



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi

The Journal of International Social Research

Cilt: 6 Sayı: 24 Volume: 6 Issue: 24

Kış 2013 Winter 2013

www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

TANZİMAT DÖNEMİ VE SONRASINDA İSTANBUL'UN TEMEL İHTİYAÇLARINDAN ODUN VE KÖMÜR'ÜN (MAHRUKAT) ÜRETİM SÜRECİNDE VE ARZ PİYASASINDA YAŞANAN PROBLEMLER

THE BASIC NEEDS OF ISTANBUL DURING TANZIMAT PERIOD AND AFTER: THE PROBLEMS EXPERIENCED IN THE PRODUCTION AND SUPPLY OF WOOD AND COAL MARKETS

Muharrem ÖZTEL*

Öz

İstanbul, incelediğimiz dönem boyunca Osmanlı Devleti'nin en önemli idari, askeri ve iktisadi merkezi olmakla ve sahip olduğu bir milyon üzerindeki nüfusuyla (20.yüzyılın ilk çeyreğinde) sarayın, ordunun ve halkın ihtiyaçları nedeniyle devasa bir tüketim merkeziydi. Bu anlamda şehrin temel ihtiyaçları içerisinde mahrukata olarak isimlendirilen odun ve kömür (ayrıca odun kömürü) tüketicilerin olduğu kadar üreticilerinde yıl boyunca ihtiyaç duyduğu ikamesi olmayan temel tüketim maddelerinden ve üretim faktörlerindendi.

Odun ve kömürün üretim sahalarından başlayıp buralardaki iskele ve limanlara taşınmasına, deniz yoluyla İstanbul'a sevkine ve nihayet piyasada tüketiciye arzına kadarki aşamalar içerisinde karşılaşılan birçok problem söz konusuydu. Bu problemler sistem ve altyapı kaynaklı olabildiği gibi, insan kaynaklı da olabilmekteydi. Mevsimsel şartlar bu problemlerin çeşitlenmesinin ve ağırlaşmasının temel nedenlerindendi. İncelediğimiz dönem boyunca İdare, İstanbul'da sarayın, ordunun ve halkın temel ihtiyaçlarından olan mahrukatin piyasalarda bol ve ucuz olması için meselenin hassasiyetinin gerektirdiği titizliği göstermiş ve bu problem alanlarıyla mücadele etmiştir.

Anahtar Kelimeler: İstanbul'un İaşesi, İhtikâr, Odun ve Kömür (Mahrukata), Mahrukata Arz Piyasası.

Abstract

During the period reviewed, the city of Istanbul was a massive consumption center because of its residents more than a million and needs of the Palace and army besides being an administrative, military and economic center of the Ottoman Empire. In this context, wood and coal (also charcoal) called as "mahrukata" were one of the main consumption items and production factors that was needed by consumers and manufacturers with no substitute.

There were various problems in the process that includes production of wood and coal, shipping them to Istanbul and finally supplying them to the consumers at the market. Causes of these problems could be human related as well as system and substructure related. Seasonal conditions were one of the main reasons that aggravate and diversify these problems. In the period that we examined, Administration had a great care and contended with these problems to make "mahrukata" affluent and cheap because wood and coal were one of main needs of the Palace, army and public.

Keywords: Provisioning of Istanbul, Profiteering, Wood and Coal (Mahrukata), Mahrukata Supply Market.

* Yrd. Doç. Dr., Kırklareli Üniversitesi İİBF.

Giriş

İncelediğimiz dönem¹ içerisinde İstanbul, resmi ve gayri resmi yazışmalarda daha çok zikredilen adıyla Dersaadet², Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli idari, askeri ve iktisadi merkeziydi. Şehir idari ve askeri bir merkez olması dolayısıyla tüketici karakteri ağır basan bir görünüm arz etmekteydi. 1919(1335) yılı istatistiğine göre nüfusu 1.129.655 kişiye ulaşmıştır³. Her dönemde şehrin, sahip olduğu nüfus miktarı ve idari merkez olmasından kaynaklanan özellikleri dolayısıyla temel tüketim maddelerine olan ihtiyacı ve bu maddelerin zamanında ve yeterli miktarda temin edilmesi için gösterilen hassasiyet, imparatorluğun diğer hiçbir vilayetiyle kıyaslanmayacak ehemmiyette olmuştur⁴. *İdare'*nin⁵ bu hassasiyet ve gayreti hemen her zaman sonuç vermiştir ve Avrupalı seyyahlar İstanbul'da gördükleri yiyecek bolluğu ve ucuzluğu karşısında şaşkınlıklarını ifade etmişlerdir⁶. Bütün bölgelerin üretim fazlalarının – özellikle temel ihtiyaç mallarının- İstanbul'a akması zorunluluğu onu her zaman canlı bir üretim ve ticaret merkezi haline getirmiştir⁷.

İstanbul'un temel ihtiyaçlarını "*havaic-i asliye*" oluşturan ürünler içerisinde olan ve inceleme konumuzu oluşturan odun ve kömür (mahrukut), İstanbul için temel tüketim maddeleri içerisinde en önemlilerindendi. Bununla birlikte birçok sektörde üretilen ürün ve hizmetin temel üretim faktörlerinden birini oluşturmaktaydı⁸. Bu durum, Payitaht'ta hem üretici piyasaları ve hem de tüketici piyasaları için odun ve kömür ile ilgili hususları daha da hassas bir noktaya taşımaktaydı.

Sarayın, ordunun ve halkın ihtiyacı olan odun ve kömür ile birlikte diğer temel tüketim maddelerinin piyasada bol ve ucuz bulunmasının temini *İdare* için geleneksel bir titizliğin göstergesi olarak planlanan, yönlendirilen başlıca işlerden olmuştur⁹. Odun ve kömür (ayrıca

¹ İncelediğimiz dönem Tanzimat ve sonrası dönem olmakla beraber, konunun öncesi ve sonrasıyla daha açık bir şekilde ortaya konulabilmesi adına kullandığımız belgelerin bir kısmı 18.yy'ın ortalarına kadar gitmektedir.

² İstanbul için Osmanlı Devleti zamanında birçok unvan ve isim kullanılmıştır. İstanbul isminden başka bu çalışmayı teşkil eden belgelerde sıkça Dersaadet, Payitaht, Dar'ül Hilafeti'l Âliyye ve Âstâne gibi isimlerin dönemine göre sıklıkla kullanıldığı görülür. Bu isimlerle ifade edilen şehrin sınırlarına Bilâd-ı Selâse olarak bilinen Galata, Eyüp ve Üsküdar da dâhildir. Çalışmada isim bütünlüğünü sağlamak adına bundan sonra sadece İstanbul ismi kullanılacaktır.

³1335 senesi *İstanbul Beldesi İhsaiyat Mecmuası* (1337), Dersaadet: Matbaa-yı Osmaniye, s. 50.

⁴ Müstakil olarak İstanbul'un iâşe işlerini yürütmek üzere 1793 yılında Zahire Nezareti'nin kurulması bu hassasiyetin bir ifadesi olarak görülebilir. Geniş bilgi için bkz. Tevfik Güran (1998). *19.YY Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar*, İstanbul: Eren Yay, s.15 vd.

⁵Çalışma boyunca, Osmanlı Devlet İdaresi ve iradesiyle birlikte yönetimin iâşe (özellikle mahrukut) meselesine bakışı ve hassasiyetini ifade etmenin yanında idari kurumların bütününe kapsayacak şekilde *İdare* kavramı kullanılmıştır.

⁶ Robert Mantran (1991). *16 ve 17 Yüzyılda İstanbul'da Gündelik Hayat*, Çev. M.Ali Kılıçbay, İstanbul: Eren yay, s.142. Bu seyyahlardan biri Knut Hamsun; "İstanbul'da öncelikli ziyaret edilmesi gereken yer çarşılarıdır..böylesine kalabalık, böylesine giysi zenginliği, böylesine mal bolluğu başka hiçbir kentte görülmez.." demektedir. Knut Hamsun - H.C.Andersen (1988). *İstanbul'da İki İskandinav Seyyah*, (Çev. Banu Gürsaler-Syvvertsen), İstanbul: YKY, s.96.

⁷ Güran, *a.g.e.*, s.15.

⁸ Odun ve odun kömürü; güherçile, kükürt ve barutun işlenmesinde kullanılan temel girdilerdendi. Özellikle İstanbul'daki baruthanelerde aksöğüt ağacı tercih edilmekteydi. Yetersiz kaldığında ise fındık çubuğu kullanılmaktaydı. Iğın, akasya, kavak, çalı kökü, mimoza gibi ağaç türleride değişik şehirlerdeki barut hanelerde kullanılmaktaydı. Kömürün esas maddesi olan karbon, güherçilenin oksijeni ile birleşerek, barutun yanmasında çok önemli bir role sahipti. Dolayısıyla odun kömürü silah sanayiinde çok önemli bir girdiydi. 18.yy'da karabarut üretmek için % 15 güherçile, % 12,5 odun kömürü ve % 12,5 kükürt kullanılmaktaydı. 19. yy'da ise bu bileşimdeki odun kömürünün oranı % 15'e çıkmış ve kükürtün oranı % 10'a düşmüştür. Zafer Gölen (2002). "Osmanlı Barut Üretim Merkezi: Baruthane-i Âmire, TÜRKLER, Ankara: Yeni Türkiye Yay, c.10, s.139; Birol Çetin (2001). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Barut Sanayii*, 1700-1900, Ankara: Kültür Bakanlığı Yay, s.48-49.

⁹ Bruce McGowan (2000). *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, 1600-1914*, (ed. Halil İnalçık, Donald Quataert), c.2, Eren yay., s. 844; Mehmet Genç (2000). *Devlet ve Ekonomi*, İstanbul: Ötüken yay., s.80-81.

odun kömürü) İstanbul'u çevreleyen bölgelerden ve Anadolu'nun Karadeniz'e kıyısı olan vilayetlerinden karşılanmakta ve bu ürünlerin sevkiyatında genellikle deniz yolu kullanılmaktaydı¹⁰. Bu durum çalışmamız boyunca karşılaştığımız ve ayrıntılarını takip eden kısımlarda inceleyeceğimiz birçok problemin çıkmasına zemin hazırlamıştır.

Mahrukatın, yılın her döneminde özellikle kış mevsiminde şehrin ihtiyacını karşılayacak miktarlarda şehre getirilmesi ve uygun fiyat seviyelerinde piyasalarda bulunması, gerek idari-askeri guruplar için ve gerekse üreticiler-tüketiciler için olsun şehrin bütünü bakımından hayati derecede öneme sahip bir meseleydi. Ancak *İdare*, incelediğimiz dönemde üretim sahalarından başlayan sevkiyat sürecinde devam eden ve nihayet İstanbul'da tüketiciye kadar ulaşan, piyasalarda mahrukat miktarını azaltan ve fiyatını yükselten, nedenleri çeşitli olan, birçok sorunla karşılaşmıştır. Bunlar içinde sistem kaynaklı problemlerin ortaya çıkardığı, doğal şartlardan kaynaklanan ve nihayet insan kaynaklı birçok soruna kadar çok geniş yelpazede ortaya çıkan problem alanları söz konusuydu. Bu sorun alanları, odun ve kömürün üretim miktarını azaltan ve kalitesini bozan, sevkiyatını zorlaştıran piyasalarda fiyatlarını yükselterek tüketiciyi mağdur eden, neticede *İdare*'yi zaaafa uğratan önemli sonuçlar doğurmaktaydı.

Çalışmamızda, *İdare*'nin gerek üretim aşamasında ve gerekse arz piyasasında karşılaştığı bu çeşitli problemlerle bunları ortadan kaldırma adına aldığı tedbirler, gerçekleştirdiği kanuni düzenlemeler ele alınmıştır. Bu istikametteki çalışmamızın ana iskeletini ilgili idari birimlerin "*bütünü kapsayacak şekilde İdare'nin*", yetkililerin, tüccarın, resmi ve gayri resmi yazılarına, raporlarına yansıyan problemler ile çözüm yöntemleri oluşturmuştur.

1. Mahrukat Arz Piyasası: Miktar-Fiyat İlişkisi

Yıl içerisinde özellikle kış mevsimine tesadüf eden aylarda odun ve kömürün fiyatındaki değişme ürünlerin piyasadaki arz miktarlarıyla doğrudan ilişkilidir. Bu nedenle yetkili ve ilgili makamların, piyasada fiyat istikrarını korumak adına görmeyi arzu ettikleri fiyatın geçerli olması için İstanbul piyasasına yeterli miktarda mahrukatın ulaşmasına özellikle dikkat ettiği, bu yolda odun ve kömür fiyatını tüketici lehine etkileyecek bir dizi düzenleme yaptığı ve önlem aldığı görülür. İncelediğimiz dönem içerisinde tüm çevrelerce makul görülen fiyat ise bir önceki yıl veya birkaç yılın olağan şartları altında piyasada oluşan fiyattır.

Narhın geçerli olduğu asırlarda sistem her ne kadar bir malın narh fiyatını belirlese de piyasadaki ürün arz miktarı, belirlenen narh fiyatını da doğrudan etkileyen bir unsur olmuştur. Dolayısıyla İstanbul piyasasında odun ve kömür fiyatlarına gerek narh konulan dönemlerde ve gerekse narhın kaldırıldığı dönemlerde olsun mahrukat fiyatını makul seviyelerde tutmak için piyasadaki mevcut ürün arz miktarının seviyesi, *İdare*'nin hassasiyetle her zaman üzerinde durduğu ve düzenleme gayreti içerisinde olduğu bir alan olmuştur. Bu düzeni tesis için esnafa belli kanuni görevler yüklenmiştir. İstanbul mahkemesi sicilllerinde kayıtlı esnaf nizamına göre, İstanbul'da mahzen (depo) sahibi kömürcü esnafı, zamanında üretim mahallerinden kömürü satın almak ve bu iş için tahsis ettikleri depolara nakletmek ve böylece kömür ihtiyacı konusunda kış mevsiminde halka "*ibadullaha*" kesinlikle bir sıkıntı çektirmemek "*müzayakaya*

¹⁰ İstanbul için üretilen mahrukatın ayrıntılı arz sahaları için bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA). *Dâhiliye-Mektubi Kalemî*, (DH. MKT), nr. 2689-66 / 1326 Za 29; BOA, *Sadaret-Mektubi Kalemî Umum Vilayet*, (A.MKT. UM), nr.199-4; BOA, DH. MKT, nr. 2426-27 / 1318 B 14; BOA, *Sadaret-Mektubi Kalemî Nezaret ve Devair*, A.MKT. NZD, nr. 155-47 / 1271 Za 04.

meydan vermemek"ve ürünü tespit edilen narh fiyatından satmak üzere taahhüdde bulunmuş ve bu konularda esnaf birbirlerine kefil olmuştur¹¹.

İstanbul odun ve kömür piyasasında oluşan fiyat, "*şehrin havaic-i asliyesinin temininde*"İdare'nin takip ettiği iase politikasını yönlendiren en önemli verilerden biri olmuştur. Bu anlamda odun ve kömür fiyatında meydana gelen bir artış sonrasında yapılan ilk iş, piyasadaki odun ve kömürün arzını arttırmanın yollarını aramak olmuştur. İstanbul'a ulaşan mahrukat miktarını azaltan problem alanlarının tespitiyle birlikte bu etkenlerin ortadan kaldırmasının mücadelesi verilmiştir. Bu çalışma dönemi içerisinde incelediğimiz belgelere yansıyan,görebildiğimiz fotoğrafin bütünü bu mücadeleyi ortaya koymaktadır.

1902 yılının Temmuz ayı içerisinde İstanbul'da odun ve kömür fiyatlarının yüksek olduğu tespit edildiğinde, derhal İstanbul'a odun ve kömür sevkiyatıyla mahrukat arzını arttırmak için ilgili üretim ve sevk bölgelerindeki idari birimlerle yazışmaların başlaması ve yoğunlaşması her dönemde ve her fiyat artışında yaşanan bürokratik sürecin bir örneğini teşkil eder¹².

Odun ve kömür fiyatlarındaki artışın, genellikle piyasadaki mahrukat arzıyla doğrudan ilişkili olmakla beraber daha farklı nedenlerden de kaynaklanabildiği raporlara -ayrıca resmi gayriresmi yazılara- yansıyan bir durumdur.Mesela kaimenin zaman zaman değer kaybetmesi de fiyat artışının nedenleri arasında gösterilmiştir¹³.

Mahrukat piyasasının dengesini bozan ve tüketiciyi mağdur edecek yönde seyreden bir fiyat artışı, derhal müdahale edilmesi gereken, şu ya da bu nedenlerle oluşan doğal olmayan arızı bir durum olarak kabul edilmiştir. Bu nedenledir ki birçok yerde, bu konu üzerine yazılmış tezkire, emir ve raporlarda yer alan metnin daha başında probleme yaklaşım "*mahrukat fiyatının hat-tı layığına ircaı hususunda alınması gereken tedbirler..*"tazında olmuştur¹⁴.

İdare'nin mahrukat piyasasına müdahalesinde etkili olan "*fiyat*" ile birlikte bir diğer üzerinde durulan önemli veri piyasada bulunan "*mahrukat miktarı*"dır. Piyasanın düzgün işlemesi ve mahrukat fiyatının artmaması için yıl içerisinde piyasadaki mahrukat arz miktarı sürekli takip edilirdi. Yani fiyatın yükselmesine meydan verecek şartlar ortadan kaldırılmaya çalışılırdı. Bir önceki yılın aynı dönemine göre aynı miktarlarda odun ve kömürün piyasada bulunup bulunmadığı titiz bir şekilde haftalık ve aylık olarak takip edilirdi. Bu çalışmalardan biride 1907 (1323) yılının Ağustos ayında yapılmıştır. Yetkililerce verilen bilgiye göre bir önceki yıl piyasada ticarete konu olan kömür miktarının 77,2 milyon kıyye ve odun miktarının 572,2 bin çeki¹⁵ olduğu bildirilmiştir. 1907 yılında Mart-20 Temmuz tarihleri itibariyle ise piyasaya ancak 27,9 milyon kıyye¹⁶ kömür ve 293,4 bin çeki odunun arz edilmiş olduğu tespit edilmiştir. Böylece yılın kalan günlerinde bir darlık "*müzayaka*" yaşanmaması için gelmesi gereken kömür miktarının 49,2 milyon kıyye ve odun miktarının 278,7 bin çeki olduğu tespit edilmiştir¹⁷.

¹¹ İstanbul Ahkâm Defteri, nr 2, sh.243, hk. 813'den aktaran, Ahmet Tabakoğlu vd. (yay.haz.), (1997). *İstanbul Esnaf Tarihi I*, İstanbul: Büyük Şehir Belediye Yayını, 1.c., s.53.

¹² Bu yılda Şehremanetini harekete geçiren yükselmiş mahrukat fiyatlarına göre kömürün 100 kıyyesi 32-40 kuruş, meşe odununun çekisine göre fiyatı 18-24 kuruş, gürgen odununun 16-18 kuruştı. BOA, DH. MKT, nr. 554/58, 1320 R 29.

¹³ BOA, *İradeler-Meclis-i Mahsus*, (İ.MMS), nr. 59/2799, 1295 N 25.

¹⁴BOA, *Yıldız-Sadaret Resmi Maruzat*, (Y.A.RES), nr. 148/62, 1325 C 27.

¹⁵ 1 çeki=225,789 kg.

¹⁶ 1 kıyye (okka)=1,282 kg.

¹⁷ BOA, *İradeler-Orman ve Maadin*, (İ.OM), 12/1325 B-1, 1325 B 03.

İdare mahrukatın miktar-fiyat ilişkisini korumak için takip ettiği politika sürecinde gerçekleştirdiği yazışmalarda kullandığı dil ile meseleye yaklaşımının ipuçlarını vermektedir. Bu dile hâkim olan vurgu İstanbul'da meydana gelecek bir müzayaka durumunda en çok mağdur olacak olan kesimin "*fakir halk*" olacağıdır. İdare'nin bu yaklaşımıyla yetkili kişi ve birimler tarafından meselenin hassasiyetinin kavranması ve bu yolda yapılması gereken her şeyin eksiksiz ve üstün bir gayretle gerçekleştirilmesinin sağlanması amaçlanmaktaydı¹⁸.

2. Mahrukat Arz Piyasasında Yaşanan Problemler

Odun ve kömür imalat sürecinden nihai olarak tüketiciye ulaşana kadar birçok aşamadan geçip birçok el değiştirmekteydi. Mahrukat arzı İstanbul'a gelene kadar farklı aşamalarda ticarete konu olmaktadır. Aslında genelde İstanbul için odun ve kömür alım ve satım işi odun ve kömür esnafıyla nakleden ve satan kayık sahiplerinin uğraş alanıydı. Bu süreç içerisinde, odun ve kömür gerek üretim ve gerekse iskelelere indirilip İstanbul'a sevk aşamalarında piyasaya arz edilip tüketiciye ulaşana kadar birçok olumsuz unsurdan etkilenebilmekteydi. İdari ve adli problemler, kayık ve gemilerin yetersizliği gibi ulaşım altyapısından kaynaklanan sorunlar, hava muhalefeti ve kış şartlarının etkisi, ihtikâr, yangınlar, eşkıyalık hareketleri ve bunların piyasa üzerindeki etkileri gibi sorunlar incelediğimiz belgelere yansıyan çeşitli problemler içerisinde en sık karşılaşılanlarıydı. İdare'nin hassasiyetle üzerinde durarak üstesinden gelmeye çalıştığı bu problemlerin bir kaçını aynı zaman diliminde olabildiği gibi zamana ve şartlara göre farklı dönemlerin sorunları da olabilmekteydi. Takip eden kısımlarda birçok problem alanından bahsedilecek ancak dönemden döneme problemlerin çok farklı olabildiğini göstermek adına aşağıya aldığımız rapor açıklayıcı olacaktır.

İstanbul Belediyesi 1907-1908(1325) yılında odun fiyatındaki yükselmenin vepiyasaya sürülen odunun arz miktarındaki azalmanın nedenlerini öğrenmek için doğrudan ilgili tüccardan rapor şeklinde ayrıntılı bilgi ister. Şehremaneti'nde gemi sahibi olan odun tüccarlarının hazırladığı rapora göre, İstanbul'a nakledilen odunun miktarındaki azalmanın ve fiyatlarındaki yükselmenin sebepleri birçok nedenden kaynaklanmaktaydı: Evvela ilgili yılda kış mevsiminin beklenen aksine çok daha sert geçmesi ve bu durumun diğer olumsuz nedenlerin tesirini arttırmakta olduğu, hayvanlar arasında yayılan hastalık nedeniyle birçok hayvanın telef olmasının odunun nakliyat aşamasında iskelelere indirilmesinde sıkıntılara neden olduğu belirtiliyordu. Alaplı'dan (Zonguldak) Akçaşehir'e (Düzce) kadar olan Anadolu ormanlarından elde edilen odunun taşra tacirlerinin tekelinde satılması, Orman Nezareti tarafından alınan "*hatabrüsumuna*" zam yapılması, önceki senelere oranla bu bölgelerden alınan odunun çekisinin 1-3 kuruş zamlanması, ince odunların kesim yasağı ve tahta imaline müsaade edilmesiyse odun tedarikinin ancak daha uzak mesafelerden yapılabilmesi, İstanbul'a gelen gemilerin Cuma gününe tesadüf etmeleri durumunda, bu günün gecesinde köprülerin açılmaması nedeniyle şehre giriş yapamamaları ve bu durumun odun arzında senede dört seferlik bir azalmaya neden olduğu belirtilmekteydi. Gemilerde çalışanların ücretlerini yetersiz bulmaları ve çalışmak istememeleri dolayısıyla durumu liman başkanlığına bildirmelerine rağmen çözüm için adliyeye yönlendirildiklerinden şikâyet edilmekteydi. Ayrıca odun çekilerinin 176 kıyye olduğu akabinde 156 kıyyeye düştüğü ve nihayet 250 kiloya kadar yükseldiği, böylece çekilerdeki standartların değişmesinin fiyatlara yansımakta olduğu bilgisi verilerek fiyatların yükselme nedenleri ayrıntılı bir şekilde rapor edilmiş oluyordu¹⁹.

İncelediğimiz yıllar içinde mahrukat ürün arz piyasasını olumsuz etkileyen problemlerin bir diğer temel nedeni çeşitli sektörlerde enerji kaynağı olarak odun ve kömürün mal ve hizmet imalatında ikameleri olmayan temel girdilerden olmalarıdır. Hamamcı, ekmeççi,

¹⁸ Bunlardan sadece birine bir örnek için bkz. BOA, DH. MKT, 2276/139, 1317 B 24.

¹⁹ BOA, Yıldız-Mütenevvi Maruzat, (Y.MTV), 287/169, 1324 R 29.

tuğlacı, fabrikacı ve kireççi gibi üretici kesimler ile kamu kurumları mahrukata son derece fazla ihtiyaç duymaktaydı ve gerektiğinde ihtiyaçlarını piyasadan temin etmekteydi. Bu durum mahrukatin özellikle piyasaya az geldiği dönemlerde fiyatın çok yükselmesi sonucunu doğurmaktaydı. Neticede daha çok mağdur olan kesim halk olmaktadır. Buna meydan vermemek için tüketicinin haricindeki kesimlerin ihtiyaçları olan odun ve kömürü kendilerine ait veya kiralayacakları kayıklarla kaynağından ve mevsiminde temin etmeleri sağlanmıştır. Bu sayede odun kesim işinde istihdam olunan "fukaranın" aracısız bir şekilde haklarını tam almaları mümkün olmuştur²⁰.

Odun ve kömür piyasasında oluşan sorunların ve fiyat artışlarının değişik birçok nedeni başlıklar halinde daha ayrıntılı bir şekilde takip eden kısımlarda incelenmiştir.

2.1 Sistem ve İdare Kaynaklı Problemler

Devlet İdaresi piyasaya arz edilen mal ve hizmetleri vergilendirirken tüketici için zorunlu tüketim maddelerinden olan ürünlerin bol ve ucuz olmasını sağlama amacına uygun vergi politikaları takip etmiştir. Bu anlamda memleketin her tarafında imal edilen ve iskeleye taşınan odun ve kömürden "havaic-i zaruriyeden" olmaları dolayısıyla Tanzimat Dönemi'ne kadar vergi alınmamıştır²¹. Ancak, Tanzimat'tan sonra mali sistemin ve anlayışın değişmesiyle birlikte bütçe birliği ve disiplinini sağlamak için bu tip muafiyetler kaldırılarak takip eden yıllarda (20 Nisan 1290/2 Mayıs 1874) bu ürünlerle ilgili vergi tarh edilmeye başlanmıştır²². Böylece 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren, zorunlu ihtiyaçların piyasada bol ve ucuz olmasını sağlamayı amaç edinen geleneksel iase politikasına da uygun oran ve çeşitte verginin tarh edildiği görülür²³.

Ancak memleketin bütününde mahrukattan vergi alınmadığı dönemlerde de zaman zaman gayri kanuni keyfi uygulamalara rastlamak mümkündür. Bu gayri kanuni uygulamalara örnek teşkil edecek şekilde, 1849 yılının Kasım ayında İzmir kaymakamı ve gümrükçüleri tarafından kanuna muhalif olarak odun ve kömür vergisi alındığı tespit edilmiştir. Üreticilerin ödedikleri gayri kanuni olan bu vergiler dolayısıyla oluşan mağduriyetin telafisi için kendilerinden alınan meblağın diğer yıllık vergilerinin yerine tesviye olunması amacıyla kanun çıkarılmış ve Takvim-i Vekayi'de yayınlanmıştır²⁴.

Sistem içerisindeki görülen bu tarz kanunsuz uygulamalar mahrukata üretim ve arzında istihdam edilen kesimi mağdur etmekteydi. Bu mağduriyet sonuçları itibarıyla İstanbul'da mahrukata arzında daralmalara fiyatlarda ise yükselmelere neden olmaktadır.

2.1.1 Narh ve İltizam Sistemi Kaynaklı Problemler

Mahrukata arz piyasasının işleyişi, zamanla asırlar içerisinde değişmekle beraber bu alanda değişmeyen tek şey piyasanın müzayakaya düşmesi, fiyatların artması, yapılan yolsuzluklar ve neticede İstanbul halkının sıkıntı çekmesiydi. Aynı zamanda ilgili kişi ve

²⁰ BOA, İ.MMS, 12/523, 1274 L 24.

²¹ Abdurrahman Vefik Sayın (1999). *Tekâlif Kavaidi*, Ankara: Maliye Bakanlığı APK Kurulu Başkanlığı Yayını, s.571.

²² *İhsaiyat-ı Maliye (Maliye İstatistikleri 1885-1909)* (2000). (çev. Fehmi Tümer), Ankara: Maliye Bakanlığı APK Kurulu Başkanlığı, s.291; Erdoğan Öner (2005). *Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Döneminde Mali İdare*, Ankara: Maliye Bakanlığı APK Kurulu Başkanlığı Yayını, s.314.

²³ 20 Nisan 1290 (2 Mayıs 1874) tarihli nizamname gereğince gerek miri ormanlardan ve gerekse halka ait baltalıklardan odun kesimi ve yakılarak kömür elde edilmesi sonucu Dersaadet'e ve başka şehirlere nakledilmek üzere iskelelere indirilen odunun 200 kıyyesinden 1 kuruş, kömürün 200 kıyyesinden 2 kuruş pul resmi alınmıştır. *İhsaiyat-ı Maliye (Maliye İstatistikleri) 1885-1909* (2000), Ankara: Maliye Bakanlığı APK Kurulu Başkanlığı Yayını, s.291.

²⁴ BOA, *Sadaret-Amedi Kalemî*, (A.AMD), 12/8, 1265 Z 29.

kurumların fiyatların artmasını engellemek, eğer artmışsa fiyatları düşürmek için çareler aramasıydı.

Bu şartların oluşmasını engellemek oluşmuşsa ortadan kaldırmak adına narh ve iltizam sistemi şehrin ihtiyaç maddelerinin temini meselesinde *İdare'nin "başvurmak zorunda kaldığı uygulamalar"* olmuştur²⁵. Ancak gariptir ki yine bu sistemlerin özellikleri itibarıyla ve uygulanma şekillerinden kaynaklanan sorunlar, odun ve kömür arzını müzayakaya düşüren problemlerin başında zikredilmiştir. Bununla birlikte şikâyet edenlerin tüccardan yöneticilere kadar sürecin her kademesinden gelmesi de ayrıca dikkat çekicidir.

İstanbul'da mahrukât işlerinin İstanbul Ağası'nın yetki ve görev alanı içerisinde olduğu Tanzimat öncesi dönemlerde, tüccarın muhtelif mahrukât üretim sahalarından aldığı İstanbul'a sevk ettiği odun ve kömürlerin İstanbul boğaz girişinde İstanbul Ağalığı'na bağlı görevliler tarafından düşük bedelle "*derya mubayaası*" adıyla cebren alınması gibi keyfi ve usulsüz uygulamalar mahrukât ticaretini sekteye uğratmaktaydı. İstanbul Ağası'nın bu gibi usulsüz müdahalelerinden korunmak için çarşıda esnaf ve tüccarın bir araya gelerek ihtiyaçları olan odunu tedarik etmek yoluna gittikleri olurdu. Getirtecekleri odunlara Ağa'nın müdahalesini engellemek için donanmadan izin aldıkları halde gemilerin İstanbul'a girişlerinde aynı sıkıntıları yaşamaları bu esnafın ve tüccarın şikâyetlerine yansıyan hususlardandı²⁶.

İncelediğimiz dönem içerisinde esnafın değerlendirmelerine göre kömür fiyatlarına narh konulması zaman zaman kömür arzını daraltan ve fiyatları arttıran bir neden olarak zikredilmiştir. Ayrıca üreticiyle İstanbul kömür tüccarı ve kayıkçı esnafı arasına giren bir muhtekir gurubunun²⁷ varlığından şikâyet edilmiştir. Fiyatların artmasında etkili olan bu gurubun kömürü mahallinde ve iskelelerde satın alıp stokladığı, belirlenen narh fiyatından satmadığı ve istediği zaman piyasada kendi oluşturduğu spekülâtif fiyattan sattığından şikâyetle piyasadaki kömür arz ve fiyat probleminin halledilmesinin bu guruba engel olunmasıyla mümkün olacağı belirtilerek bu yolda düzenlemeler yapılması gereği vurgulanmıştır²⁸. Burada yer alan şikâyetler 1850'li yılların problemlerine ışık tutmaktaydı. Oysa bu yılların öncesinde olduğu gibi sonrasında da benzer problemlerin şikâyetlere ve raporlara yansıdığını sıklıkla görmek mümkündür.

Fiyatlara narh konulmasının piyasada müzayakaya neden olduğunu yukarıdaki örnekte bir esnafın hazırladığı raporda gördük. Yönetiminde narhı zaman zaman bir problem alanı olarak zikrettiği görülür. Bu nedenle incelediğimiz dönemde odun ve kömür arzını daraltan unsurlar içerisinde narhın yanında farklı nedenlerinde bir araya gelmesiyle oluşan mahrukât sıkıntısının aşılmasında zaman zaman, geçici bir süreliğine de olsa, narhın uygulanmayıp piyasa dinamiklerinin işlemesine müsaade edildiği görülür. Böylece piyasada tüccar arasında oluşacak rekabetle fiyatın ehven seviyelerde kalacağı tahmin edilmekteydi²⁹. Ancak narh sonrası yıllarda Şehremaneti'nin belirlediği, sıra kömür için yüz kıyyesine 50 kuruş, elleme isimli temiz kömürün yüz kıyyesine 75 kuruşluk fiyatlar için esnaf, "*mal bizim değil mi satmayacağız*" diyerek itiraz etmekte, bu fiyatlardan ortalama 15 kuruş fazla bir fiyatla satış yapma eğilimiyle fiyatları yükseltmekteydi³⁰.

²⁵ Mantran (1990). *17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, (çev. M.Ali Kılıçbay, Enver Özcan), Ankara: TTK, c.1, s.171, 301.

²⁶ Osman Nuri Ergin (1995). *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, İstanbul: İBB yay. C.2., s.799.

²⁷ Başka birçok belgede de muhtekir gurubun kömür ve odun imal eden köylülerle gemi sahipleri arasında girdiğinden bahsedilir. Aslında çalışmanın bütünü değerlendirildiğinde bu gurubun boşluk bulduğu ve kazanç sağlayabileceği her alanı doldurduğu anlaşılmaktadır.

²⁸ BOA, A.MKT. NZD, 163/34, 1271.

²⁹ BOA, Y.A.RES, 148/62, 1325 C 27.

³⁰ Basiretçi Ali Efendi (2001). *İstanbul Mektupları*, (Haz. Nuri Sağlam), İstanbul: Kitabevi yay, s.254.

Anlaşıyor ki ticaret tekellerinin ve sabit fiyat uygulamasının bazen istenenin aksine gelişen sonuçları dolayısıyla devlet zamanla daha esnek yöntemlere başvurabilmekteydi. Üreticinin kendi ürününü, devletin narh koyarak düşük tuttuğu fiyatlar üzerinden satmaya mecbur kaldığı piyasada, üretim heyecanı ve verimliliği düşmekteydi. Bunu gören yönetim ihtiyacın karşılanması için piyasa fiyatları üzerinden alım yapmak gibi yollara da başvurabilmekteydi. Bu durumu inceleme konumuza ait dönem öncesinde de aynı şekilde görmek mümkündür³¹.

Mahrukatın piyasada bol ve ucuz bulunmasını engelleyen bir unsur olarak bu ürünlere narh konulmasının zahirde arzulan menfaattı sağlamadığı belirtilmiştir³². Ancak büsbütün kaldırılması durumunda piyasanın, erbab-ı ihtikârın eline geçmesinden de korkulduğu görülür³³. Neticede narh ekmekten başka bütün havaic-i zarûriyeden olan emtiadan 28 Temmuz 1865 (4 Rebiyülevvel 1282) tarihinde kaldırılmıştır³⁴.

Belgelere yansıyan şekliyle narhın tüketicinin lehine olduğu yönleri de yok değildi. Mesela mahrukat için narhın uygulandığı dönemlerde akçe fiyatının gerilediği zamanlarda odun ve kömürün fiyatında da düzenleme yapılarak fiyatlar aşağı çekilmekteydi³⁵.

İstanbul piyasasında zaman zaman mahrukat fiyatının yükselmesinin iltizam sisteminden kaynaklı olduğuna dair şikâyetlere de rastlamak mümkündür.

Edirne vilayeti Kırkkilise sancağı dâhilinde bulunan Midye’de odun ve kömürün kesim ve imalatının mültezimlere ihale edilmesinin ve inhisarının ticareti sınırlamakla birlikte imalatı azalttığı, fiyatı arttırdığı, bu durumun kömürcülükle hayatını kazanan halkın sefaletle düşmesine neden olacağı, Çatalca’da ise mahrukat kesim ve imaline uygun ağaç kalmadığı gibi şikâyetlerle karşılaşmaktayız³⁶.

Sistem içerisinde, ihalede imzalanan kontrattan daha fazla kömür imali yapan müteşebbisler ise problemin bir diğer yönünü teşkil etmiştir. Zaman zaman tüccarların kontratlarına muhalif olarak daha fazla mahrukat kat’ ve imal ettiği ve iskelelere taşıdığı anlaşılıyor. Bu durumda tüccarların kaçak olarak imal ettiği kömürün iki kat rüsumla vergilendirilerek cezalandırıldığı görülür³⁷.

Şehremanetinde oluşturulan komisyon üretim sahası olan Silivri, Kaza-i Erbaa ve Tekfurdağı’ndan İstanbul’a yeterli miktarda kömür ve odunun gelmemesinin nedenlerinin izini sürdüğünde, problemin iltizam sisteminden kaynaklandığını görüyor ve tespit ettiği problemin nedenlerini şu şekilde sıralıyordu: Kömür yakılan dağlar ve kömür indirilen iskeleler seneden seneye yapılan zamlarla ihale olunmaktaydı. Mültezimler ihalesini aldıkları bölgeleri, kişisel çıkar ve kazançlarını arttırmak için tekrar yüksek zamlı fiyatlarla parça parça kömürkeş ahali ve kömür yakıcılara aynen kömür almak şartıyla yerinde satmaktaydı. Geçmiş senelerden fazla gelir elde etmek kastıyla düşük fiyat ile üretici kesimden satın aldıkları kömüre vergiler ihdas

³¹ Halil İnalçık (2000). *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, İstanbul: Eren yay., 2000, c.1, s.227, 234.

³² Ergin, *a.g.e.*, s.377.

³³ BOA, *İ.MMS*, 12/523, 1274 L 24.

³⁴ Ergin, *a.g.e.*, s.449-450.

³⁵ BOA, *A.MKT. NZD*, 275/76, 1275 C 23; *A.MKT. UM*, 346/54, 1275 Ş 11.

³⁶ Dâhiliye Nezareti iddialara cevaben Midye’de vatandaşın isteyenlerine mahrukat kat’ ve imali için ruhsat verildiği, Çatalca’da ise 1314 senesinde kesilen odunun 4 milyon kıyyeden ibaret olduğunu açıklamıştır. BOA, *DH. MKT*, 2104/10, 1316 R 24.

³⁷ Ellibin küsür kıyye kömürü kaçırın Tırnovalı kömürcü Yakof’un elinde bulunan kömürlerin İstanbul’a nakline izin verilmemiştir. BOA, *DH. MKT*, 512/82, 1320 S 19.

etmek gibi usulsüz yollara başvurmaktaydılar. Bu durum kömür yakan (imalatçı) ve taşıyan kesimi mağdur etmeye yetmekteydi. İskelelerde bulunan diğer başka mültezimlerin adamları getirilen kömürü kendi kantarlarıyla noksan vezin ile tartmakta veya kömürü istedikleri gibi bir tahmin yöntemiyle götürü olarak almayı tercih etmekteydiler. Tabii bu tür gayri kanuni davranışlar çoğu kömür imal ve sevk işinde istihdam olunan ahalinin bu işi bırakıp kiracılık ve mağaracılık gibi işlere kaymalarına neden olmaktadır. Bütün bu problemler İstanbul'a zamanında ve yeterli miktarda mahrukatin ulaşmasını engellemekte ve piyasada oluşan müzayaka nedeniyle halkta hoşnutsuzluk oluşturmaktaydı. Neticede bu gerekçelerle İstanbul ahalisinin müzayaka ve ihtiyaçtan kurtarılması için iltizam yoluyla yapılan ihalenin tamamen kaldırılması gereği vurgulanmaktaydı³⁸.

Mültezimlerin bahsi geçen halkı üretici olsun tüketici olsun mağdur eden ve nihayetinde İstanbul'un müzayakaya düşmesine neden olan bu tip uygulamalara başvuracak kanuni ve idari bir boşluk bulabilmesi manidardır. Her halde *İdare'*nin bu duruma en azından bir süreliğine göz yummasının nedeni hazinenin mali kaygılarından ve/veya bu tip problemlerin önünü alacak idari ve adli bir mekanizmayı yeterince ve etkin bir şekilde çalıştıramamasından kaynaklanmaktaydı.

2.1.2 Para Değeriyle İlgili Problemler

Meskûkâtın değerinde değişikliklere neden olan, zaman zaman *İdare* eliyle yapılan taşışların piyasalar üzerinde son derece yıkıcı etkileri söz konusudur. Madeni veya kâğıt para da olsun paranın değer kaybetmesi sonucunu doğuran gelişmeler ve politikalar piyasadaki tüm mal ve hizmetler üzerinde fiyat artışı şeklinde etkisini göstermekteydi. Buna birde meskûkât rayicindeki karışıklıklardan kaynaklanan problemleri eklemek gerekir. Neticede para kaynaklı problemlerin, tüm ürünlerde olduğu gibi, mahrukât piyasasındaki odun ve kömür fiyatlarının yükselmesinde de etkisini gösterdiği ve payının yüksek olduğu görülür³⁹.

2.2 Mevsimsel Şartlar ve Altyapı Kaynaklı Problemler

2.2.1 Mevsimsel Şartlar ve Ulaşım Sistemi

Mahrukatin ormanlardan kesimi, yakımı ve iskelelere taşıma işi yılın daha geniş bir döneminde yapılabilmekteydi ancak iskelelerde biriken odun ve kömürün ancak belli mevsimlerde sevkiyatının yapılabilme zorunluluğu vardı. Mevsim etkisi mahrukatin sevkiyatını zorlaştıran önemli bir problem alanını oluşturmaktaydı.

Bütün bölgelerle İstanbul arasında deniz yolu bağlantısının olması şehrin iâşesinin temininde son derece önemliydi. Ancak deniz yolu, taşımacılık altyapısı ve dönemin teknolojisi nedeniyle, yılın belli bir döneminde özellikle yaz aylarında sevkiyata müsaade etmekteydi. Bu nedenlerle mahrukât ve diğer temel ihtiyaç maddelerinin İstanbul'a sevk ve arzında ortaya çıkan en önemli sorunların nakliye yetersizliğinden veya problemlerinden kaynaklanmakta olduğu söylenebilir⁴⁰. Bu durum deniz taşımacılığında meydana gelen gelişmelerin yoğunlaştığı yirminci yüzyıla kadar devam etmiştir.

Mevsiminde odun ve kömürün taşınmasında tüccar tarafından çenber ve yelkenli gemiler kullanılmaktaydı. Ancak hava muhalefetinin etkili olduğu zamanlarda ve kış aylarında bu araçlar işlevini yitirmekteydi. Bu şartlarda sadece vapurlarla sevkiyat yapılabilme imkânı

³⁸ BOA, *İ.MMS*, 12/523, 1274 L 24.

³⁹ Sabri Ülgener (1994). *Darlık Buhranları ve İslam İktisat Siyaseti*, Ankara: Mayaş Yayınları, s.86, 93.

⁴⁰ Rhoads Murphey (2007). "Provisioning Istanbul: The State and Subsistence in The Early Modern Middle East", *Studies on Ottoman Society and Culture, 16th-18th Centuries*, USA: s.221.

vardı⁴¹. Ancak vapurlarla yapılacak taşıma işinin mevcut teknoloji nedeniyle maliyeti çok yüksek olmaktadır. Bu anlamda İnalçık'ın, İstanbul'un iâşesinde karşılaşılan en büyük sorunun, gemi taşımacılığı kaynaklı olduğunu belirtmesi herhalde burada tam karşılığını bulmaktadır⁴².

Aşağıda verilen tablo 1905-1906(1321) ve 1906-1907 (1322) yıllarına aittir. Bu tablo bütün yollarla İstanbul piyasasına aylık ve yıllık sevk edilen toplam odun ve kömür miktarlarını içermektedir. Burada yer alan rakamlara göre bu farklı iki yılda sevkiyatlar aylar itibariyle birbirine oldukça yakın miktarlarda gerçekleşmiştir. Aşağıda verilen 1 ve 2 numaralı grafiklerde de net bir şekilde görüldüğü gibi mahrukat piyasasının, bu çalışmada zikredilen bazı olağan dışı durumlar hariç tutulursa, bir düzen içerisinde belli dönemlerde yoğunlaşarak sistemli bir şekilde işlediğini gösterir. Bu tabloya göre odun ve kömür sevkiyatı miktar olarak rûmi takvime göre yılın ilk ayı olan Mart ayından başlayıp son ayı olan Şubat ayına kadar devam ederek yılın tamamına yayılmaktadır. Ancak İstanbul'a kömür sevkiyatının en fazla olduğu aylar Temmuz ve Ağustos aylarıdır. Odunda ise sevkiyatın yoğunluğu Mayıs, Haziran ve Temmuz aylarına kaymaktadır. Genel bir ifadeyle yaz aylarının sevkiyat dönemi olarak değerlendirildiği söylenebilir. Mesela Karadeniz için en elverişli seyrüsefer mevsimi 15 Ağustos ile 30 Eylül arasında altı haftayla sınırlıydı⁴³. Odun ve kömürün imalinde ve özellikle deniz yoluyla sevkinde mevsimlerin ve hava muhalefetinin son derece etkili ve belirleyici olması, mahrukat piyasasının doğal şartlara adaptasyonunu zorunlu kılmış ve çalışma takvimini şekillendirmiştir.

Tablo: 1 1321-1322 (1905/1907) Yıllarında İstanbul'a Ulaşan Odun ve Kömür Miktarı

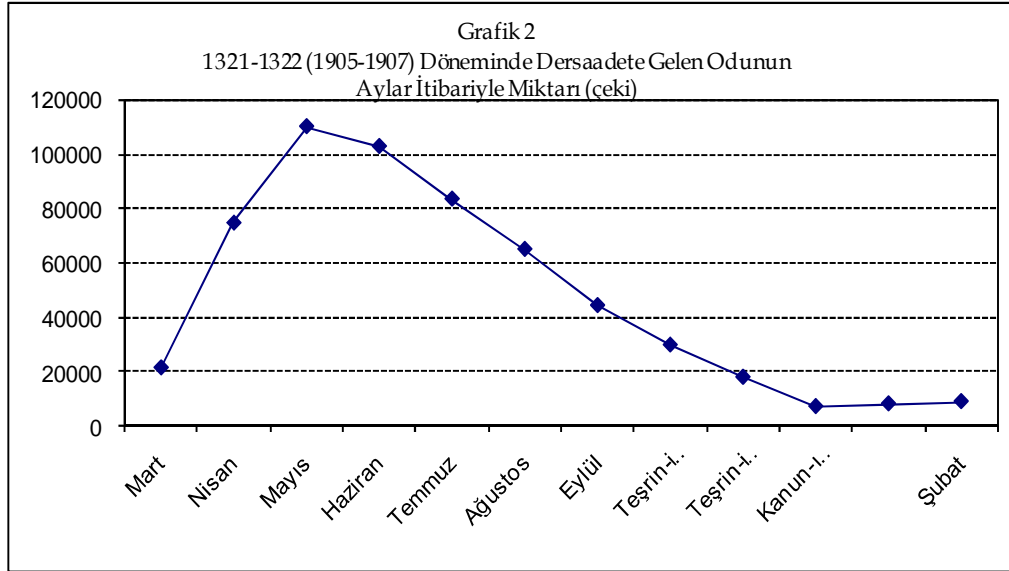
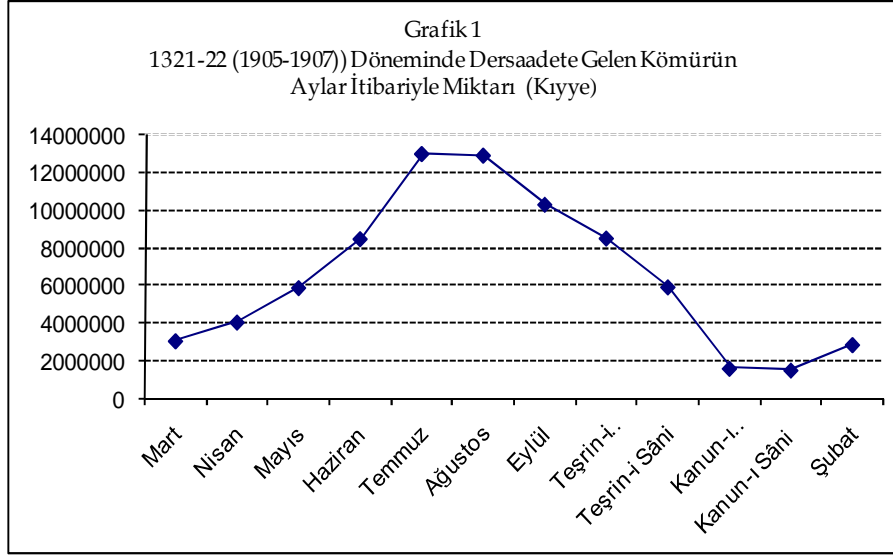
Aylar	1321 (1905-1906) Yılı		1322 (1906-1907) Yılı	
	Kömür (Kıyye)	Odun (Çeki)	Kömür (Kıyye)	Odun (Çeki)
Mart	2.697.908	21.655	3.379.900	20.984
Nisan	3.450.117	64531	4.625.215	84.535
Mayıs	5.129.588	100.920	6.617.030	119.044
Haziran	8.324.895	97.405	8.631.600	107.992
Temmuz	14.080.288	97.325	11.930.820	69.426
Ağustos	13.504.715	79.603	12.330.920	50.185
Eylül	11.417.600	47.800	9.194.770	40.665
Teşrin-i Evvel	8.608.760	28.750	8.404.072	30.666
Teşrin-i Sâni	4.343.600	10.215	7.472.250	25.550
Kanun-ı Evvel	2.036.200	7.530	1.121.650	6.650
Kanun-ı Sâni	1.578.040	4.135	1.384.600	12.050
Şubat	1.981.350	7.360	3.690.221	10.485
Toplam	77.153.061	567.229	78.783.048	578.232

Kaynak: BOA, Y.PRK.UIM, 79/72, 1325 M 28.

⁴¹ BOA, DH.MKT, 2682/20, 1326 Za 19.

⁴² İnalçık, a.g.e.,s.230.

⁴³Gös.yer.



Odun ve kömür taşımacılığında kullanılan çenberlerin ve yelkenli kayıkların hava muhalefeti olduğu dönemlerde denize açılmasının mümkün olmadığı kış aylarında İstanbul'dan vapur talebinde bulunulmaktaydı. Vapurlar ihtiyaç hâsıl olduğunda, 1908 (1326) yılında olduğu gibi, Selanik, Ereğli, İğneada, Sinop, Şile ve Ağva'dan odun ve kömür naklinde

kullanılmıştır⁴⁴. Tabii bu durumda, vapurların henüz kullanımda olmadığı asırlarda, özellikle kış mevsiminin uzadığı dönemlerde müzayakanın daha derin seyrettiği sonucu çıkarılabilir. Bu şartlarda acil ihtiyacın zaman zaman İstanbul civarındaki yakın kuru ve ormanlardan karşılandığı görülür.

Kış aylarında hava muhalefeti dolayısıyla, kara ve özellikle deniz yolunun kapanması neticesinde milyonlarca ton kömürün limanlarda bekletildiği ve İstanbul'a sevk edilemediğini bildiren birçok resmi yazışma mevcuttur. Bunların birinde; Midye, Ayapavlos, İğneda, Ahtapolu, Vasilikoz, At Limanı, Karaağaç iskelelerinde 4 milyon kıyve kömür mevcut olduğu halde hava muhalefeti nedeniyle İstanbul'a sevk edilememekte olduğu Dâhiliye Nezareti'ne bildirilip, gereğinin yapılmasının talep edildiği görülmektedir⁴⁵. Burada yapılması gereken, gerek Dâhiliye Nezareti ve gerekse Şehremaneti tarafından ilgili iskelelere vapur gönderilmesiydi.

İstanbul'da ihtiyacın derecesi hafiflediğinde *İdare'*nin, farklı yerlerdeki mahrukatı vapur ve gemi göndererek İstanbul'a taşımak konusunda taşıma maliyetleri nedeniyle pek istekli olmadığı ve bazen olumsuz cevap verdiği de görülür⁴⁶. Burada kullandığımız belgeye göre vapur talebine olumsuz cevap verilmesinin temel nedeni maliyet faktörüne bağlanmaktaydı. Ancak maliyetle birlikte ilgili yılda kışın şiddetini kaybetmesi, başka mahallerden gelen odun ve kömür yüklü kayıkların varlığının müzayakayı hafifletmiş olması bu kararda etkili olan diğer hususlardandı. Aksi durumda maliyet ne olursa olsun buna katlanıldığı görülür.

Vapurla odun ve kömür sevkiyat işinin, maliyeti dolayısıyla tüccarlar tarafından da tercih edilmeyen bir yol olduğu anlaşılmaktadır. Kastamonu vilayetinde bulunan kereste tüccarı Muhammed Arif Efendi Akçaşehir iskelesinde bulunan otuz bin çeki odunun mevsim şartları nedeniyle yelkenli gemiyle naklinin mümkün olmadığını, buraya birkaç vapur gönderilmesi halinde, nakliye ve ihraciye ücreti kendisine ait olmamak üzere odunun tonilatosu⁴⁷20 kuruşa, kendisine ait olursa 40 kuruşa vereceğini, odunun İstanbul'a bu şekilde naklinden sonra muhtacine her bir çekisini 4 kuruş noksanıyla satabileceğini Orman Maden ve Ziraat Nezareti'ne bir telgrafla bildirmiştir. Bu müracaat üzerine Nezaret, Dâhiliye Nezareti'yle irtibata geçip meselenin acilen İstanbul tarafından değerlendirilmesini istemiştir. Yine *İdare-i Mahsusa'*ya (Osmanlı Seyr-i sefain *İdaresi*) ait büyük bir vapurun gönderilip odunun olduğu iskelelere 3 sefer yapılması gerektiğini bildirmiştir⁴⁸.

Burada dikkat çeken iki önemli husustan biri nakliye ve ihraciye ücretiyle birlikte odunun İstanbul'a ulaşma maliyetinin iki katına çıkması, diğeri ise mahrukat ihtiyacı temininin devlet kurumları ve bir tüccar arasında bu şekilde pazarlık konusu olmasıdır. Bu pazarlık İstanbul halkı için mahrukatın önemini göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Bu durum *İdare'*nin ilgili tüm kurumlarıyla birlikte bu meseleye çözüm amaçlı yaklaşımını ortaya koymaktadır.

Altyapı konusundaki problemler sadece mevsimsel şartlardan kaynaklanmamaktaydı. Problemin birde karayolu altyapısının yetersizliğinden kaynaklanan boyutu vardır. Şehremaneti 1914 yılında yine odun ve kömür fiyatının yükseldiğini görünce Belediye Cemiyeti Umumiyesi'nce istenen rapor üzerine "*umumi müfettişlik*" tarafından odun ve kömür tüccarları yardımıyla tahkikat yaptırılmıştır. Bu incelemeye göre fiyatları arttıran başlıca amiller şu

⁴⁴ BOA, DH. MKT, 2682/20, 1326 Za 19.

⁴⁵ BOA, DH. MKT, 1083/81/ 1324 R 2/ 1318 Teşrini Sani 21.

⁴⁶ BOA, DH. MKT, 2087/22, 1315 B 06; DH. MKT, 1302, 18, 1326 Z 11.

⁴⁷ 1 tonilato= 4 çeki (1 çeki = 225,789 kg).

⁴⁸ BOA, DH. MKT, 2671/33, 1326 Za 5; DH. MKT, 2689/66, 1326 Za 29.

şekilde tespit edilmiştir: Odun ve kömür elde edilen mahallerden olan sahil kesimlerinde kesim için artık uygun ormanların kalmadığı, bu nedenle odun ve kömürün daha iç bölgelerden elde edilmesi zorunluluğunun olduğu ve mahrukat temin edilen mahal ile iskeleler arasındaki “yolların uygunsuzluğu” gibi nedenler zikredilmiştir. Sonuç olarak eğer nakliyata uygun yolların yapımı gerçekleşecek olursa fiyatların ehven seviyelere ineceği vurgulanmıştır. Fiyat yüksekliğine neden olan ulaşım problemlerini çözmek üzere Dâhiliye Nezareti, vilayetlerle yapılan yazışmalar neticesinde yol yapımı ve ıslah çalışmalarının masraflarını vilayet bütçelerine bırakarak mahrukat imalat sahalarının bulunduğu mahaller için yol yapımıyla ilgili gerekli çalışmaları başlatmıştır⁴⁹.

2.2.2 Liman ve İskele Eksikliği

İstanbul'un mahrukat temin ettiği coğrafyalarda gemilerin ve vapurların yaklaşmasını mümkün kılacak limanların yeterli sayıda olmaması, odun ve kömür arzının geniş tutulmasına titizlikle önem veren *İdare'nin* çabalarını zora sokan, piyasanın kendi mecrasında işleyişini engelleyen ve piyasada mahrukat arzında daralmalara neden olan bir diğer etken olarak gösterilmiştir. Mesela Midye için bu durum önemli bir engel olarak zikredilmiştir⁵⁰.

2.2.3 İmalat Tekniklerinin Yetersizliği

İdare mahrukat piyasasında fiyatı düşürebilmek için fiyatı yükselten nedenler üzerinde çalışmıştır. Problemin temel nedenlerini anlamak için ilgili kişi ve kurumlardan zaman zaman raporlar talep etmiştir.

Bu çalışmaların birinde, odun ve kömür fiyatlarının yüksekliğinin nedeni, mahrukatın imalat usulündeki sahip olunan “*yetersiz*” teknolojilerden ve eksikliklerden kaynaklandığının rapor edildiği görülür. Yapılan bir araştırmada 1855 yılı itibarıyla Fransa'da 100 birimlik bir odundan 19-22 birimlik kömür elde edilebilir iken, Osmanlı'da bu miktarın 9-11 birim aralığında olduğu vurgulanmıştır. Buradaki farkın imalat yöntemi farklılığından kaynaklandığı belirtilmiştir. Mesela bu dönemde Osmanlı'da odun kesimi testere ile değil balta ile yapılmaktadır. 1 metre 40 santim uzunluğundaki 5 parçalık bir ağacın kömür imal edilmek üzere kesim ve yarılmasıyla daha imal yerinde % 20 dolaylarında bir telefata söz konusuydu. Buna imalat esnasında kaybedilen zamanda eklendiğinde maliyetlerin nasıl yükseldiği ortaya çıkmaktadır. Bu anlamda raporun neticesinde odun kesim ve kömür imali işinde verimliliğin artırılması için ilgili ormanların uygun bir sistem ile idaresinin ve işletilmesinin gereği vurgulanmıştır⁵¹.

2.2.4 Kayık ve Gemilerin Yetersizliği

İstanbul'da mahrukat piyasasında odun ve kömür arzında müzayaka şartlarını oluşturan altyapı kaynaklı nedenlerden bir diğeri mahrukatın taşınmasında kullanılan kayık ve gemilerin sayıca yetersizliğidir. Çünkü mahrukat sevk mevsiminin süresince çenber ve yelkenli gemilerin sahip oldukları özellikler itibarıyla yapabilecekleri sefer sayısı sınırlıdır. Bu anlamda farklı dönemlerde gemilerin yeterli sayıya ulaşması için yöneticilerin kayık ve gemi yapımı işiyle özellikle ilgilendikleri ve bunu teşvik ettikleri görülür⁵². Geçici bir tedbir olarak mahrukatın İstanbul'a celbi için gemi ve vapur kiralınması da başvurulan tedbirler arasındaydı⁵³.

⁴⁹ BOA, *Dâhiliye-İdari Kısım*, (DH. İD), 161-1/26, 1332 R 22.

⁵⁰ BOA, *DH. MKT*, 2276/139, 1317 B 24.

⁵¹ BOA, *Hariciye-Tercüme Odası*, (HR. TO), 421/39, 1855 11 16.

⁵² BOA, *Cevdet-Belediye*, (C.BLD), 63/3103, 1218 R 19; *Cevdet-İktisat*, (C.İKT), 41/2002, 1217 Z 29.

⁵³ BOA, *A.MKT. UM*, 200/36, 1271 L 20.

Yeterli miktarda odunun kesimi ve iskelelere nakli için kullanılan araba ve beygirlerin farklı işlerde istihdamı da odun arz sürecini sekteye uğratan önemli problemlerdendi. Dolayısıyla bu gibi piyasayı sıkıntıya sokacak gayri kanuni uygulamaları ortadan kaldırmak için, odun ve kömür celbinde kullanılan gemi ve kayıkların başka işlerde kullanılmasının yasaklanması üzerinde durulan ve alınan önemli tedbirler arasındaydı⁵⁴. Kömürcü esnafı kethüdasının, Silivri İskelesinde iki yüz kayıkla taşınabilecek kömür varken kömür taşıyacak kayıkların ot “beğlik kıyah” nakli için görevlendirilmesini şikâyet etmesi sonucu verilen hükümde; kış mevsiminin girmesiyle temel ihtiyaçlardan olan kömürün peyderpey İstanbul’a naklinin önemi ve kömür nakline ait iskeleye gelen gemilerin başka işlerde istihdamına kesinlikle müsaade edilmemesinin ferman gereği olduğu bildirilmiştir⁵⁵. Hatta kömür nakline mahsus araçlarla sadece kömür, odun nakli için tahsis edilen araçlarla da sadece odun taşınması hükümlerde yer almıştır⁵⁶. Dahası İstanbul’un mahrukat ihtiyacının öncelikli hale geldiği olağan dışı zamanlarda farklı yüklerin nakliyatı işinde istihdam edilen gemilerin dahi odun ve kömür sevkiyat işinde zorunlu olarak kullanılması ve bu emre karşı tüccar ve gemi (sefine) sahiplerinin muhalefeti söz konusu olursa şiddetle tedip edilmelerinin emredildiği görülür⁵⁷.

Taşıma işinde kullanılan araçların etkin ve planlı kullanılmadığı dönemlerde de piyasada sıkıntılar ve şikâyetler baş göstermekteydi. İstanbul’da kömürcü esnafının gemi ile kömür nakli nizamına reisler kethüdası tarafından yapılan müdahalenin önlenmesi hakkındaki hükme göre, kömürcü esnafı kethüdası ve yiğitbaşları nizam gereği ruz-ı kasım başına kadar çenber isimli tekneleriyle İstanbul’a odun ve kömürü zamanında der-mahzen edip, kış günlerinde halkın zaruret çekmemesi ve müzayakaya düşmeleri için çalıştıklarını, yine bu çenber isimli gemilerin her biriyle eskiden beri 250’şer çeki hatab taşıdıkları ve İstanbul iskelesine naklettiklerini belirterek görevlerinde bir kusurları yok iken reisler kethüdasının İstanbul’un kömür ihtiyacını sıkıntıya sokacak şekilde gemilerinin tekrar odun taşıma işinde görevlendirilmelerinden ve böylece gemilerinin boğaz haricinde kalmasından şikâyet ettikleri görülür⁵⁸.

Mahrukat arzını daraltan bir diğer problem alanı muhtekirlerin veya tüccarların mahrukatyerine daha karlı görülen kereste ticaretine yönelmeleridir. Zaten mevcut taşıma araçlarının yetersizliği söz konusu iken mevsiminde odun ve kömür taşıma işinde kullanılan araçların ve uğraş alanı mahrukat olan tüccarların odun ve kömür ticareti yerine özellikle kereste ticareti gibi başka daha kârlı gördükleri alanlara kayması mahrukat arz piyasasında ciddi sıkıntılar doğurmaktaydı. Bunun en önemli sonucu İstanbul mahrukat piyasasında meydana gelen fiyat artışları dolayısıyla muhtaç halkın içine düştüğü mağduriyetti. Mahrukat bürokrasisine yansıyan şekliyle, yetkili kişi ve kurumların “İdare”nin bu tip, piyasayı bozucu tavır ve davranışların önünü almak için üstün bir gayret içerisinde olduğu söylenebilir⁵⁹.

2.3 İhtikâr ve Tekelci Eğilimlerle Mücadele

İstanbul’da hangi dönemde olursa olsun *İdare*’nin mücadele etmek zorunda olduğu problem alanlarının en önemlilerinden biri de hiç şüphesiz ki ihtikâr sorunu olmuştur. Tarihin her devrinde tüccar kanuni çerçevenin dışına çıkarak kısa sürede daha fazla kar elde etmenin yollarını aramıştır. Daha, odun ve kömürün üretim mahallinden başlayarak iskelelere taşınması

⁵⁴ BOA, A.MKT. NZD, 329/62, 1277 R 17; A.MKT. NZD, 357/61, 1277 Z 29.

⁵⁵ İstanbul Ahkâm Defterleri, nr. 8, sh.64, hüküm (bundan sonra hk.) 202’den aktaran, Tabakoğlu vd. (1998). *İstanbul Esnaf Tarihi II (1764-1793)*, İstanbul: İBB yayını, c.2, s.132.

⁵⁶ İstanbul Ahkâm Defterleri, nr 4, sh.2, hk. 5’ten aktaran, Tabakoğlu vd. (1997). *a.g.e.*, c.1., s.94-95.

⁵⁷ BOA, A.MKT. NZD, 163/34, 1271.

⁵⁸ İstanbul Ahkâm Defterleri, nr.11, sh.69, hk 200’den aktaran, Tabakoğlu vd.(1998), *a.g.e.*, c.2., s.347-348.

⁵⁹ BOA, C.BLD, 53/2603, 1169 Za 29; C.BLD, 95/4707, 1168 N 29.

oradan İstanbul'a sevki ve nihayet piyasada tüketiciye ulaşması aşamalarında muhtekirler idari ve adli bakımdan buldukları açıkları fırsata çevirip gayri kanuni yollara başvurmaktaydılar. Her devirde -genellikle-merkeze yapılan şikâyetlerde ve merkezin yükselen fiyatların nedenlerini araştırdığı rapor muhtevalarında piyasada müzayaka oluşmasının nedenleri arasında ihtikâr sorunu yer alan problem alanlarının başında gelmiştir. Bu süreçte artan fiyatlar dolayısıyla mağdur olan kesim sadece İstanbul halkı olmayıp, mahrukatın üretim aşamasında emeğini ortaya koyan ve alın terini akıtan üretici kesimdi de. Son mağdur olanlar ise devletin başkentinin temel ihtiyaçlarından olan mahrukatın zamanında ve talep nispetinde İstanbul'a sevki için mücadele veren merkezi, mahalli idari ve adli kesimlerdi.

Gayri kanuni ve gayriahlaki tarzda piyasaya müdahil olan haksız ve yüksek kazançlar peşindeki bazı kaza müdürlerinin, meclis azaları ve çevresi geniş zaptiye memurları gibi yetkili zümrenin usulsüzlüklere karışması ise ihtikâr meselesinin ne denli derinliğe sahip etkili bir problem alanı olduğunu göstermektedir.

İstanbul halkının ve esnafın her mevsimde ihtiyaç duydukları odun ve kömürü kolaylıkla iskelelerden, kömürcü mağazalarından alım-satım için ve mutedil bir fiyat tespiti için piyasadaki arz miktarı çok önemliydi. Bu nedenle muhtekirler, vurguncular piyasa fiyatını yükseltmek için hesaplarını ürünlerin arz miktarı üzerinde yapmaktaydılar.

Mahrukatın temininde kayık sahipleri ve kömürcü esnafı büyük önem arz etmekteydi. Kömür hark eden üreticiler ürünlerini iskelelere indirip burada narh uygulanan dönemlerde belirli bir fiyattan, daha sonra ise piyasada cari fiyattan kayık sahipleri ve kömürcü-oduncu esnafına satmaktaydı. Esnaf toptan aldıkları mahrukatı, taşıma ücretlerini ve karlarını da katarak,İstanbul'da iskelelerde ve odun kömür dükkânlarında tüketiciye arz etmekteydi⁶⁰.

Ancak piyasadaki bu işleyişi bozan araya giren muhtekir taifesi diğer bir ifadeyle spekülâtörler/vurguncular kömürcü esnafından ve gemi sahiplerinden önce,sürece dâhil olup iskeleye inen ve hatta daha inmeden üretim mahallinde odun ve kömürü satın alabilmekte ve bunları kısa zaman zarfında ekledikleri fahiş fiyat ile gemi sahiplerine ve kömürcü esnafına satmaktaydı. Fiyatlardaki yükselmenin nedenlerini araştıran ilgili kurumlara ulaşan bilgi ve belgelerde (ayrıca raporlarda) bu durum açık bir şekilde ifade edilmekteydi. Fiyat artışları sonrasında, piyasayı düzenlemeye yönelik komisyon çalışmalarında ve tüccar raporlarında muhtekir taifesinin piyasadaki elinin çektirilmesi ile ancak fiyatların makul seviyelere gerileyeceği belirtiliyordu⁶¹.

Bölgesel olarak piyasayı elinde bulunduran muhtekirler aynı zamanda iskelelere kömür çeken kömür arabalarının ücretlerini arttırarak da haksız kazanç elde etme yoluna gitmekteydi. Ayrıca özellikle kömürde bulunan % 10'u geçen oranlardaki toz ve toprak muhtekirlerin diğer bir kazanç yolunu oluşturuyordu⁶². Bu miktarın üzerindeki toprak piyasada genellikle makbul görülmemekteydi. Bu probleme dikkat çeken bir raporda; Tekirdağ İzmit, Yalova vs. kazalarda bulunan iskelelerindeki muhtekirlerin engellenmesi için tedbirlerin alınmasıyla oluşacak mutedil bir piyasa fiyatıyla halkın zaruri ihtiyaçlarından olan odun ve kömürü temin edebilmelerinin mümkün olacağı ve nihayetinde kış mevsiminde sıkıntı çekmeyecekleri vurgulanmaktaydı⁶³.

⁶⁰ BOA, A.MKT. NZD, 155/47, 1271 Za 04.

⁶¹ BOA, A.MKT. NZD, 155/47, 1271 Za 04.

⁶² Kömürcü esnafının cari olan hizmet nizamına göre kömürün taşsız, kumsuz ve kuru olması kanun gereği idi. Ahmet Kal'a (1988). (Yay.Haz.), *İstanbul Esnaf Birlikleri ve Nizamları I*, İstanbul Külliyesi VII, İstanbul:İBBİstanbul Araştırmaları Merkezi, s.186.

⁶³Gös.yer.

Tüccarın piyasayı bozucu tavır ve davranışlarını imalat sürecinin ta başında görmek mümkündür. Üretim sürecinin başında hatabkeş halkın tüccarın sömürüsüne maruz kaldığı görülür. Hazırlanan bir hükümde Midye kasabası ahalisi dağlardan kömür hark edip İstanbul'da halka satmak için Midye iskelelerine nakletmekte ve narh-ı cari ile gemi sahiplerine satmakta iken muhtekirler selem adıyla reayaya borç verip, üreticinin zamanında hark ettikleri kömürleri bilinen vezine sahip kantar ile almayıp, kendilerinin hesabına göre bir ölçü ile satın almak gibi yollara başvurduğu yer almıştır⁶⁴. Üretici halk sene sonunda ödenmek üzere tüccardan aldıkları yiyecek giyecek gibi malzemeler nedeniyle yüksek faizle tüccara borçlanmaktaydı. Borçlarını sene sonunda ödeyememeleri durumunda borçları katlanarak artmaktaydı. Ayrıca odun yakan harikçi kesimine günlük ihtiyaçlarını satan tüccar kalitesiz malı yüksek fiyat ve keyfi ayarlı kantarlar ile satmaktan gelir elde etmekteydi. Üretici ve tüccar arasındaki, üretici aleyhine gelişen ve bu kesimin sömürüsüne neden olan bu tip problemler üreticiyi son derece mağdur ederek verimliliği azaltmaktaydı⁶⁵.

Merkezi idare bu problemlerin farkında olmakla birlikte bunların giderilmesi için çalışmalar yapmıştır. Mesela sattığı mallar ve elde ettiği yüksek faiz geliri yoluyla haksız kazanç elde eden tüccara engel olunması için ilgililerin uyarılması, ayarsız kantarların kaza müdürleri tarafından sürekli kontrolünün yapılması gibi bir dizi tedbirin alındığı görülür⁶⁶.

Bazı kaza müdürleri, meclis azaları ve çevresi olan zaptiye memurlarının zaman zaman kömür ve odun alım satım işine bulaştıkları görülmektedir. Makamlarının gücünden istifadeyle bu yönetici yetkili kesim, iskeleye incek kömür ve odun arabalarını yoldan çevirmekte, odun ve kömürü bozuk kantar (düşük vezinle) ve düşük bedelle satın alıp bunları daha yüksek fiyattan satarak haksız bir kazanç elde ederek adeta muhtekir taifesinin izinden gitmekteydi. Mahrukat piyasasındaki bu gayri kanuniliğin neticesi ise İstanbul'da odun ve kömürün arzında azalmaya ve fiyatlarında da artışa neden olmaktadır⁶⁷. 17. yüzyılda da askeri statü sahibi tüccarın ve idarecilerin türlü yolsuzluklara karıştığı ve dolayısıyla fiyatları yükselttikleri görülür⁶⁸. Yine de *İdare*, fiyatların suni nedenlerle artışına meydan vermemek için İstanbul'a sevk olacak olan odun ve kömürün muhtekirlere göz açtırmadan piyasaya ulaştırılması için sürekli bir gayret ve çalışmanın içerisinde bulunmuştur.

İstanbul halkı için Boğaz'a ulaşacak hatab ve kömür yüklü kayıkları gereği gibi iskelelere sevk etmek ve piyasaya arz etmek ve böylece muhtekir taifesine kaptırmamak üzere başvuru çeşitli tedbirler vardı. Hatab ve kömür kayıklarına nezaret etmek üzere Kavak Hisarı'na bir memur tayin edilir, kayıklar doğrudan doğruya Tophane önüne gelerek limanda görevli İhtisap Nezareti berriyesi tarafından gemi kaptanlarına yükünü nerede indirip satacağı sorulurdu. Verilen bilgi kaptanların ellerinde bulunan tezkirelere işlenirdi⁶⁹.

Bu kayda göre gemiler yüklerini istedikleri iskelelerde indirip piyasaya arz edebiliyorlardı. Hatta problemin ciddiyetine binaen bu işlemler Hazine-i Şahane ve Evkaf-ı Hümayun Nezareti ve Asakir-i Şahane gibi devlet kurumlarının ihtiyaçları için çalışan gemiler içinde aynen uygulanıyordu. Sevk bilgileri bu kaptanlarında ellerinde bulunan tezkirelere işleniyor, yükün hangi mahal için olduğunun beyan edilmesi sağlanıyordu. Yine de hatab ve

⁶⁴İstanbul Ahkâm Defteri, nr 4, sh.199, hk. 5601'den aktaran, Tabakoğlu vd. (1997), *a.g.e.*, c.1., s.116-117.

⁶⁵BOA, *İ.MMS*, 12/523, 1274 L 24.

⁶⁶Gös.yer.

⁶⁷Gös.yer.

⁶⁸Suraiya Faroqhi (1993). *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (çev. Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt yay., s.97-98.

⁶⁹BOA, *A.MKT. NZD*, 155/24, 1271 Za 03.

kömür kayıklarının yolda çevrilmesine neden olan vurguncular, varsa zaptiye memurları eliyle yakalanıyor ve cezaya çarptırılıyordu⁷⁰.

Problemler çeşitli olduğu gibi çözümlerde farklı olabiliyordu. *İdare* piyasada oluşan yüksek fiyat probleminin çözümünde problemin kaynağını bulmak için piyasa bilgisine önem vermekteydi. Bu amaçla kömür ve odunun imal yeri ve iskele fiyatları tespit edilmekte ve böylece tüccarın İstanbul piyasasında fahiş karlarla satış yapması engellenmeye çalışılmaktaydı. Aşırı kar ile satış tespit edildiğinde de ilgili tüccara ihtikâr suçu isnat edilip ona göre işlem yapılmaktaydı. Ayrıca mahrukat piyasasının düzenlenmesine yönelik olarak odun ve kömürün depolanarak stoklanması gibi bir dizi tamamlayıcı tedbirin de alındığı görülmektedir⁷¹. Stok politikası normal zamanlarda fiyat istikrarını sağlamada etkin olduğu gibi olağan dışı durumlarda da piyasayı kontrol etmede son derece etkili olmaktadır⁷².

Odunla olduğu gibi kömürün de İstanbul piyasasına kanuni yollardan ulaşmasının önündeki engeller içinde madrabazların, muhtekirlerin olduğu ve bunların ellerinde olan kömürün başka mahallere sevk edildiği ve bunu engellemek için yetkili kurumların bir gayret içerisinde olduğu görülmektedir⁷³. İstanbul'un ihtiyacının temininde Edirne vilayetinin ayrıcalıklı bir yeri olması dolayısıyla buralarda bulunan muhtekir taifesiyle mücadeleye daha fazla dikkat edildiği anlaşılmaktadır⁷⁴. Hiçbir fırsatı kaçırmayan muhtekirlerin piyasaya çeşitli yollarla müdahale faaliyetleri her zaman görülmüş olmakla birlikte bu tip gayri kanuni yollara başvuruların engellenmesi için kadılara sürekli hükümler gönderildiği görülür⁷⁵. İstanbul'a gelecek olan kömür yüklü on adet geminin şiddetli rüzgâr nedeniyle batmasıyla İstanbul'da kömüre narh verildi diye Silivri'de kömür muhtekirlerinin yüzden fazla kömür kayığını boşaltıp İstanbul'a göndermediğini ve mahzenlerde depoladığını konuyla ilgili gönderilen hükümden öğreniyoruz⁷⁶.

Odun ve kömürün İstanbul piyasasına ulaşmasına kadarki süreçte çeşitli aşama ve yerlerde ihtikâra başvuran muhtekirleri İstanbul piyasası içinde de aktif olarak görmek mümkündür. Muhtekirler piyasada yaz aylarında kayıklardan ve deveçilerden⁷⁷ kömürün yüz okkasını 23 kuruşa alırlar ve mağazalarda stoklar veya fırsatını bulurlarsa birkaç misli fazlaya satarlardı. Sattıkları kömürün miktarını arttırmak için içine toz, çakıl ve kiremit eklerler, ağır gelsin diye ise kömürü su ile yıkarlardı. Bu şekilde kışın satacakları kömürler için hazırlık yaparlardı. Böylece yazın 100 okkasını (1 okka=1,282 kg) 15 kuruşa aldıkları kömürü ucuz zamanında bile 45-50 kuruşa satarak yüksek kazanç elde ederlerdi. Eğer kış uzun sürer veya sert geçerse bu fiyatları 100 okka için 150-160 kuruşlara kadar tırmandırdıkları görülürdü⁷⁸.

20.Yüzyılın başlarında mahrukat piyasasını düzenlemenin bir yolu olarak da değerlendirilen istatistikî çalışmalar yapıldığını görüyoruz.1910-1911(1328) yılında hazırlanan

⁷⁰Gös.yer.

⁷¹ BOA, *DH. İD*, 161-1/26, 1332 R 22.

⁷² Stok (ambar) politikasıyla İdare, normal zamanlarda arzın fazla olması sonucu fiyatların düşmesiyle üreticinin ve esnafın, olağan dışı durumlarda arzın azalması nedeniyle de tüketicinin mağdur olmasını engelleyebilmekteydi. Tabakoğlu, Ahmet (2008). *Türkiye İktisat Tarihi*, İstanbul: Dergah yay., s.273.

⁷³ Buradaki kaynaktan Tekirdağ ve mülhakatında çıkarılan kömürün, madrabazlar tarafından gayri kanuni bir şekilde Dersaadet'in dışında başka mahallere de sevk edildiği görülmektedir. BOA, *A.MKT. UM*, 568/61, 1278 Za 27.

⁷⁴ BOA, *C.BLD*, 35/1707, 1205 N 17.

⁷⁵ Uzuncaabad, Hasköy ve Tatarpazarı reayasının Istranca dağlarından imal ettikleri kömürler üzerinde muhtekirlerin faaliyetlerinin engellenmesi için bölge kadılarına yazılan hüküm bunlardan sadece bir örnektir. BOA, *C.DH*, 320/15984, 1175 B 29. Karadeniz'in Anadolu sahilindeki 16 kaza kadılarına hüküm için bkz. BOA, *C.BLD*, 149/7436, 1224 C 29.

⁷⁶ İstanbul Ahkâm Defteri, nr 8, sh.155, hk. 494'den aktaran, Tabakoğlu vd. (1997). *a.g.e.*, c.1, s.282-283.

⁷⁷ Deveçiler kara yoluyla ve develerle kömür taşıyan zümreydi.

⁷⁸ Basiretçi Ali Efendi, *a.g.e.*, s.120, 265-267.

İstanbul Belediyesi istatistiğinde satılan odun ve kömür miktarı ve tutarıyla ilgili veriler verilmiştir. Burada yer alan istatistikî verilerin piyasada oluşan fiyatı istikrara kavuşturucu bir etki edeceğinden özellikle bahsedildiği görülür. Tüketicinin fiyatlar konusunda bilgi yetersizliğinden kaynaklanan, zaaflarından yararlanan esnafın suni olarak fiyatları yükseltme eğiliminde olduğu anlaşılmaktadır. Bu istatistik çalışmaları ile tüketicinin piyasada mevcut mahrukatın miktar ve fiyatı hakkında bilgi sahibi olacağı, dolayısıyla esnafın ve muhtekirin fiyatları istediği gibi değiştiremeyeceği vurgusuna yer verilmiştir. Buradaki verilere göre 1910-1911 (1328) yılında İstanbul'da kömür ve odun depolarında 1.926.300 kıyye kömür ve 76.106 çeki odun mevcut olup, sene içinde 246.800 kıyye âdi kömür, 24 ton taş kömürü, 90 ton kok kömürü ve 21.805 çeki odun satılmış olduğu anlaşılmaktadır⁷⁹.

2.3.1 Odun Kaçakçılığıyla Mücadele

Asırlardır mahrukat piyasasında muhtekir/vurguncu taifesi açık bulduğu her kapıdan girip piyasanın cari düzen içerisinde işleyişini etkileyerek bir şekilde kendi kârını arttıracak bir kanal bulmaktaydı. Karadeniz'den kayıklarla gelen odun ve kömürler Boğaz'a girişinde muhtekirler tarafından karşılanmakta ve satın alınmaktaydı. Neticede muhtekirler ele geçirdikleri mahrukatı İstanbul'da halka fahiş fiyatla satmaktaydı. Bu tip vurgunculuğun önünün alınması adına, yüklü kayıkların güvenli bir şekilde gümrüğe sevk edilebilmesi için önceleri Boğaz'a girdiklerinde bu kayıklara bir bostancı neferi çıkartılırdı⁸⁰. Farklı yıllarda sürekli başvurulan bir uygulama olarak bu tedbirin alındığı görülür⁸¹.

İstanbul adına odun taşıma tezkiresi alan ancak Anadolu ve Rumeli sahillerindeki iskelelerden yabancı devletlere (mesela Kırım'a) odun sevk ederek ihtikâra başvuran tüccar ve kaptanların varlığı söz konusudur. İstanbul'a odun celbeden tüccarlarla Şehremaneti arasında bu tür bir odun kaçakçılığına meydan vermemek üzere anlaşmalar yapılmıştır. Ayrıca bu konuda limanlarda görevli memurlara sürekli dikkatli olmaları hatırlatılmış ve kaza müdürlerine emirler verilmiştir. Yine de mukavelelerde yasak mahaller içinde olmayan, ufak kayıklarla odun taşınması mümkün olan Anadolu ve Rumeli'nin Karadeniz sahilindeki iskelelerden her mevsim gemi sahiplerinin İstanbul'a gidecekmiş gibi odun yükleyip bunları yabancı devletlere "Memalik-i Ecnebiye'ye" sevk ettiği görülür. Bu gibi uygulamaları engellemek için, İstanbul adına tezkire alan ilgili tüccarın İstanbul limanına ulaştığında, Liman Odası ve Şehremaneti marifetiyle, gümrük il mühaberi uygulamasında olduğu gibi, yüklerini "zuhur tezkirelerine" kaydettirip yükü getirdiğine dair ilgili birimlere ibraz etmedikçe, sorumlu tutulacağı kanuni düzenlemeler yapılmıştır. Yine de kaçakçılık devam ederse bu durumda memurların rüşvet aldıklarına (irtikâp) hükmedileceği belirtilmiştir⁸².

2.4 Mahrukat Piyasasını Etkileyen Diğer Problemler

2.4.1 Savaşların Etkisi

Savaş dönemlerinde eğer savaş alanı bir şekilde mahrukat arz sahalarını etkisi altına alıyor ise mahrukatında içinde bulunduğu, İstanbul'a "havaic-i asliyenin" sevk ve arzında ciddi sıkıntılar yaşanacak demektir. Bu gibi durumlarda arzı genişletmek için narhın kaldırılmasından arzı arttırmaya yönelik teşvik politikalarına kadar çeşitli çarelere başvuruluyordu.

⁷⁹Şehremaneti İstanbul Beldesi İhsaiyat Mecmuası (1328), Dersaadet: Matbaa-yı Osmaniye, s. 140-141.

⁸⁰BOA, C.BLD, 69/3444, 1171 C 11.

⁸¹İstanbul Ahkâm Defteri, nr 5, sh.25, hk. 79'dan aktaran, Tabakoğlu vd. (1997), a.g.e., c.1., s.136; İstanbul Ahkâm Defteri, nr. 7, sh.378, hk. 1178, a.g.e., s.247-248.

⁸²BOA, A.MKT. UM, 317/96, 1274 Za 23.

1828-1829 Rus Savaşı'nda İstanbul'a sevkiyatın yapıldığı başlıca yol olan denizyolu kapanınca İstanbul'da zahire başta olmak üzere ihtiyaçların temininde bütünüyle müzayakaya düşülmüştü. İçine düşülen sıkıntıdan kurtulabilmek için İstanbul'da 10 yıldan daha az süredir ikamet eden ve bekâr olan 4000 kadar kişi memleketlerine gönderilmiştir. Ayrıca "havaic-i zaruriyyeden" olan emtiadan narh uygulaması kaldırılmış ve böylece müzayakadan çıkılmaya çalışılmıştır⁸³.

Yine 93 harbi dolayısıyla oluşan olağan üstü şartlar altında Rumeli bölgesinden mahrukatin üretim ve sevkini artık mümkün olmaması nedeniyle başvuru temel iktisat politikası vergi muafiyetleridir. Mesela İstanbul'a sevk olunacak odun ve kömürden alına gelen orman hakkı, pul resmi, gemilerin şamandıra ve liman rüsumu gibi vergilerin geçici olarak alınmadığı görülmektedir. Bu şartlar altında vergi muafiyet teşvikiyle birlikte mahrukatin üretim ve sevkiyatı Anadolu'nun Kastamonu, Sinop ve Bolu gibi diğer arz bölgelerinden gerçekleştirilmiştir⁸⁴.

Savaş şartları altında ihtiyacın mümkün oldukça kısa bir zamanda ve hızlı bir şekilde karşılanabilmesi için İstanbul'un civarında bulunan Belgrad ormanlarından da ağaç kesimine müsaade edilmiştir. Bu yıllarda hazırlanan yeni iâşe kanunnamesi ahkâmına göre mahrukata ihtiyacının temini İâşe Nezareti'nin sorumluluğunda olduğundan Meclis-i Vükela tarafından verilen yetkiyle Belgrad ormanlarından da odun kesilebilmiştir⁸⁵.

I.Dünya Savaşı'nın başlarında İstanbul şehrinin ihtiyaç duyduğu mahrukatin tedarik ve temini için gerekli tedbirleri tespit amaçlı müfettiş ve memurlardan oluşan bir komisyon oluşturulmuştur. Bu komisyonun temel görevi İstanbul'un her yıl ihtiyaç duyduğu ortalama 800 bin çeki odun ile 80 milyon kantar (1 kantar=56,449 kg) kömürden oluşan mahrukatin tedariki için bir dizi tedbir almaktır. Dâhiliye Nezaretince Şehremanetinden ilgili yıl olan 1914 ihtiyacı için talep edilen bu çalışma sonucunda alınması karara bağlanan tedbirler şu şekilde tespit edilmiştir⁸⁶:

1. Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından İzmit ve Bolu'da mevcut olduğu bildirilen odun ve kömürün bulunduğu iskelelerin açıklanması (tespit edilmesi) için nezaretlere tezkire yazılması.

2. Ormanlardan elde edilen mahrukata askerin el koyması uygulamasının kaldırılması ve mahrukatin Tekâlif-i Harbiye Kanunu'ndan istisna edilmesi.

3. Mevcudu belirlenecek olan mahrukatin İstanbul'a nakli için kısa bir müddet tanınması, mahrukatin tanınan süre içinde sahipleri tarafından sevk olunmaması durumunda hükümet tarafından vapur ve kayık tedarik olunarak getirilmesi.

4. Mevcut hamamlardan yarısının kapatılması. Seferberlik cihetiyle birçok vatandaşın silahaltına alınması sonucu ve mali şartların tesiriyle zaten müşterileri azalmış olan mevcut hamamlardan yarısının tüketimi azaltmak maksadıyla kapatılması. Kapatılan hamamları işletenlerin mağdur olmaması için civarında işleyecek hamamcı ile iştiraki ve bunun gelir taksiminde hamam icarı (kirası) miktarının sermaye kabul edilmesi.

5. Tuğla, kiremit, desti, çanak çömlek ve kireç ocaklarında kalın ve ince odun yakılmasının men edilmesi. Bulabilirler ise bu işletmelerin yalnızca maden kömürü kullanmalarının sağlanması.

⁸³ Ahmet Lütfi Efendi (1291). *Tarih-i Lütfi*, İstanbul: Matbaa-yı Amire, s.82-83.

⁸⁴ BOA, *İ.MMS*, 59/2799, 1295 N. 25.

⁸⁵ BOA, *Meclis-i Vükela Mazbataları*, (MV), 212/139, 1336 Za 11.

⁸⁶ BOA, *DH. İD*, 215/7, 1332 Z 29.

6. Pethor çiftliğindeki linyit kömürü mahrukat olarak kullanıldığından ondan istifade için bir mühendisin gönderilerek ne miktar amele ve vasita tedarikiyle günlük ne kadar mahrukat ihracı mümkün olduğunun incelenmesi.

7. İstanbul'da bilumum kahvecilerin ocaklarında odun kömürü yakmalarının yasaklanması.

Yine savaş sürecinde takip eden birkaç yıl içinde İstanbul'un odun ve kömür ihtiyacının en verimli bir şekilde temin edilebilmesi amacıyla oluşturulan komisyonca⁸⁷ ve Meclis-i Vükela tarafından uygulanması gerekli görülen ve kabul edilen tedbirler şu şekildedir⁸⁸:

1. Miri ormanlardan tüccara da bölge halkı gibi ağaç kesimi için ruhsat verilmesi. Mahrukat imal yerlerinde ve iskelelerde birden fazla el değiştiren mahrukatın fiyatını aşırı yükselten tüccarların Şehremaneti tarafından ticaretten el çektilmesi. Şehremanetince gösterilecek bir kısım ormanlarda tüccara da verilecek kesim müsaadesinin Şehremaneti'ne hasredilmesi ve tahdidi ile müteahhitler vasıtasıyla emanet namına kesimin temini ve kolaylaştırılması.

2. Her nerede olursa olsun kesim mevsiminde mahrukat nakleden hayvanlar ile arabalara Şehremaneti'nin nakliyat için tedarik ve kontrata ekleyeceği deniz ve kara vasıtalarının nakliyesine kesinlikle dokunulmamasının temin edilmesi.

3. Seyr-i sefain iskele ve limanlar kumandanlığına ait ve uygun bir ücret ile Şehremaneti odunlarının iskelelerden naklinin taahhüt ettirilmesi. Böylece askeriyeğe ait nakliyat kollarının müsaadesi derecesinde ormanlardan iskelelere nakliyat işine iştirak ettirilmelerinin sağlanması.

4. Linyit ocağı küşadına emanetçe imkân olmadığından askeriye tarafından günlük veya aylık ne miktar linyit kömürü verilebileceğinin kesin bir şekilde tayini, açıklanması ve taahhütlerin zamanında yerine getirilmesi.

5. Karadeniz müstahkem mevkiinde yasak edilmiş bölgelerden 150 bin çeki odun kesilebilecek bir kısmının yasak bölge hududu haricinde bırakılması. Buradan da kesim yapılmasına müsaade edilmesi.

6. Hüdavendigâr, İstanbul ve Edirne vilayetleriyle İzmit, Çatalca sancakları dâhilindeki miri ormanlardan, köy halkı tarafından ruhsatnameğe bağlı olarak kesilecek odun ve kömürlerinde İstanbul'a geçirilmesine izin verilmesi.

Komisyonca alınan ve Meclis-i Vükela tarafından kabul edilen bu tedbirlerin ilgili birimlere tebliğ edildiğini görüyoruz. Ancak bu tedbirlere rağmen, savaş sürecinde mahrukatın da dâhil olduğu diğer temel ihtiyaç maddelerinin temininde müzayakaya düşülmesi ve fiyatların gündün güne fahiş seviyelere tırmanması kaçınılmaz olmuştur. Bu dönemde sorunun çözümü için sürekli bir çözüm arayışı içerisinde bulunulmuştur. İstanbul'un iâşe problemi Şehremaneti'nin altından kalkamayacağı ağırlıkta bir yük olarak görüldüğünden görev buradan alınıp, oluşturulan müstakil iâşe müdüriyetlerinden sonrave nihayet 1917 yılında teşkil edilen İâşe Nezareti'ne verilmiştir⁸⁹.

Yukarıda bahsi geçen savaşların piyasalar üzerindeki yıkıcı etkilerine, üretimi gerçekleştiren birim olan emek arzını azaltan etkisini de eklemek gerekir. Özellikle ülkenin

⁸⁷ Bu komisyon Ziraat ve Ticaret Nezareti başkanlığında Şehremaneti ve ilgili kişilerden oluşturulmuştur. BOA, MV, 202/68, 1334 Ş 17.

⁸⁸ BOA, MV, 202/133, 1334 L 07.

⁸⁹ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ergin, *a.g.e.*, s.813-837.

tamamını iktisadi, siyasi ve sosyal her yönden etkisi altına alan dünyanın neredeyse bütünü etkileyen bir dünya savaşı üretici kesimin asıl faaliyet alanını bırakıp savaş alanlarında görev almasını zorunlu kılmaktaydı. Bu şartlar altında piyasada birçok malda olduğu gibi mahrukatın da üretim ve arz miktarları piyasanın ihtiyaçlarının çok altında kalacak şekilde seyretmekteydi.

2.4.2 İstanbul Yangınları

Yangın problemi asırlar boyu ahşabın temel hammadde olduğu inşaat sektöründe şehirlerin iç içe yaşadığı tehlikelerin başında gelmiştir. Diğer birçok Osmanlı şehrinde olduğu gibi İstanbul'da da özellikle konutların temel inşa malzemesinin ahşap olması ve binaların birbirine yakın inşa edilmesi yangınların yıkıcılığını arttıran en önemli nedenlerden olmuştur. Bu mimari yapı içinde bir evde çıkan yangın söndürülene kadar bir veya birkaç mahallenin yanıp kül olmasına neden olabilmekteydi.

1916-1917 (1335) yılı itibarıyla İstanbul genelinde 90 adet yangın kayda geçmiştir. Bu yangınların kaynağına göre 1483 adedi ev, 127'si dükkân, 2'si fırın, 1'i hamam, 6'sı mektep, 3'ü kilise, 8'i cami, mescit ve 2'si medreseydi⁹⁰.

Yangınlar kaçınılmazdı ancak yangın sonrası hayat devam etmeliydi. Bunun için yangın sonrası evler, mahalleler ve şehirler yeniden inşa edilmeliydi. Tabii yangın sonrası başlayan imar faaliyetleri, temel inşa malzemesi ağaç olan evlerin yeniden imar edilmesi mahrukat piyasası içinde özellikle odun piyasasının aleyhine önemli sonuçlar doğurmaktaydı. Bu durumda dağlarda odun kesen ve iskelelere taşıyan baltacılar ve köylü artık kereste kesim ve taşıma işiyle meşgul olunca odunun kesim, taşıma ve İstanbul'a sevkinde ciddi aksamalara neden olmaktadır. Bu durum piyasalarda odun arzında sorunlar yaşanmasına ve müzayakaya neden olmaktadır. Böylece yangınlar nedeniyle son derece zor durumda kalan esnaf ve halk bir yarayı sararken odun fiyatlarındaki artış nedeniyle bir kez daha zor durumda kalmaktaydı⁹¹.

2.4.3 Eşkivalık Hareketleri

İncelediğimiz dönem içerisinde gerek Rumeli'de ve gerekse Karadeniz'de bulunan mahrukat üretim alanlarındaki bölge dağlarında zaman zaman yuvalanan eşkıyanın mahrukat üretimi ve sevkiyatını sekteye uğratan önemli bir problem alanı olduğu anlaşılmaktadır.

Bu bölgelerdeki özellikle Rum ve Bulgar çetelerinin İstanbul'a odun ve kömür sevkinin sekteye uğratacak şekilde problem oldukları görülür⁹². Eşkivalık hareketlerinin bu mahallerdeki iktisadi hayat üzerindeki yıkıcı etkisinin tesirleri şüphesiz ki zincirleme olarak İstanbul'da mahrukat piyasasına kadar uzanmaktaydı.

Eşkivalık hareketlerinin mahrukat kesim ve iskelelere indirme işlerinde çalışan baltacı ve köylüler üzerindeki etkisi büyüktü. Karadeniz sahillerinde Kumlar, Kerpe ve Gergen iskelelerine her sene iki yüz bin çeki odun inmekteyken Kandıralı Lokmacıoğlu Abdullah isimli şakinin şerrinden korkan ahalinin mahrukat imalinde çalışmaması bu duruma örnek verilebilir. Zaman zaman bu tip muhtelif bölgelerden bu tarz şikâyetler yükselmekteydi. Neticede idari otorite özellikle "İstanbul'un mahrukat ihtiyacı" vurgusuyla problemin üzerine gitmekteydi⁹³.

En azından mahrukat konulu belgelere yansıyan şekliyle, yönetimin eşkıyanın üzerine gitmek için öne sürdüğü gerekçeler içerisinde "İstanbul'un mahrukat ihtiyacı" vurgusu dikkate değerdir. Bu vurgu, mahrukat meselesinin sahip olduğu önemle devletin iktisadi, sosyal ve

⁹⁰1335 senesi İstanbul Beldesi İhsaiyat Mecmuası (1337). Dersaadet: Matbaa-yı Osmaniye, s. 145.

⁹¹ BOA, C.BLD, 85/4216, 1206 L 29.

⁹² BOA, Yıldız-Perakende Evrakı Umum Vilayetler, (Y.PRK. UM), 79/117, 1325 Ca 14.

⁹³ BOA, C.BLD, 117/5847, 1208 N 29.

güvenlik politikasını yönlendiren kapsamının ve etkilerinin geniş bir mücadele alanı olduğunun bir ifadesi olarak değerlendirilebilir.

Sonuç

İstanbul şehri, idari bir merkez olmasının da etkisiyle incelediğimiz asırlarda barındırdığı bir milyon civarındaki nüfusuyla devasa bir tüketim merkezi olmuştur. Bu dünya şehrinin ihtiyaçlar listesinde önem derecesine göre en başta gelenler içerisinde odun ve kömür dikkat çekmektedir. Mahrukat olarak nitelendirilen bu ürünlerin önemi sadece temel tüketim maddeleri içerisinde olmalarından kaynaklanmamıştır. Mahrukat ayrıca İstanbul'da faaliyet gösteren birçok sektörde üretimin enerji kaynağını oluşturan temel üretim faktörlerinden birini oluşturmuştur.

İdare bunun bilincinde olarak asırlarca odun ve kömürün piyasada bol ve ucuz olmasını sağlayabilmek amacıyla gerekli politikaların uygulayıcısı ve takipçisi olmuştur. *İdare* tarafından takip edilen bu politikaların yansımalarını, incelediğimiz Tanzimat Dönemi ve sonrasında, odun ve kömürün imalat, sevkiyat ve İstanbul piyasasındaki tüketiciye arz süreçlerinde uygulanan vergi muafiyetlerinde açıkça görmek mümkün olmuştur. Odun ve kömür imalatında istihdam edilen halka ve sevkiyatı gerçekleştiren taşımacılık sektöründeki tüccara karşı *İdare*'nin yaklaşımında da bu koruyucu politikanın izlerini görmek mümkündür.

İdare, mahrukat piyasalarını takip için iki temel veriyi haftalık, aylık ve mevsimlik olarak sürekli ve dikkatle izlemiştir. Bunlardan biri odun ve kömürün piyasadaki cari fiyatı, diğeri ise miktarıdır. Odun ve kömürün piyasada ulaştığı fiyat eğer bir önceki veya birkaç önceki yıl ortalaması olan fiyatı aşmış ise derhal müdahale edilmesi gerekli bir fiyat olarak görülmüştür. Fiyatları düşürebilmek için *İdare* derhal piyasada mevcut mahrukat miktarını arttırmanın yollarını aramıştır. Piyasada odun ve kömürün miktarı da fiyatların izlenmesi gibi tiziz bir şekilde haftalık ve aylık olarak takip edilmiştir. Odun ve kömürün en fazla tüketildiği kış mevsimine girmeden daha yaz mevsimi içerisinde mevcut odun ve kömürstok ve miktarları izlenip önceki yıl miktarlarıyla karşılaştırması yoluyla piyasanın ihtiyacı olan ürün ortaya çıkarılmıştır. Eğer odun ve kömürün arzında bir azalma ve eksiklik varsa imal ve sevk edildiği ilgili mahallerin idari birimlerine ve iskelelere imalat ve sevkiyat için derhal tebligatta bulunulmuştur. Mahrukat arzındaki bir azalmadan ve fiyatlardaki artışlardan en fazla mağdur olacak kesimin fakir halk olacağı vurgusu yetkililerin sık sık başvurduğu bir gerekçe olmuştur. Adeta bu gerekçeyle yetkililer meselenin hassasiyetini ilgili birimlere hatırlatmaktaydı.

Çalışma içerisinde ele aldığımız, İstanbul'da odun ve kömürün arz miktarını azaltan ve piyasa fiyatlarını yükselten nedenler, üretim aşamasından sevkiyatına ve arz piyasasında tüketiciye ulaştırılana kadarki süreç içerisinde, dönem ve yıllara göre çeşitli olup değişiklik gösterebilmekteydi. Bu problem alanları sistem, altyapı ve insan kaynaklı olanlar; ulaşım sistemi teknolojisi ve mevsimsel şartların ağır etkisi nedeniyle ortaya çıkanlar şeklinde gruplandırılabilir.

İdare'nin asırlarca, diğer temel ihtiyaç maddelerinde olduğu gibi, odun ve kömürde de uyguladığı narh koyma politikası tüccarlar ve zaman zaman yetkililer tarafından piyasalarda, bu ürünlerin bol ve ucuz olmasını engelleyen temel etkenler arasında gösterilmiştir. Sonuçta 19.yy ortalarında çalışma konumuz olan kömür ve odundan olduğu gibi diğer ürünlerden de narh uygulaması kaldırılmıştır. Mevsimsel şartlar piyasadaki arz miktarını etkileyen nedenler arasında en sık karşılaşılanlar içerisinde yer almıştır. Taşımacılığın genellikle deniz yolu aracılığıyla yapılması nedeniyle kış mevsiminde ve mevsimin ağır geçtiği yıllarda piyasalar büyük oranda darboğaza girmiştir. Bu durumu, altyapı eksikliği ve taşımacılık faaliyetinin

dönemin mevcut teknolojisi nedeniyle zor şartlarda gerçekleşmesi daha da ağırlaştırmıştır. Bu anlamda liman ve iskele eksikliği, kayıkların yetersizliği ve imalat tekniklerinin verimsizliği sürekli dillendirilen hususlar olmuştur.

Aslında her işte olduğu gibi bu konuda da sorun gelip insana dayanmaktadır. Çalışma boyunca incelediğimiz belgeler içerisinde en sık karşılaştığımız problem alanları, ihtikârdan/tekelci eğilimlere sahip insan faktöründen kaynaklanmıştır. Mahrukatın değişik coğrafyalardaki üretiminden, gemici tüccarı vasıtasıyla İstanbul'a sevkiyatına ve piyasada tüketiciye arzına kadar bütün süreçlerde ihtikâr ve tekelci eğilimler görülmekteydi. Bu durum arzı azaltan, fiyatları sürekli yükselten neticede mahrukat piyasasını zora sokan etkenlerin başında gelmiştir. İncelediğimiz dönem içerisinde sistem kaynaklı bir problem alanı olarak gösterilen narhın kaldırılmasından sonra da öncesinde olduğu gibi ihtikâr her zaman şikâyet edilen bir sorun olmuştur. Mevsimsel şartların etkili olmadığı dönemlerde ve diğer arzı ve fiyatları olumsuz etkileyen etkenlerin ıslah edildiği dönemlerde de ihtikâr ve tekelci eğilimler sürekli var olagelmıştır.

Neticede İstanbul için mahrukat meselesi çok önemliydi ve çok yönlü etkiye açık bir mücadele alanıydı. Mahrukat piyasası neticede yağın kardan, sert esen rüzgârdan, denizde yükselen dalgadan, limanda, iskelede ve piyasada yaşama imkânı bulan muhtekirden, şehirde çıkan yangından, dağda dolaşan eşkiyadan, cephede yapılan savaştan etkilenecek hassasiyeteydi. Sonuç olarak mahrukat meselesi incelediğimiz dönem boyunca bu hassasiyetin ağırlığı nispetinde "Osmanlı Devlet İdare'si ve İradesi'nin" titizlikle üzerinde durduğu, takip ettiği ve düzenlediği bir alan olmuştur.

KAYNAKÇA

I.Başbakanlık Osmanlı Arşiv Kaynakları

Sadaret Amedi Kalemi (A. AMD)

12/8, 1265 Z 29.

Sadaret Mektubi Kalemi Nezaret ve Devair (A.MKT. NZD)

155/24, 1271 Za 03; 155/47, 1271 Za 04; 163/34, 1271; 275/76, 1275 C 23; 329/62, 1277 R 17; 357/61, 1277 Z 29.

Sadaret Mektubi Kalemi Umum Vilayet Yazışmaları(A.MKT. UM)

199/4; 346/54, 1275 Ş 11; 200/36, 1271 L 20; 317/96, 1274 Za 23; 568/61, 1278 Za 27.

Cevdet Belediye (C.BLD)

85/4216, 1206 L 29; 117/5847, 1208 N 29; 149/7436, 1224 C 29; 35/1707, 1205 N 17; 53/2603, 1169 Za 29; 95/4707, 1168 N 29; 63/3103, 1218 R 19; 69/3444, 1171 C 11.

Cevdet Dâhiliye (C.DH)

320/15984, 1175 B 29.

Cevdet İktisat (C.İKT)

41/2002, 1217 Z 29.

Dâhiliye Mektubi Kalemi (DH. MKT)

2276/139, 1317 B 24; 2426/27, 1318 B 14; 512/82, 1320 S 19; 554/58, 1320 R 29

1083/81/ 1324 R 2/ 1318 Teşrini Sani 21; 2104/10, 1316 R 24; 2276/139, 1317 B 24; 2671/33, 1326 Za 5; 2689/66, 1326 Za 29; 2682/20, 1326 Za 19; 2087/22/1315 B 06; 1302, 18, 1326 Z 11.

Dâhiliye İdari Kısım (DH. İD)

161-1/26, 1332 R 22; 215/7, 1332 29 15.

Hariciye Tercüme Odası(HR. TO)

421/39, 1855 11 16.

İradeler, Meclis-i Mahsus (İ.MMS)

12/523, 1274 L 24; 59/2799, 1295 N. 25.

İradeler, Orman ve Maadin (İ.OM)

12/1325 B-1, 1325 B 03.
Meclis-i Vükela Mazbataları (MV)
202/133, 1334 L 07; 202/68, 1334 Ş 17; 212/139, 1336 Za 11.
Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (Y.A.RES)
148/62, 1325 C 27.
Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV)
287/169, 1324 R 29.
Yıldız Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahrirâtı(Y.PRK. UM)
79/117, 1325 Ca 14; 79/72, 1325 M 28.

II. Yayınlanmış Arşiv Belgeleri

İstanbul Ahkâm Defterleri (1997), *İstanbul Esnaf Tarihi I*, Ahmet Kal'a (Proje ve Yayın Yönetmeni), Ahmet Tabakoğlu, Ahmet Kal'a, Salih Aynural, İsmail Kara (Yayın Hazırlama Kurulu), İstanbul Külliyyatı I, İstanbul: İstanbul Araştırmaları Merkezi Yayını.

İstanbul Ahkâm Defterleri (1998), *İstanbul Esnaf Tarihi II (1764-1793)*, Ahmet Kal'a (Proje ve Yayın Yönetmeni), Ahmet Tabakoğlu, Ahmet Kal'a, Salih Aynural, İsmail Kara, Eyüp Sabri Kal'a, İstanbul Külliyyatı VIII, İstanbul: İstanbul Araştırmaları Merkezi Yayını.

İstanbul Ahkâm Defterleri (1997), *İstanbul Ticaret Tarihi I (1764-1793)*, Ahmet Kal'a (Proje ve Yayın Yönetmeni), Ahmet Tabakoğlu, Ahmet Kal'a, Salih Aynural, İsmail Kara, Eyüp Sabri Kal'a (Yayına Hazırlayanlar), İstanbul Külliyyatı III, İstanbul: İstanbul Araştırmaları Merkezi Yayını.

III. Araştırma İnceleme ve Diğer Kaynaklar

Ahmet Lütfi Efendi (1291). *Tarih-i Lütfi*, 2.cilt, İstanbul: Matbaa-yı Amire.

Basiretçi Ali Efendi (2001). *İstanbul Mektupları*, (Yay. Haz. Nuri Sağlam), İstanbul: Kitabevi yayınları.

1335 senesi İstanbul Beldesi İhsaiyat Mecmuası (1337). Dersaadet: Matbaa-yı Osmaniye.

ÇETİN, Birol (2001). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Barut Sanayii 1700-1900*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.

ERGİN, Osman Nuri (1995). *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, c.1-2, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları.

FAROQHI, Suraiya (1993). *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (çev. Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

GENÇ, Mehmet (2000). *Devlet ve Ekonomi*, İstanbul: Ötüken Yayınları.

GÜRAN, Tevfik (1998). *19.yy Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar*, İstanbul: Eren Yayınları.

GÖLEN, Zafer (2002). "Osmanlı Barut Üretim Merkezi: Baruthane-i Âmire, *TÜRKLER*, c.10, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.

HAMSUN, Knut-H.C. Andersen (1988). *İstanbul'da İki İskandinav Seyyah*, (çev.) Banu Gürsaler-Syvetsen, İstanbul: YKY.

İhsaiyat-ı Maliye (Maliye İstatistikleri) 1885-1909 (2000). (Çev. Fehmi Tümer), Ankara: Maliye Bakanlığı APK Kurulu Başkanlığı.

İNALCIK, Halil. *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600* (2000). c.1, İstanbul: Eren yay.

KAL'A, Ahmet (Yayına Hazırlayan), (1998). *İstanbul Esnaf Birlikleri ve Nizamları I*, İstanbul Külliyyatı VII, İstanbul: İBB İstanbul Araştırmaları Merkezi Yayını.

MANTRAN, Robert (1990). *17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, (çev. M. Ali Kılıçbay, Enver Özcan), c.1, Ankara: TTK.

..... (1991). *16 ve 17 Yüzyılda İstanbul'da Gündelik Hayat*, (çev. M. Ali Kılıçbay), İstanbul: Eren Yayınları.

BRUCE, McGowan (2000)., *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, (ed. Halil İnalcık, Donald Quataert), İstanbul: Eren Yayınları.

RHOADS, Murphey (2007). "Provisioning Istanbul: The State and Subsistence in The Early Modern Middle East", *Studies on Ottoman Society and Culture 16th-18th Centuries*, USA: s.221.

ÖNER, Erdoğan (2005). *Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Döneminde Mali İdare*, Ankara: Maliye Bakanlığı APK Kurulu Başkanlığı Yayını.

SAYIN, Abdurrahman Vefik (1999). *Tekâlif Kavaidi*, Ankara: Maliye Bakanlığı APK Kurulu Başkanlığı Yayını.

Şehremaneti İstanbul Beldesi İhsaiyat Mecmuası (1328). Dersaadet: Matbaa-yı Osmaniye.

TABAKOĞLU, Ahmet (2008). *Türkiye İktisat Tarihi*, İstanbul: Dergâh Yayınları.

ÜLGENER, Sabri (1994). *Darlık Buhranları ve İslam İktisat Siyaseti*, Ankara: Mayaş Yayınları.