ve hilâlî şâl gibi ipekli ve yünlüler de kayıtlarına sık rastlanılan kumaş çeşitleri arasında yer almıştır. Tuhafiye eşyası olarak değerlendirilebilecek ürünler arasında da, sırma, şerit, pul, klapdan, iplik, eldiven, çorap, vb. bulunmaktadır. Avusturyalıların beraberlerinde getirdikleri mensucat ürünleriyle ilgili kayıtlar, bize bu ürünlerin nerelerden getirildikleri ilgili de bilgi vermektedir. Bu kayıtları içeriğine baktığımızda, Avusturya tüccarları tarafından getirilen mensucat ürünlerinin önemli bir bölümünün *çit-i Beç, mahrame-i Beç, rişte-i Beç, fisdân-ı Beç, kirpâs-ı Nemçe, şerit-i Leh, çuka-i Leh, çit-i Flemenk, alaca-i Flemenk, şâlî-i efrencî, Nemçe fesi* vb. adlarla anılan Avusturya, Hollanda ve Polonya işi kumaş ve giysilerin oluşturduğu anlaşılmaktadır.

Bu dönemde Kara Avrupası ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaret faaliyetleriyle ilgili iyi bilinen bir diğer husus, gerek Osmanlı, gerekse Avusturya tüccarları tarafından kara veya nehir yolunu kullanarak Osmanlı topraklarına ithal edilen ticaret maddelerinin önemli bir bölümünün, Avusturya hakimiyeti dışındaki diğer Alman eyaletlerinden tedarik edilmekte ve kısmen Avusturya topraklarından transit geçirilerek Osmanlı topraklarına sokulmakta olduğudur. Avusturya hakimiyeti dışında kalan Alman eyaletlerinden ithal edilen ticaret maddelerinin önemli bir bölümü de Leipzig panayırlarından satın alınmaktaydı.

18. yüzyıldan 19. yüzyıl başlarına kadar Leipzig panayırlarından başta Eflak ve Boğdan olmak üzere diğer Rumeli topraklarına ithal edilen ticaret maddeleri arasında ilk sırayı ipek ve altın işlemeli kumaşlar (*dibâ*), yünlü, pamuklu ve keten dokumalar, dantel ve nakış işleri, şapka, çorap, kürk ve deri işleri ve çeşitli giysiler yer almış; bu ticaret maddelerini altın, gümüş ve diğer değersiz madenler, cam ve porselen eşya, düğme, saat, tütün kutusu, ahşap işleri, oyuncak, ecza ürünleri vb. takip etmiştir. 18. yüzyılın ikinci yarısında ağırlığını Saksonya tekstil sanayi ürünlerinin oluşturduğu müslinler ve yünlü kumaşlar, Reichenbach ve Zeitz bölgelerinin orta kalite kumaşları, Nice menşeli *kaliko* ve pamuklu dokumaları, kürk işleri, iğne, iplik, düğme, şerit vb. ticaret maddelerinin Leipzig panayırları vasıtasıyla Osmanlı topraklarına ihracı artış göstermiş; sayılan ticaret maddeleri içerisinde bir kısmı XVIII. yüzyıl sonlarında Kahire'ye kadar ulaştırılmıştır. Leipzig panayırları vasıtasıyla Osmanlı topraklarına nakledilen sınai mallar ekseriyetle Fransa, İngiltere ve Hollanda'dan, bir ölçüde de İtalya'dan ithal edilmiştir. 1763 yılı itibarıyla, İngiltere'den Alman topraklarına yapılan ithalatın 3/4'nün Leipzig aracılığıyla gerçekleştirildiği rapor edilmiştir. Sadece küçük bir kısmı Saksonya'da tüketilen bu ithalatın büyük bir kısmı, panayırlar vasıtasıyla güneydoğu istikametine nakledilmiştir. (ELİBOL, 2003, s. 240).

Kayıtlarda *izinli* olarak yer alan ve ithal ettikleri ticaret maddelerinin önemli bir bölümünü mensucat ürünlerinin oluşturduğu tüccar gurubunun faaliyetlerini de aynı çerçevede değerlendirmek yanlış olmasa gerektir. *İzinli* olarak adlandırılan tüccar gurubunun, 18. yüzyılın büyük bölümünde Osmanlı ve Orta Avrupa toprakları arasındaki ticaret faaliyetlerini ellerinde Osmanlı tebaası tüccarlar olarak algılanmasının kuvvetli bir ihtimal olduğu düşünülrse (Bkz. ELİBOL, 2003). Avusturya tüccarlarıyla ilgili olarak yapılan değerlendirmenin *izinli* tüccarlar için de geçerli olduğu ortaya çıkacaktır; zira 18. yüzyılın büyük bölümünde Osmanlı-Avusturya ticaretini ellerinde bulunduran Osmanlı tebaası tüccarların ve bu tüccarlar arasında çoğunluğu oluşturan Rumların önemli bir bölümü,

18. yüzyılın ikinci yarısında Leipzig ve çevresindeki panayırları sıkça ziyaret etmekte ve Osmanlı topraklarından getirmiş oldukları pamuk, yapağı, sahtiyan, deri, balmumu vb. hammaddeler karşılığında, Fransız, Hollanda ve İtalyan-İsviçre menşeli yünlü, ipekli ve pamuklu kumaşları ithal etmekteydiler (ELİBOL, 2003, s. 98-102).

Avusturyalı ve *izinli* tüccarların tamamına yakını oluşturduğu tüccar guruplarının ithal ettikleri diğer ticaret maddeleri arasında, mensucat ürünleri ve mensucat ürünleri içerisinde değerlendirilebilecek tuhafiye eşyası ile birlikte, baharat ve ecza ürünleri, hırdavat eşyası ve cam ve cam ürünleri yer almıştır.

Mensucat ürünlerinin dışında en önemli mal kalemini oluşturan baharat ve ecza ürünlerinin Belgrad üzerinden İstanbul ve imparatorluğun iç kesimlerine nasıl aktarıldığını anlamak için de, yine bu dönemde Leipzig panayırları merkezli ticaret faaliyetlerine bakmak yerine olacaktır. Leipzig panayırları vasıtasıyla Osmanlı topraklarına aktarılan sömürge ürünleri ilk zamanlar Hindistan tarafından getirilirken, 18. yüzyıl boyunca, Amerika Kıtası'ndan getirilen ürünlerin payı gitgide artmıştır. Deniz aşırı topraklardan getirilen sömürge ürünleri Leipzig Panayırlarına, başta Hollandalı ve İngiliz olmak üzere, diğer Batı Avrupa tüccarlarıyla işbirliğine gidilerek getirilmiştir. Deniz aşırı bölgelerden Leipzig'ye getirilen ve buradan da büyük ölçüde Avrupa'nın güneydoğusuna nakledilen ticaret maddeleri arasında kahve ve şeker ilk sırayı almış; bu iki ticaret maddesinin ardından önce safran, gebre vb. baharat maddeleri; daha sonra da çivit ve şap gibi boya maddeleri ve ecza ürünleri gelmiştir. (ELİBOL, 2003, s. 240).

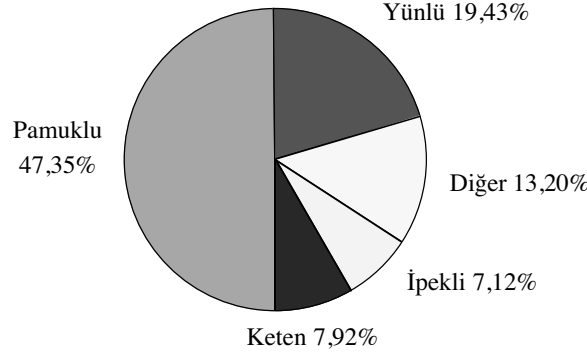
Belgrad kervanlarıyla ithal edilen hırdavat eşyası ile cam ve cam ürünlerin hangi yollarla temin edildiğini anlamak için de, bu dönemde büyük ölçüde Avusturya hakimiyeti altındaki Orta Avrupa toprakları ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaret faaliyetlerine bakmak yeterli olacaktır. Zira 18. yüzyıl boyunca hem Avusturya tebaası tüccarlar, hem de bu dönemde Avusturya-Osmanlı ticaretinde söz sahibi olan Osmanlı tebaası tüccarların söz konusu ticaret maddelerini nerelerden temin ettikleri genel olarak bilinmektedir. 18. yüzyılın ilk yarısında ağırlıklı olarak Osmanlı tebaası tüccarlar tarafından ithal edilen hırdavat eşyasını, büyük ölçüde Stirya yapımı bıçak, balta, orak, tırpan, saban demiri, teneke, çingirak, tel, çivi, tava, dikiş iğnesi vb. metal aletler oluşturmuştur. (ELİBOL, 2003, s. 217-218). Avusturya'dan ithal edilen hırdavat eşyası arasında Nürnberg menşeli olanlar da önemli bir yer almıştır; zira 18. yüzyıl sonlarında Osmanlı topraklarına ithal edilen ticaret maddeleri ile ilgili Avusturyalı tüccarlar tarafından kaleme alınan raporlarda, eğe (törpü), toka, kılıç namlusu, yüksük, ayna, pencere camı, gitar teli vb. demir, çelik, pirinç ve cam eşyaların yer aldığı *Nürnberg malları*, mensucat ürünlerinden sonra ihracat potansiyeli en fazla olan emtia gurubu olarak değerlendirilmiştir (HALM, 1954, s.17). Osmanlı topraklarına gelirken karayolunu kullanan Avusturya tüccarları Alman topraklarından temin ettikleri hırdavat eşyasını Viyana, Krayova, Tımeşvar, Erdel vb. bölgeler üzerinden getirmişlerdir (ELİBOL, 2003, s. 218). Hırdavat eşyası ile birlikte Osmanlı topraklarında geniş kitleler arasında alıcı bulan cam ve kristal eşyalar ise, Bohemya menşeli ürünlerdi. 18. yüzyılda *Haida* ve *Steinschönau*'da imal edilen ve Osmanlı topraklarının yanısıra İspanya, Portekiz, Danimarka ve diğer İskandinav ülkelerine de alıcı bulan cam eşyalar, 18. yüzyıl başlarından 1770'li yıllara kadar Avusturya tüccarları tarafından Osmanlı topraklarına en fazla ithal edilen ticaret maddelerinin başında gelmişti. (BEER, 1898, s. 24).

- Tablo II'den elde edilen bir başka bulgu da şudur. İncelenen dönemde karayolu ile ahşap ve ahşap ürünlerinin gelmemiş olması, gıdanın yüzde olarak ifade edilmeyecek derecede küçük olması, kağıdın %0,06, cam ve cam ürünlerinin %0,09 ve madenin %0,01 gibi düşük miktarlarda gelmesidir. Bu durum karayolu taşımacılığındaki zorluklardan ve malların nitelikleri ile taşınan malların hacim özelliklerinden kaynaklanmış olmalıdır.
- Tablo II incelendiğinde Osmanlı'nın klasik dönemdeki ticari yapısının bir dönüşüm içinde olduğunu ipuçları görülebilir. Nitekim 9 kervan ile gelen 1036 parça malın değer bazında %84,94'ünü mensucat ile manifatura ve tuhafiyeye grubunun oluşturması klasik dönemde çok iyi bir piyasası olan Osmanlı dokumalarının yavaş yavaş iç ve dış pazarda önemini yitirdiğinin bir göstergesi olmalıdır. Deri ve deri mamulleri ile kağıdın zaten eskiden beridir dış alıma konu olduğu ve yarı mekanik alet kategorisine giren dürbün, saat, ustura, şemsiye gibi malların ithalatının bu dönemlerde yapıldığı dikkate alındığında klasik dönemdeki kendine yeter konumunun bağımlılık şeklinde bir dönüşüme uğruyor olduğu düşünülebilir.
- Ticaretteki dönüşümün tam olarak anlaşılabilmesi için incelenen defterlerde yer alan kervanların getirmiş olduğu ve toplam mallar içinde %80,90 gibi büyük bir orana sahip olan mensucatin hammadde bazında ayrıştırılması da gerekmektedir. Nitekim bu yapıldığı takdirde Tablo IV'de de görüldüğü gibi toplam mensucat ürünleri içinde değer ve bıraktığı vergi bazında %47,35'lik payla pamuklu ürünlerin 91.500.166 akçe değerinde olduğu (762.501 kuruş) ve 2.745.005 akçe vergi bıraktığı (22.875 kuruş) anlaşılmaktadır. Mensucatta ikinci sırayı %19,43'lük payla ve 37.549.933 akçe toplam değer (312.916 kuruş) ve 1.126.498 akçelik bırakmış olduğu vergi ile (9.387 kuruş) yünlüler almaktadır. Üçüncü sırayı %7,92'lik payla hammaddesi keten olan mamuller 15.303.100 akçelik toplam değer (127.525 kuruş) ve 459.093 akçelik vergi ile (3.825 kuruş); dördüncü sırayı ise %7,12'lik payla ipekli mamuller almaktadır. İpekli ürünlerin toplam değeri 13.759.300 akçe (114.660 kuruş) ve bıraktığı vergi ise 412.779 akçe (3.439 kuruş) olarak saptanmıştır. Toplam mensucat ürünleri içinde %13,20'lik bir yüzdeye sahip olan diğer mamuller ise, gelen mal genel anlamda mensucat içinde değerlendirilmesine rağmen hammadde noktasında tespiti esnek olan mallar (ipelik, eldiven, şerit, çorap, fes vb.) ile, malın ölçü biriminden mensucat olduğu anlaşılmasına ve isminin okunmasına rağmen hem kendisinin hem de hammaddesinin tespit edilmesi olanaklı olmayan mallar dahil edilmiştir. Aşağıdaki Şekil III'de mensucat ürünlerinin hammadde itibarıyla yüzde ayrışımı gösterilmektedir.

Tablo IV: Avrupa'dan Osmanlıya Karayoluyla İhraç Edilen Mensucatın Hammadde Bazında Değeri ve Bıraktığı Vergi Miktarının Analizi: 1795-1804 (AKÇE)

No	Malın Hammaddesi	YÜNLÜ		PAMUKLU		İPEKLİ		KETEN		DİĞER		TOPLAM	
		Alınan Vergi	Toplam Değer	Alınan Vergi	Toplam Değer	Alınan Vergi	Toplam Değer	Alınan Vergi	Toplam Değer	Alınan Vergi	Toplam Değer	Alınan Vergi	Değer
1	D. BSM. 6357	122.645	4.088.166	123.711	4.123.700	36.952	1.898.400	-	-	46.125	1.537.500	349.433	11.647.766
2	D. BSM. 6457 (1)	124.040	4.134.666	123.040	4.101.333	2.809	93.633	-	-	128.071	4.269.066	377.960	12.598.698
3	D. BSM. 6445	77.832	2.594.000	263.816	8.793.866	36.389	1.212.966	-	-	59.104	1.970.133	437.141	14.570.965
4	D. BSM. 6457 (2)	81.840	2.728.000	236.194	7.873.133	8.857	295.233	-	-	42.067	1.402.233	368.958	12.298.533
5	C. M. 28667	114.255	3.808.500	273.528	9.117.600	5.249	174.966	-	-	3.900	130.000	396.932	13.213.066
6	D. BSM. 6701	108.260	3.608.666	282.100	9.403.333	65.775	2.192.466	2.838	95.266	39.468	1.315.600	498.461	16.615.331
7	C. İKTİSAT 1498	312.520	10.417.333	797.693	26.589.766	55.983	1.866.100	13.680	456.000	191.495	6.383.166	1.371.371	45.712.366
8	D. BSM. 6962	321.386	10.712.866	526.798	17.559.933	150.678	5.022.600	23.499	783.300	227.273	7.575.766	1.249.634	41.654.466
9	C. İKTİSAT 2029	185.106	6.170.200	118.125	3.937.500	30.087	1.002.900	419.056	13.968.533	28.070	935.666	780.444	26.014.799
TOPLAM		1.126.498	37.549.933	2.745.005	91.500.166	412.779	13.759.300	459.093	15.303.100	765.573	25.519.100	5.830.334	194.344.466
Genel Toplamlardaki Yüzde		19,43		47,35		7,12		7,92		13,20		100	

KAYNAK:D. BSM. 6357, D. BSM. 6457 (1), D. BSM. 6445, D. BSM. 6457 (2), C. M. 28667, D. BSM. 6701, C. İKTİSAT 1498, D. BSM., 6962, C. İKTİSAT 2029.



Şekil 3. Osmanlı Devleti'ne Karayoluyla Gelen Mensucatın Hammadde Bazında Analizi: 1795-1804

Tablodaki bu durum 19. yüzyılda kendini daha da hissettirecek olan Sanayi Devrimi'nin ortaya koyacağı etkilerin habercisi olarak yorumlanabilir. Nitekim aile ve lonca üretim birimi şeklinde örgütlenmiş olan Osmanlı mensucat üreticisinin makine dokuması olan pamuklu ürünlerin egemenliğine girmeye başladığı söylenebilir. Artı olarak Avrupa devletlerinde Fransa'nın öncülüğü ile başlayan korumacılık da Osmanlı'daki serbest dış gümrük politikası ile birleştirildiğinde ilerleyen yıllarda dış ticaretin yıkıcı etkisinin belirtileri görülebilir.

BİBLİYOGRAFYA

ARŞİV KAYNAKLARI

- BOA, D. BSM. 6357.
- BOA, D. BSM. 6457 (1).
- BOA, D. BSM. 6445.
- BOA, D. BSM. 6457 (2).
- BOA, C. M. 28667.
- BOA, D. BSM. 6701.
- BOA, C. İKTİSAT 1498.
- BOA, D. BSM., 6962.
- BOA, C. İKTİSAT 2029.
- BOA, C. Hariciye, 6228.
- BOA, C. Hariciye, 24435.
- BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 338.
- BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 58/2, 90.
- BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 568.
- BOA, A. DVN. DVE, 58/2, 99.
- BOA, A. DVN. DVE, 58/2, 260.
- BOA, A. DVN. DVE, 60/4, 198.
- BOA, A. DVN. DVE, 61/5, 741.
- BOA, A. DVN. DVE, 62/6, 37.
- BOA, A. DVN. DVE, 60/4, 1029.
- BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 23/122.
- BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 127.
- BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 336.
- BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 411.
- BOA, A. DVN. DVE, Nemçe Ahid Defteri, 57/1, 269/637.
- BOA, A. DVN.DVE, 60/4, 983-986 (Evail-i Cemaziyelahir 1191 tarihli)
- BOA, A. DVN.DVE, 60/4, 198.
- BOA, A. DVN.DVE, Nemçe Ahid Defteri 57/1, 328.
- BOA, DVN.DVE, 62/6, 891.
- BOA, DVN.DVE, 943.
- BOA, Maliyeden Müdevver Defterler, No: 3858-4004.

BASILI ESERLER

- Akdağ, Mustafa, (1995), *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, C. 1, Cem Yayınları, İstanbul.
- Babinger, Franz, (1961), *Die donau als Schicksalsstrom der Osmanenreiches*, Sudosteuropa Jahrbuch, München, Bd. 5.
- Beaujour, Felix, *Tableau Du Commerce de la Grece*, Paris.
- Beer, Adolf, "Die Österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Joseph II.", *Archiv für Österreichische Geschichte*, LXXXVI. Bd., I. Hälfte, Wien, 1898.
- Cezar, Yavuz, (1991), "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Yeni Teknoloji Uygulama ve Sınai Tesis Kurma Çabalarından Örnekler", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, C. 1.
- Elibol, Numan, (2003), *18. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Ergenç, Özer, (1998), "XV. Yüzyıl Anadolu Ticareti Üzerine Düşünceler", *Tarih Çevresi*, S. 36, Eylül-Ekim.
- Genç, Mehmet, (2000), *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul.
- Güçer, Lütfi, (1964), *XVI. ve XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Me-selesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İÜ. İkt. Fak. Yayınları, İstanbul.
- Güçer, Lütfi, (1988), "XVI. ve XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", *İÜ. İkt. Fak., Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, Y. 1987, S. 1, İstanbul.
- Halaçoğlu, Yusuf, (1981), "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı İle İlgili Bazı Mülahazalar", *Osmanlı Araştırmaları II*.
- Halaçoğlu, Yusuf, (1994). "Derbent", *İslam Ansiklopedisi*, C. 9, Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Halm, Hans, (1943), *Österreich und Neurusland: Donau Schiffahrt und Handel nach dem Südosten 1718-1780*, Verlag Thiel und Hintermeier, C. I, Breslau.
- Hoffmann, Alfred, (1961), "Die Donau und Österreich", *Südosteuropa*, C. 5.
- Issawi, Charles, (1982), "The Transformation of the Economic Positions of the Millets in the Nineteenth Century", *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, (Ed. B. BRAUDE-B. LEWIS), New York.

- İnalcık, Halil, (1970), "The Ottoman Economic Mind and Aspects of the Ottoman Economy", *Economic History of the Middle East*, (Ed. M. A. COOK), London.
- İnalcık, Halil, (1995), "Osmanlı İktisat Zihniyeti ve Osmanlı Ekonomisi", *Tarih Risaleleri*, (Der. Mustafa ÖZEL), İz Yayıncılık, İstanbul.
- İnalcık, Halil, (2000a), "Modern Avrupa'nın Gelişmesinde Türk Etkisi", *Osmanlı ve Dünya*, (Haz. Kemal KARPAT), Ufuk Kitapları, İstanbul.
- İnalcık, Halil, (2000b), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, (Çev. Halil BERKTAY), C. 1, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- İnalcık, Halil, (2003), *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, (Çev. Ruşen SEZER), YKY. Yayınları, İstanbul.
- Kienits, F. Karl, (1986), "Osmanlılardan Önceki Anadolu Türklerinin Politik ve Kültür Bakımından Dünya Tarihindeki Önemi", (Çev. Mithat SAN), *Belleten*, C. 50, S. 196, Nisan.
- Köprülü, Fuad, (1972), *Osmanlı İmparatorluğunun Kuruluşu*, Başnur Matbaası, Ankara.
- Köymen, M. Altan, (1986), "Türkiye Selçukluları Devleti'nin Ekonomik Politikası", *Belleten*, C. L, S. 198, Aralık.
- Mantran, Robert, (1987), "18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi", (Çev. Zeki ARIKAN), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 3.
- McGowan, Bruce, (1994), "The Age of Ayans 1699-1812", *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914*, (Ed. H. İNALCIK-D. QUATAERT), Cambridge Univ. Press, New York.
- Mehlan, Arno, (1938), "Mittel und Westeuropa und die Balkansjahrmärkte zur Türkenzeit", *Südostdeutsche Forschungen*, 3.
- Mehlan, Arno, (1939a), "Die Türken und der Balkanhandel während der Türkenzeit", *Schmollers Jahrbuch*, 63. Jahrgang, II. Halbband, Berlin.
- Mehlan, Arno, (1939b), "Die Handelsstrassen des Balkans während der Türkenzeit", *Südostdeutsche Forschungen*, München.
- Ortaylı, İlber, (1973), "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *AÜ. SBF. Dergisi*, C. 28, S. 1-2.

- Panzac, Daniel, (1989), "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Ticareti", (Çev. Serap YILMAZ), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 4.
- Panzac, Daniel, (1992), "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire in the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, 24.
- Paskaleva, Virginia, (1966), "Wien und die Bulgarischen Kaufleute im 18. und 19. Jahrhundert", *Österreichische Osthefte*, 8. Jahrgang.
- Paskaleva, Virginia, (1967), "Osmanlı Balkan Eyaletlerinin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı 1700-1850", *İÜ. İkt. Fak. Dergisi*, C. 27, S. 1-2, Ekim.
- Peyssonel, M. de., (?), *Traité sur le Commerce de la mer Noire*, C. II, Paris.
- Pickl, Othmar, (1980), "Österreichs Stellung im West-Ost Handel vom 16. bis zur mitte des 18. Jh. mit besonderer Berücksichtigung des Handels mit Südosten", *Österreichischer Handel mit Südosteuropa und die Wirtschaftliche Bedeutung der Bulgarischen Länder bis Ende des 18. Jahrhunderts*. (Forschungsgespräch) Am 9-10 Dezember 1980: Mitteilungen des Bulgarischen Forschungsinstitutes in Österreich, Jahrgang IV, B, s. 36.
- Pickl, Othmar, (1988), "Österreichisch-ungarische Handelsbeziehungen entlang der Donau", *Historisches Jahrbuch der Stadt Linz*, Linz-1987.
- Sahillioğlu, Halil, "18 Yüzyıl Ortalarında Sanayi Bölgelerimiz ve Ticari İmkanları", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S.11, (Ağustos-1968).
- Slot, B. J., "Hollanda ile Osmanlı İmparatorluğu Arasındaki Ticari İlişkiler", *Osmanlılar ve Hollandalılar*, (İstanbul-1990).
- Tabakoğlu, Ahmet, (2002), *Türk İktisat Tarihi*, Dergah Yayınları, 5. Baskı, İstanbul.
- Tekeli, İlhan, (1971), "Osmanlı İmparatorluğunun Mekan Organizasyonunda Değişmeler ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Bölgesel Politikası I", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S. 45-46, Haziran.
- Tozlu, Selahattin, (1999), "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)", *Osmanlı Ansiklopedisi*, C. 3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Uzunçarşılı, İ. Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, TTK. Yayınları, C.4, Ankara 1959.
- Wood, Andrew C., *A History of the Levant Company*, Frank Cass and Co. Ltd., London 1964.